



# MOBILITEITSVISIE

Helmond 2040

Gemeente Helmond



## Voorwoord

Hoe gaan we ons in de toekomst in onze stad verplaatsen? Doen we dat zoals we dat al jaren gewend zijn? Of gaan we voor een structurele verandering, een transitie in de mobiliteit? In deze Mobiliteitsvisie 2040 kiezen we voor de verandering.

Met een transitie in de mobiliteit willen we de leefbaarheid in de stad structureel verbeteren en op het gebied van duurzaamheid en klimaat goede stappen zetten. Fietsers en voetgangers komen in het beleid centraal te staan, aangevuld met een extra inzet op openbaar vervoer en deelmobiliteit. De auto - *die nu nog meer dan de helft van de openbare ruimte inneemt* - krijgt in de toekomst een minder dominante rol. We geven de straat terug aan de inwoners.

Aan de basis van de mobiliteitsvisie liggen de ambities die het stadsbestuur bij haar aantreden in 2022 heeft geformuleerd. We bouwen aan een inclusief,

duurzaam en levendig Helmond, met 'Brede Welvaart' als fundament:

- **We maken Helmond klimaatneutraal.** Dat betekent dat we afscheid nemen van fossiele brandstoffen en zorgen voor meer groen in de stad en meer circulariteit.
- **We werken aan een gezonde en groene leefomgeving.** We bieden onze bewoners en bezoekers een stad waar het prettig leven en verblijven is.
- **Helmond maakt ruimte voor een kwalitatieve schaalsprong.** We bouwen niet alleen extra woningen bij, maar zorgen ook dat de stad aantrekkelijk blijft voor iedereen en duurzaam bereikbaar. Daar is een andere manier van denken over mobiliteit voor nodig.

Met de Mobiliteitsvisie beogen we aan elk van deze drie doelen een belangrijke bijdrage te leveren. We willen dit samen met de stad en de regio in de komende jaren verder uitwerken en vertalen in concrete maatregelen op straat.

De lat ligt hoog, de opgave is complex en uitdagend, maar we gaan hem graag samen en vol energie aan!

Arno Bonte  
Wethouder Mobiliteit gemeente Helmond



*“We geven  
de straat terug  
aan onze inwoners”*

# Inhoudsopgave



## **Mobiliteitsvisie Helmond 2040**

<b>Deel 1</b>			
<b>Inleiding</b>	<b>4</b>		
Anders denken over verplaatsen	5		
<hr/>			
<b>Deel 2</b>			
<b>Toekomstbeeld voor een dynamische stad</b>	<b>6</b>		
Kwaliteit van leven staat voorop	7		
Stapsgewijze verandering	16		
<hr/>			
<b>Deel 3</b>			
<b>Sturen en meten</b>	<b>17</b>		
Mobiliteitstransitie als leerproces	18		
<b>Sturen:</b> Drie factoren binnen de mobiliteitstransitie	19		
<b>Meten:</b> De maatlat	20		
<hr/>			
<b>Deel 4</b>			
<b>De vervoerswijzen uitgewerkt</b>	<b>24</b>		
Te voet	25		
Met de fiets	26		
Met het Openbaar Vervoer	28		
Met deelmobiliteit	31		
Met de auto	33		
Met goederen	38		
<hr/>			
<b>Deel 5</b>			
<b>Hoe regelen we dat?</b>	<b>40</b>		
Samen	41		
Van visie naar uitvoering	42		
Financiën	43		
<hr/>			
<b>Deel 6</b>			
<b>Speciale onderwerpen</b>	<b>44</b>		
Werken aan een autoluw centrum	45		
De toekomst van de Kasteeltraverse	49		
Auto buitenom	52		
We zijn al begonnen: Brainport Smart District	54		



