

"GEEN PLAN, EERST MET IEDEREEN EN LUISTEREND NAAR MENINGEN, IDEEËN EN DE ZORGEN"



REACTIENOTITIE

CONCEPT MOBILITEITSVISIE 2040

WAAROM?

- CO₂ neutraal 2030
- groen/gezonde leefomgeving
- Kwalitatieve groei



DOEL: GROENERE STAD

MOBILITEITSVISIE HELMOND 2040



ARND BONTE wethouder

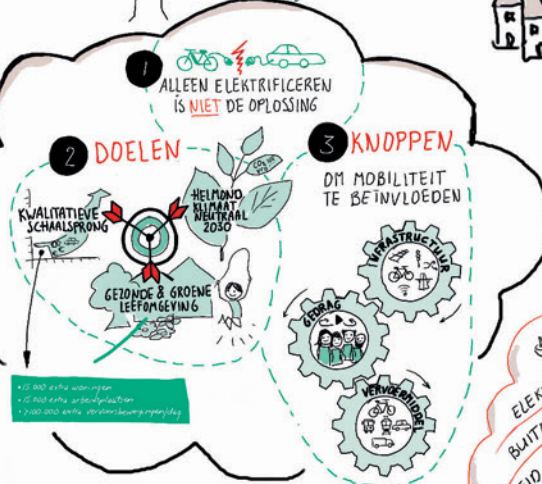
HUIDIGE SITUATIE

- DOMINANTIE AUTO GROOT
- BUS NIET AANTREKELIJK
- AANTAL STATIONS RELATIEF VEEL
- FIETS HEEFT VEEL POTENTIE



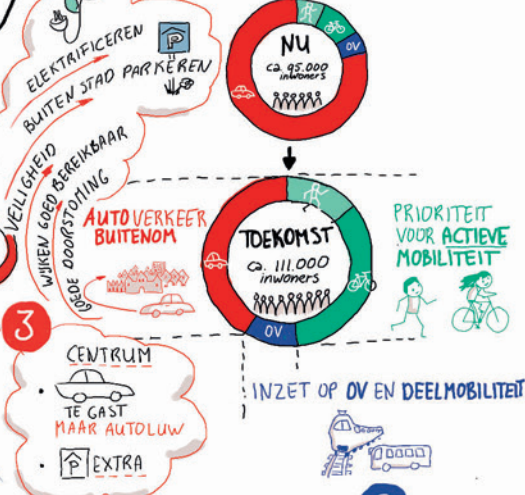
- BEWONERS
- DETAIL HANDEL
- DOORNEMERS
- HOKECA
- ... IEDEREEN

OMDENKEN IN MOBILITEIT



MEER VERPLAATSINGEN
MEER VERVOER

IN GESPREK MET ELKAAR
• SAMEN DOEN



1. Meer ruimte voor fiets en te voet
• snelle verbindingen + directe
• P_{fiets} veel meer!

- FIETS HEEFT PRIORITEIT
- AUTO BUITENOM
- DEEL MOBILITEIT
- OPENBAAR VERVOER
- 30 KM/U-ZONE
- AUTOLUW CENTRUM
- PARKEREN AAN DE KANDE

DEELMOBILITEIT



INZET OP OV EN DEELMOBILITEIT

2. Het spoor beter benutten
• Makkelijk/beter naar 4 stations stad





INTERACTIE MET EN REACTIES VAN HET PUBLIEK



ALS EERSTE DE TRAVERSE AANPAKKEN
PUBIEK

“HOE ZIET U TIJD, GELDOFT U DAT HET LUKT?”
PUBIEK

ANTWOORD:
“DE LIJN STAAT VAST TOT 2040 ALS T IS GOEDGEKEURD DOOR DE GEMEENTERAAD”

“IDEE: TRUERJE ONDOERTUUNLEEN”
PUBIEK

REACTIE:
‘KAN DE GEMEENTE NIET BEKOSTIGEN’

MOETEN WE NIET ALS EERSTE DE INFRASTRUCTUUR AANPAKKEN??
PUBIEK

ANTWOORD:
EENS!
EEN: DE INFRASTRUCTUUR,
TWEË: BOUWEN

“HOE WILT U HANDHAVEN?”
PUBIEK

ANTWOORD:
“DOK INRICHTING IS BELANGRIJK BIJ HANDHAVING”

U SPREEK IN SPROOKJES!!! ER GEBEUREN ONGELUKKEN DOOR DE AANPASSINGEN!!! VEEL HINDER!!!
PUBIEK

REACTIE: IK HEB UW PETITIE GEZIEN EN TOEZEGGEN DAT WE MOETEN LEREN, IN BEELO BRENGEN EN WE GAAN IN GESPREK. WE WILLEN OPLOSSEN.

GAAT U ECHT MET DE WYKEN PRATEN?
PUBIEK

ANTWOORD:
IK BEN AL BEZIG!

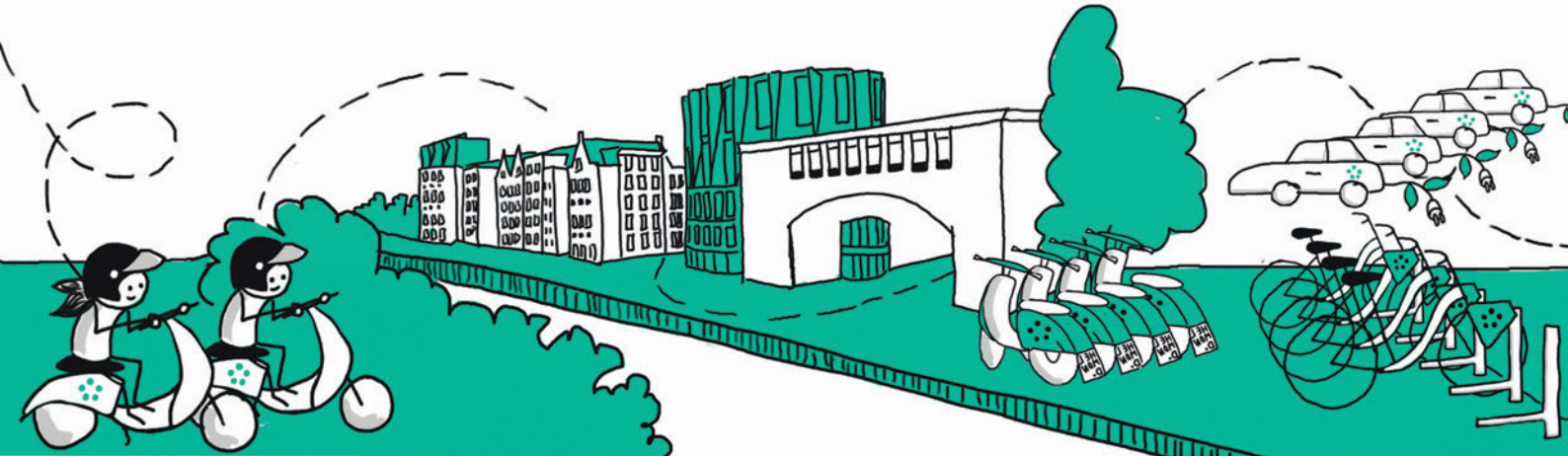
HOE ZIT HET MET BEGROTING?
PUBIEK

ANTWOORD:
HET ZAL DUUR ZIJN! DAAR ZIJN WE VAN BEWUST EN DOOK MEE BEZIG

U HEEFT HET OVER MEER PARKEERRUIMTE IN HET CENTRUM, MAAR HELPT U MENSEN DIE HELMONDERS VOORZIET?
PUBIEK

ANTWOORD:
KWALITEIT VERBETERN VOOR ONDERNEMERS:

- HUIDIGE PARKEERGELEGENHEDEN BETER BEREIKBAAR
- MEER PARKEERGELEGENHEDEN



Nr.	Datum	Samenvatting inhoud zienswijze	Onderwerp	Afweging	Actie
1	13-4-2023	Wil oplossing pitchen voor zwerfafval management in stad. Zelfpersende afvalbakken op zonne-energie. Wellicht interessant om mobiliteit gerelateerd aan afvalinzameling te beperken.	Stadslogistiek	Voorgestelde oplossing kan interessant zijn voor beperking van afvalstromen waaronder de omvang van het aantal transportbewegingen gerelateerd aan afvalinzameling. Bij uitwerking plannen overwegen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
2	13-4-2023	Stelt voor om volledige traverse in de stad er uit te halen. Er zijn voldoende alternatieven mogelijk om het doorgaande verkeer om de stad heen te leiden.	Kasteeltraverse	Eindoel in de visie gaat uit van een tenminste afgewaardeerde Kasteeltraverse. Liefst verdwijnt de verbinding. Tot nu toe blijkt uit studies dat de beschikbare alternatieven op dit moment nog niet toereikend zijn om deze actie in te zetten. Bij uitwerking van de visie wordt bekeken hoe een afwaardering van de kasteeltraverse mogelijk wordt zonder de problemen naar elders te verplaatsen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
3	13-4-2023	Houd rekening met het regionale belang. De regio kan last en misschien wel veel last krijgen van de veranderingen in Helmond.	Participatie	Opmerking is correct. Bij uitwerking wordt in samenspraak met de regio dit aspect meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
4	13-4-2023	Verontwaardiging over huidige situatie Ameideparkeerplaats. Op dit moment te druk en te weinig capaciteit. Los eerst op voordat je met iets nieuws komt.	Parkeren	In de visie wordt aangestuurd op het zoveel mogelijk doen verdwijnen van parkeerplaatsen op straat in het centrum. Uiteraard moet daarbij rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte ter plaatse. In de uitwerking van de visie zal dit per deelgebied verder in beeld worden gebracht.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
5	13-4-2023	Openingstijden parkeergarages en bewegwijzering van parkeerplaatsen (specifiek tijdens evenementen) is een probleem.	Parkeren	De wijze waarop wordt omgegaan met de beschikbare parkeervoorzieningen kan bijdragen aan het behalen van sommige transitiedoelen. In de uitwerking van het gemeentelijk parkeerbeleid wordt dit meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
6	13-4-2023	Hoe om te gaan met de voorjaarskermis en de zaterdagmarkt op het Ameideplein. Waar moet die heen en hoe houden we dat bereikbaar?	Autoluw centrum	De voorjaarskermis en de zaterdagmarkt blijven uiteraard behouden. Bij de uitwerking van de herinrichting van delen van het centrum zal als aandachtspunt worden meegenomen een geschikte plaats voor beide evenementen in het centrum.	Wordt toegevoegd aan de tekst van de visie.
7	13-4-2023	Bewoners aan de Ameidewal ervaren problemen met de illegaal geparkeerde auto's.	Parkeren	Genoemd onderwerp vormt geen onderdeel van de visie, maar zal in de uitwerking van het gemeentelijk parkeerbeleid worden meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
8	13-4-2023	Vindt ook dat er eerst oplossingen gevonden moeten worden voordat de visie gelanceerd gaat worden	Visie algemeen	De visie moet leiden tot oplossingen die bijdragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. Om de visie te verwezenlijken starten we met de uitwerking en uitvoering. Als randvoorwaarde geldt dat de stad altijd moet blijven functioneren, ook tijdens de uitvoering van maatregelen. Het bieden van alternatieve oplossingen moet tenminste gelijk opgaan met het realiseren van de in de visie voorgestelde maatregelen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
9	15-4-2023	Wordt het, door het centrum autovrij te maken, niet lastig voor mindervaliden om naar voorzieningen te komen?	Autoluw centrum	Het centrum wordt niet autovrij, maar autoluw. Dit betekent dat de auto hooguit te gast is. Bij de uitwerking van de visie wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid voor mindervaliden.	Wordt verduidelijkt in de tekst van de visie.

10	15-4-2023	Los eerst de bestaande problemen op voordat de doelen uit de visie verwezenlijkt worden.	Visie algemeen	De visie moet leiden tot oplossingen die bijdragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. Om de visie te verwezenlijken starten we met de uitwerking en uitvoering. Als randvoorwaarde geldt dat de stad altijd moet blijven functioneren, ook tijdens de uitvoering van maatregelen. Het bieden van alternatieve oplossingen moet tenminste gelijk opgaan met het realiseren van de in de visie voorgestelde maatregelen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
11	15-4-2023	Zorg voor goede uitvalswegen en voldoende parkeerruimte in en om het centrum om dit leefbaar te houden.	Bereikbaarheid/leefbaarheid centrum	De visie gaat uit van een beperkt aantal hoogwaardige uitvalswegen ('inprikkers') voor de vlotte en veilige afwikkeling van inkomend en uitgaand autoverkeer met minimale hinder voor omwonenden. Voor het parkeren in het centrum worden de voorzieningen geconcentreerd aan de randen. De wijze waarop volgt in de uitwerking van de visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
12	15-4-2023	Wil dat er een mogelijkheid komt om te kunnen parkeren met bijvoorbeeld een dagparkeerkaart en of gratis pendelbussen naar het centrum als parkeerplaatsen niet mogelijk zijn.	Parkeren	Voorgestelde maatregelen worden meegenomen in de uitwerking van het parkeerbeleid. De in de visie opgenomen mobiliteitshubs vormen al aanknopingspunten voor het instellen van pendelbussen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
13	17-4-2023	Waar gaat de markt en kermis naartoe?	Autoluw centrum	De voorjaarskermis en de zaterdagmarkt blijven uiteraard behouden. Bij de uitwerking van de herinrichting van delen van het centrum zal als aandachtspunt worden meegenomen een geschikte plaats voor beide evenementen in het centrum.	Wordt toegevoegd aan de tekst van de visie.
14	17-4-2023	Parkeertarieven zijn op dit moment te hoog. Hoe gaan jullie hier in de toekomst mee om?	Parkeren	De parkeertarifiering wordt meegenomen in de uitwerking van het parkeerbeleid.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
15	17-4-2023	Moet de Elzas parkeergarage uitgebreid worden om voldoende parkeergelegenheid te kunnen garanderen rondom de stad?	Parkeren	De toekomstige functie van de Elzas parkeergarage wordt meegenomen in de uitwerking van het parkeerbeleid.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
16	17-4-2023	Hoe om te gaan met de inbreng van jongeren? Jongeren denken namelijk anders over mobiliteit dan ouderen.	Participatie	De gemeente acht de inbreng van jongeren belangrijk en probeert ze daarom nauw te betrekken bij zowel de inhoud van de visie als de uitwerking van de daaruit voortkomende plannen.	Belangengroepen voor jongeren worden expliciet uitgenodigd voor participatie bij de planuitwerking.
17	17-4-2023	Hoe zorg je ervoor dat de rest van de stad niet dicht komt te staan wanneer de kasteeltraverse autoluw wordt?	Kasteeltraverse	Einddoel in de visie gaat uit van een tenminste afgewaardeerde Kasteeltraverse. Liefst verdwijnt de verbinding. Tot nu toe blijkt uit studies dat de beschikbare alternatieven op dit moment nog niet toereikend zijn om deze actie in te zetten. Bij uitwerking van de visie wordt bekeken hoe een afwaardering van de kasteeltraverse mogelijk wordt zonder de problemen naar elders te verplaatsen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

18	17-4-2023	Hoe om te gaan met verbreding A67?	Infrastructuur	De A67 is een belangrijk onderdeel van de 'Robuuste Randen' rondom Eindhoven-Helmond. Om de doelen rond de mobiliteitstransitie in Helmond te kunnen bereiken is het van belang dat een goede doorstroming op de A67 in de toekomst wordt gegarandeerd. Helmond zet zich met de regiogemeenten in voor verbetering van de A67.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
19	17-4-2023	Hoe wordt ervoor gezorgd dat stadsdistributie (grootschalig transportvervoer) niet ten koste gaat van autoluw centrum?	Stadslogistiek	In de visie wordt stadsdistributie gezien als een maatregel die bijdraagt aan een hoge leefkwaliteit in het centrum. Bij de uitwerking van stadsdistributie wordt dit als randvoorwaarde meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
20	17-4-2023	Aanrijtijden dienen gegarandeerd te blijven voor noodhulpdiensten, ook bij afwaardering kasteeltraverse.	Hulpdiensten	De aanrijtijden van hulpdiensten zullen worden gegarandeerd en worden daarom als randvoorwaarde meegenomen in de uitwerking van de visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
21	17-4-2023	Toegankelijkheid hulpdiensten garanderen gezien huidige trend van toenemende vergrijzing in de stad.	Hulpdiensten	De aanrijtijden van hulpdiensten zullen worden gegarandeerd en worden daarom als randvoorwaarde meegenomen in de uitwerking van de visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
22	17-4-2023	Wat doe je met de industriële ondernemers in het centrum in het kader van het autoluw maken.	Ondernemers	Bedrijvigheid die in het centrum is gevestigd moet altijd bereikbaar blijven, ook voor aan- en afvoer van goederen. In het kader van de uitwerking van het autoluw maken van het centrum wordt dit als randvoorwaarde meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
23	17-4-2023	Zorg voor gegarandeerde veiligheid en handhaving wanneer elektrisch fietsen opgeschaald wordt, maar ook bij de hubs.	Handhaving en toezicht	Zeker voor elektrisch fietsen is het extra belangrijk dat de verkeersveiligheid als voorwaarde bij het uitwerken van maatregelen wordt meegenomen. Dit geldt ook voor de sociale veiligheid van fietsroutes en fietsenstallingen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
24	17-4-2023	In het kaartje auto buitenom is de omleiding Dierdonk aangegeven als huidig tracé. Is dit het definitief vastgestelde tracé aangezien het huidige tracé onder Dierdonk langs loopt.	Infrastructuur	Het kaartje 'auto buitenom' in de visie is indicatief. Het definitieve tracé van de N279 ter hoogte van Dierdonk moet in het kader van de ombouw van de N279 door de Provincie nog worden bepaald. Alle opties zijn daarbij open op voorwaarde dat de leefkwaliteit in de omgeving van het tracé gegarandeerd kan worden.	Opmerking 'indicatief' wordt toegevoegd aan het kaartje.
25	17-4-2023	Huidige situatie Vinkelaan/Adelaarsplein/Uiverlaan/Eksterstraat: veel straatparkeren. Betaald parkeren is geen oplossing, maar verschuift het probleem. Hoe verminder je het straatparkeren?	Parkeren	In de visie wordt niet ingegaan op deze specifieke situatie. De opmerking moet elders belegd worden. Voor wat betreft de volgorde van het afbouwen van straatparkeren wordt een zinsnede in de visie toegevoegd.	Wordt verduidelijkt in de tekst van de visie.
26	17-4-2023	Gedragsbeïnvloeding, waaronder beloning alternatief vervoer ipv auto, mag meer aandacht voor in de visie.	Visie algemeen	Gedragsbeïnvloeding is een essentieel onderdeel van het proces dat gevolgd moet worden bij de realisatie van de visie. De maatregelen in het kader van gedragsbeïnvloeding zijn divers en hebben ieder hun eigen voor- en nadelen. In het vervolg moet worden bepaald op welke beïnvloedingsmaatregelen wordt ingezet.	Wordt toegevoegd aan de tekst van de visie.

27	17-4-2023	Inspiratiebeelden wekken verkeerde verwachtingen bij buitenstaanders.	Visie algemeen	De inspiratiebeelden in de visie geven aan wat er bij de realisatie van de visie mogelijk is op diverse herkenbare plekken in de stad. De beelden zijn dan ook indicatief.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
28	17-4-2023	Hoe verhoudt besluitvorming omgevingsvisie (najaar) en mobiliteitsvisie (voor zomerreces) zich met elkaar?	Visie algemeen	Omgevingsvisie en mobiliteitsvisie sluiten inhoudelijk naadloos op elkaar aan en zijn een rechtstreekse vertaling van hetgeen in het ambitieakkoord 2022 is overeengekomen. De mobiliteitsvisie is te beschouwen als een nadere uitwerking van hetgeen in de omgevingsvisie is beschreven. De volgorde van vaststelling is dan ook minder van belang.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
29	17-4-2023	Voorstel: Rochadeweg aan de westzijde doortrekken tot de A270 ipv verbreding A67.	Infrastructuur	Het principe 'Robuuste Randen', dat centraal staat in de visie, gaat uit van minder verkeersdruk in het gebied tussen Eindhoven en Helmond. Door de Rochadeweg aan de westzijde door te trekken richting A270 en als alternatief te laten dienen voor de A67 wordt de verkeersdruk in dit gebied juist groter. In Eindhoven leidt dit bovendien tot nog meer verkeer aan de oostzijde van de stad. Dit is niet wenselijk. Om die reden wordt ingezet op een verbreding van de A67.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
30	17-4-2023	Korte termijnmaatregelen nog concreter maken in de visie.	Visie algemeen	De visie schetst een toekomstbeeld dat vervolgens wordt uitgewerkt in concrete maatregelen. Daarom zijn in de visie de korte termijnmaatregelen wel benoemd, maar nog niet uitgewerkt. Dit gebeurt in het vervolgtraject.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
31	17-4-2023	Veiligheid, niet alleen verkeersveiligheid maar ook sociale veiligheid meenemen.	Visie algemeen	Sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in de herinrichting van de openbare ruimte. Dit zal dan ook worden meegenomen in de uitwerking van de concrete maatregelen.	Wordt toegevoegd aan de tekst van de visie.
32	17-4-2023	Veel foutief parkeren in centrum. Hier moet beter op gehandhaafd worden.	Handhaving en toezicht	Handhaving op foutief parkeren wordt meegenomen in de uitwerking van het parkeerbeleid.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
33	17-4-2023	Worden bewoners ook betrokken bij uitvoeringsagenda? Zo ja, hoe?	Participatie	De gemeente hecht veel belang aan de inbreng van haar bewoners. Daarom wordt bij de uitwerking van de visie voor elk van de maatregelen een passende vorm van bewonersparticipatie meegenomen. Die vorm kan variëren, afhankelijk van het type maatregel.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
34	18-4-2023	Veel horecabedrijven in centrum die afhankelijk zijn van afhalen en bezorgen. Hoe borg je voor hen de bereikbaarheid van het centrum?	Autoluw Centrum	Bedrijvigheid die in het centrum is gevestigd moet altijd bereikbaar blijven, ook voor afhalen en bezorgen van goederen. In het kader van de uitwerking van het autoluw maken van het centrum wordt dit als randvoorwaarde meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
35	18-4-2023	Is de gemeente bereid om verhuis- en inrichtingskosten te compenseren als we naar een andere locatie verhuizen?	Ondernemers	Eventuele compensatie van verhuis- en inrichtingskosten door de gemeente hangt geheel af van de specifieke situatie en daarin gemaakte afspraken. Indien dit aan de orde is zal met de betrokkene in overleg worden getreden.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
36	18-4-2023	Voor bevoorrading heeft U het over hubs en elektrische karretjes die het centrum in mogen. Hoe ziet U dit voor ophaaldiensten?	Stadslogistiek	De gemeente verstaat onder bevoorrading zowel het brengen als ophalen van goederen. Bij de uitwerking van deze maatregel zullen beide dus mee worden genomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