Deel 1  
**Inleiding**

## Anders denken over verplaatsen

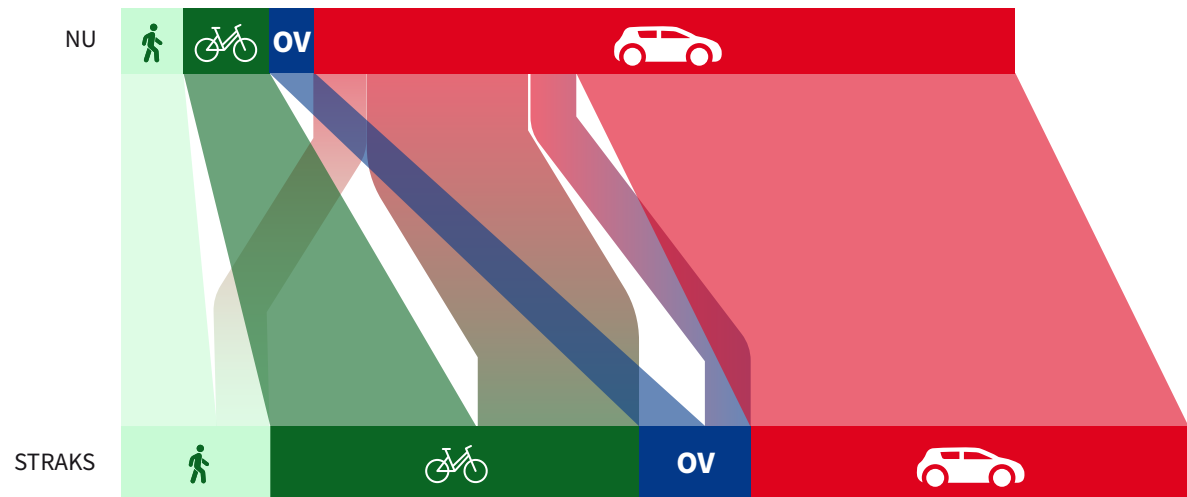
We verplaatsen ons elke dag, ieder naar eigen behoefte. Om te werken, te leren, te zorgen, te recreëren, sociale contacten te onderhouden of gewoon de dagelijkse boodschappen te doen. Verplaatsen is daarmee een onlosmakelijk onderdeel van onze maatschappij. We kunnen niet zonder.

Bij die verplaatsingen is in Helmond op dit moment de auto het meest gebruikte vervoersmiddel. De hoeveelheid autoverkeer is door de jaren heen gestaag gegroeid. De auto is een snel en comfortabel vervoersmiddel, maar heeft een aantal grote nadelen: het autoverkeer pleegt een aanslag op de leefkwaliteit in steden en dorpen in termen van lucht, geluid, energie en ruimte. En met het groeien van het autoverkeer groeien die nadelen ook. Daarom is het tijd om ons verplaatsingsgedrag te veranderen, zodat de balans tussen mobiliteit en kwaliteit van de leefomgeving zich weer kan herstellen. Stapsgewijs moeten de oude patronen en gebruiken in ons verplaatsingsgedrag ingewisseld worden voor nieuwe: **de mobiliteitstransitie.**

De mobiliteitstransitie vereist een grote inspanning. Maar de urgentie is hoog. Deze Mobiliteitsvisie 2040 schetst het beeld van het toekomstige mobiliteitsstelsel en geeft aan wat er nodig is om dit beeld te realiseren. De mobiliteitsvisie is geen blauwdruk, maar

wel een richtsnoer voor beleid en de toekomstige inrichting van de stad. Voor de eerste stappen in de mobiliteitstransitie staan de eerste concrete maatregelen klaar; die kunnen op korte termijn worden uitgevoerd. Voor andere stappen nemen we

meer tijd, maar met voorbereiding ervan wordt ook nu al begonnen. Dit alles om de verandering in het verplaatsingsgedrag zo snel mogelijk in gang te zetten en daarmee kwaliteit aan de stad toe te voegen voor alle inwoners.