37	18-4-2023	Een groot deel van de omzet van de horeca in Helmond komt uit bezorgen (per auto), wat zijn straks nog de mogelijkheden?	Ondernemers	Bedrijvigheid die in het centrum is gevestigd (ook horecaondernemingen) moet altijd bereikbaar blijven, ook voor afhalen en bezorgen van goederen. In het kader van de uitwerking van het autoluw maken van het centrum wordt dit als randvoorwaarde meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
38	19-4-2023	Voor het autovrij maken van het centrum zijn tal van randvoorwaardelijke maatregelen nodig om het functioneren van het centrum te garanderen. Al deze maatregelen worden gemist in de visie.	Visie algemeen	Doel van de visie is het centrum autoluw te maken. Slechts een klein deel moet autovrij worden, grotendeels overeenkomstig het deel dat nu al autovrij is. Bij de uitwerking van het autoluw maken zullen diverse genoemde aandachtspunten worden meegenomen zodat ook in de toekomst het centrum goed kan blijven functioneren.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
39	19-4-2023	Er wordt nergens in de visie vermeld dat er grotere parkeergarages (of iets dergelijks) bij geplaatst gaan worden.	Parkeren	Hier wordt verder op ingegaan op pagina 46. De specifieke uitwerking van de maatregelen rondom het centrum parkeren volgt op de vaststelling van de visie. Dan wordt bepaald welke voorzieningen noodzakelijk zijn.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
40	19-4-2023	Hoe zorgen we dat OV voldoende capaciteit heeft om grote groepen mensen te vervoeren wanneer deze niet meer met de auto komen?	OV	In de visie wordt het belang van een goed openbaar vervoer benadrukt. Terecht wordt geconstateerd dat een goed openbaar vervoer randvoorwaardelijk is voor het behalen van het gewenste eindbeeld. Momenteel voldoet de kwaliteit van het openbaar vervoer hier niet aan. De gemeente gaat zich inspannen om hierin verandering te brengen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
41	19-4-2023	Bezorgd dat haar bedrijf minder aantrekkelijk wordt wanneer mensen niet meer met de auto komen. Voor omliggende gemeenten is het bedrijf dan niet meer goed bereikbaar op deze manier.	Ondernemers	Het in de visie beschreven doel om het centrum autoluw te maken hangt met name samen met het streven om in het centrum de leefkwaliteit te verbeteren en het centrum gelijktijdig goed te laten functioneren, ook de winkelfunctie. Bij de uitwerking van de bijbehorende maatregelen zal dit altijd als randvoorwaarde worden meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
42	19-4-2023	Veel mensen werken in het centrum, die niet met de fiets hiernaartoe kunnen komen, waar moeten zij parkeren?	Parkeren	Een van de doelen van de visie is zoveel mogelijk woon-werkverkeer af te wikkelen met fiets en/of openbaar vervoer. Daarvoor wordt het voorzieningenniveau van beide zoveel mogelijk verbeterd. Voor het overblijvende woon-werkverkeer per auto zal parkeren in en om het centrum lastiger worden en op termijn waarschijnlijk hoger geprijsd.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

43	19-4-2023	Auto's zijn belangrijk voor de inwoners zelf, zij willen ook hun auto pakken als het hun uitkomt en niet eerst een kwartier lopen, voordat ze bij hun eigen auto zijn.	Autogebruik	De visie moet bijdragen aan het verbeteren van de leefkwaliteit in de stad. Een van de doelen van de visie is bewoners zoveel mogelijk te verleiden gebruik te maken van fiets en/of openbaar vervoer. Daarvoor wordt het voorzieningenniveau van beide zoveel mogelijk verbeterd. Gebruik van de eigen auto wordt daardoor niet onmogelijk, maar ten opzichte van de fiets en het OV wel minder aantrekkelijk (grotere afstand tussen woning en parkeerplaats, beprijzing).	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
44	19-4-2023	Geeft aan dat om het centrum bruisend te houden, een goede autoinfrastructuur van belang is, dat heeft Helmond niet.	Autoluw centrum	Voor een bruisend centrum is een goede autoinfrastructuur niet het belangrijkste. Veel belangrijker is aantrekkelijke buitenruimte waardoor de verblijfskwaliteit hoog is. Autobereikbaarheid is uiteraard ook belangrijk, maar daarvoor kan, zeker in het centrum, volstaan worden met beperkte autoinfrastructuur	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
45	19-4-2023	Met de kermis en weekmarkt is het centrum al moeilijk te bereiken, deze klanten van de kermis en weekmarkt wil je wel in Helmond houden. Ze besteden hier veel geld aan. Hoe borgen we dit?	Evenementen	Het in de visie beschreven doel om het centrum autoluw te maken hangt met name samen met het streven om in het centrum de leefkwaliteit te verbeteren en het centrum gelijktijdig goed te laten functioneren, ook voor evenementen. Bij de uitwerking van de bijbehorende maatregelen zal dit altijd als randvoorwaarde worden meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
46	20-4-2023	Krijgt de indruk dat het centrum van Helmond een grote speelplaats/park gaat worden. De winkels zullen zich naar de rand gaan verplaatsen, omdat men goed bereikbaar wil zijn.	Ondernemers	Het in de visie beschreven doel om het centrum autoluw te maken hangt met name samen met het streven om in het centrum de leefkwaliteit te verbeteren en het centrum gelijktijdig goed te laten functioneren, ook voor de winkelfunctie. Het is dus niet de bedoeling om de winkelfunctie uit het centrum te verdringen. Bij de uitwerking van de bijbehorende maatregelen zal dit altijd als randvoorwaarde worden meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
47	20-4-2023	Is bezorgd over bereikbaarheid centrum, specifiek voor mindervalide.	Autoluw centrum	Het centrum wordt niet autovrij, maar autoluw. Dit betekent dat de auto hooguit te gast is. Bij de uitwerking van de visie wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid voor mindervaliden.	Wordt verduidelijkt in de tekst van de visie.
48	20-4-2023	Vindt het ondoenlijk voor de middenstand in het centrum.	Ondernemers	Het in de visie beschreven doel om het centrum autoluw te maken hangt met name samen met het streven om in het centrum de leefkwaliteit te verbeteren en het centrum gelijktijdig goed te laten functioneren, ook voor de winkelfunctie. Het is dus niet de bedoeling om de winkelfunctie uit het centrum te verdringen. Bij de uitwerking van de bijbehorende maatregelen zal dit altijd als randvoorwaarde worden meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

49	20-4-2023	Omtrent de verkeersbanen in het centrum, vindt deze inwoner dat er voorzichtig omgegaan moet worden met de bereikbaarheid van de ondernemers in het centrum.	Autoluw centrum	Het in de visie beschreven doel om het centrum autoluw te maken hangt met name samen met het streven om in het centrum de leefkwaliteit te verbeteren en het centrum gelijktijdig goed te laten functioneren, ook voor de winkelfunctie. Het is dus niet de bedoeling om de winkelfunctie uit het centrum te verdringen. Bij de uitwerking van de bijbehorende maatregelen zal dit altijd als randvoorwaarde worden meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
50	20-4-2023	Omwonende begrijpt de noodzaak dat men wil dat de auto minder/niet gebruikt wordt maar voor sommige mensen is een auto noodzakelijk.	Autogebruik	Een van de doelen van de visie is bewoners van het centrum zoveel mogelijk te verleiden gebruik te maken van fiets en/of openbaar vervoer. Daarvoor wordt het voorzieningenniveau van beide zoveel mogelijk verbeterd. Gebruik van de eigen auto wordt daardoor niet onmogelijk, maar wel minder aantrekkelijk (grotere afstand tussen woning en parkeerplaats, beprijzing).	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
51	20-4-2023	Vindt dat het OV minimaal is in Helmond, overdag gaat het wel maar 's avonds en in het weekend is het er niet. Ook voor minder-validen en kwetsbare mensen is het zo moeilijker ergens te komen.	OV	In de visie wordt het belang van een goed openbaar vervoer benadrukt. Terecht wordt geconstateerd dat een goed openbaar vervoer randvoorwaardelijk is voor het behalen van het gewenste eindbeeld. Momenteel voldoet de kwaliteit van het openbaar vervoer hier niet aan. De gemeente gaat zich inspannen om hierin verandering te brengen, maar is daarbij in hoge mate afhankelijk van andere overheden (met name Provincie en Rijk).	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
52	24-4-2023	Mist een globale schatting betreffende de financiering van de diverse te nemen maatregelen.	Financiering	De visie is in de eerste plaats bedoeld om een toekomstbeeld te schetsen van de wijze waarop we ons gaan verplaatsen. Welke concrete maatregelen daarvoor nodig zijn moet in de uitwerking van de visie nog worden bepaald. Pas dan kan worden bepaald welke kosten er aan verbonden zijn. Nu is het dus nog te vroeg om een schatting te geven. Wél wordt aangegeven dat de kosten aanzienlijk zullen zijn en vrijwel zeker de reikwijdte van de gemeentelijk financiën zullen overstijgen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
53	24-4-2023	Vindt dat onvoldoende duidelijk is in welke volgorde de uiteindelijke mobiliteitstransitie zou moeten plaatsvinden. Vindt dat Helmond pas echt in de stad aan de slag kan gaan als de regionale problemen van het doorgaande verkeer zijn opgelost	Infrastructuur	Het goed functioneren van de infrastructuur van de 'Robuuste Randen' rondom Eindhoven-Helmond is van cruciaal belang om de doelen van de mobiliteitstransitie in Helmond te kunnen bereiken. In die zin zullen maatregelen in de stad gelijk op moeten gaan met maatregelen in de regio. Hoe dit er precies gaat uit zien moet in de uitwerking van de visie duidelijk worden.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

54	24-4-2023	Is van mening dat hubs en deelvervoer onuitvoerbaar zijn vanwege onvoldoende ruimte en het feit dat andere voertuigen altijd beschikbaar zijn, terwijl deelvervoer niet altijd gegarandeerd kan worden.	Deelmobiliteit	In de visie wordt het belang van kwalitatief OV en deelmobiliteit benadrukt om als goed alternatief voor de auto te dienen. Terecht wordt geconstateerd dat een goed werkend systeem van OV en deelmobiliteit randvoorwaardelijk is voor het behalen van het gewenste toekomstbeeld. Momenteel voldoet de kwaliteit van het OV en de deelmobiliteit hier niet aan. De gemeente gaat zich inspannen om hierin verandering te brengen, zich realiserend dat de genoemde nadelen daarbij aandacht moeten krijgen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
55	24-4-2023	Zegt dat het terugbrengen van de maximale snelheden het afnemen van de fijnstof niet gaat bevorderen	Autogebruik	Er is een samenhang tussen de gereden snelheid en de hoeveelheid fijnstof dat wordt uitgestoten. Maar of dat in een stedelijke omgeving betekent dat bij een verlaging van de snelheid de hoeveelheid fijnstof vermindert is niet met zekerheid te zeggen. Verlaging van de maximum snelheid heeft in ieder geval een gunstig effect op de verkeersveiligheid, een belangrijke reden om hier toe over te gaan. Daarnaast is ook op het gebied van geluidhinder een positief effect te verwachten. Daarom wordt sowieso gestreefd naar verlaging van de maximum snelheid op de locaties die daarvoor geschikt zijn.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
56	24-4-2023	Vindt dat nieuwe fietsenstallingen altijd bewaakt moeten zijn	Handhaving en toezicht	Door toename van (elektrisch) fietsen is het nog belangrijker dat de fiets veilig gestald kan worden. Bewaakte fietsenstallingen zijn daarvoor met name geschikt. Wellicht zijn er in de toekomst nog alternatieve oplossingen. Bij de uitwerking van de fietsmaatregelen (en hubs) wordt diefstalpreventie in ieder geval als randvoorwaarde meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
57	24-4-2023	Leest in het stuk dat er gehandhaaft moet worden op gedrag en stelt dat gedrag in het verkeer niet te handhaven is. Stelt: als je een wet niet kunt handhaven moet je hem ook niet invoeren.	Handhaving en toezicht	Helmond volgt wat betreft handhaving de lijn zoals aangegeven in het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' van het Rijk. In dit plan wordt gesteld dat de focus bij verkeersveiligheid wordt verschoven naar een risico gestuurde aanpak. Onderdeel hiervan is het structureel handhaven op naleving van verkeersregels, maar ook het beïnvloeden van verkeersgedrag. Er wordt dus niet gehandhaafd op gedrag, maar op naleving van verkeersregels. Onderzoek wijst uit dat verkeershandhaving een positieve uitwerking heeft op veilig verkeersgedrag. Bovendien wordt middels gedragscampagnes gepoogd het verkeersgedrag te beïnvloeden. Bij de uitwerking van de visie zal hier verder handen en voeten aan worden gegeven.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
58	25-4-2023	Is positief over de nieuwe initiatieven, heeft als voorstel dat misschien de autoluwe herinrichting van de Heistaat een goede eerste test locatie kan worden.	Infrastructuur	In het centrum wordt een autoluwe inrichting nagestreefd. Bij uitwerking van de visie wordt bekeken of en zo ja welke straten buiten het centrum ook in aanmerking komen voor een autoluwe inrichting.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

59	5-5-2023	U heeft het over schonere lucht en verbetering van het leefklimaat. Toch is bekend dat de meeste luchtvervuiling waar wij mee te kampen hebben afkomstig is vanuit het Ruhrgebied en vanuit Rotterdam en omgeving.	Leefkwaliteit	Schonere lucht en leefklimaat zijn opgaven voor iedereen, gemeente Helmond concentreert zich op hetgeen zij zelf hieraan kan bijdragen. Mobiliteit is één van de veroorzakers van aantasting van de leefkwaliteit en zal daarom ook bij moeten dragen aan het verbeteren daarvan.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
60	5-5-2023	De gemiddelde leeftijd van de inwoners in 2040. Gerekend aan de hand van het inwonersaantal en de leeftijdsopbouw van de inwoners van Helmond, volgens het CBS 2022 en de groei van het inwonersaantal met 15.000, blijkt dat er een stijging zal zijn in het aantal 70+ers in de stad van 12,6% nu tot 27,4% in 2040. Is hier rekening mee gehouden? 70+ is toch vaak wat minder mobiel.	Schaalsprong	Er wordt terecht geconcludeerd dat ook Helmond niet ontkomt aan een toenemende vergrijzing. In de visie wordt uitgebreid aandacht besteed aan de sociale component van de bereikbaarheid van de stad. Daarbij is er ook aandacht voor mensen die niet zo mobiel zijn. Sociale bereikbaarheid en verkeersveiligheid worden als randvoorwaarden meegenomen in de nadere uitwerking van de visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
61	5-5-2023	Willen we dit ambitieuze plan kunnen realiseren dan vraag ik me af waar het geld vandaan zal moeten komen.	Financiering	De plannen zijn zeker ambitieus en financieel uitdagend. Daarom wordt al aangegeven dat de gemeente dit zonder hulp van andere overheden niet voor elkaar gaat krijgen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
62	5-5-2023	Hoe maken we het OV aantrekkelijker, met name richting de bedrijventerreinen. BZOB heeft op het gebied van OV en Fietsveiligheid enige aandacht, omdat daar gevaarlijke wegen zijn waar nu helemaal niets voor de fietsers of voetgangers gedaan wordt.	Bedrijventerreinen	De OV bereikbaarheid van bedrijventerreinen maakt integraal onderdeel uit van de visie. Ook is er aandacht voor de fietsveiligheid op de bedrijventerreinen. Maatregelen op die terreinen zullen samen met de bedrijven in de toekomst worden uitgewerkt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
63	5-5-2023	Waarom is een groot deel van het Burg. Geukerspark opgeofferd aan appartementen en een restaurant (waar overigens ook nog geen uitbater voor is gevonden).	Stadsinrichting	Deze opmerking heeft geen directe relatie met de mobiliteitsvisie. Deze besluiten vinden plaats in het kader van stedelijke inrichting.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
64	5-5-2023	Wanneer je wilt groeien met 15.000 arbeidsplaatsen, waar ga je de medewerkers die deze plaatsen in moeten gaan vullen vandaan halen en waar ga je ze huisvesten.	Schaalsprong	Deze opmerking heeft geen directe relatie met de mobiliteitsvisie. Deze besluiten vinden plaats in het kader van de uitwerking van de schaa sprong.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
65	5-5-2023	Is er ook nagedacht over de mobiliteit op de bedrijventerreinen? In 2023 gaat de Gerstdijk op de schop. Er komen geen fietspaden en/of parkeerhavens voor vrachtwagens. Er is nog nooit een dodelijk ongeluk gebeurd, maar moeten we daarop willen wachten?	Bedrijventerreinen	In de mobiliteitsvisie wordt expliciet aandacht besteed aan mobiliteit in relatie tot bedrijventerreinen, onder andere in de vorm van betere fietsvoorzieningen. In de visie wordt bovendien aangegeven dat bij herinrichting van wegen verkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarden is.	De opmerking over de Gerstdijk zal worden doorgegeven aan de verantwoordelijke afdeling.
66	5-5-2023	Voor alle vormen van fietsverkeer is verbreding van alle fietspaden noodzakelijk. Onlangs in Kopenhagen geweest, waar men dit op een zeer goede manier uitgewerkt heeft. Echter ook hier is het niet mogelijk de auto geheel uit het centrum te bannen.	Autoluw centrum	De visie gaat uit van het principe van 'het nieuwe fietsen'. Dit principe gaat niet alleen uit van verbreding van de fietspaden, maar ook van een samenhangend fietsnetwerk, minder haakse bochten en meer geasfalteerde fietspaden. Maar het gaat ook om meer prioriteit op kruispunten en meer en betere fietsstallingen. Daarnaast streven we met deze visie naar een autoluw centrum. Dit betekent niet dat de auto helemaal geweerd wordt uit het centrum, maar dat de auto hooguit 'te gast' is.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

67	5-5-2023	Wordt er voldoende rekening gehouden met het woon/werkverkeer en het feit dat er veel medewerkers in 2/3/5 ploegen werken. Ook hiervoor moet eenvoudig en veilig het woon/werkverkeer beschikbaar zijn.	Woon-werkverkeer	Dit inderdaad een belangrijk aandachtspunt bij het uitwerken van het toekomstig mobiliteitssysteem. Er moet voldoende aandacht zijn voor beschikbaarheid van voldoende vervoersmogelijkheden gedurende het hele etmaal en voor de sociale en verkeersveiligheid.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
68	5-5-2023	Is er voldoende aandacht gegeven aan mensen die slecht ter been zijn. Hoe bereik je bijvoorbeeld de parkeergarage Noordeinde wanneer er geen auto's meer over de Wal kunnen rijden?	Inclusiviteit	In de visie wordt uitgebreid aandacht besteed aan de sociale component van de bereikbaarheid van de stad. Daarbij is er ook aandacht voor mensen die niet zo mobiel zijn. De sociale bereikbaarheid wordt als randvoorwaarde meegenomen in de nadere uitwerking van de visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
69	5-5-2023	Is er gedacht aan de ooit in plannen uitgewerkte ringweg vanuit Suytkade naar Binderseind en verder? Waarom hier niet mee verder gegaan? (was hier geen geld voor?)	Autoluw centrum	De gedachte voor de aanleg van een ringweg rond het centrum is inderdaad losgelaten, omdat deze het gevaar in zich heeft ook doorgaand verkeer weer de stad in te lokken. Dit willen we voorkomen. Daarom is er nu gekozen voor een systeem waarbij het centrum voor fiets, voetganger, OV en auto goed bereikbaar blijft, maar voorkomt dat doorgaande verkeersstromen gaan ontstaan.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
70	5-5-2023	Wat wordt gezien als de rand van het centrum?	Visie Algemeen	Een nadere uitwerking van het autoluw centrum is gegeven in het hoofdstuk 'Werken aan een autoluw centrum' (p.44). Hierin is ook een kaart van het autoluw centrumplan opgenomen. Bij de uitwerking van de plannen zal de rand van het centrum concreter bepaald worden.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
71	5-5-2023	Indien vrij parkeren niet meer de bedoeling is, sluit dan de huidige openbare parkeerterreinen bij woonwijken, zoals op het Floreffeplein, af, zodat bewoners daar in elk geval nog hun auto kwijt kunnen (ook al zou dit tegen betaling zijn).	Parkeren	Bij parkeermaatregelen in het centrum worden altijd de uitstralingseffecten op omliggende woonwijken meegenomen. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat bewonersparkeren wordt ingevoerd. Dergelijke maatregelen worden altijd in overleg met de betrokken bewoners voorbereid en genomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
72	5-5-2023	Waar wordt het personeel vandaan gehaald dat het OV systeem in de toekomst moet bemannen c.q. bevrouwen?	OV	Wij herkennen de problemen die rondom personeelwerving voor OV diensten op dit moment spelen. Hoe het OV van de toekomst er uit ziet is nog niet bekend. Zo is Helmond actief betrokken bij pilots met zelfrijdende shuttles.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
73	5-5-2023	Is er met het OV rekening gehouden met mensen van > 70jr, die mogelijk meer moeite hebben met instappen van het OV?	OV	In de visie wordt uitgebreid aandacht besteed aan de sociale component van de bereikbaarheid van de stad. Daarbij is er ook aandacht voor mensen die niet zo mobiel zijn. De sociale bereikbaarheid wordt als randvoorwaarde meegenomen in de nadere uitwerking van de visie. Overigens is het bieden van voorzieningen in het reguliere OV voor ouderen en minder mobiele in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de vervoersbedrijven die dit in opdracht van de Provincie organiseren.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

74	5-5-2023	Hoe reeël is het om te verwachten dat het Rijk en de Provincie dit financieel gaan ondersteunen?	Financiering	Dat valt niet met zekerheid te zeggen. Rijk en Provincie onderkennen het belang van de Brainportregio en erkennen dat er een gezamenlijke opgave ligt om dit deel van de provincie te laten groeien en dat mobiliteit daarbij een belangrijke factor is.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
75	5-5-2023	Bedrijfsgerelateerd vervoer moet slimmer.	Werkgeversaanpak	Werkgeversaanpak is een belangrijk onderdeel van de visie. Geconstateerd wordt dat op dit moment nog niet alle mogelijkheden op dat terrein ten volle worden benut. Streven is om ook op BZOB in overleg met de werkgevers tot concrete maatregelen te komen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
76	5-5-2023	Lang niet iedereen in de maakindustrie heeft de mogelijkheid om thuis of op afstand te werken. Mooi gedacht, maar dan wel weer alleen vanuit de kantoorstoel.	Werkgeversaanpak	De constatering is juist: Helmond kent relatief veel maakindustrie waarvoor thuiswerken meestal geen optie is. Daarom wordt in de visie een breed scala van mogelijke maatregelen in het kader van werkgeversaanpak nagestreefd. Streven is om in overleg met de werkgevers tot concrete maatregelen te komen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
77	5-5-2023	Van wie mogen wij als inwoners van Helmond voorbeeldgedrag zien? Van ambtenaren die in het algemeen niet in Helmond wonen? Wie gaan het voorbeeldgedrag laten zien en waaraan merken we dit?	Gedrag	Goed voorbeeldgedrag is inderdaad belangrijk om een gedragsverandering te ondersteunen. Bij de gemeente Helmond ligt daarom de taak om hieraan invulling aan te geven, maar ook andere instanties, bedrijven (werkgeversaanpak) etc. hebben hierin een taak.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
78	5-5-2023	Ik zou graag een praktisch stappenplan met daaraan gehangen een budgettering willen zien. Ik ben bang dat de komende jaren de WOZ flink omhoog zal moeten om deze plannen te bereiken.	Financiering	Na vaststelling van de visie zal er in de vorm van een uitvoeringsprogramma nadere invulling worden gegeven aan de wijze waarop het gewenste mobiliteitssysteem stapsgewijs kan worden uitgewerkt. Daarbij komen planning en financiering nadrukkelijk aan de orde. Hierbij zal telkens de afweging worden gemaakt wat bepaalde maatregelen voor de gemeente 'waard' zijn. Omdat de invulling van de transitie door voortschrijdend inzicht en actuele ontwikkelingen steeds weer moet worden aangepast, is een sluitend totaaloverzicht van maatregelen met bijbehorende kosten en uitvoeringsplanning op voorhand niet te geven.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
79	5-5-2023	Gebruik geen lege woorden als "mobiliteitsvoorzieningen zijn toegankelijk voor iedereen". In werkelijkheid weten we dat dit vaak niet klopt.	Inclusiviteit	De gemeente realiseert zich terdege dat het bieden van mobiliteitsvoorzieningen voor iedereen een ambitieuze opgave is. Of het bereikbaar is, is dus niet zeker. Wel is zeker dat de gemeente er binnen de visie alles aan doet om dat doel te bereiken.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
80	5-5-2023	Wat is de specifieke aanpak voor het goederenvervoer, waar bestaan de maatregelen uit?	Stadslogistiek	In de visie wordt een situatie nagestreefd waarbij de aan- en afvoer van goederen plaatsvindt in een goede balans tussen bereikbaarheid en behoud van leefklimaat. Waarschijnlijk vereist dit op diverse plekken maatwerk. Daarvoor zal na vaststelling van de visie de uitwerking ter hand worden genomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