Figuur 1: Verplaatsingsgedrag vóór en na mobiliteitstransitie



Deel 2

**Toekomstbeeld  
voor een dynamische stad**



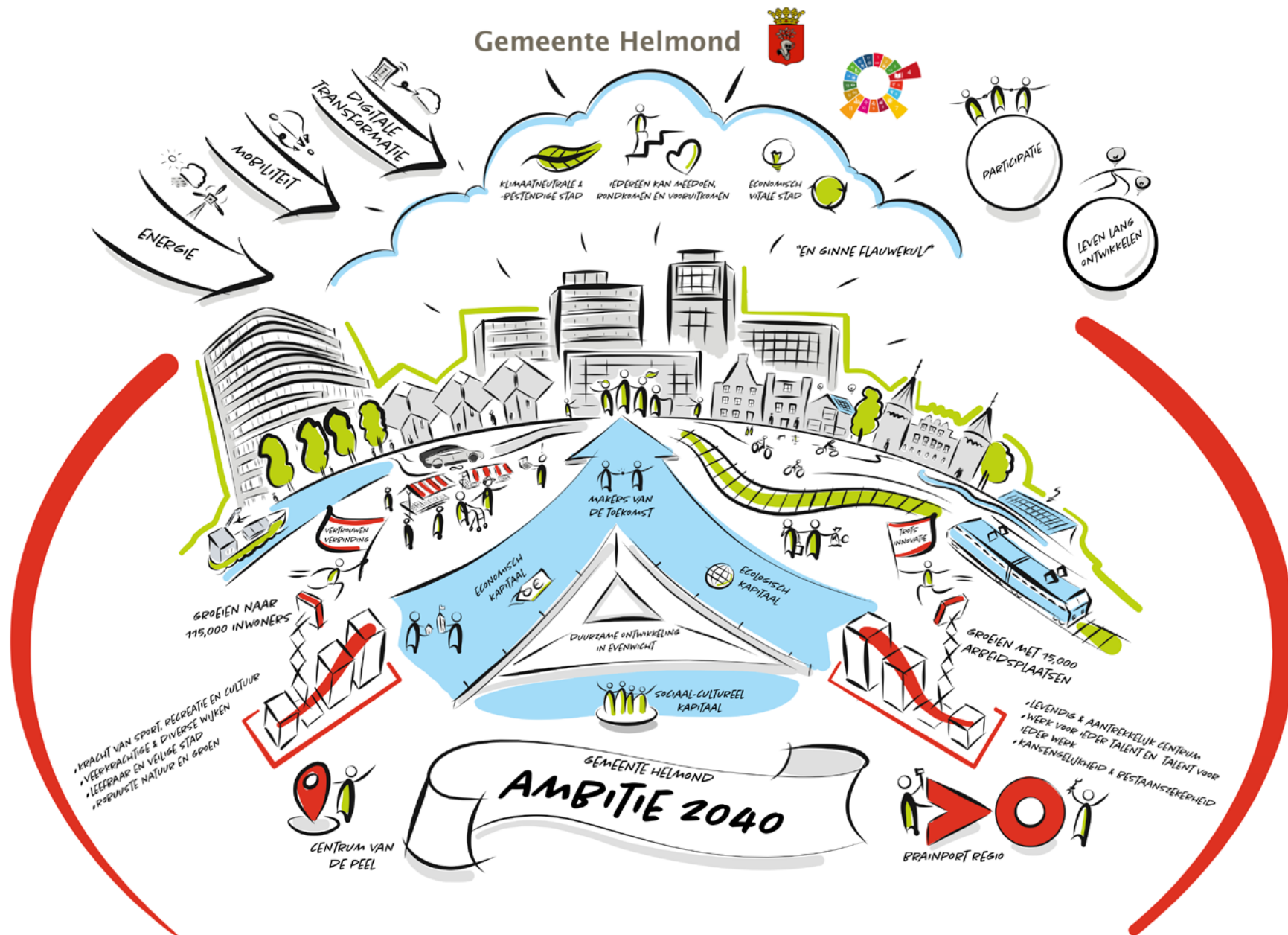
## Kwaliteit van leven staat voorop

Helmond is ambitieus: de stad wil groeien, maar tegelijkertijd ook aantrekkelijker, duurzamer en gezonder worden. Om er te wonen, te werken en te recreëren.

Dat is een omvangrijke opgave, die de stad ingrijpend verandert, ook op het gebied van mobiliteit. Mobiliteit zal door de groei van de stad ook groeien en zijn plaats claimen in de openbare ruimte. Dat mag niet ten koste gaan van de leefkwaliteit en dus dienen voor mobiliteit de goede keuzes gemaakt te worden.