81	5-5-2023	Om de verkeersveiligheid te verhogen zou ik adviseren om elke e-bike bezitter, net als de snorbrommers en gewone brommers/scooters een certificaat te laten halen en verplicht een helm te dragen. Ze gaan nagenoeg net zo hard als een brommer/scooter maar hebben geen helmplicht, heel raar.	Verkeersveiligheid	Rijbewijs en helmplicht zijn een verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid. Terecht wordt opgemerkt dat hier een belangrijke relatie ligt met verkeersveiligheid.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
82	5-5-2023	Hoe ga je doorlopende educatie voor alle verkeersdeelnemers realiseren? Is VV-Nederland hierbij ingeschakeld?	Gedrag	Doorlopende educatie voor alle verkeersdeelnemers is al langere tijd een streven waaraan de gemeente samen met Provincie, Regio en VVN invulling geeft.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
83	5-5-2023	Waarom fout gedrag bestraffen, terwijl we weten dat goed gedrag belonen veel beter werkt en bovendien hoeveel agenten wil je op straat hebben?	Gedrag	Fout gedrag bestraffen of goed gedrag belonen in het verkeer is een doorlopende afweging die met name op landelijk niveau speelt. Daar ligt in de eerste plaats ook de verantwoordelijkheid. Uiteraard denkt de gemeente hier in mee, onder andere in het kader van het Driehoeksoverleg tussen burgemeester, Openbaar Ministerie en politie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
84	5-5-2023	Kinderen worden veelal uit noodzaak, omdat beide ouders werken, met de auto naar school gebracht. Hoe denken jullie dit in te perken?	Gedrag	Inderdaad kiezen veel ouders ervoor om hun kinderen met de auto naar school te brengen. De redenen daarvoor zijn divers, uiteenlopend van gecombineerde ritten tot onveiligheidsgevoel voor kinderen in het verkeer. Dat maakt de verandering van dit gedrag ingewikkeld. De gemeente streeft ernaar om de 'autodrukke' rondom scholen in te perken, maar daarvoor zal een toegespitst maatregelenpakket moeten worden samengesteld.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
85	5-5-2023	Wat wordt gezien als een korte rit?	Visie algemeen	Standaard wordt daarvoor een afstand van maximaal 7,5 kilometer gehanteerd, een goed fietsbare afstand. Voor Helmond geldt dat nagenoeg alle interne verplaatsingen daar onder vallen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
86	5-5-2023	Ik zou er een voorstander van zijn om met een druk op de knop een onbemand voertuig op te kunnen roepen, die mij naar de plaats van bestemming kan brengen. Hierbij maakt het niet zoveel uit of er meer mensen in het voertuig zitten, wél of er veel omgereden wordt.	Innovatie	Gemeente Helmond hoopt dat de ontwikkeling van autonoom rijdende voertuigen (shuttles) voorspoedig verloopt en is actief betrokken bij pilots op dat gebied. Vervolgens is het logisch om de route van deze zelfrijdende voertuigen zo direct mogelijk te maken zodat reistijden beperkt blijven.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
87	5-5-2023	Zorg in het OV voor goede instapmogelijkheden voor ouderen, invaliden, mensen met kinderwagens.	OV	In de visie wordt uitgebreid aandacht besteed aan de sociale component van de bereikbaarheid van de stad. Daarbij is er ook aandacht voor mensen die niet zo mobiel zijn. De sociale bereikbaarheid wordt als randvoorwaarde meegenomen in de nadere uitwerking van de visie. Overigens is het bieden van voorzieningen in het reguliere OV voor ouderen en minder mobiele in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de vervoersbedrijven die dit in opdracht van de Provincie organiseren.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

88	5-5-2023	Is er rekening gehouden met het feit dat in 2040 zo'n 27% van de Helmondse bevolking >70 jaar is en zij mogelijk niet zo goed zijn met de pc/smartphone en/of apps etc.?	Inclusiviteit	Bij het ontwikkelen van nieuwe mobiliteitssystemen is een belangrijke voorwaarde dat ze publieksvriendelijk zijn en toegankelijk voor alle inwoners.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
89	5-5-2023	Wat nu als 10 mensen tegelijkertijd van dezelfde deelauto gebruik willen maken voor het woon/werk verkeer? Hoe denken jullie dat op te lossen?	Deelmobiliteit	Deelmobiliteit is nog een relatief nieuw vervoersconcept. Diverse knelpunten die aan de orde komen moeten daarom nog worden opgelost. Ook dit is er zo een. Naarmate meer mensen gebruik willen maken van deelauto's zullen er ook meer beschikbaar moeten komen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
90	5-5-2023	Hoe gaan jullie realiseren dat het parkeren naar de rand van het centrum wordt verschoven? Komen er nieuwe (ondergrondse) parkeergarages, zo ja, waar denken jullie dat deze moeten komen?	Parkeren	Doel is om stapsgewijs in het centrum straatparkeren te verwijderen en ter vervanging indien nodig extra parkeervoorzieningen te realiseren aan de rand van het centrum. Dat zal voornamelijk in gebouwde voorzieningen plaatsvinden. Waar die voorzieningen precies terecht komen is onderdeel van de uitwerking van de visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
91	5-5-2023	Online kopen verminderen maakt dat er minder koeriersdiensten in de stad zullen rijden. De koeriersdiensten ontvangen een bedrag per afgeleverd pakket, dat is de reden waardoor men zo'n haast heeft. Praat met hun werkgevers om dit op te lossen.	Stadslogistiek	De talrijke koeriersdiensten, waarvan de verwachting is dat deze in de komende tijd ook verder toenemen, leiden in sommige plaatsen inderdaad tot problemen. Oplossingen hiervoor zullen voornamelijk op landelijk niveau en in samenspraak met de koeriersdiensten zelf worden ontwikkeld. De gemeente Helmond bekijkt hoe zij de koeriersdiensten beter kunnen reguleren, bijvoorbeeld door het organiseren van een stadsdistributiesysteem. Dit wordt na vaststelling van de visie verder uitgewerkt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
92	5-5-2023	Wie gaan er zitting nemen in het vaste interne coördinatieteam? Wonen deze mensen allemaal in Helmond, zodat zij met verstand van zaken en met ervaring de zaken kunnen beoordelen?	Organisatie	De samenstelling van het interne coördinatieteam moet nog worden bepaald. Daarbij is uitgangspunt dat de teamleden zowel beschikken over verstand van zaken en bekend zijn met de lokale situatie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
93	5-5-2023	Biedt de inwoners van Helmond een gedetailleerd stappenplan aan met de kosten die ermee gepaard gaan. Alleen op die manier kunnen we als inwoners van Helmond echt meepraten.	Participatie	Na vaststelling van de visie zal er in de vorm van een uitvoeringsprogramma nadere invulling worden gegeven aan de wijze waarop het gewenste mobiliteitssysteem stapsgewijs kan worden uitgewerkt. Daarbij komen planning en financiering nadrukkelijk aan de orde. Voor elk van de uit te werken maatregelen, voor zover relevant, zal een vorm van inwonersparticipatie worden toegepast.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
94	5-5-2023	U hecht waarde aan de Parkeergarage van de Elzaspassage, maar is deze nog wel noodzakelijk wanneer we via onbemande voertuigen (het nieuwe OV) naar het centrum van Helmond kunnen?	Parkeren	Het zou mooi zijn als de technische vooruitgang zodanig is dat we in de toekomst alleen maar rekening hoeven te houden met de afwikkeling van zelfrijdende voertuigen. Veel waarschijnlijker is het echter dat ook in de toekomst nog een aanzienlijk aantal centrumbezoekers gebruik zal maken van de eigen auto. Daarvoor is dus parkeergelegenheid noodzakelijk en daarin speelt de parkeergarage van de Elzaspassage een rol.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

95	5-5-2023	Waarom is het gebied rondom het Speelhuis/Steenweg/Kromme Steenweg buiten beschouwing gelaten deze hebben toch ook een Centrumfunctie?	Autoluw centrum	In de plannen voor het autoluw centrum wordt ernaar gestreefd om aan de westzijde van het kanaal het voetgangersgebied uit te breiden tot aan de Kromme Steenweg. Dit gebied is dus niet buiten beschouwing gelaten.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
96	5-5-2023	Ik vraag me af wat u korte termijn noemt?	Visie algemeen	Globaal wordt hiervoor een periode van vijf jaar na nu bedoeld.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
97	5-5-2023	Wordt Garage Doorneind verplaatst?	Parkeren	Dat is niet de bedoeling.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
98	5-5-2023	De Traverse zou allang ontlast kunnen worden, wanneer het verkeer veel meer gebruik zou gaan maken van de tunnels bij de Heeklaan en de Henri Dunant tunnel. Bovendien zou het verkeer veel meer via de N279/ Rochadeweg/N612 geleid kunnen worden.	Infrastructuur	In de visie wordt ernaar gestreefd uiteindelijk de Kasteeltraverse zoveel mogelijk af te waarden. Nu is dat nog lastig, omdat een goed alternatief voor het autoverkeer nog niet voor handen is. Om toch een beperking van de hoeveelheid verkeer op de Kasteeltraverse op korte termijn te bereiken is onder andere doel om zoveel mogelijk doorgaand verkeer om de stad heen te leiden via de N279.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
99	8-5-2023	Zou graag hebben dat de Steenweg en de Kromme Steenweg autooloos gemaakt gaan worden.	Autoluw centrum	In de plannen voor het autoluw centrum wordt ernaar gestreefd om aan de westzijde van het kanaal het voetgangersgebied uit te breiden tot aan de Kromme Steenweg.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
100	8-5-2023	Is enthousiast over het plan, zou dan ook graag willen zien dat er meer groen komt en minder vervuilend verkeer.	Autoluw centrum	Dat zijn uitgangspunten die volledig passen in de doelen van de visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
101	9-5-2023	Bij kwaliteit van leven mis ik het begrip "vervoersarmoede" wat gaat Helmond doen om dat te voorkomen?	Inclusiviteit	In de visie wordt uitgebreid aandacht besteed aan de sociale component van de bereikbaarheid van de stad. Daarbij is er ook aandacht voor mensen die niet zo mobiel zijn of om een andere reden minder goed in staat zijn zich te verplaatsen. De sociale bereikbaarheid wordt als randvoorwaarde meegenomen in de nadere uitwerking van de visie. Bij het ontwikkelen van nieuwe mobiliteitssystemen is een belangrijke voorwaarde dat ze publieksvriendelijk zijn en toegankelijk voor alle inwoners.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
102	9-5-2023	Rondom autoparkeren vind ik dat er ook aandacht moet zijn voor "betaalbaarheid", zeker de parkeerplaatsen aan de rand van het centrum zouden gratis of goedkoop moeten zijn om te stimuleren dat juist daar geparkeerd wordt. Het verhogen van de parkeertarieven is onwenselijk, momenteel zijn de parkeertarieven al erg hoog zeker in vergelijking met "Duitse" steden en de omliggende gemeentes. Zelf vind ik dat het betaald parkeergebied kleiner zou moeten worden omdat Helmond van plan is om het centrum te verkleinen.	Parkeren	Bij het vaststellen van nieuwe parkeertarieven wordt onder andere gekeken naar prijsverschillen tussen parkeerplaatsen, de hoogte van de tarieven, en de kosten van het aanbieden van parkeervoorzieningen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
103	9-5-2023	Het verlagen van de parkeernorm voor nieuwbouwwoningen buiten het centrum inclusief het Brainport Smart District vind ik een slechte zaak omdat daarmee de parkeerdruk/overlast in bestaande wijken toeneemt. Het is belangrijk om te kiezen voor een realistische norm en niet een parkeernorm uit ideologische motieven.	Parkeren	Ook buiten het centrum zien wij de noodzaak om anders met mobiliteit en de positie van de auto om te gaan om ook de wijken in de toekomst leefbaar te houden. Lagere parkeernormen en het aanbieden van alternatieven voor de auto kunnen hieraan bijdragen	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

104	9-5-2023	Leefkwaliteit in termen van gezondheid, mooie toevoeging aan deze visie :) De beweeggrondjes in iedere wijk vind ik een mooi initiatief op dit gebied.	Leefkwaliteit	Dat zijn uitgangspunten die volledig passen in de doelen van de visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
105	9-5-2023	Te voet, er zou wat strakker ingezet kunnen worden op het voorkomen van fietsen in het centrum en winkelcentra zoals Brouwhorst ook qua inrichting. Het liefst zie ik het Havenplein als voetgangersgebied, voor fietsers is nu eigenlijk geen plek.	Autoluw centrum	In de visie worden voorstellen gedaan om in het centrum het fietsen te 'reguleren' door het realiseren van fietsroutes rondom het kernwinkelgebied en daarmee het fietsen door het voetgangersgebied te voorkomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
106	9-5-2023	Met het Openbaar Vervoer: Het basisnetwerk rondom Helmond is momenteel helaas niet op orde, vanuit omliggende kernen is het vrij lastig om met het OV naar Helmond te komen. Bijv. vanuit Nuenen en de scholen op de Sterrenlaan in Eindhoven moet je omreizen via Eindhoven CS en veel andere dorpen hebben slechts 1x per uur of 1x per 2 uur (Bakel) een busverbinding met Helmond op zaterdag, dit is lastig voor mensen die gaan winkelen in het weekend :(De trein idem dito, die rijdt 1x per uur in de daluren naar de wijkstations ook dat is ondermaats voor een mobiliteitstransitie. De stoptrein zou eigenlijk een onderdeel moeten worden van het Bravo systeem zoals in Limburg. Aanleg van HOV in Helmond, ik mis onderbouwing om juist deze routes aan te leggen en niet bijv. via de N279. Ik mis nog iets over nachttreinen, in het verleden hebben een aantal partijen zich daarvoor ingezet, het zou mooi zijn als Helmond ook aangesloten wordt op het nachtnetwerk. Kortom nog flink werk aan de winkel.	OV	In de visie wordt OV beschouwd als een belangrijk onderdeel van het toekomstig mobiliteitssysteem. Terecht wordt geconstateerd dat op het gebied van OV nog veel te verbeteren valt. De gemeente Helmond zal zich daarvoor inspannen, maar is daarbij in hoge mate afhankelijk van met name de Provincie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
107	9-5-2023	Blijft het hotel Golden Tulip te bereiken met auto en taxi? Kunnen de auto's nog steeds op onze parkeerplaats?	Autoluw centrum	De bereikbaarheid van voorzieningen in het centrum wordt meegenomen in de plannen voor een autoluw centrum waar nodig zullen maatwerkoplossingen worden gerealiseerd.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
108	9-5-2023	U maakt er een heel mooi centrum van, nu hebben wij een nieuw terras idee ingediend, op de plek van het huidige terras, 2 jaar geleden, wat daar geheel in past, en dit werd meteen verworpen. Ik wil daar met huidige wethouder nog graag eens naar kijken. Dit zou toch mooi zijn, om een stadsterras te hebben midden in het centrum.	Leefkwaliteit	De haalbaarheid van uw idee hangt af van diverse aspecten. Vanuit de visie kan hierover dan ook geen uitsluitsel worden gegeven.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
109	8-5-2023	Wil weten of er genoeg ruimte overblijft voor al het werkverkeer dat met de auto moet, niet al het vervoer kan met deelfietsen of iets dergelijks gedaan worden.	Autogebruik	Dit is een belangrijk aandachtspunt bij het uitwerken van het toekomstig mobiliteitssysteem. Er moet een evenwichtige balans zijn in de beschikbaarheid van verschillende vervoersmogelijkheden gedurende het hele etmaal. Streven is daarbij zoveel mogelijk verplaatsingen met de fiets, OV en deelmobiliteit uit te voeren, maar ook autogebruik blijft van belang. Autogebruik heeft minder prioriteit, maar is niet altijd te voorkomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

110	8-5-2023	Vraagt zich af of elektrisch fietsen voor meer verkeersslachtoffers zorgt.	Verkeersveiligheid	Er is een toenemende trend zichtbaar in het aantal verkeersslachtoffers bij (met name elektrisch) fietsgebruik. De fietsveiligheid is daarom voor de gemeente Helmond in de uitwerking van de plannen een belangrijke randvoorwaarde.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
111	8-5-2023	Vraagtekens over verkeer buitenom leiden, Deurne - Eindhoven buitenom zit niemand uit Deurne op te wachten als dat langer gaat duren.	Robuuste Randen	Het aandeel autoverkeer in de stad is op dit moment te hoog. Dat is met name zichtbaar op de N270/Kasteeltraverse. Daarom wordt ingezet op een alternatieve route voor het doorgaand verkeer over de N279 en A67. Deze route moet daarvoor goed doorstromen. De gemeente Deurne wordt bij de uitwerking van deze plannen nadrukkelijk betrokken. Tegelijkertijd wordt de route door de stad stapsgewijs minder aantrekkelijk gemaakt voor doorgaand verkeer.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
112	8-5-2023	Vindt het belangrijk dat er een juiste volgorde is in de manier van aanpak. Als er parkeerplaatsen verdwijnen in het centrum zorg dan dat er meteen goede vervanging is zoals extra deelvervoer bijv. bijvoorbeeld.	Visie algemeen	Terechte opmerking. Uitgangspunt is dat elke systeemingreep gepaard gaat met het gelijktijdig bieden van een goed alternatief. Daarmee blijft de bereikbaarheid van de stad ten alle tijde geborgd. Zo snel mogelijk na vaststelling van de visie zal er in de vorm van een uitvoeringsprogramma nadere invulling worden gegeven aan de wijze waarop het gewenste mobiliteitssysteem stapsgewijs kan worden uitgewerkt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
113	8-5-2023	Twijfels of dit plan verbetering geeft aan de leefbaarheid in Helmond, wat moet het aantrekkelijker maken?	Leefkwaliteit	Belangrijk doel van de visie is om de straat terug te geven aan de bewoners. Dat wil zeggen dat in de openbare ruimte meer mogelijkheden worden geboden om er te verblijven, liefst zonder hinder van bijvoorbeeld autoverkeer. De vrijkomende ruimte wordt ook zoveel groen ingericht, waardoor het leefklimaat aanzienlijk verbetert.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
114	8-5-2023	Feiten in het onderzoek en percentages worden gemist, waar blijven die?	Visie Algemeen	Dat klopt. Het is een bewuste keuze. De visie heeft als doel om een gedragen richting te bepalen voor het mobiliteitssysteem in de stad en regio. Uiteraard moet elke maatregel die straks genomen wordt indien dat mogelijk is cijfermatig worden onderbouwd. Dat gebeurt zodra de uitwerking ter hand wordt genomen, met bijkomend voordeel dat dan de meest actuele situatie kan worden gebruikt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

115	8-5-2023	Parkeertarieven moeten de consument niet gaan afschrikken, deze moeten aantrekkelijk blijven.	Parkeren	Tarifiering is één van de drie manieren om het parkeren te reguleren. Het streven is om het centrumbezoek met de auto terug te dringen ten voordele van bezoekers per fiets en OV. Gelijktijdig met een autoluw inrichting van het centrum zal het autoparkeren in het centrum dan ook worden ontmoedigd. Een van de manieren om dat te doen is parkeren duurder te maken. Daarbij moet steeds de balans worden gezocht met het goed functioneren van de centrumfuncties, zoals winkelen en horeca. Een betaalbare bereikbaarheid van het centrum is een randvoorwaarde, dit betekent echter ook bereikbaarheid van het centrum op andere manieren dan met de auto. Bij de uitwerking van het parkeerbeleid zal de hoogte van de parkeertarieven steeds zorgvuldig worden afgewogen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
116	8-5-2023	Financiële onderbouwing voor de ondernemers wordt gemist, verwachtingspatroon omzet willen ze graag een inschatting voor.	Autoluw centrum	Het autoluw maken van het centrum zal gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de centrumfuncties. Maar autobereikbaarheid is slechts één van de vele factoren die de aantrekkelijkheid van het centrum - en daarmee de omzet van de winkels - bepalen. Welke consequenties het autoluw maken heeft voor de bewinkeling is op voorhand niet in te schatten, maar hoofddoel is om de aantrekkelijkheid van het centrum voor bezoekers te vergroten. Deze visie geeft nader invulling aan het onderdeel mobiliteit binnen het eerder vastgestelde Centrumperspectief, waarin ingezet wordt op een sterker centrum.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
117	8-5-2023	Parkeerwaardefonds wordt verkeerd gebruikt, ondernemers hebben hier een bijdrage aan gedaan om auto's het toegankelijker te maken in het centrum, nu gebeurt juist het tegenovergestelde en wordt de parkeergelegenheid verplaatst naar de randen van het centrum.	Parkeren	In de visie wordt een mobiliteitsfonds voorgesteld. Er wordt nog nader onderzocht of dit wordt ingevoerd door de scope van het parkeerfonds te verbreden naar een mobiliteitsfonds, of dat dit naast het huidige parkeerfonds komt. In de verdere uitwerking zal hier invulling aan worden gegeven.	Wordt verduidelijkt in de tekst van de visie.
118		Parkeergelegenheid voor fietsen bevat niet genoeg capaciteit.	Fietsen	Terechte opmerking. In de visie wordt gepleit voor een uitstekende fietsbereikbaarheid van het centrum en daar hoort fietsparkeren bij. Daarom wordt gewerkt aan uitbreiding van de stallingscapaciteit, liefst bewaakt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
119	8-5-2023	Deelmobiliteit in de vorm van scooters en fietsen moet beter gehandhaafd worden, nu ligt er heel veel op straat te rommelen.	Deelmobiliteit	Dit is een ontwikkeling die zich in het gehele land voordoet en vraagt om aanvullende maatregelen. Het is niet de bedoeling dat deelmobiliteit leidt tot verrommeling van de openbare ruimte. De gemeente zal dit als voorwaarde gebruiken bij de uitwerking van de maatregelen voor deelmobiliteit.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
120	8-5-2023	Veiligheid voor de fiets moet beter, meer verlichting en handhaving, dit geldt zeker voor kinderen die op stap gaan tot diep in de nacht.	Sociale veiligheid	Sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in de herinrichting van de openbare ruimte. Daar horen goede openbare verlichting, maar ook goede fietsverlichting en handhaving zeker bij. Dit zal dan ook worden meegenomen in de uitwerking van de concrete maatregelen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

121	8-5-2023	Beter spoor en een hogere frequent treinverkeer is niet altijd voordelig, het zal juist ook centrumbezoekers aansporen om naar Eindhoven te gaan ipv Helmond.	OV	Maar ook is omgekeerd mogelijk dat een goede bereikbaarheid van het centrum van Helmond meer bezoekers van buiten de stad aantrekt. Of dat lukt hangt vooral ook af hoe aantrekkelijk we het Helmondse centrum met deze visie weten te maken.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
122	8-5-2023	Is de verhouding 15.000 extra arbeiders en 15.000 extra woningen realistisch, personeel is nu al veel afkomstig buiten Helmond. Gaan deze extra woningen bijdragen aan de aanvulling van personeeltekorten?	Schaalsprong	Voor wat betreft groeioprognose van Helmond is in de mobiliteitsvisie uitgegaan van de plannen in het kader van de Schaalsprong. Gemeente Helmond richt zich op een kwalitatieve schaalsprong, waarin wonen en werken onderling in balans zijn. Streven is daarbij zoveel mogelijk bewoners van de stad ook in de stad te laten werken. De woonlocatie is echter van veel meer factoren afhankelijk.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
123	8-5-2023	Stoplichten tussen Helmond en Eindhoven zijn er veelste veel, draagt zeker niet bij aan de doorstroming (geteld 28 stoplichten tussen oost-Helmond en Philipsstadion Eindhoven)	Infrastructuur	Het aandeel autoverkeer in de stad is op dit moment te hoog. Dat is met name zichtbaar op de N270/Kasteeltraverse, ondanks het feit dat deze route tot in Eindhoven een groot aantal verkeerslichten telt. Om de hoeveelheid doorgaand verkeer door Helmond te beperken wordt ingezet op een alternatieve route voor het doorgaand verkeer over de N279 en A67. Deze route moet daarvoor goed doorstromen. De route in de stad kan dan met name gebruikt worden voor het ontsluiten van de aanliggende woonwijken. Dan gaat het niet zo zeer om een snelle doorstroming maar meer om bereikbaarheid.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
124	8-5-2023	Suggestie om eerst de robuuste rand te realiseren en daarna pas de rest van de plannen.	Robuuste Randen	Na vaststelling van de visie zal er in de vorm van een uitvoeringsprogramma nadere invulling worden gegeven aan de wijze waarop het gewenste mobiliteitssysteem stapsgewijs kan worden uitgewerkt. We zullen met zowel auto als fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit aan de slag moeten om het mobiliteitssysteem te kunnen veranderen. Ten aanzien van de robuuste rand zal Helmond zich samen met de buurgemeenten bij het Rijk en de Provincie blijven inzetten op aanpassing.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
125	8-5-2023	Betere bereikbaarheid van parkeergelegenheden wordt al "jaren" geroepen, waarom zou het nu ineens wel gaan lukken?	Parkeren	In de visie wordt ingezet op het autoluw maken van het centrum. Dat kan alleen als de bereikbaarheid van het centrum doorlopend geborgd blijft. Daarvoor is het noodzakelijk dat de parkeervoorzieningen optimaal bereikbaar zijn. In de uitwerking van de plannen wordt hier invulling aan gegeven.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
126	8-5-2023	Wat is de bezettingsgraad van de parkeergarages in de weekenden?	Parkeren	Er zijn geen actuele bezettingscijfers van de parkeergarages bekend. Bij de uitwerking van het autoluw centrum wordt dit inzicht belangrijk om de maatregelen zoveel mogelijk aan te scherpen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

127	8-5-2023	In de tekening autoverkeer Helmond wordt de noordzijde in de infrastructuur gemist, kan daar niet wat mee gedaan worden om verkeer naar Eindhoven te leiden en andersom?	Infrastructuur	In het verleden zijn de mogelijkheden bekeken om aan de noordzijde met een extra autoverbinding een koppeling te maken tussen de N279 aan de oostzijde van de regio en de Randweg Eindhoven aan de westzijde van regio. Deze verbinding staat bekend als de 'Ruit'. Deze optie is echter politiek en maatschappelijk onhaalbaar gebleken.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
128	8-5-2023	Veel grote aankopen kunnen niet met de fiets meegenomen worden. Auto is dan echt nog noodzakelijk. Of biedt een soort picnic-bezorgdienst uitkomst?	Autoluw centrum	Autoluw wil niet zeggen dat de auto er niet meer kan komen. Indien daar aanleiding toe is - bijvoorbeeld de aankoop van een groot artikel - is het ook in de toekomst mogelijk om daarvoor de auto te gebruiken. Daarnaast wordt nagedacht over andere (innovatieve) mogelijkheden om grote aankopen te vervoeren, bijvoorbeeld met een thuisbezorg-service.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
129	8-5-2023	Mensen die naar de markt gaan maken gebruik van parkeerplaatsen bij de supermarkt, waardoor daar plek tekort komt. Hoe gaat dit opgelost worden?	Parkeren	Parkeren in het centrum zal in zijn onderlinge samenhang bekeken worden. In dit specifieke geval is het parkeerterrein eigendom van de aanwezige supermarkt. Deze supermarkt staat het vrij regels in te stellen voor het gebruik van de parkeervoorziening. Genoemd onderwerp zal in de uitwerking van het gemeentelijk parkeerbeleid worden meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
130	8-5-2023	Houdt de parkeernorm stand? Straatparkeren wordt minder, maar parkeergelegenheden rand centrum gaan omhoog. Klopt die verhouding?	Parkeren	Normering is één van de drie manieren om het parkeren te reguleren. Met een autoluwe inrichting van het centrum zal het straatparkeren van de auto in het centrum worden ontmoedigd. Parkeren zal worden geconcentreerd in de garages aan de randen van het centrum. Dit zal worden verduidelijkt in de visie. Het verdwijnen van parkeerplaatsen in het centrum betekent niet automatisch dat de parkeernormering omlaag gaat. Deze afweging wordt gemaakt in de uitwerking van het gemeentelijk parkeerbeleid. Voor wat betreft de volgordelijkheid van staatparkeren; dit wordt verduidelijkt in de visie.	Wordt verduidelijkt in de tekst van de visie.
131	8-5-2023	Zijn er plekken in het centrum waar kort geparkeerd kan worden? Voorbeeld is afhalen van een maaltijd, dat gaat niet met de fiets	Autoluw centrum	We gaan bij de uitwerking bekijken of/hoe we aan deze vraag kunnen voldoen.	Wordt verduidelijkt in de tekst van de visie.
132	8-5-2023	Voorstel om de industrie te laten verdwijnen en daar appartementen te bouwen. Dit wordt al 20 jaar voorgesteld	Stadsinrichting	De afgelopen jaren zijn al diverse bedrijven uit het centrum verhuisd. In welke mate en op welke termijn dit verder mogelijk is is geen onderdeel van de mobiliteitsvisie maar wordt in het kader van het Centrumperspectief en de schaa sprong bekeken.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
133	8-5-2023	Is het niet beter om eerst de parkeergarages uit te breiden en dan pas de parkeerplekken te verminderen?	Parkeren	Uitgangspunt is dat elke systeemingreep gepaard gaat met het gelijktijdig bieden van een goed alternatief. Daarmee blijft de bereikbaarheid van de stad ten alle tijde geborgd. Na vaststelling van de visie zal er in de vorm van een uitvoeringsprogramma nadere invulling worden gegeven aan de wijze waarop het gewenste mobiliteitsstelsel stapsgewijs kan worden uitgewerkt.	Wordt verduidelijkt in de tekst van de visie.

134	8-5-2023	Hoe gaat groen gehandhaafd worden? Extra groen zijn ze positief over, maar dit moet wel netjes bijgehouden worden. Dit gebeurt nu zeker nog niet.	Leefkwaliteit	Voor vergroening van het centrum is het nodig financiële middelen voor aanleg en onderhoud te organiseren.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
135	8-5-2023	Hoe ga je je werknemers zo ver krijgen om met de fiets te komen? Veel personeel komt van buiten Helmond, die hebben soms geen andere keus dan een auto?	Werkgeversaanpak	Dit is inderdaad een belangrijk aandachtspunt bij het uitwerken van het toekomstig mobiliteitssysteem. Er moet een evenwichtige balans zijn in de beschikbaarheid van verschillende vervoersmogelijkheden gedurende het hele etmaal voor verschillende doelgroepen. Werkgeversaanpak is een belangrijk onderdeel van de visie. Geconstateerd wordt dat op dit moment nog niet alle mogelijkheden op dat terrein ten volle worden benut. Hier wordt in de verdere uitwerking van de visie invulling aan gegeven.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
136	10-5-2023	Wegens tijdgebrek door ouders die beide moeten werken, is de auto veel makkelijker om kinderen naar school te brengen. Met de fiets gaat dit niet zo makkelijk en dit zie ik mensen dan ook niet zo snel doen.	Gedrag	Inderdaad kiezen veel ouders ervoor om hun kinderen met de auto naar school te brengen. De redenen daarvoor zijn divers, uiteenlopend van gecombineerde ritten tot onveiligheidsgevoel voor kinderen in het verkeer. Dat maakt de verandering van dit gedrag ingewikkeld. De gemeente streeft ernaar om de 'autodrukte' rondom scholen in te perken, maar daarvoor zal een toegespitst maatregelenpakket moeten worden samengesteld.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
137	10-5-2023	Ziet dat er in recente tijd veel bomen gekapt worden (voorbeeld is het Hoboplein). Maar leest niks over herplanting?	Leefkwaliteit	Deze opmerking gaat over groenvoorzieningen en valt buiten het bereik van de Mobiliteitsvisie. Wél wordt er in de visie naar gestreefd de ruimte voor groen in de openbare ruimte te vergroten. Dat biedt mogelijkheden voor herplant en nieuwe aanplant.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
138	10-5-2023	Verkeersnelheden op straat moeten beter gehandhaafd worden. Maximumsnelheid is 30km/u, maar hier wordt vaak sneller gereden.	Toezicht en handhaving	Helmond volgt wat betreft handhaving de lijn zoals aangegeven in het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' van het Rijk. In dit plan wordt gesteld dat de focus bij verkeersveiligheid wordt verschoven naar een risico gestuurde aanpak. Onderdeel hiervan is het structureel handhaven op naleving van verkeersregels, maar ook het beïnvloeden van verkeersgedrag. Er wordt dus niet gehandhaafd op gedrag, maar op naleving van verkeersregels. Onderzoek wijst uit dat verkeershandhaving een positieve uitwerking heeft op veilig verkeersgedrag. Bovendien wordt middels gedragscampagnes gepoogd het verkeersgedrag te beïnvloeden. Bij de uitwerking van de visie zal hier verder handen en voeten aan worden gegeven.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

139	10-5-2023	Maak ook de wegen rondom het centrum verkeersluw: Steenweg - Eikendreef - Christinalaan etc. Sluipverkeer moet ontmoedigd worden.	Autoluw centrum	Bij het autoluw maken van het centrum geldt als voorwaarde dat de bereikbaarheid van het centrum - ook met de auto - geborgd wordt. Daarvoor is het nodig dat rondom het centrum bijvoorbeeld parkeervoorzieningen bereikbaar blijven. Het bezoekersverkeer maakt daarbij gebruik van de genoemde straten. Doorgaand verkeer en sluipverkeer horen daar echter niet bij. Door middel van specifieke maatregelen wordt voorkomen dat dit verkeer in de toekomst nog gebruik maakt van de wegen rond het centrum.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
140	10-5-2023	Waak voor de bereikbaarheid centrum voor de Helmonder zelf, minder oponthoud, minder irritatie, meer leefkwaliteit	Leefkwaliteit	Alle genoemde aandachtspunten worden van harte ondersteund.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
141	10-5-2023	Waarborg veiligheid wegen, zoals de Julianalaan en Cortenbachstraat, voor zowel voetganger, fietser en automobiliteit	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid, maar ook sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in de herinrichting van de openbare ruimte. Dit zal dan ook als randvoorwaarde worden meegenomen in de uitwerking van de concrete maatregelen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
142	10-5-2023	Tip: Saxofoonstraat niet versmallen, spaart veel geld uit en houdt de straat veilig. Investeer deze besparing deels in handhaving. Met als gevolg: Tevreden aanwonenden, veilige straat en bereikbaarheid voor grote voertuigen blijft in staat.	Infrastructuur	Over de Saxofoonstraat vindt al overleg plaats tussen bewoners en gemeente	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
143	10-5-2023	Als het centrum autoluw wordt, hoe zorg je er dan voor dat het verkeer niet door de wijken gaat rijden die om het centrum heen liggen.	Autoluw centrum	Dit is een belangrijke randvoorwaarde voor de uitwerking van het autoluwe centrum. Daarom wordt in de visie aangestuurd op het principe 'auto buitenom'. Doel is de totale hoeveelheid autoverkeer in de stad te beperken, onder andere door het weren van doorgaand verkeer. Dit geldt ook voor de wijken rond het centrum.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
144	10-5-2023	30 km/u zones is een ontoereikende oplossing, verkeer moet helemaal ontmoedigd worden om door deze wijken te rijden.	GOW 30	In de visie wordt aangestuurd op het principe 'auto buitenom'. Doel is de totale hoeveelheid autoverkeer in de stad te beperken, onder andere door het weren van doorgaand verkeer. Instelling van 30 km/u-zones op sommige gebiedsontsluitingswegen zoals in de visie aangegeven, draagt daar aan bij. Binnen de wijken zal autoverkeer mogelijk blijven voor de ontsluiting van woningen en voorzieningen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
145	10-5-2023	Onveilige situatie in de Eeuwsels vanwege versmalling van de straten. Is niet naar bewoners om mening gevraagd, zet bloembakken neer om snelheid te verminderen.	Verkeersveiligheid	Bij toekomstige inrichting van straten bijvoorbeeld vanwege onderhoud of de inrichting van 30 km zones zal overleg plaatsvinden met de wijkraden en bewoners.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
146	10-5-2023	De bewoners in onze wijk hebben geen leefbare wijk meer, het voorstel is om op korte termijn oplossingen te bieden. Bijvoorbeeld door het realiseren van een fietsstraat, straat versmallen en stoepen verbreden. Het gaat hierbij om de Christinalaan en Beatrixlaan.	Autoluw centrum	Beide straten maken onderdeel uit van het centrumgebied en worden in de visie voorgesteld een autoluwe inrichting te krijgen. Dit komt overeen met de door de vraagsteller gedane suggesties. In de uitwerking van de plannen worden deze meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

147	10-5-2023	Minder onderbrekingen zorgt voor minder energieverlies, alle uitlaatgassen die verminderd worden zorgen dus voor een betere leefkwaliteit. Zorg dus voor een goede doorstroom.	Leefkwaliteit	De redenering klopt, maar nog beter voor de leefkwaliteit is zoveel mogelijk autoverkeer te voorkomen of buitenom te leiden. Daar waar wegen nog een belangrijke verkeersfunctie hebben is doorstroming nog wel van belang. Overigens zal door elektrificatie van het autopark de uitstoot van schadelijke stoffen door autoverkeer geleidelijk afnemen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
148	10-5-2023	Is er ook nagedacht over mensen die in nachtdiensten werken en met de fiets over het onveilige bedrijventerrein moeten gaan? Hier zijn veel stilstaande vrachtwagens langs de smalle wegen.	Bedrijventerreinen	De fietsbereikbaarheid van bedrijventerreinen maakt integraal onderdeel uit van de visie. Ook is er aandacht voor de fietsveiligheid op de bedrijventerreinen, zowel infrastructureel als sociaal. Maatregelen op die terreinen zullen samen met de bedrijven in de toekomst worden uitgewerkt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
149	10-5-2023	Ziet graag voorrang voor fietsers op Rotondes (net zoals in de randgemeenten)	Infrastructuur	De fiets heeft een belangrijke plek in de mobiliteitsvisie en willen we meer prioriteit geven als alternatief voor de auto. Gelijktijdig is de fietser een kwetsbare verkeersdeelnemers. Vandaar dat in de visie verkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde is. Bij de uitwerking van de maatregelen zal bekeken hoe de beste balans kan worden gevonden tussen doorstroming en verkeersveiligheid voor de fiets.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
150	10-5-2023	Objectieve meetpunten definiëren om de 3 doelstellingen van de mobiliteitsvisie tussentijds te meten, om bij te kunnen sturen en vooral om te communiceren met omwoners.	Monitoring	Bij de uitwerking van de visie wordt ook aandacht besteed aan monitoring. Daarbij wordt met name gekeken naar de drie in de visie genoemde doelstellingen. Op basis van de uitkomsten van de monitoring worden eventueel de maatregelen verder toegespitst. De suggestie om hierover te communiceren met bewoners wordt meegenomen in de uitwerking van het vervolgproces.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
151	10-5-2023	Laat goederenvervoer over spoor Betuwelijn gaan, om meer personenvervoer te realiseren	OV	De Betuwelijn is aangelegd om zoveel mogelijk goederenvervoer over het spoor richting Duitsland e.v. af te wikkelen. Om allerlei redenen blijkt dit niet helemaal haalbaar. Gevolg is dat nu nog en in de toekomst ook goederentreinen gebruik maken van de route via Helmond. Dit hindert de uitbreiding van de dienstregeling voor personenvervoer. Helmond is daar niet blij mee en spant zich in om dit op termijn te veranderen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
152	10-5-2023	Verbeter de verkeerslichten waar de wachttijd voor fietsers lang is.	Fietsen	In de visie wordt prioriteit gegeven aan de doorstroming van het fietsverkeer. Wachttijden bij verkeerslichten komen daar bij aan de orde. Deze suggestie wordt daarom meegenomen in de uitwerking van de maatregelen rondom fietsen (Fietsplan). Die volgt op de vaststelling van de visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

153	10-5-2023	Goede parkeergarages aan de rand zijn prima, maar maak ze gratis of heel goedkoop	Parkeren	De parkeertarifiering is mede bedoeld om het gebruik van de auto in het centrumbezoek terug te dringen ten gunste van het gebruik van de fiets en het OV. Daarnaast kosten het bouwen en beheren van parkeergarages ook veel geld. Door het parkeren aan de rand van het centrum (bijna) gratis te maken blijft het gebruik van de auto aantrekkelijk. Daarom worden de parkeertarieven markt conform vastgesteld. Dit wordt meegenomen in de uitwerking van het parkeerbeleid.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
154	10-5-2023	Kan de weekmarkt naar het 25 septemberpark? Dat ligt naast de AH, alle boodschappen in 1x binnen en op loopafstand centrum	Leefkwaliteit	Uitgangspunt is om de zaterdagmarkt te handhaven in het centrumgebied, op een aantrekkelijke locatie. Dat draagt bij aan het goed functioneren van zowel de markt als het centrum. In de uitwerking van de maatregelen zoals die in de visie worden beschreven wordt een geschikte plaats voor de weekmarkt bepaald.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
155	10-5-2023	Waarom voeren we het systeem van de beveiligde fietsenstallingen aan het Speelhuis en bij het kasteel niet per direct opnieuw in. Alle voorzieningen zijn er.	Toezicht en handhaving	Door toename van (elektrisch) fietsen is het nog belangrijker dat de fiets veilig gestald kan worden. Bewaakte fietsenstallingen zijn daarvoor met name geschikt. Bij de uitwerking van de fietsmaatregelen (en hubs) wordt diefstalpreventie in ieder geval als randvoorwaarde meegenomen. Deze suggestie zal dan ook ter overweging mee worden genomen bij de verdere uitwerking hiervan.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
156	10-5-2023	Ziet graag een grote parkeerplek naast het centrum, waar je daar met makkelijke en goedkope vervoersdienst naar het centrum kan verkassen.	Parkeren	In het kader van de visie wordt er gestreefd naar zogenaamde 'stadsrand- en wijkhubs'. De beschrijving van de vraagsteller past hier goed bij. Deze hubs bieden vele vervoersmogelijkheden, die gemakkelijk gecombineerd kunnen worden. Bij de uitwerking van de plannen voor de hubs wordt de suggestie meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
157	10-5-2023	Hoe ga je mensen zo ver krijgen de auto te laten staan? Het gemak van de auto pakken te elimineren en het bewustzijn vergroten. Het begint bij het individu.	Gedrag	De essentie van de mobiliteitstransitie ligt in het sturen op meer bewustzijn bij de keuzes die de inwoner maakt voor zijn verplaatsingsgedrag. Doel is dat de verplaatsingen in de toekomst meer dan nu de kwaliteit van de leefomgeving respecteren en deze liefst verbeteren. Voor velen betekent dit een verandering in het verplaatsingsgedrag. Dit vraagt gewenning en dat kost veel tijd, voorlichting en voorbeeldgedrag. De gemeente is er echter van overtuigd dat hierin het verschil kan worden gemaakt door een duidelijke, heldere en consequente nieuwe koers uit te zetten en door concrete maatregelen te laten zien dat de verandering mogelijk is.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
158	10-5-2023	Mis als meewerkende organisatie de BUAS (Breda University of Applied Sciences) : Buitenvooromment	Visie Algemeen	Indien dat bij de uitwerking van de visie nuttig is zal overwogen worden hier externe organisaties bij in te schakelen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

159	10-5-2023	Wil graag in het weekend en avonden beter en fatsoenlijk OV	OV	Dit is inderdaad een belangrijk aandachtspunt bij het uitwerken van het toekomstig mobiliteitssysteem. Er moet aandacht zijn voor de beschikbaarheid van voldoende vervoersmogelijkheden gedurende het hele etmaal. Dat is een voorwaarde om tot een volwaardig systeem te kunnen komen. Dit geldt dus ook voor het OV-systeem.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
160	10-5-2023	Shuttlebussen realiseren waar je je E-bike in mee kan nemen. Deze bussen dan ook circulair laten rijden in Helmond en omstreken	OV	Gemeente Helmond hecht veel waarde aan innovaties en werkt daarom graag mee aan het bouwen en testen ervan. Als de genoemde oplossing bijdraagt aan het bereiken van de gestelde doelen zal gemeente Helmond niet twijfelen om die blijvend toe te passen. De suggestie wordt in de uitwerking van de plannen meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
161	10-5-2023	Het hebben van 4 stations is heel mooi, maar als fietsen geen optie is kom je er niet. Maak dit met o.a. bussen makkelijker.	OV	In de visie wordt uitgegaan van verknoping van Fiets, OV en deelmobiliteit. Hierdoor wordt de stationsbereikbaarheid met deze modaliteiten vergroot. Uitwerking hiervan volgt in het uitvoeringsprogramma opvolgend aan deze visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
162	10-5-2023	Bus wordt te makkelijk afgeschreven, is zelf wel pro-fiets maar bij ziek zijn o.a. is dit niet haalbaar. Een stad hoort altijd een degelijke busverbinding te hebben.	OV	In de visie wordt uitgegaan van verknoping van Fiets, OV en deelmobiliteit. De bus maakt hier een belangrijk onderdeel van uit. Onderschreven wordt dat de bus in het vervoerssysteem een duidelijke plek krijgt. Het netwerk van de bus dient op diverse fronten sterk te worden verbeterd. De uitwerking hiervan volgt in het uitvoeringsprogramma opvolgend aan deze visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
163	10-5-2023	Transferia worden gemist in deze visie. In Den Bosch werkt het goed, een idee voor Helmond wellicht?	Visie algemeen	Zeker, in het kader van de visie wordt er gestreefd naar zogenaamde 'stadsrand hubs'. Een transferium kan onderdeel uitmaken van zo'n stadsrandhub.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
164	10-5-2023	Treinen, N279, HOV, fietspad duurt heel lang, waarom niet eerst de goede alternatieven regelen en dan pas verder?	Visie algemeen	Na vaststelling van de visie zal er in de vorm van een uitvoeringsprogramma nadere invulling worden gegeven aan de wijze waarop het gewenste mobiliteitssysteem stapsgewijs kan worden uitgewerkt. Daarbij komt de planning nadrukkelijk aan de orde. Uitgangspunt daarbij is dat elke systeemingreep gepaard gaat met het bieden van een goed alternatief, zodat de bereikbaarheid geborgd blijft. Vooraf is nooit zeker aan te geven welke voorbereidingstijd per maatregel aan de orde is. Het is daarom ook niet te zeggen welke maatregel als eerste gerealiseerd kan worden. Reden om de uitwerking van diverse maatregelen gelijktijdig op te pakken.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
165	10-5-2023	Geld Rijk, Europa, provincie. Dit eerst goed regelen.	Visie algemeen	Zonder financiële steun kan veel van de visie niet worden verwezenlijkt. Daarom maakt een lobbytraject voor financiering bij de hogere overheden onderdeel uit van de uitwerking van de visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

166	10-5-2023	Gemeente Eindhoven is al gestopt met deelfietsen, waarom hier dan aanmoedigen?	Deelmobiliteit	In het beleid van de gemeente Eindhoven wordt wel degelijk aangestuurd op het promoten van het gebruik van deelfietsen. In de Helmondse visie wordt uitgegaan van een fijnmazig systeem waarin Fiets, OV en deelmobiliteit met elkaar verknoot worden als alternatief voor het autogebruik. Daarin is ook een belangrijke rol voor de deelfiets weggelegd. De uitwerking hiervan volgt in het uitvoeringsprogramma opvolgend aan deze visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
167	10-5-2023	Nog geen goed totaalplan met Brouwhuis afgestemd met Wethouder	Stadsinrichting	De mobiliteitsvisie geeft de richting aan waar we naar toe willen met fiets, OV en auto. Voor Brouwhuis zijn daarbij de N279, N270 en Rochadeweg van belang. Bij de uitwerking van de visie zal voor elke wijk duidelijker worden welke maatregelen nodig zijn.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
168	10-5-2023	De Kasteeltraverse mag vooraan in de nota. Vindt het heel belangrijk dat deze weggaat. Voorstel is om verkeer via Rochadeweg te laten lopen of de ruit van Eindhoven	Infrastructuur	Het principe 'Robuuste Randen', dat centraal staat in de visie, gaat uit van minder verkeersdruk in het gebied tussen Eindhoven en Helmond. Door de Rochadeweg aan de westzijde door te trekken richting A270 en als alternatief te laten dienen voor de A67 wordt de verkeersdruk in dit gebied juist groter. De "grote ruit" als extra verbinding aan de noordzijde van de regio is politiek en maatschappelijk onhaalbaar gebleken. Daarom wordt nu ingezet op de N279, A67 en A2 als Robuuste Randen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
169	10-5-2023	Vermeld om per direct een flitskast te plaatsen bij voetgangersoversteek Warandelaan/Oranjelaan. Snelheden zijn bizar, net als de geluidsoverlast	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid is in de visie een belangrijke randvoorwaarde. Bij de uitwerking van de visie in het op te stellen verkeersveiligheidsplan wordt volgens een risico gestuurde aanpak gewerkt. Bestaande onveilige situaties worden hierin meegenomen. De melding over deze locatie zal meegegeven worden.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
170	10-5-2023	Hogere en wintergroene beplanting naast de weg om de weg uit het zicht te houden voor de bewoners omtrent Kasteeltraverse/Europaweg	Leefkwaliteit	In de visie wordt aangestuurd op beperking van de ruimte voor de auto. Daardoor komt ruimte voor groen beschikbaar. In hoeverre de suggestie haalbaar is moet bij de uitwerking van de groenplannen voor de gemeente blijken.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
171	10-5-2023	Ziet graag dat er gestart wordt met het verbieden van vrachtverkeer over de Kasteeltraverse, laat ze omleiden om de stad.	Goederenvervoer	In de visie wordt een situatie nagestreefd waarbij de aan- en afvoer van goederen plaatsvindt in een goede balans tussen bereikbaarheid en behoud van leefkwaliteit, waarbij het principe 'auto buitenom' ook voor het vrachtverkeer geldt. Waarschijnlijk vereist dit op diverse plekken maatwerk. Daarvoor zal na vaststelling van de visie de uitwerking ter hand worden genomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
172	10-5-2023	Heeft graag nieuwe subsidies voor bewoners om huizen te isoleren tegen geluidsoverlast	Leefkwaliteit	In de visie wordt gestreefd naar vermindering van de overlast van (auto)verkeer. Maatregelen op het gebied van woningisolatie vallen buiten de scope van de Mobiliteitsvisie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

173	10-5-2023	Onderschat de beperkingen van omliggende routes niet. A67 bijvoorbeeld die nu al te maken heeft met druktes	Infrastructuur	De A67 is een belangrijk onderdeel van de 'Robuuste Randen' rondom Eindhoven-Helmond. Om de doelen rond de mobiliteitstransitie te kunnen bereiken - 'auto buitenom'- is het van belang dat een goede doorstroming op de A67 in de toekomst wordt gegarandeerd. Helmond zet zich met de regiogemeenten in voor verbetering van de A67.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
174	10-5-2023	A67 is veel te ver, Rochadeweg zou veel geschikter zijn. Deze zouden wel aangepast moeten worden ivm. de toegenomen verkeersdruktes.	Infrastructuur	De A67 is een belangrijk onderdeel van de 'Robuuste Randen' rondom Eindhoven-Helmond. De Rochadeweg heeft een belangrijke functie voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen ten zuiden van Helmond. De visie maakt de keuze om niet deze weg, maar de A67 aan te wijzen als omleidingsroute voor doorgaand verkeer. Dit om te voorkomen dat er veel meer verkeer door dit deel van Helmond gaat rijden. Om de doelen rond de mobiliteitstransitie te kunnen bereiken - 'auto buitenom'- is het van belang dat een goede doorstroming op de A67 in de toekomst wordt gegarandeerd.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
175	10-5-2023	Stelt voor om aan de randen van het centrum parkeerhubs te maken, waar je relatief goedkoop kunt parkeren. En dat je vervolgens met pendelbusjes om de tien minuten naar het centrum kunt en terug.	Parkeren	In het kader van de visie wordt er gestreefd naar zogenaamde 'stadsrand- en wijkhubs'. De beschrijving van de vraagsteller past hier goed bij. Deze hubs bieden vele vervoersmogelijkheden, die gemakkelijk gecombineerd kunnen worden. Eén daarvan is bijdragen aan de bereikbaarheid van het centrum. Bij de uitwerking van de plannen voor de hubs wordt de suggestie meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
176	10-5-2023	Plannen zouden zo opgesteld moeten worden om alternatieven zodanig aantrekkelijk te maken dat mensen ook echt autovrij gaan reizen	Gedrag	De essentie van de mobiliteitstransitie ligt in het sturen op meer bewustzijn bij de keuzes die de inwoner maakt voor zijn verplaatsingsgedrag. Doel is dat de verplaatsingen in de toekomst meer dan nu de kwaliteit van de leefomgeving respecteren en deze liefst verbeteren. Voor velen betekent dit een verandering in het verplaatsingsgedrag. Dit vraagt gewenning en dat kost veel tijd, voorlichting en voorbeeldgedrag. De gemeente is er echter van overtuigd dat hierin het verschil kan worden gemaakt door een duidelijke, heldere en consequente nieuwe koers uit te zetten en door concrete maatregelen te laten zien dat de verandering mogelijk is.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
177	10-5-2023	Meer ondergrondse parkeerfaciliteiten bijv. markt- Ameideplein	Parkeren	Doel is om stapsgewijs in het centrum straatparkeren te verwijderen en ter vervanging indien nodig extra parkeervoorzieningen te realiseren aan de rand van het centrum, als aanvulling op de bestaande parkeergarages. Dat zal voornamelijk in gebouwde voorzieningen plaatsvinden. Waar die voorzieningen precies terecht komen is onderdeel van de uitwerking van de visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

178	11-5-2023	Wij zouden het een enorme vooruitgang vinden als de Noord- en Zuid-Koninginnewal en het Ameideplein 1 richtingsverkeer zouden worden. Incl een aantal kort parkeren plaatsen zodat de horeca die het van afhalers moet hebben zo min mogelijk omzet verlies hebben.	Autoluw centrum	Het in de visie genoemde doel om het centrum autoluw te maken moet worden uitgewerkt in concrete maatregelen. Welke dat zijn is nog niet bepaald. De mogelijkheid van het instellen van eenrichtingverkeer en het bieden van kortparkeervoorzieningen zullen bij de uitwerking zeker worden meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
179	11-5-2023	Er is door meer bewoning in het centrum echt behoefte aan extra uitlaat en losloop plekken voor honden.	Stadsinrichting	Dit is een vraag die niet in de Mobiliteitsvisie beantwoord kan worden.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
180	11-5-2023	Meer mogelijkheden om je fiets veilig te stallen bij voorkeur bewaakt en met meer ruimere openingstijden	Fietsen	Door toename van (elektrisch) fietsen is het nog belangrijker dat de fiets veilig en langer gestald kan worden. Bewaakte fietsstallingen zijn daarvoor met name geschikt. Bij de uitwerking van de fietsmaatregelen (en hubs) staat diefstalpreventie en openingstijden van de fietsstallingen centraal.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
181	11-5-2023	In de visie staat geschreven dat de Kasteeltraverse af schalen of ontmantelen niet kan zonder een pakket van andere maatregelen, zonder dat dit op andere plekken zal leiden tot ellende. Daarvan is Helmond afhankelijk van veel andere partijen. (OV, provincie, buurtgemeente). Benieuwd of dit gaat lukken.	Infrastructuur	Geheel of gedeeltelijke afwaardering van de Kasteeltraverse is inderdaad een uitdaging, die we echter graag aangaan. Dat daarvoor hulp 'van buiten' nodig is ligt voor de hand. Tot nu toe blijkt uit studies dat de beschikbare alternatieven op dit moment nog niet toereikend zijn om afwaardering van de verbinding in te zetten. Bij uitwerking van de visie wordt bekeken hoe een afwaardering van de Kasteeltraverse mogelijk wordt zonder de problemen naar elders te verplaatsen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
182	11-5-2023	De N279 aanpassen, succes hiermee. Regel eerst de randvoorwaarden en dan de overige zaken pas uitrollen. Niet andersom, dan loopt Helmond helemaal vast.	Robuuste Randen	Na vaststelling van de visie zal er in de vorm van een uitvoeringsprogramma nadere invulling worden gegeven aan de wijze waarop het gewenste mobiliteitssysteem stapsgewijs kan worden uitgewerkt. Daarbij komt de planning nadrukkelijk aan de orde. Uitgangspunt daarbij is dat elke systeemingreep gepaard gaat met het bieden van een goed alternatief, zodat de bereikbaarheid geborgd blijft. Vooraf is nooit zeker aan te geven welke voorbereidingstijd per maatregel aan de orde is. Het is daarom ook niet te zeggen welke maatregel als eerste gerealiseerd kan worden. Reden om de uitwerking van diverse maatregelen gelijktijdig op te pakken.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
183	11-5-2023	Een OV-systeem omgooien (of opzetten), daarvan is Helmond 100% afhankelijk van derden die de afgelopen jaren eerder af hebben geschaald dan op hebben geschaald. Om dan een stad als Helmond compleet hiervoor op de schop te nemen lijkt mij niet realistisch.	OV	Doel van de visie is om het OV-systeem sterk te verbeteren. Daar is medewerking van de hogere overheden inderdaad cruciaal bij. Zonder hen gaat dat niet lukken. Tegelijkertijd werkt de gemeente aan maatregelen die ze wél zelf kan uitvoeren. Die moeten bijdragen aan de gewenste mobiliteitstransitie. Dat betekent overigens niet dat we de stad 'op z'n kop zetten', maar zoeken naar een balans in het snel realiseren van maatregelen en het bereikbaar houden van de stad.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

184	11-5-2023	In de visie wordt aangegeven dat in de transitie het belangrijkste is dat het wordt gedragen en dat het de kwaliteit van leven voor iedere Helmonder borgt en bevordert. In het plan wordt nergens iets geschreven over minder validen, over ouderen die even naar het centrum willen, niks over de winkeliers die dit plan misschien wel helemaal niet zien zitten	Inclusiviteit	De visie wil inclusief zijn, dat wil zeggen: iedere Helmonder moet kunnen meedoen. Ook minder validen, ouderen en andere kwetsbare doelgroepen. En de visie houdt rekening met de economische belangen in het centrum. Dat is ook duidelijk zo verwoord in de visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
185	11-5-2023	Wat betreft het hoofdstuk 'Fiets' mis ik een inzicht in de actuele fietsverbindingen, fietsfrequenties en daarmee samenhangend een duidelijke structuur met betrekking tot een meest ideaal hoofd fietsnetwerk met name waar het gaat om de veilige en voor fietsers comfortabele verbindingen vanuit alle wijken, wijkdelen en scholenclusters naar het centrum en naar het station. Hier zijn nog zeker een paar ernstige knelpunten aan te wijzen bijvoorbeeld Zuidende, oversteken Traverse, oversteken over Oostende/Uiverlaan/Weth.Ebbenlaan. Ook de (snel)fietsverbindingen met de omliggende gemeenten en de goede aansluiting hiervan aan het lokale fietsnetwerk mis ik.	Fietsen	In de visie is er bewust voor gekozen het fietsnetwerk schematisch weer te geven. De vraagsteller heeft gelijk met de constatering dat het bestaande fietsnetwerk op diverse plekken verbeterd kan worden. Welke plekken dat precies zijn - uitgaande van aangescherpte ontwerpen - moet nog geïnventariseerd worden. Daarom wordt voor de uitwerking van de maatregelen een fietsagenda opgesteld. Hierin komen ook de regionale fietsverbindingen aan de orde.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
186	11-5-2023	Bij de plaatjes, die natuurlijk altijd het meest tot de verbeelding spreken en dus ook het meest tot commentaar leiden, voorbeelden geven van de plekken in binnen en/of buitenland waar zodanige transitie tot groot succes hebben geleid. De transformatie bijvoorbeeld van de Koninginnewal moet ook in samenhang worden gebracht met de op handen zijnde functieverandering van deze straat	Stadsinrichting	De verbeeldingen zijn gebaseerd op succesvolle transitie in binnen- en buitenland. Deze zijn vertaald naar de situatie in Helmond en moeten gezien worden als inspiratie voor de toekomstige plannen. In de visie is aangegeven dat de Koninginnewal onderdeel uitmaakt van het autoluwe centrum en er dus veel vrijheid is in het opnieuw inrichten ervan.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
187	11-5-2023	Waarom de grote parkeerplaats van Albert Heijn niet allang, zoals in vele steden en dorpen, veranderd is in een parkeergarage onder of boven of desnoods naast de winkel is voor mij een groot raadsel	Stadsinrichting	De suggestie is begrijpelijk, maar in dit specifieke geval gaat het om een particuliere eigenaar, die binnen de grenzen van de bestemmingsplanbepaling vrij is in de invulling ervan. De gemeente heeft hier geen invloed.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
188	11-5-2023	Dat alles in samenhang met elkaar leidt tot een veel aantrekkelijker stad voor de eigen inwoners maar ook voor mensen daarbuiten, mag wel benadrukt worden!	Visie algemeen	Dank voor het compliment. We delen onze visie met alle partners in de regio. Er moet echter nog heel veel werk verzet worden voordat het zover is.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

189	11-5-2023	Verleid mensen i.p.v. ze te dwingen . Zorg voor voldoende parkeergelegenheid aan de randen, zodat mensen een keuze hebben.	Gedrag	Doel is dat de verplaatsingen in de toekomst meer dan nu de kwaliteit van de leefomgeving respecteren en deze liefst verbeteren. Voor velen betekent dit een verandering in het verplaatsingsgedrag. Dit vraagt gewenning en dat kost veel tijd, voorlichting en voorbeeldgedrag. Maar ook het bieden van meerdere keuzemogelijkheden helpt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
190	11-5-2023	Mensen met een gezin, kinderen en of bijv mantelzorg hebben het druk om al die taken in een dag te stoppen. Het huishouden draaiend houdend, kinderen naar clubjes, zorgtaken, werken en dat allemaal in weer en wind op de (bak)fiets is gewoon niet af te dwingen. De realiteitszin hierbij ontbreekt!	Gedrag	De essentie van de mobiliteitstransitie ligt in het sturen op meer bewustzijn bij de keuzes die de inwoner maakt voor zijn verplaatsingsgedrag. Doel is dat de verplaatsingen in de toekomst meer dan nu de kwaliteit van de leefomgeving respecteren en deze liefst verbeteren. Voor velen betekent dit een verandering in het verplaatsingsgedrag. Dit vraagt gewenning en dat kost veel tijd, voorlichting en voorbeeldgedrag. De gemeente is er echter van overtuigd dat hierin het verschil kan worden gemaakt door een duidelijke, heldere en consequente nieuwe koers uit te zetten en door concrete maatregelen te laten zien dat de verandering mogelijk is. Daarbij is uitgangspunt 'overtuigen' en niet 'dwingen'. Mensen kiezen zelf voor de wijze waarop zij zich willen verplaatsen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
191	11-5-2023	Zorg dat de alternatieven er eerst zijn. Goed ov , goede fietsverbindingen, sociaal veilige fietsenstallingen, goed verlichte fietspaden, etc.	Visie algemeen	Na vaststelling van de visie zal er in de vorm van een uitvoeringsprogramma nadere invulling worden gegeven aan de wijze waarop het gewenste mobiliteitssysteem stapsgewijs kan worden uitgewerkt. Daarbij komen planning en financiering nadrukkelijk aan de orde. Uitgangspunt daarbij is dat elke systeemingreep gepaard gaat met het bieden van een goed alternatief, zodat de bereikbaarheid geborgd blijft.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

192		Tot slot wonen wij aan de rand van Dierdonk, met uitzicht op een prachtig natuurgebied, de Bakelse Beemden. Waar heel veel Inwoners dagelijks wandelen (groen, beweging, natuur) en waar heel veel dieren wonen. In uw plannen staat dwars door dit natuurgebied een (snel)weg ingetekend. Wat vernietiging van dit prachtige gebied betekent . De inwoners van Dierdonk aan alle kanten laat omringen door drukke wegen en zeker voor minder wandelgenot zorgt. Het is niet te begrijpen dat nota bene een GroenLinks wethouder deze weg zomaar in dit gebied intekent. Hoe zo vergroenen van Helmond? Een van de prachtigste natuurgebieden wordt opgeofferd . Ik nodig u van harte uit eens met mij mee te wandelen in dit gebied. Dat u ziet en voelt wat zo'n prachtig stuk natuur doet voor de mens. Misschien zien we ook een paar van de vele reeën, bevers, ganzen, konijnen en zeker heel veel (roof)vogels. We zullen ons als inwoners van Dierdonk verzetten tegen vernietiging van dit gebied. Er zijn andere oplossingen om het verkeer om het centrum heen te leiden	Robuuste Randen	De visie gaat uit van het realiseren van Robuuste Randen. Deze benadering is niet nieuw. Bij Dierdonk vraagt dit om een specifieke inpassing. Dat kan op verschillende manieren, zoals de vraagsteller terecht stelt. In de visie is aangegeven wat tot nu toe het standpunt is van de gemeente Helmond met betrekking tot de tracering bij Dierdonk. Momenteel worden samen met de regionale partners de mogelijkheden voor de passage van Dierdonk op een rijtje gezet.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
193	11-5-2023	Ik denk dat het een onontkoombare weg betreft waar Helmond de nodige stappen in moet gaan zetten. Ik denk wel dat je in Helmond een lange adem moet hebben om veranderingen voor elkaar te kunnen krijgen. De huidige wethouder maakt zich bij een grote groep Helmonders niet populair dat moeten we maar bij/op de koop toenemen . Veranderingen zijn soms lastig voor de "gewone Helmonder". Die voelen het vaak als een aanval op wat ze momenteel kennen . Verder kijken, anticiperen ligt niet in de aard van de Helmonder. Ik kan het huidige beleid wel ondersteunen maar begrijp ook dat participeren heel belangrijk is. Men wil duidelijk hebben wat er voor in de plaats komt.	Participatie	Wij zien ook dat de in de visie geschetste opgave een lastige is, die veel doorzettingsvermogen vereist. Iedereen overtuigen van nut en noodzaak zal veel tijd vergen. Maar dat doen we als gemeente graag. Daarom delen we onze visie met alle partners in de regio, waaronder in de eerste plaats natuurlijk onze eigen inwoners. Er moet nog heel veel werk verzet worden voordat de doelen zijn bereikt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
194	11-5-2023	Voorkeur voor autoLUW centrum;	Autoluw centrum	De visie gaat daar ook van uit.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
195	11-5-2023	Haal sluisverkeer en doorgaand snelverkeer (Marktstraat, Ameidewal, Kluisstraat, Koninginnewal, Molenstraat) weg door middel van invoering eenrichtingsverkeer;	Autoluw centrum	Het in de visie genoemde doel om het centrum autoluw te maken moet worden uitgewerkt in concrete maatregelen. Welke dat zijn is nog niet bepaald. De mogelijkheid van het instellen van eenrichtingsverkeer zal bij de uitwerking zeker worden meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

196	11-5-2023	Parkeren aan de randen van het centrum, ook op straatniveau;	Parkeren	In de visie wordt aangestuurd op het beperken van straatparkeren in het centrum en gelijktijdig het verplaatsen van parkeerplaatsen naar gebouwde voorzieningen aan de rand van het centrum. Daarnaast wordt kort parkeren op een aantal locaties mogelijk gemaakt. Dit wordt verder uitgewerkt in het parkeerbeleid.	Wordt verduidelijkt in de tekst van de visie.
197	11-5-2023	Invoeren van gedifferentieerd parkeren. Hoge parkeertarieven Kegelbaan en bijv. blauwe zone Steenweg (dagelijkse boodschappen). Hierdoor blijven de parkeerinkomsten gelijk voor de gemeente Helmond. Dan is het ook niet noodzakelijk om, zoals beschreven in de nieuwe visie, dit te gaan verhalen bij het betaald parkeren in de wijken;	Parkeren	Bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid worden deze suggesties meegenomen. In de visie wordt overigens niet aangestuurd op het invoeren van betaald parkeren in de wijken, anders dan nu al het beleid is.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
198	11-5-2023	Toevoegen van laad- en losmogelijkheden. Laden en lossen vindt nu plaats op de fietspaden;	Parkeren	We onderschrijven de constatering dat laden en lossen regelmatig plaats vindt op fiets- en voetpaden in het centrum. Door de maatregelen die in de visie worden aangekondigd neemt de intensiteit van het autoverkeer in het centrum af en komt er extra ruimte vrij om laden en lossen op een goede manier te regelen. Tevens stellen we het doel om op korte termijn een vorm van emissieloze stadsdistributie in te stellen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
199	11-5-2023	Wegvallen van parkeermogelijkheden aan de noordkant van het centrum veroorzaakt op andere plaatsen veel parkeeroverlast;	Parkeren	Bij het uitwerken van het parkeerbeleid is er aandacht voor een goede verdeling van de beschikbare parkeercapaciteit over de randen van het centrum om plaatselijke overlast te voorkomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
200	11-5-2023	Voeg op straatniveau meer invalideparkeerplaatsen toe (en laadpunten);	Parkeren	In de visie wordt aangestuurd op het beperken van straatparkeren in het centrum en gelijktijdig het verplaatsen van parkeerplaatsen naar gebouwde voorzieningen aan de rand van het centrum. Daarnaast dient de bereikbaarheid voor alle inwoners geborgd te worden, ook voor mindervaliden. Het bevorderen van de elektrificatie van het autoverkeer - onder meer het realiseren van laadpunten - maakt onderdeel van de visie uit. Dit wordt verder uitgewerkt in het parkeerbeleid.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
201	11-5-2023	Zorg eerst voor de invulling van de juiste randvoorwaarden en ga dan pas straatparkeren afschalen;	Parkeren	Doel is om stapsgewijs in het centrum straatparkeren te verwijderen en ter vervanging indien nodig extra parkeervoorzieningen te realiseren aan de rand van het centrum, als aanvulling op de bestaande parkeergarages. Gelijktijdig wordt gewerkt aan het verbeteren van de alternatieven voor de auto. Steeds zal worden gecheckt of het aantal beschikbare parkeerplaatsen toereikend is.	Wordt verduidelijkt in de visie

202	11-5-2023	enthousiasmeer en stimuleer de bewoners om meer gebruik te maken van de fiets en straf niet de autorijders.	Gedrag	Een van de doelen van de visie is bewoners zoveel mogelijk te verleiden gebruik te maken van fiets en/of openbaar vervoer. Daarvoor wordt het voorzieningenniveau van beide zoveel mogelijk verbeterd. Gebruik van de eigen auto wordt daardoor niet onmogelijk, maar wel minder aantrekkelijk (grotere afstand tussen woning en parkeerplaats, beprijzing).	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
203	11-5-2023	Vergroenen van het centrum wordt toegejuicht maar zorg wel voor een goed onderhoudsniveau en bijbehorend budget. Deze loopt met de jaren terug en is momenteel op een zeer belabberd niveau;	Leefkwaliteit	Wij beseffen ons dat voor vergroening van het centrum financiële middelen voor aanleg en onderhoud nodig zijn.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
204	11-5-2023	Ga weer handhaven op overlast van scooters en fietsers, wildparkeerders etc in het voetgangersgebied. De veiligheid van onze bezoekers staat zwaar onder druk. Deze overlast neemt door het toevoegen van zgn. wandelboulevards alleen maar toe.	handhaving	De visie gaat uit van motiveren van het gebruik van de fiets en vormen van deelmobiliteit. Daarbij is belangrijk aandachtspunt dat dit niet leidt tot verrommeling van de openbare ruimte. Voor fietsen worden daarom stallingsmogelijkheden aangeboden, voor deelmobiliteit wordt nagedacht over stallingsmogelijkheden bij wijkhubs. Daarnaast is natuurlijk handhaving nodig.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
205	10-5-2023	Autoshuttle voor regio, omdat autobezit te duur gaat worden. Als alternatief HOV	OV	Door het realiseren van stadsrandhubs ontstaat de mogelijkheid om shuttlediensten naar het centrum in te stellen. Dit wordt nog uitgewerkt. De gemeente Helmond ziet in dit verband mogelijkheden voor autonoom rijdende voertuigen (shuttles). De gemeente hoopt deze ook daadwerkelijk in te zetten. Vervolgens is het logisch om deze zelfrijdende voertuigen op te schalen zodat deze een goed alternatief zijn voor de auto of het HOV.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
206	10-5-2023	Kasteeltraverse 3 baans, met dynamische strook. 2x 1 voor de spits en 1 retour, dan is er plaats voor ongelijkvloers in combinatie met gelijkvloers lokaal verkeer	Infrastructuur	Deze suggestie gaat uit van verbetering van de doorstroming op de Kasteeltraverse. Dat is niet het doel van de visie. Einddoel is een tenminste afgewaardeerde Kasteeltraverse. Liefst verdwijnt de verbinding. Bij uitwerking van de visie wordt bekeken hoe een afwaardering van de Kasteeltraverse mogelijk wordt zonder de problemen naar elders te verplaatsen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
207	10-5-2023	Fietsnetwerk overlappen met zonnepanelen, dit zorgt voor een droog netwerk + schone energie	Infrastructuur	Gemeente Helmond streeft ernaar om waar mogelijk kansen en opgaven vanuit diverse disciplines slim te koppelen. Deze suggestie is interessant. Of het realiseerbaar is zal bij de uitwerking van de fietsmaatregelen moeten blijken.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
208	10-5-2023	N279 buiten Dierdonk om kan niet ivm stikstof regels	Robuuste Randen	Volgens de huidige regelgeving op het gebied van stikstof stuit de aanleg van de omleiding inderdaad op problemen. Dit zal zeker worden meegenomen in de afweging van de te kiezen oplossing. Het kaartje 'auto buitenom' in de visie is indicatief. Het definitieve tracé van de N279 ter hoogte van Dierdonk moet in het kader van de ombouw van de N279 nog worden bepaald. Alle opties zijn daarbij open op voorwaarde dat de leefkwaliteit in de omgeving van het tracé gegarandeerd wordt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

209	10-5-2023	Rochadeweg is niet toereikend + vervolg (doortrekken kan niet) + NOK voor brouwhuis	Infrastructuur	Door de Rochadeweg aan de westzijde door te trekken richting A270 en als alternatief te laten dienen voor de A67 wordt de verkeersdruk in dit gebied juist groter. In Eindhoven leidt dit bovendien tot nog meer verkeer aan de oostzijde van de stad. Dit is niet wenselijk. Om die reden wordt ingezet op het gebruik van de A67	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
210	10-5-2023	40km/u ipv 30km/u van wijkaansluitingswegen 30km/u is niet haalbaar ivm weginrichting. Ook het gebrek aan handhaving is een landelijke uitdaging	GOW 30	Handhaving is inderdaad een doorlopend punt van aandacht. Ten aanzien van het snelheidsregime biedt de landelijke regelgeving alleen de mogelijk voor 30 km/u of 50 km/u. Uit verkeersveiligheidsoverwegingen heeft de gemeente voorkeur voor 30 km/u.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
211	8-5-2023	Voorstel om parkeergarage onder het groen van de Ameidewal te plaatsen	Parkeren	Doel is om stapsgewijs in het centrum straatparkeren te verwijderen en ter vervanging indien nodig extra parkeervoorzieningen te realiseren aan de rand van het centrum, als aanvulling op de bestaande parkeergarages. Dat zal voornamelijk in gebouwde voorzieningen plaatsvinden. Waar die voorzieningen precies terecht komen is onderdeel van de uitwerking van de visie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
212	8-5-2023	Industrie brengt veel verkeer met zich mee, als je deze laat verdwijnen is de stad meteen al een stuk meer autoluw	Stadsinrichting	Er wordt naar gestreefd om industrie te concentreren op bedrijventerreinen. Daarmee is het minder vaak nodig om bevoorradingsverkeer door de stad af te wikkelen. Beter is hiervoor de Robuuste Randen te gebruiken. Het is een grote opgave om dit te realiseren.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
213	8-5-2023	Wie geeft garantie als het plan faalt, hebben ondernemers een garantie?	Visie algemeen	Het gaat in de visie om het bepalen van een richting voor de toekomst. Realisering van de visie gaat vele jaren duren en tussentijds wordt regelmatig gecontroleerd welke effecten optreden. Indien nodig wordt bijgestuurd. Er is dus geen sprake van een afgerond plan en 'falen' is niet aan de orde. Wij zijn er wel van overtuigd dat doorgaan op de huidige wijze met de grote schaa sprong waar stad en regio voor staan tot een afname van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad zal leiden.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
214	10-5-2023	Stelt voor om ook liften als alternatief vervoersmiddel te promoten en te faciliteren. Zou gemeente Helmond ervoor openstaan dit idee verder te verkennen?	Deelmobiliteit	Dit is een interessante suggestie, die in de uitwerking van de visie aandacht behoeft. Belangrijk aandachtspunt is in ieder geval de borging van de sociale en verkeersveiligheid van deze vervoerswijze.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

215	10-5-2023	Gedifferentieerd parkeren: dit betekent dus dat men emissievrije en/of minder vervuulende auto's wil 'belonen' met een lager parkeertarief? Voor mijn gevoel zijn er relatief weinig mogelijkheden hiertoe in het centrum. De mogelijkheden die in eerste instantie bij mij opkomen liggen in het straatparkeren, maar in uw plannen moet dit verdwijnen. Wat gaat er dan gebeuren met die laadplekken? Is deze investering voor niets geweest?	Parkeren	In de visie wordt onder 'gedifferentieerd parkeren' verstaan dat per parkeerlocatie andere gebruiksvoorwaarden kunnen gelden, met name de tarifiering. Deze hebben een sturend effect op het gebruik. Welke uitwerking hieraan wordt gegeven komt in het vervolg op deze visie in het parkeerbeleid aan de orde. Ditzelfde geldt voor de locatie van laadpalen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
216	10-5-2023	Straatparkeren: in de conceptvisie staat aangegeven dat het straatparkeren, al dan niet op de lange of korte termijn, gaat verdwijnen. Wat betekent dit voor de parkeerplaats aan de Kluisstraat? Afgaande op de getekende parkeerlussen lijkt mij dat deze blijft, maar in welke vorm en wat wordt er aangepakt aan deze parkeerplaats?	Parkeren	De uitwerking van de maatregelen voor het centrumparkeren volgt op de vaststelling van de visie. Daarbij wordt bepaald welke voorzieningen noodzakelijk zijn om de restcapaciteit aan parkeerplaatsen op te vangen. Ook de Kluisstraat en omgeving komen daarbij aan de orde.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
217	10-5-2023	Parkeertarief: in het concept wordt het idee geopperd om de parkeertarieven voor bewoners en bezoekers te verhogen. Hier ben ik op tegen, dit is de makkelijkste weg, het gaat dan niet om motiveren om met de fiets te komen, maar verplichten om met de fiets te komen. Het verhogen van het parkeertarief vind ik geen sturen, maar eerder dwingen. Sturen vraagt om goede campagnes voor het fietsen, het veiliger maken van het fietsen, het bieden van goede andere alternatieven etc. Waarom is het bijvoorbeeld niet mogelijk dat mensen die met de fiets naar de stad komen een beloning krijgen in de zin van korting op hun parkeertarief. Zo worden zij aangemoedigd om voor de kleine dingen met de fiets te komen en kunnen zij voor de grote zaken, zoals het naar de markt gaan, met de auto komen. Het is maar een idee, of het uitvoerbaar is moet blijken, maar dat geldt voor meer plannen in deze visie.	Parkeren	Parkeertarifiering is één van de manieren om het parkeren in het centrum te reguleren. Uitsluitend hoger tarifieren van het parkeren is niet de oplossing. De visie gaat uit van een brede aanpak, waarin alle vervoerswijzen aan de orde komen. Het helpt als nadruk wordt gelegd op de positieve eigenschappen van het fietsen: (zeker in de stad) snel en goedkoop, gezond en bijna altijd direct beschikbaar. Door deze te koppelen aan maatregelen om het autogebruik (in de stad) minder aantrekkelijk te maken (door minder goede doorstroming, betaald parkeren en parkeren op afstand) wordt het voor de reiziger gemakkelijker te kiezen voor de fiets in plaats van de auto, zonder dat gebruik van de auto onmogelijk wordt gemaakt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
218	10-5-2023	In de conceptvisie wordt aangegeven dat de mogelijkheden voor de gemeente op het gebied van openbaar vervoer beperkt zijn. Mijn vraag is dus wat hier de concrete mogelijkheden in zijn. Daarnaast is de termijn waarop aanpassingen in het OV waargemaakt kunnen worden van belang. Eerst aanpassingen maken, voordat bijvoorbeeld auto beperkende maatregelen worden genomen. Doe je dit niet dan wordt het centrum veel minder goed bereikbaar voor de omgeving.	OV	Terecht wordt geconstateerd dat een goed openbaar vervoer randvoorwaardelijk is voor het behalen van het gewenste eindbeeld. Momenteel voldoet de kwaliteit van het openbaar vervoer hier niet aan. De gemeente gaat zich inspannen om hierin verandering te brengen, maar is daarbij in hoge mate afhankelijk van andere overheden (met name Provincie en Rijk). Deze zijn namelijk financieel verantwoordelijk en bepalen welke voorzieningen er beschikbaar zijn. De gemeente stuurt in de visie aan op het vergroten van de invloed van de regio in het OV-aanbod. Uitgangspunt is dat elke systeemingreep, dus ook als het gaat om aanpassingen in het OV, gepaard gaat met het gelijktijdig bieden van een goed alternatief. Daarmee blijft de bereikbaarheid van de stad geborgd.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

219	10-5-2023	Is er onderbouwing waaruit blijkt dat er vanuit bijvoorbeeld Weert vraag is naar een busverbinding naar Helmond en eventueel door richting Aarle-Rixtel. Het getoonde toekomstbeeld voor het OV ziet er prachtig uit, maar ik vraag me af of er geïnvesteerd gaat worden in buslijnen, en andere OV-maatregelen, waarvan niet duidelijk is of deze rendabel dan wel noodzakelijk zijn. Mochten hier onderzoeken naar gedaan zijn dan zou ik hier graag de uitkomst van weten.	OV	In de visie wordt aangestuurd op een mobiliteitstransitie. Daarmee wordt het belang van fietsen en OV sterk vergroot ten opzichte van het belang van de auto. Het huidige verkeersbeeld laat zien dat er tussen Weert en Helmond een vervoersvraag optreedt, die nu terug te vinden is in het autoverkeer op onder meer de N266. De vraag is er dus wel degelijk. In de toekomst moet blijken of een deel van die vraag via het OV kan worden afgewikkeld.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
220	10-5-2023	Maatlat verkeersveiligheid: in het kader van de verkeersveiligheid, en dan in het bijzonder die van de fiets, wil ik mijn zorgen uiten over het voorgenomen plan van het voorrang geven van fietsers op alle rotondes in Helmond. Dit staat niet specifiek vermeld in de visie, maar valt mijn inziens wel onder verkeersveiligheid. Mijn punt in deze is: het beter maken van de doorstroom voor fietsers, om zo het fietsen te bemoeidigen, draagt niet perse bij aan de veiligheid. Althans niet als dit ondoordacht gebeurt, het voorrang geven aan fietsers is een mogelijkheid, maar dit maakt het niet altijd veiliger.	Verkeersveiligheid	Terecht punt. In het streven naar een betere doorstroming van het fietsverkeer is altijd een elementaire randvoorwaarde dat de verkeersveiligheid geborgd is. Dit geldt bijvoorbeeld bij de voorrangregeling op rotondes. De overwegingen worden meegenomen in de uitwerking van de maatregelen rondom fietsen (Fietsplan).	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
221	10-5-2023	Fietsers in het centrum: nog altijd wordt er tijdens de openingsuren door het centrum gefietst en worden voetpaden hierdoor onveilig. Met het plan om meer mensen op de fiets de stad in te krijgen zal dit er waarschijnlijk niet beter op worden. Hoe gaat hier op gehandhaafd worden?	Toezicht en handhaving	De visie gaat uit van motiveren van het gebruik van de fiets. Daarbij gelden uiteraard wel de gebruikelijke gebruiksregels. Een belangrijke is dat in voetgangersgebied geen fietsers thuishoren. Deels kan dat worden ondersteund met de inrichting van de openbare ruimte en de beschikbaarheid van fietsenstallingen op de goede plekken. Daarnaast is natuurlijk handhaving nodig.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
222	10-5-2023	Het instellen van een zero emission zone in Helmond is mijn inziens absoluut onmogelijk. Uiteraard zou dit in de toekomst wel kunnen, maar begin eens met een verbod op vrachtverkeer met een te oud type motor. Zoals een verbod op bijvoorbeeld euro-4 motoren en laat dit in de toekomst dan doorgroeien naar euro-5 etc. etc. Volgens mij zijn er meer steden die dit zo doen en is de weg der geleidelijkheid veel beter dan met gestrekt been er in.	Autoluw centrum	De gemeente streeft ernaar om in het centrum van Helmond distributievervoer en koerierdiensten emissieloos te maken. De gemeente wil het gebruik van emissieloze voertuigen in de stadsdistributie stimuleren door over enkele jaren over te gaan tot de instelling van een Zero Emission Zone in het centrum. Het is niet ondenkbaar dat in de verdere toekomst ook een stedelijke milieuzone met uitsluiting van bepaalde type motoren uitgewerkt zal worden. Na vaststelling van de visie zal er in het uitvoeringsprogramma nadere invulling worden gegeven aan de wijze waarop de Zero Emission Zone wordt ingesteld. Daarbij komen planning en financiering nadrukkelijk aan de orde.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

223	10-5-2023	In het algemeen vind ik de uitgeschreven visie heel wat onderbouwing missen. Wat voor onderzoeken zijn er al gedaan? Welke korte termijnmaatregelen zijn al uitgewerkt. Er wordt wel genoemd dat deze uitgewerkt zijn, al dan niet geheel of gedeeltelijk, maar wat zijn deze plannen?? Graag zou ik hier meer over horen, wat is er al en waar wordt aan gewerkt. Uiteraard biedt het plan echt wel mogelijkheden, maar om dit werkelijk te laten slagen moeten ook andere gemeenten meewerken. Zeker voor de aanpak van de grote onderwerpen. De wethouder heb ik tijdens de bijeenkomst horen zeggen dat er binnen een jaar een voltooid snelfietspad ligt. Echter las ik diezelfde week dat Nuene hier voorlopig absoluut niet aan moet denken. Al met al lijkt mij het zeer voorname dat plannen in de juiste volgorde en met de juiste communicatie uitgerold worden. Niet alles tegelijk, maar stapsgewijs verbeteringen aanbrengen. Deze verbetering meten en bekijken wat voor resultaten deze hebben gegeven en vervolgens door naar de volgende stap.	Visie algemeen	De visie geeft een richting aan voor de toekomst. Terecht wordt gesteld dat voor het uitvoeren van maatregelen meer nodig is, bijvoorbeeld in de vorm van onderbouwingen en het beoordelen van effecten. Dat gebeurt bij de uitwerking van de maatregelen. Aan sommige maatregelen werd al gewerkt. Uiteraard worden deze getoetst aan de visie alvorens ze op korte termijn in uitvoering worden genomen. Bij dit laatste spelen altijd ook afspraken met andere partners in de regio, etc.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
224	15-5-2023	In de realiteit hoort bij ieder huis een parkeerplaats voor een auto, zeker met de elektrische auto en de mogelijkheid om die te laden met je eigen zonnepanelen. Een huis zonder deze mogelijkheden is in de toekomst onverkoopbaar. Parkeerkelders onder appartementen zijn voor elektrische auto's niet veilig in verband met brandgevaar, zeker als je in die kelders laadpunten wil maken. Elektrische auto's moet je dus buiten parkeren.	Parkeren	In de visie wordt aangestuurd op beperking van het autogebruik, onder meer door het stallen van de 'eigen auto' direct bij de woning minder vanzelfsprekend te maken. Gelijktijdig moet in het kader van de elektrificatie van het wagenpark worden uitgewerkt hoe oplaadmogelijkheden voor de 'eigen auto' kunnen worden ingepast.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
225	15-5-2023	Veel mensen hebben nu eenmaal een auto nodig omdat ze te ver van hun werk wonen. Oplossing van dit probleem is om bedrijven te decentraliseren en dat is niet zo maar te doen.	Autogebruik	Een van de doelen van de visie is zoveel mogelijk woon-werkverkeer af te wikkelen met fiets en/of openbaar vervoer. Oplossing daarbij is niet zozeer het decentraliseren van bedrijven, maar moet meer gezocht worden in het verbeteren van het voorzieningenniveau van zowel fiets als OV en deelmobiliteit. Uiteraard zal ook in de toekomst echter een deel van het woon-werkverkeer plaatsvinden met de auto.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

226	15-5-2023	Stelt voor de Kasteeltraverse te ondertunnelen.	Infrastructuur	Einddoel in de visie gaat uit van een tenminste afgewaardeerde Kasteeltraverse. Liefst verdwijnt de verbinding. Ook geheel of gedeeltelijk ondertunnelen is een (dure) mogelijkheid. Tot nu toe blijkt uit studies dat de beschikbare alternatieven op dit moment nog niet toereikend zijn om afwaardering van de verbinding in te zetten. Bij ondertunneling is dat niet (persé) nodig, maar nadeel daarvan is dat de omvang van de verkeersstroom niet wezenlijk kleiner wordt of zelfs groter. Daarom heeft ondertunneling niet de voorkeur. Bij uitwerking van de visie wordt bekeken hoe een afwaardering van de Kasteeltraverse mogelijk wordt zonder de problemen naar elders te verplaatsen.	Ondertunneling wordt toegevoegd als mogelijkheid voor de aanpak van de Kasteeltraverse.
227	15-5-2023	De korte termijnmaatregelen, zijn al geheel of gedeeltelijk uitgewerkt en richten zich vooral op het weren van autoverkeer (autoluw maken) in het centrum en de Helmondse wijken. Tijdens de diverse bijeenkomsten en gesprekken blijkt echter, dat de auto zo ongeveer verbannen wordt, wat een forse problematiek oplevert voor de ondernemers. Niet alleen in het centrum, maar ook de ondernemers in de aanloopstraten en winkelcentra die direct tegen het centrum aanschuren (Heistraat en Combicentrum). Deze laatste ervaren al een flink parkeeroverlast/problematiek.	Autoluw centrum	Het in de visie beschreven doel om het centrum autoluw te maken hangt met name samen met het streven om in het centrum de leefkwaliteit te verbeteren en het centrum gelijktijdig goed te laten functioneren, ook voor de winkelfunctie. Dit geldt ook voor de aanloopstraten naar het centrum. Het is zeker niet de bedoeling om de winkelfunctie uit het centrum te verdringen. Bij de uitwerking van de bijbehorende maatregelen zal dit altijd als randvoorwaarde worden meegenomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
228	15-5-2023	Doordat er 600 parkeerplaatsen verdwijnen in het centrum op korte termijn, is het te verwachten dat er meer druk op de wijken komt. Wethouder Bonte wil dit oplossen door 'gereguleerd parkeren' in de wijken in te voeren. Naar dit instrument wordt gepakt, wanneer de vraag naar parkeerruimte toeneemt en/of het aanbod schaarser wordt. Deze schaarste wordt gecreëerd en zal niet door een natuurlijk proces ontstaan. De regulering houdt in dat er gegrepen wordt naar middelen om het parkeren tegen te gaan: betaald parkeren, vergunningen, blauwe zone, etc. Het kan niet zo zijn, dat een zelf gecreëerd probleem een vrijbrief geeft aan de politiek om deze vergaande maatregelen te nemen, die een zeer negatieve weerslag zullen hebben op de Helmondse ondernemers én de wijken! Bevoorrading van het centrum komt bovendien in de knel en de omleidingsroutes links- en rechtsom zijn niet berekend op extra verkeer.	Parkeren	Het stapsgewijs verwijderen van straatparkeerplaatsen is in de eerste plaats bedoeld om meer ruimte te creëren voor verblijfsfuncties in de openbare ruimte en daardoor de kwaliteit te verhogen. Daarnaast wordt gelijktijdig gewerkt aan verbetering van de alternatieven voor de auto. Bij de verwijdering van parkeerplaatsen op straat wordt steeds gecheckt op de aanwezigheid van voldoende resterende parkeergelegenheid in de omgeving, met name in de randen van het centrum. Indien nodig wordt deze parkeergelegenheid uitgebreid.	Wordt verduidelijkt in de tekst van de visie.

229	15-5-2023	Het lijkt erop dat de inkomstenderving voor de gemeente vanwege het wegvallen van een groot deel van te innen parkeergelden in het centrum, gecompenseerd moeten worden door betaald parkeren in te voeren in de wijken. Onacceptabel wat ons betreft!	Parkeren	De visie heeft deze intentie zeker niet. Doel van de parkeerregulering is het gebruik van de parkeervoorzieningen te sturen. In de visie wordt er daarbij op aangestuurd het gebruik van de auto - met name voor centrumbezoek - terug te dringen. Parkeerregulering kan daarin ook helpen. De parkeerplannen, ook als het om parkeertarifiering gaat, worden verder uitgewerkt in het parkeerbeleid.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
230	15-5-2023	Door het autoluw maken van Helmond werkt men het koopgedrag in de hand: online winkelen wordt gestimuleerd, impulsaankopen verdwijnen en winkelend publiek zal verder afnemen. Hierdoor zal er overdag minder gebruik worden gemaakt van de horeca waardoor de omzet bij de horeca zal dalen. Al met al zijn wij ervan overtuigd, dat de aantrekkende werking op de Peelregio zwaar onder druk zal komen staan. Deze aantrekkingskracht geldt niet alleen voor de detailhandel, maar zeker ook voor onze culturele instellingen, recreatie en zorg!	Ondernemers	Het autoluw maken van het centrum heeft als doel om ruimte te bieden aan een aantrekkelijke inrichting van de verblijfsruimte voor bewoners en bezoekers van het centrum. Daarmee wordt de vitaliteit van het centrum vergroot. Dat het autoluw maken van bepaalde straten invloed heeft op de autobereikbaarheid is duidelijk. Maar autobereikbaarheid is slechts één van de vele factoren die de aantrekkelijkheid van het centrum - en daarmee de omzet van de winkels en horeca - bepalen. Welke consequenties het autoluw maken heeft voor de bewinkeling is op voorhand niet in te schatten, maar hoofddoel is om de aantrekkelijkheid van het centrum voor bezoekers te vergroten. Concrete maatregelen om dit te bereiken zullen altijd in nauwe samenspraak met de centrumondernemers worden uitgewerkt, waarbij zorgvuldig de effecten er van worden gemonitord.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
231	15-5-2023	Ons inziens wordt er totaal niet voldaan aan randvoorwaarden om gezamenlijk te zorgen voor een bereikbaar, leefbaar en mooi Helmond. Zelfs de financiën hiervoor ontbreken net zoals een goed OV netwerk. Zorg dat de basis voor succes op orde is!	Visie algemeen	Na vaststelling van de visie zal er in de vorm van een uitvoeringsprogramma nadere invulling worden gegeven aan de wijze waarop het gewenste mobiliteitssysteem stapsgewijs kan worden uitgewerkt. Daarbij komen planning en financiering nadrukkelijk aan de orde. Uitgangspunt daarbij is dat elke systeemingreep gepaard gaat met het bieden van een goed alternatief, zodat de bereikbaarheid geborgd blijft. De uitwerking van maatregelen vindt altijd plaats in overleg met belanghebbenden, zodat alle belangen aan de orde komen. Uiteindelijk moeten de te nemen maatregelen bijdragen aan het realiseren van een goed bereikbaar, leefbaar en mooi Helmond.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
232	15-5-2023	Natuurlijk zijn we voor het promoten van de vervoerswijzen 'per fiets' en 'te voet.' Hiervoor dienen als eerste stappen gezet te worden m.b.t. infrastructuur (aanleg nieuwe en onderhoud bestaande fietspaden), veiligheid en gedrag. Deze laatste is het moeilijkste te beïnvloeden en daar zou extra energie op gezet moeten worden. Afdwingen van gedrag leidt tot verzet en zal een negatieve invloed hebben op het gewenste resultaat. Onze ondernemers en wij denken hier graag over mee.	Participatie	Het aanbod om mee te denken bij de uitwerking van de plannen wordt graag aanvaard. Na vaststelling van de visie zal er in de vorm van een uitvoeringsprogramma nadere invulling worden gegeven aan de wijze waarop het gewenste mobiliteitssysteem stapsgewijs kan worden uitgewerkt. Participatie wordt daarin een belangrijk onderdeel. Te zijner tijd worden hierover afspraken gemaakt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

233	15-5-2023	Kom met een realistische visie, waarin we rekening houden met de belangen van onze lokale ondernemers en instellingen, wiens broodwinning al geruime tijd zwaar onder druk staat. Wij worden graag meegenomen in de eerstelijnscommunicatie, zodat we doorlopend van de voortgang op de hoogte gehouden worden. Op deze wijze kunnen we correct en tijdig communiceren met onze achterban. Voorts ontvangen wij graag een uitnodiging om het beleid mede vorm te geven in plaats van er iets van te mogen vinden. Wij vertegenwoordigen immers 1.780 trekkingsgerechtigden in de Helmondse wijken.	Participatie	Het aanbod om mee te denken bij de uitwerking van de plannen wordt graag aanvaard. Na vaststelling van de visie zal er in de vorm van een uitvoeringsprogramma nadere invulling worden gegeven aan de wijze waarop het gewenste mobiliteitssysteem stapsgewijs kan worden uitgewerkt. Participatie wordt daarin een belangrijk onderdeel. Te zijner tijd worden hierover afspraken gemaakt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
234	14-5-2023	Agile en OTIP (Onderdeel Test Integraliteit Project) toepassen. Aan het wijzigen van de infrastructuur zijn regels en wetten verbonden. Dat maakt dat het implementeren veel voorbereiding en dus tijd in beslag neemt. Daarbij komt dat de praktijk weerbarstig is, de ontwikkelingen snel gaan en alles met alles verbonden is. Om toch snel voortgang te maken kan het OTIP principe gehanteerd worden. Door zaken in een test opstelling te doen kan snel geschakeld worden en kunnen de resultaten gebruikt worden om bij te stellen. Met borden en simpel "verf op de weg" kan het e.e.a. goed in test opgezet worden. Eindhoven heeft ook op deze manier wijzigingen in de infrastructuur in de binnenstad met succes aangepakt.	Visie algemeen	Deze suggestie en overwegingen zijn interessant en worden meegenomen in de verdere uitwerking van het uitvoeringsprogramma.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
235	14-5-2023	Pas de 80 / 20 regel toe. Pak de big wins op door het "laaghangend fruit" als eerste te plukken. Natuurlijk onderstrepen wij ook graag dit uitgangspunt: leefbaarheid en actieve mobiliteit moeten voorop komen te staan en blijven. Helmond is een stad met mooie, maar ook verschrikkelijk onleefbare, plekken. Waarvan een van de belangrijkste veroorzakers het verkeer is. Een ander is de verstening. De hoogste tijd dus om dit door uitvoering van deze visie aan te pakken. Laten we hier de 80 – 20 regel toepassen.	Leefkwaliteit	Hetgeen de vraagsteller stelt vormt één van de hoofddoelen van de visie. Uiteraard wordt in de samenstelling van het uitvoeringsprogramma ook gekeken naar 'laaghangend fruit'. Daar is immers met relatief weinig inspanning veel resultaat te behalen. Tevens wordt beseft dat het voorlopig nog wel even duurt voordat de gehele visie is gerealiseerd. Belangrijkste doel is dat de in de visie aangegeven richting wordt gevolgd.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
236	14-5-2023	In het kader van de actieve mobiliteit zien wij graag dat de voetganger en fietser bij de oversteek prioriteit / voorrang krijgen. Vervang de verkeerslichten in de binnenstad door een enkelstrooksrotonde en geef de fietser/voetganger daarop voorrang.	Infrastructuur	De visie heeft als doel het lopen en fietsen te bevorderen ten opzichte van het autogebruik. Daarbij past meer prioriteit voor de voetganger en fietser op plekken waar zij het autoverkeer kruisen. Of dat haalbaar is hangt af van de specifieke situatie. Bovendien geldt als elementaire randvoorwaarde dat de verkeersveiligheid geborgd is. Ook wordt rekening gehouden met het begrijpelijk houden van verkeerssituaties.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

237	14-5-2023	<p>Advies => Parkeerroute systeem voor bezoeker. Parkeerstrategie voor bewoners en OV reiziger. P+R (zie ook verderop)</p> <p>Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen:</p> <p>a. Parkeren voor bezoekers. Voor bezoekers aan de stad moet voldoende parkeerruimte zijn. Enerzijds dicht tegen het centrum zodat deze te voet goed bereikbaar is. Anderzijds aan de rand van de stad met een vervoersmogelijkheid naar het centrum;</p> <p>b. Parkeren voor bewoners. Bewoners moeten zo dicht mogelijk bij huis op parkeerplaatsen met parkeervergunning kunnen parkeren.</p> <p>c. Parkeren laden en lossen. Voor het laden en lossen moeten er gereserveerde parkeerplaatsen komen.</p>	Parkeren	De suggestie om een parkeerroute verwijssysteem in te stellen wordt in de uitwerking van het parkeerbeleid uitgezocht. In dit parkeerbeleid komt ook aan de orde hoe om te gaan met de verschillende gebruikersgroepen van parkeervoorzieningen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
238	14-5-2023	<p>Advies => Invoering van toeristische bewegwijzering voor fietsers en speciaal ook voor voetgangers.</p>	Bewegwijzering	Deze suggestie zal als overweging worden meegenomen in de uitwerking van het uitvoeringsprogramma.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
239	14-5-2023	<p>Een OV pendeldienst tussen Deurne, Helmond (4 stations) en Eindhoven (2 stations) die zeer frequent tijdens de spits rijdt kan veel verkeer van de weg halen. Buiten de spits kan de frequentie lager zijn of enkel met deelauto's. Ook een pendeldienst in de spitsuren tussen Eindhoven centraal/TU en de Automotive Campus over de 270 en een pendeldienst vanaf het Hout, Brandevoort en/of Centraal naar de Automotive Campus en naar Hoogeind kan een bijdrage leveren aan een betere bereikbaarheid voor woon-, werk, en studie verkeer.</p>	OV	In de visie wordt uitgegaan van een HOV-lijn over de oost-west as van Helmond, die tegemoet komt aan de wens van de vraagsteller. Deze suggestie past in de lijn van de visie. Hoe deze HOV-verbinding er precies uit komt te zien en waar deze precies loopt maakt onderdeel uit van de uitwerking van de visie. Daarbij is gemeente Helmond - in nauwe samenwerking met de regio - in hoge mate afhankelijk van met name de Provincie.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
240	14-5-2023	<p>Wat wij missen in de visie is stil asfalt en afscherming/absorbering van geluid. Integraliteit is nadrukkelijk gevraagd door de Raad in de motie "Terugdringen geluidsbelasting". Dat missen we hier in de visie.</p> <p>Advies: maak het actief terugdringen van geluid en fijnstof een belangrijk onderdeel van de mobiliteitsvisie. Vereis maatregelen hiertoe. Verleg de norm.</p> <p>Motivatie : Leefbaarheid, geluid, fijnstof en mobiliteit (lees verkeer) zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en moeten teruggedrongen worden.</p>	Leefkwaliteit	In de visie is één van de hoofddoelen het verbeteren van de leefkwaliteit. Daarbij hoort ook het terugdringen van overlast als gevolg van (auto)verkeer. Dat gebeurt in de eerste plaats door de hoeveelheid autoverkeer te beperken. Maar hinder als gevolg van het overblijvende autoverkeer moet ook worden aangepakt. Dit wordt per situatie in de uitwerking van de visie aangepakt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

241	14-5-2023	Start ook met het veranderen van locatie met veel steen en beton zoals het Speelhuusplein. Bomen in bakken plaatsen om te bezien of het kan werken. Dus als test.	Leefkwaliteit	Het vergroenen van het centrum ondersteunt het doel van de visie om de leefkwaliteit te verbeteren. Per locatie wordt bekeken of vergroening tot de mogelijkheden behoort. Dit gebeurt in het kader van de uitwerking van het Centrumperspectief.	De opmerking zal worden doorgegeven aan de verantwoordelijke afdeling.
242	14-5-2023	Advies: Koppel buurtplaats zoals benoemd in de Stationskwartier gebiedsvisie en de Wijkhub met nog andere centrale functies zodat er sociale traffic ontstaat. Hierdoor wordt gelijk een basis gelegd voor het fietsdistributienetwerk en wordt het een centraal multifunctioneel punt in de wijk. Vanuit het station naar de WijkHub, je pakketje en je bestelling ophalen en een korte wandeling naar huis. Motivatie: dit kan als een basis en katalysator gaan werken voor de plannen van een CO2 vrij distributiesysteem in de Peel regio.	Hubs	Deze suggestie past in de lijn zoals in de Mobiliteitsvisie en de Gebiedsvisie Stationskwartier wordt omschreven en zal dan ook verder worden uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma. Overigens wordt op regionaal niveau nagedacht over de inrichting van wijkhubs. Helmond zal gebruik maken van de resultaten die daaruit voortkomen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
243	14-5-2023	Potentiële 30km/u straten Hier missen we de Hortsedijk, het deel tussen de N270 en de Schootense Dreef, in het plaatje op pagina 33. Dit is een sluiproute. Beter is om daar een woonerf van te maken.	GOW 30	De Hortsedijk maakt onderdeel uit van het stedelijk hoofdwegennet. Daarom is nu niet aangemerkt als een potentiële 30 km/u -straat. Het hangt van eventuele aanpassingen in de wegencategorisering of dit verandert. De wegencategorisering is onderdeel van het verkeersveiligheidsplan dat binnenkort wordt geactualiseerd.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
244	14-5-2023	Het is niet verkeerd om, als de snelheid niet naar 30km/u kan op de Rijpelbaan, tussen de weg en het kanaal een geluidsafscherming te plaatsen om het geluid te absorberen. De huizen aan de andere zijde van het kanaal ervaren enorm veel overlast. Het nieuwe type vangrail zoals gepresenteerd bij de brug in de Geldropseweg misschien.	Leefkwaliteit	Deze suggestie zal ter overweging worden meegenomen in de verdere uitwerking van het uitvoeringsprogramma.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
245	14-5-2023	N270 afschalen is nu al mogelijk.	Infrastructuur	Na vaststelling van de visie zal er in de vorm van een uitvoeringsprogramma nadere invulling worden gegeven aan de wijze waarop het gewenste mobiliteitssysteem stapsgewijs kan worden uitgewerkt. Daarbij komt ook de afschaling van de N270 aan de orde.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

246	14-5-2023	<p>N612 en Rochadeweg onderdeel robuuste rand</p> <p>Wij zien de n612 als een belangrijke uitvalsroute van Helmond en dus eigenlijk een onderdeel van de robuuste rand in combinatie met de Rochadeweg die de verbinding legt tussen de n279 en de n612/A67. Via deze route kan het verkeer vanuit Hoogeind, Veghel en Deurne ook om het centrum heen geleid worden zodat er een tweede route ontstaat met een gunstige reistijd.</p> <p>Advies => De N612 en Rochadeweg opnemen als onderdeel van de Robuuste Randen. Kaartje opnemen in visie.</p>	Infrastructuur	<p>De Robuuste Randen zijn regionaal vastgesteld en omvatten de A67, N279, Randweg Eindhoven en A50. Daarnaast zijn enkele inprickers benoemd, waarvan de N612 er één van is. Voor deze inprikker geldt dat de doorstroming er goed geregeld moet zijn. De Rochadeweg heeft een belangrijke functie voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen ten zuiden van Helmond. De visie maakt de keuze om niet de route Rochadeweg/N612 aan te wijzen, maar de A67 en de N279 als route voor doorgaand verkeer. Om de doelen rond de mobiliteitstransitie te kunnen bereiken - 'auto buitenom' - is het van belang dat een goede doorstroming op de A67 en N279 in de toekomst wordt gegarandeerd.</p>	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
247	14-5-2023	<p>Argument file:</p> <p>Er wordt steeds naar de A67 gewezen dat daar 's morgens file staat. Dat is vaak waar maar er staat ook elke morgen een file als men vanuit Deurne Helmond over de N270 wil binnenrijden. Vervolgens komt men een aantal verkeerslichten tegen en staat men in de file op de A270 voor Eindhoven. Het blijkt dat het nauwelijks een verschil maakt hoe men in de spits naar Eindhoven rijdt. Dit kan dus geen argument zijn.</p>	Infrastructuur	<p>Hiermee wordt duidelijk hoe druk de N270/A270 wordt gebruikt. In de visie wordt er naar gestreefd de verkeersdruk op deze route kleiner te maken en daarvoor de A67 te gebruiken. De A67 moet hier dan wel voor worden aangepast. Helmond wil dit bij het Rijk bepleiten in samenwerking met de regionale partners.</p>	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
248	14-5-2023	<p>Op pagina 35 en 50 dient toegevoegd te worden dat de n270 tussen de Henri Dunant tunnel en het kruispunt met de Boerhaavelaan een centrum weg is en geen doorgaande weg. Nu staat er nog dat deze een doorgaande weg is. Het is een inprikker vanuit west en oost. Ook op het plaatje op pagina 46. Het moet getekend worden als een uitvalsweg voor mensen die het centrum inrijden of verlaten. Hier ligt nog te veel de nadruk op dat er doorgaand verkeer door de binnenstad kan.</p>	Visie Algemeen	<p>De plaatjes op pagina 46 en op pagina 50 behoeven inderdaad aanpassing. Het plaatje op pagina 35 geeft al aan dat de doorgaande route via de N270/Kasteeltraverse in de toekomst niet meer gewenst is.</p>	Wijziging van de plaatjes op pagina 46, 50 en 51 van de visie

249	14-5-2023	Tussen de 85% en 90% van het totaal aan verkeer dat bij de Henri Dunant tunnel de binnenstad in rijdt verlaat bij de kruising Boerhaavelaan de binnenstad. Dat is dus allemaal doorgaand verkeer door ons centrum. Van de 30.000 mvt/d kan ook slechts een klein percentage naar de parkeerplaatsen bij de Hema en de Noord Koninginnewal. Er is eenvoudigweg geen ruimte voor 20.000 parkerende auto's als we van de bewering uitgaan dat slechts 30% doorgaand verkeer is. Er wordt dus een verkeerd uitgangspunt gebruikt voor de onderbouwing van de argumentatie.	Autoluw centrum	In de visie wordt benadrukt dat de Kasteeltraverse op dit moment nog van groot belang is voor de afwikkeling van zowel intern als doorgaand verkeer. Met name het doorgaande verkeer wil de gemeente in de toekomst om de stad heen leiden. Daarvoor is het niet genoeg als de Kasteeltraverse wordt geknipt of geknepen. Dan gaat het verkeer namelijk routes door de stad zoeken die daarvoor niet geschikt zijn. Daarmee wordt het probleem van de Kasteeltraverse alleen maar verplaatst. Dat is de reden waarom in het vervolg van deze visie gezocht wordt naar oplossingen die het probleem echt aanpakken. Het eindbeeld blijft dat de Kasteeltraverse als (doorgaande) autoroute verdwijnt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
250	15-5-2023	Advies: Benoem duidelijk wat de binnenstad en het centrum is en neem op dat doorgaand verkeer het verkeer is dat niet de bestemming binnenstad/centrum heeft.	Visie algemeen	In de visie willen we het voor Helmond doorgaande verkeer om de stad heen leiden. Daarnaast streven we er naar om ook zoveel mogelijk extern verkeer (vanuit Helmond naar elders en omgekeerd) via de inprikkers naar de Robuuste Randen te leiden. Hoe meer dat we daarin slagen, des te meer verkeer verdwijnt er van de routes door het centrum.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
251	14-5-2023	Geeft een zonering waar vrachtverkeer geweerd kan worden zodat zero emissie al in 2025 bewerkstelligd kan worden. Als start kan al begonnen worden om het huidige vrachtverkeer met "bestemming elders" niet meer over deze wegen toe te laten en alleen vrachtverkeer met bestemming "laden en lossen". Gelijktijdig te starten met CityHubs in te richten op het Hoogeind. Hoogeind is vanaf de A67 over de n612 goed bereikbaar of vanaf de n279 over de Rochadeweg. Ook dient zo spoedig mogelijk gestart te worden met de fijnmazige levering met elektrische vrachtwagens zodat in 2025 de beleving niet gaat haperen. Motivatie: Klaar zijn om in 2025 de Zero emissie zone in te kunnen stellen. Op gelijke tred blijven met Eindhoven in het project Klimaat Neutraal 2030.	Infrastructuur	De gemeente Helmond streeft ernaar om distributievervoer en koerierdiensten, waar mogelijk emissieloos te maken. De gemeente wil het gebruik ervan stimuleren door binnen enkele jaren over te gaan tot de instelling van een Zero Emission Zone in het centrum. Vanwege de verplichte overgangperiode voor ondernemers die geldt, zal dit een oplossing voor de (middel-)lange termijn betreffen (niet eerder dan 2027). Daarnaast wordt in het kader van de uitwerking van de visie gestudeerd op mogelijkheden voor het realiseren van hubs voor distributieverkeer.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
252	14-5-2023	Op pagina 41 wordt gesteld dat er een meerjarenplan uitgewerkt gaat worden. Dat is voer voor bureaucraten. Je moet naar een Agile methode. Kleinere projecten uitvoeren in test. Resultaten bekijken, bijstellen tot uiteindelijk het gewenste resultaat is bereikt. Dit voorstel gaat met alle respect weer leiden tot een tandeloze papieren tijger zoals er zoveel zijn geweest.	Visie algemeen	Belangrijkste doel van het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is om zo snel mogelijk, gecoördineerd en voorzien van financiering te komen tot uitvoeringsprojecten. Door het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit op te stellen als een 'levend' document wordt deze gedurende de gehele looptijd periodiek geactualiseerd. De omstandigheden om ons heen veranderen doorlopend en het is belangrijk dat het uitvoeringsprogramma daar steeds op aangepast wordt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

253	14-5-2023	<p>Een indeling in termijnen opnemen in een visie is, naar ons inziens, niet handig. Pagina 46 onder andere. Soms blijkt dat iets door omstandigheden toch eerder uitgevoerd kan worden. Door bepaalde zaken in termijnen onder te brengen krijgen deze aandacht op een moment dat het eigenlijk wel zou moeten waardoor mogelijk kansen gemist worden. Er wordt gezegd dat het een levend document wordt. Laat het dan ook vrij om aan te pakken wat aangepakt kan worden. Stap af van dat waterval principe dat werkt niet bij dit soort omvangrijke projecten. Zet in de visie wat je uiteindelijke doel is wat je wil bereiken en laat de praktijk sturen hoe je daar komt.</p> <p>Ons voorstel: vervang alle termijnen door het kopje: Ons doel en formuleer hieronder wat je op termijn uiteindelijk wil bereiken. Ga niet in een visie sturende zaken opnemen. Dat wordt uiteindelijk tegen het project gebruikt.</p>	Visie algemeen	<p>Het klopt inderdaad dat de invulling van de transitie door voortschrijdend inzicht en actuele ontwikkelingen steeds weer moet worden aangepast, een sluitend totaaloverzicht van maatregelen met bijbehorende kosten en uitvoeringsplanning is op voorhand dan ook niet te geven. Echter, om een mobiliteitstransitie te doen slagen helpt het om snel resultaat op straat zichtbaar te krijgen. Alleen op die manier kun je een vliegwieleffect creëren waardoor de transitie aan kan slaan. Daarnaast kunnen sommige onderdelen van de visie niet slagen voordat er eerst andere zaken gerealiseerd worden, dit moet dus geprioriteerd worden. Om deze redenen wordt een globale indeling in termijnen gehanteerd. Na vaststelling van de visie zal er in een uitvoeringsprogramma nadere invulling worden gegeven aan de wijze waarop het gewenste mobiliteitssysteem stapsgewijs kan worden uitgewerkt.</p>	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
254	14-5-2023	Zie voor het afsluiten van de Kanaaldijk N.W. ons document "Rapport Gezond Leefmilieu in Helmond 20221122" op pagina 32 en verder.	Autoluw centrum	De wijze waarop de Kanaaldijk NW autoluw wordt gemaakt wordt na vaststelling van de visie en in overleg met de belanghebbenden verder uitgewerkt.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
255	14-5-2023	<p>Het uiteindelijke doel is de visie van het eindresultaat. Er zijn veel mogelijkheden die op korte termijn doorgevoerd kunnen worden. Er moet bijvoorbeeld, zoals wij ook in deze zienwijze hebben proberen duidelijk te maken, anders naar de kasteel traverse gekeken worden. Het argument dat er maar 30% doorgaand verkeer is klopt niet omdat dit vanuit een verkeerd standpunt bekeken wordt. Het aantal voertuigen dat tussen de Kruising Stationsstraat en kruising Prins Hendriklaan daadwerkelijk in het centrum stopt is nog geen 5%.</p>	Visie algemeen	<p>In de visie wordt benadrukt dat de Kasteeltraverse op dit moment nog van groot belang is voor de afwikkeling van zowel intern als doorgaand verkeer. Met name het doorgaande verkeer wil de gemeente in de toekomst om de stad heen leiden. Daarvoor is het niet genoeg als de Kasteeltraverse wordt geknipt of geknepen. Dan gaat het verkeer namelijk routes door de stad zoeken die daarvoor niet geschikt zijn. Daarmee wordt het probleem van de Kasteeltraverse alleen maar verplaatst. Dat is de reden waarom in het vervolg van deze visie gezocht wordt naar oplossingen die het probleem echt aanpakken. Het eindbeeld blijft dat de Kasteeltraverse als (doorgaande) autoroute verdwijnt.</p>	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

256	14-5-2023	Pagina 52. Zie onze zienwijze ten aanzien van de geluidswallen. In het plan van Smart District wordt niet exact omschreven hoe deze gaan worden waardoor de vrees er is dat de voorgeschreven wal van 3 meter met daarop een scherm van 3 meter over een lengte van 1,7 km niet gerealiseerd gaat worden zodat deze bewoners straks het verkeerslawaaï van de A270 krijgen.	Leefkwaliteit	Deze opmerking gaat in op een specifieke situatie die niet direct verband houdt met de Mobiliteitsvisie. Daarom wordt deze reactie doorgestuurd naar het team dat zich bezighoudt met de uitwerking van Brainport Smart District.	De opmerking zal worden doorgegeven aan team Brainport Smart District.
257	14-5-2023	Neem in de visie een hoofdstuk op waar aandacht gegeven wordt aan de plaats van de Markt en de Kermis in Helmond. Dat zorgt ervoor dat dit argument ontkracht wordt.	Autoluw centrum	De voorjaarskermis en de zaterdagmarkt blijven uiteraard behouden. Bij de uitwerking van de herinrichting van delen van het centrum zal als aandachtspunt worden meegenomen een geschikte plaats voor beide evenementen in het centrum.	Wordt verduidelijkt in de tekst van de visie.
258	15-5-2023	Gedragsverandering laat zich niet van bovenaf opleggen. Het is daarom belangrijk om de inwoners vanaf het begin bij het project te betrekken. En dan niet in de vorm van inspraakavonden over grootschalige plannen die aan de overzijde van de kloof tussen burger en politiek worden gesmeed, maar door een vaste groep burgers die zich geroepen voelen zelf "eigenaar" van het vraagstuk te maken en oplossingsrichtingen te laten aandragen.	Gedrag	De essentie van de mobiliteitstransitie ligt in het sturen op meer bewustzijn bij de keuzes die de inwoner maakt voor zijn verplaatsingsgedrag. Doel is dat de verplaatsingen in de toekomst meer dan nu de kwaliteit van de leefomgeving respecteren en deze liefst verbeteren. Voor velen betekent dit een verandering in het verplaatsingsgedrag. Dit vraagt gewenning en dat kost veel tijd, voorlichting en voorbeeldgedrag. De gemeente is ervan overtuigd dat hierin het verschil kan worden gemaakt door een duidelijke, heldere en consequente nieuwe koers uit te zetten en door concrete maatregelen te laten zien dat de verandering mogelijk is. Daarbij is uitgangspunt 'overtuigen' en niet 'dwingen'. Mensen kiezen zelf voor de wijze waarop zij zich willen verplaatsen. Een goed participatieproces helpt hierbij. Daarom hecht de gemeente veel waarde aan de open communicatie met haar inwoners over de plannen die uit deze visie voortvloeien.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
259	17-5-2023	Regio grijpt graag de kans aan om samen met gemeente Helmond te versnellen in het verdichten in het regionale(fiets)netwerk). Hiermee geven we het signaal af om de realisatie van geplande (snel)fietsroutes direct op te pakken en gezamenlijk op te trekken in de realisatie van het regionale fietsnetwerk.	Regio	Dit onderschrijven wij van harte. Onze ambities met betrekking tot snelfietsroutes willen we in samenwerking met de regio zo snel mogelijk realiseren, om het gebruik van de fiets voor regionale verplaatsingen optimaal te ondersteunen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

260	17-5-2023	Regio uit zorg over de capaciteit van de bestaande hoofdwegen. Zeker met de toenames van duizenden woningen en arbeidsplaatsen in het centrum van Helmond vragen zij om hieraan de nodige aandacht te geven en tijdig maatregelen te nemen aan het bestaande hoofdwegenet om zo de mobiliteitsvisie te realiseren.	Regio	In de visie wordt er op aangestuurd door middel van de mobiliteitstransitie zoveel mogelijk verplaatsingen anders plaats te laten vinden dan met de auto. Dit geldt ook voor de extra verplaatsingen ten gevolge van de groeiopgave. Toch blijft er veel autoverkeer over en dat wil de gemeente zoveel mogelijk buitenom afwikkelen. Dit wordt vertaald in maatregelen om de Robuuste Randen én de inprickers voldoende capaciteit en doorstroming te geven. In de stad zelf wordt autoverkeer teruggedrongen. Hierop wordt de hoofdwegenstructuur aangepast. De effecten die dit heeft op het gebruik van het wegennet in de regio moeten in beeld worden gebracht. In gezamenlijkheid wordt vervolgens bekeken welke eventuele extra maatregelen nodig zijn om de verkeersafwikkeling in de regio te borgen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
261	17-5-2023	Er dient onderzoek te worden gedaan naar de positie van de stadsrandhub. Dit dient in nauwe afstemming met de regio opgepakt te worden. De regionale opgave van het versterken van het openbaar vervoer pakt de regio graag in afstemming en in gezamenlijkheid op. Net zoals een betere openbaar vervoer verbinding met de regionale kernen. Regio wordt graag betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen en het gezamenlijk optrekken naar de provincie en het rijk.	Regio	Dit onderschrijven wij van harte. Onze ambities met betrekking tot stadsrandhubs en OV-voorzieningen kunnen alleen gerealiseerd worden als we als regio één geluid laten horen. Daarvoor is een goede samenwerking bij de uitwerking van de plannen noodzakelijk.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
262	17-5-2023	Regio maakt zich zorgen over het verschil tussen de ambities die Helmond weergeeft op het gebied van het treinverkeer, en de beperkte ambitie die de huidige vervoerder toont. Wij adviseren om gezamenlijk met de regio op te trekken om concrete vooruitgang te kunnen boeken.	Regio	Dit onderschrijven wij van harte. Ook de constatering dat deze ambitie alleen gerealiseerd kan worden als we als regio één geluid laten horen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
263	17-5-2023	Regio ziet in de mobiliteitsvisie een ambitie om het openbaar vervoer netwerk te versterken. Om zowel HOV op de noord-zuid as als op de oost-west as te realiseren. Voor de oost-west verbinding dient aandacht te zijn voor een betere ontsluiting van de Automotive Campus, de TU/e campus en de High Tech Campus/De Run. Voor de noord-zuid verbinding dient aandacht te zijn voor de aansluiting op Weert en op Meierijstad. Deze HOV voorzieningen zien we als aanvulling op het reeds aanwezige OV-netwerk	Regio	Dit onderschrijven wij van harte. Wél realiseren we ons dat het een hoge ambitie is, die alleen gerealiseerd kan worden als we als regio één geluid laten horen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

264	17-5-2023	Regio ondersteunt de wens om de robuuste randen optimaal in te zetten om zo het doorgaand auto en vrachtverkeer uit Helmond te weren. Maakt zich als regio wel zorgen wat voor gevolgen dit heeft voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de omliggende gemeenten wanneer het Rijk en de provincie niet de nodige initiatieven en gelden vrijmaken om de robuuste randen te versterken. De ambitie kan alleen verwezenlijkt worden wanneer de robuuste randen ook daadwerkelijk robuust zijn. Momenteel is dit niet het geval. Hierbij wil de Regio aandacht vragen voor de eerder gemaakte regionale afspraken omtrent o.a. de Bundelroutes om te toetsen en daar waar nodig bij te stellen. Alleen wanneer er gezamenlijk opgetrokken wordt zijn er kansen om de robuuste randen op de agenda van Rijk en provincie te krijgen.	Regio	We zijn het van harte eens met het gestelde: mobiliteitsvraagstukken storen zich niet aan gemeentegrenzen en zijn daarom alleen in goed onderling overleg op te lossen. Daarvoor is hulp van Rijk en provincie hard nodig. En de kans daarop is er alleen als de regio gezamenlijk optrekt. De gemeente Helmond is graag bereid hierover nadere afspraken te maken. Helmond neemt daarbij de verantwoordelijkheid voor haar eigen wegennet. Ook als het nodig is daarvoor de bestaande plannen voor de Bundelroutes nog eens tegen het licht te houden. Dit laatste geldt in ieder geval voor de N270 door de stad.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
265	17-5-2023	Beperkte aandacht in de mobiliteitsvisie naar de bewoners van de omliggende kernen die dagdagelijks gebruik maken van de voorzieningen die Helmond te bieden heeft. Hoe stimuleert en garandeert Helmond de regionale inwoners om op duurzame wijze Helmond te bereiken, om gebruik te maken van unieke voorzieningenniveau dat Helmond biedt. Hoe garandeert Helmond de bereikbaarheid de stad voor regionale inwoners om zo de centrumrol van Helmond in de regio te vervullen, hierbij denkend aan onder ander de bereikbaarheid van Helmond met de fiets, het ov en met de auto.	Regio	De bereikbaarheid van de stedelijke functies in Helmond voor de regio is belangrijk. Daarom worden voor de verschillende vervoerswijzen voorzieningen gecreeerd: snelfietsroutes tussen de kernen en de stad, HOV-verbindingen in alle windrichtingen en stadsrandhubs voor het opvangen van autobezzoekers. Ook wordt voorzien in parkeergelegenheid voor autobezzoekers aan de rand van het centrum. Daarmee blijft het centrumbezoek ook met de auto mogelijk.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
266	17-5-2023	In de mobiliteitsvisie is een route van het tracé Dierdonk weergegeven. Zowel in tekst als figuur. Binnen de N279 wordt de brede belangen benadering gehanteerd, waarbij de belangen centraal worden gezet. Om zo vanuit de belangen naar een best mogelijke oplossing toe te werken. In de mobiliteitsvisie Helmond wordt al een oplossing ingetekend, terwijl de brede belangen benadering centraal zou moeten staan. Vanwege het gezamenlijke belang van de N279 vindt de Regio het niet gepast dat een oplossing van tracé Dierdonk is weergegeven in de mobiliteitsvisie Helmond. Dit willen zij graag aangepast zien.	Regio	De visie gaat uit van het versterken van de Robuuste Randen. Deze benadering is niet nieuw. Bij Dierdonk vraagt dit om een specifieke inpassing. Dat kan op verschillende manieren, die alle in het kader van de Brede Belangen Benadering uitwerking behoeven. In de visie is aangegeven wat tot nu toe het standpunt is van de gemeenteraad van Helmond met betrekking tot de tracering bij Dierdonk. Momenteel worden samen met de regionale partners de mogelijkheden voor de passage van Dierdonk op een rijtje gezet.	Wordt verduidelijkt in de tekst van de visie
267	17-5-2023	In de mobiliteitsvisie wordt weergegeven dat het verkeer dat vanuit Helmond dat naar de N279 moet, via de inprickers door nabijgelegen kernen naar de N279 wordt gestuurd. Om de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de nabijgelegen kernen/regio niet te laten verslechteren vragen we aandacht voor een rechtstreekse aansluiting op de N279.	Regio	In de visie wordt gestreefd naar het beperken van het aantal mogelijke sluiproutes door Helmond en omgeving door doorgaand verkeer over de Robuuste Randen af te wikkelen. Voor het Helmond-gebonden verkeer wordt uitgegaan van een beperkt aantal, bestaande inprickers. De gemeente Helmond staat open voor het gesprek om deze inprickers in de regio optimaal in te passen, met aandacht voor omwonenden, natuur en milieu.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

268	17-5-2023	Vraagt aandacht voor het oprichten van faciliteiten zodat inwoners van omliggende kernen gebruik kunnen blijven maken van de centrumfunctie van Helmond.	Regio	De bereikbaarheid van de stedelijke functies in Helmond voor de regio is belangrijk. Daarom worden voor de verschillende vervoerswijzen voorzieningen gecreeerd: snelfietsroutes tussen de kernen en de stad, HOV-verbindingen in alle windrichtingen en stadsrandhubs voor het opvangen van autobezoekers. Ook wordt voorzien in parkeergelegenheid voor autobezoekers aan de rand van het centrum. Daarmee blijft het centrumbezoek ook met de auto mogelijk.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
269	17-5-2023	De regio uit zorgen over goede afwikkelmogelijkheden van verkeer vanuit Helmond en om Helmond heen zodat de mobiliteitsvisie Helmond een kans wordt om de gehele regio bereikbaarder te maken en het niet bijdraagt aan een nog slechtere bereikbaarheid van de regio.	Regio	Helmond gaat voor de mobiliteitstransitie en zet daarom fiets en OV op de eerste plaats. In de visie wordt aangestuurd op het afwickelen van autoverkeer via de buitenkant om de regio als geheel goed bereikbaar te houden, zonder dat aanwonenden daar last van hebben. Voorwaarde is dat het regionale hoofdwegennet hiervoor geschikt is. Daarom streeft de gemeente Helmond er naar om de Robuuste Rand op het juiste niveau te krijgen. Daar heeft de hele regio profijt van.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
270	17-5-2023	Het uitrollen van deze mobiliteitsvisie zal op de langere termijn zware gevolgen hebben, vooral in het gebied tussen Helmond-Oost en Deurne-West. Het verder afwaarderen van de verbinding Venray – Deurne – Helmond – Eindhoven en dan in het bijzonder de afwaardering van de Kasteeltraverse, kan verstrekkende gevolgen hebben voor de (wijk-)ontsluitingsstructuur aan de westzijde van Deurne (Binderendreef – Vlierden – Asten). Lettend op de ambities en invulling van de regionale opgave (extra woningbouw etc.) in dit gebied, leidt tot extra belasting van het wegennet. Inmiddels is bekend (door modelanalyses) dat deze route (via Vlierden) absoluut geen alternatief kan en mag zijn voor een verbinding tussen Venray en Eindhoven. Hier wordt in de mobiliteitsvisie Helmond te weinig bij stilgestaan. We willen aandacht voor de bereikbaarheid van de gehele regio en willen hier samen in optrekken.	Regio	Net zoals Deurne streeft ook Helmond naar vermindering van doorgaand verkeer op bepaalde routes in de gemeente waar leefbaarheid in het geding is. Daarom ook het streven naar goed functionerende Robuuste Randen zoals de N279 en de A67. Bij alle plannen die leiden tot verschuiving van autoverkeer zal gekeken moeten worden naar de effecten in dit deel van de regio. Het is immers één samenhangend systeem. Daarom moet bij de uitwerking van maatregelen aan het hoofdwegennet in Helmond de effecten op de omgeving in beeld worden gebracht en op regionaal niveau met elkaar worden besproken. Helmond neemt daarbij de verantwoordelijkheid voor haar eigen wegennet.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
271	17-5-2023	Het afwaarderen van de Kasteeltraverse/Bundelroutes zal leiden tot andere verkeersstromen in de regio, die mogelijk tot nadelige gevolgen leiden in o.a. Laarbeek. Het is van belang om de verkeerskundige effecten in beeld te brengen en dit samen met de regio vorm te geven.	Regio	De constatering is juist. Daarom is inderdaad belangrijk om met alle regionale partners de effecten van maatregelen op de hoofdstructuur in Helmond goed in beeld te krijgen en daarop zo nodig te sturen. Daarbij worden de maatregelen binnen Helmond bepaald door de gemeente, de regionale maatregelen worden in gezamenlijkheid uitgewerkt. Ten aanzien van de bundelroutes is Helmond van mening dat de functie van de N270 door de stad niet meer past en dus moet worden heroverwogen.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.

272	17-5-2023	Het station in Helmond zal voor de gehele regio goed bereikbaar moeten zijn, ook met de auto. Bij voorkeur moeten mensen hier gratis kunnen parkeren om zo het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.	Regio	In de visie wordt er op aangestuurd het gebruik van de NS-stations te vergroten. Daarvoor moet de frequentie van de treinen omhoog, evenals de status van de stations (aansluiting op de Intercity). Om de stations zelf goed bereikbaar te maken wordt allereerst ingezet op een goede fietsbereikbaarheid en daarnaast verschillende vormen van deelmobiliteit en OV. Autobereikbaar is ook belangrijk, maar is per station anders geregeld. Het station in het centrum wordt niet ingezet voor reizigers per auto. Doel is om P+R-voorzieningen vooral aan de rand van de stad te realiseren, goed bereikbaar vanuit de regio per auto via de Robuuste Randen (station Brouwhuis). De beprijzing van deze voorzieningen wordt in de uitwerking onderzocht.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.
273	17-5-2023	De regio voelt zich overvallen door de mobiliteitsvisie en had graag meer samenwerking willen zien aan de voorkant. Nu is het alleen nog maar mogelijk om te reageren. Hoe gaat Helmond hier in de toekomst mee om?	Regio	Er is voor gekozen de mobiliteitsvisie als 'stip aan de horizon' op te stellen als concept om deze vervolgens met de omgeving, waaronder ook de regionale partners, te bespreken. Daarmee liggen plannen niet vast, maar worden discussies doelgerichter en kan er sneller geschakeld worden naar het treffen van concrete maatregelen. Helmond zoekt daarbij nadrukkelijk de samenwerking met de regio op zaken als Robuuste Randen, HOV, snelfietsroutes en de stadrandshubs. Succes van de mobiliteitstransitie hangt mede af van het samen optrekken in dezelfde richting.	Wordt verduidelijkt in de tekst van de visie.
274	17-5-2023	Algemeen	Algemeen		Wordt in de tekst van de visie aangepast.
275	17-5-2023	plaatjes aanpassen	Algemeen		Plaatje wordt aangepast
276	17-5-2023	Voorwoord	Algemeen		Wordt aan de tekst vooraan in de visie toegevoegd.
277	17-5-2023	Algemeen	Algemeen		Wordt in de tekst van de visie aangepast.
278	17-5-2023	Pag. 15, alinea 1: de essentie van de mobiliteitstransitie ligt niet alleen in sturen op meer bewustzijn. Het vergroten van bewustzijn leidt ook lang niet altijd tot gedragsverandering. Het gaat in eerste instantie vooral ook om het ter beschikking stellen van alternatieven. Door middel van gedragsinterventies kan je mensen naar die alternatieven toe leiden. Dit kost inderdaad veel tijd, lef en ook goede voorlichting en hulp. Volgens een bekend theoretisch model komt gedrag tot stand door samenspel van drie factoren: Capability, Opportunity, Motivation. Dit wordt het COM-B model genoemd.	Gedrag	Dank voor bijdrage.	Wordt in de tekst van de visie aangepast.

279	17-5-2023	Pag. 18, alinea 'gedrag': er mist hier een factor, namelijk 'omgeving'. Gedrag komt tot stand door o.a. persoonlijke factoren (voorkeuren, gewoonte, gemak, positieve/negatieve eerdere ervaringen etc.), normen en waarden in de samenleving (autobezit en autorijden is status quo), en omgeving (beschikbaarheid van alternatieven zoals deelauto's, nabijheid van het aanbod en hubs, aantal opstapplaatsen voor het OV, bewaakte fietsenstallingen, veilige fietspaden etc.).	Gedrag	Dank voor bijdrage.	Wordt in de tekst van de visie aangepast.
280	17-5-2023	pag. 44 De gemeenteraad heeft besloten dat het niet meer wenselijk is, is dat zo?	Visie algemeen		Wordt in de tekst van de visie aangepast.
281	17-5-2023		Parkeren		Wordt in de tekst van de visie aangepast.
282	17-5-2023		Algemeen		Wordt in de tekst van de visie aangepast.
283	17-5-2023		Algemeen		Wordt in de tekst van de visie aangepast.
284	17-5-2023		Algemeen		Wordt in de tekst van de visie aangepast.
285	17-5-2023		Algemeen		Wordt in de tekst van de visie aangepast.
286	17-5-2023		Algemeen		Wordt in de tekst van de visie aangepast.
287	22-5-2023	Spreekt zijn zorgen uit over de wijze waarop in de mobiliteitsvisie de autobereikbaarheid is georganiseerd, met name in relatie tot de regio. Bovendien worden de plannen onvoldoende met cijfers (verkeersstromen) onderbouwd. Gesteld wordt dat de schaa sprong voor Helmond een goede zaak is, maar dat in de visie te weinig wordt voorgesorteerd op het binnenhalen van bijdragen van het Rijk om de noodzakelijke uitbreiding van de (auto)infrastructuur in de regio te kunnen realiseren. Er wordt verwezen naar de langere tijd moeizame wijze waarop de aanpassing van het wegennet in en rond Helmond in het overleg met het Helmondse College aan de orde komt. Het streven van het College om de grote verkeersader dwars door het centrum verkeersluw te maken krijgt begrip, maar dan is een goed alternatief om een vlotte verkeersafwikkeling te borgen absoluut noodzakelijk. Als oplossing wordt een ringweg aangedragen. Conclusie is dat de mobiliteitsvisie met name op het gebied van de autobereikbaarheid ernstig te kort schiet en daarom 'met kracht' wordt afgewezen	Algemeen	De meeste constatering en in de reactie worden gedeeld. Dat geldt echter niet voor de conclusie van de vraagsteller. In de visie wordt voor elk van de vervoerswijzen een ontwikkellijn voor de toekomst aangegeven, ook voor de auto. In de mobiliteitstransitie wordt er op aangestuurd om het belang van de auto in het verplaatsingsgedrag met name in de binnenstedelijke verplaatsingen flink terug te dringen. Daar zijn immers voldoende goede alternatieven beschikbaar of op termijn beschikbaar. Op het niveau van regionale bereikbaarheid ligt dat anders. Daar wordt het grote belang van de autobereikbaarheid in de visie zeker onderkend en erkend. Daarom wordt in de visie aangegeven dat de Robuuste Randen rond de stad op orde moeten worden gebracht in termen van capaciteit en doorstroming. Met name die Robuuste Randen zijn immers in de eerste plaats bepalend voor de kwaliteit van de autobereikbaarheid van de stad en de regio. Om de Robuuste Randen op orde te brengen wordt al geschakeld met de regio en de hogere overheden. Het College zal niet aarzelen om de laatste te wijzen op de grote economische belangen die hiermee gediend zijn.	Wordt in de tekst van de visie aangepast.

288	22-5-2023	Pag. 29: "Om goed te kunnen functioneren moeten hubs op loopafstand van de gebruiker beschikbaar zijn" Niet zozeer alle hubs op loopafstand (ze moeten voor eenieder goed bereikbaar zijn) maar een stedelijke hub hoeft niet op loopafstand te liggen van mijn huisadres.	Hubs	Terechte constatering.	Wordt in de tekst van de visie aangepast.
289	22-5-2023	Principe van verkeersmanagement ontbreekt in de visie.	Verkeersmanagement	Terechte constatering.	Wordt aan de tekst van de visie toegevoegd.
290	22-5-2023	Gevraagd is naar de invloed van de mobiliteitsvisie 2040 op de prognose van de aanrijtijden.	Hulpdiensten	De aanrijtijd is de tijd die nodig is om een hulpverlener ter plaatse te krijgen. Deze wordt gemeten vanaf het moment dat het alarmnummer wordt gebeld. Voor ambulances geldt in Nederland de norm (geen wet) dat de ambulance in 95% van de spoedeisende gevallen binnen 15 minuten ter plaatse moet zijn. Voor de brandweer variëren de normen per gemeente op grond van de gevaarstelling en het aantal inwoners. In Helmond geldt een streeftijd van 8 minuten. De GGD en brandweer houden deze gegevens zelf bij. Als er signalen zijn dat aanrijtijden structureel niet gehaald worden dan dient voorzien te worden in voldoende uitrijstations zodat de aanrijtijden gegarandeerd kunnen blijven. De Mobiliteitsvisie 2040 heeft als uitgangspunt dat normen voor aanrijtijden blijvend gehaald moeten worden. Bij de uitwerking van infrastructurele maatregelen worden de hulpverlenende instanties al betrokken.	Leidt niet tot aanpassing van de visie.