In het toekomstbeeld voor Helmond staat de kwaliteit van leven bovenaan. Mobiliteit draagt daaraan bij door de invulling van de mobiliteitsbehoefte te combineren met de hoogst haalbare ruimtelijke kwaliteit in de woon- en verblijfsomgeving, het faciliteren van een gezonde levensstijl en het bieden van de mogelijkheden voor iedereen om zich te kunnen verplaatsen. Dat gaat niet samen met de huidige dominante rol van de auto. **'Actieve mobiliteit'** - *lopen en fietsen* - willen we in het verplaatsingsgedrag en in de buitenruimte leidend maken. Daarnaast zorgen we dat ook openbaar vervoer en deelmobiliteit ruimer voorhanden komen. Dan kan de ruimte voor de auto in de stad geleidelijk kleiner worden en kan de vrijkomende ruimte worden heringericht voor lopen, fietsen en verblijven.

*"Actieve mobiliteit  
willen we in het  
verplaatsingsgedrag en in de  
buitenruimte leidend maken"*



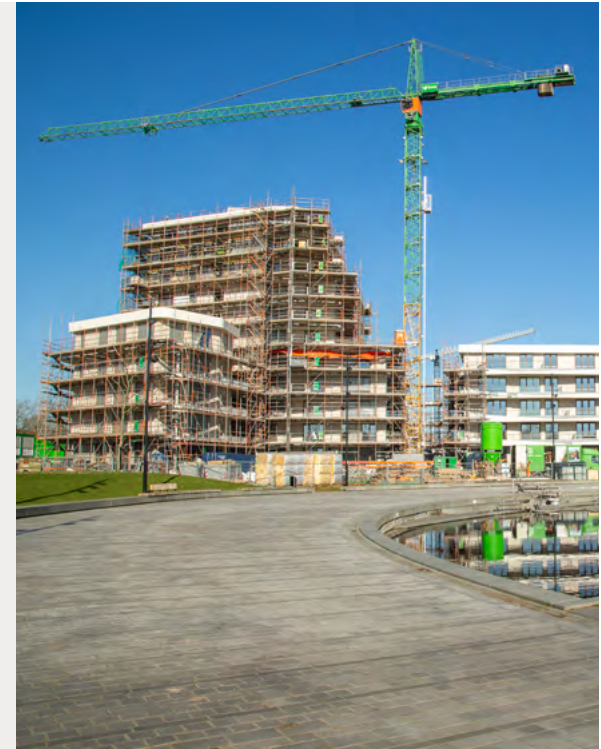
Figuur 2: Ambitie 2040 gemeente Helmond (mindbiz.nl)



## Schaalsprong

Om haar rol als slimme regio te kunnen blijven spelen, moet de Brainportregio ervoor zorgen dat de bedrijven voldoende kenniswerkers kunnen aantrekken. Die kenniswerkers moeten samen met hun gezinnen ook in de regio kunnen wonen, boodschappen kunnen doen, leren, sporten, recreëren etc. Daarmee ontstaat een enorme verstedelijkingsopgave die in het 'MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid' (2021) in beeld is gebracht. Met het Rijk en de Provincie zijn inmiddels afspraken gemaakt over hoe de opgave tot 2040 eruit ziet en hoe deze over de regio verdeeld wordt. Helmond als tweede stad in de Brainport-regio krijgt een flink deel van de verstedelijkingsopgave toebedeeld: de schaalsprong.

De schaalsprong is niet alleen een stedelijke bouwopgave. Ook moet er een aantal maatschappelijke doelen worden verwezenlijkt, zoals meer kansengelijkheid en verbetering van de gezondheid van de inwoners. Ook de verdere verduurzaming van buurten en wijken komt aan de orde. Zo wordt de sociale basis onder de stad versterkt. De schaalsprong wordt daarmee tot een kwaliteitssprong voor iedereen. Na afronding van de schaalsprong is het aantal inwoners van Helmond gegroeid naar 115.000. Daarvoor worden circa 15.000 woningen aan de bestaande voorraad toegevoegd, waarvan circa 10.000 in de bestaande stad. Ook wordt in de stad extra werkgelegenheid gecreëerd. Hierbij wordt uitgegaan van minimaal 15.000 extra arbeidsplaatsen. De extra inwoners en arbeidsplaatsen leiden tot meer dan 100.000 extra vervoersbewegingen per dag ■



## Meer fietsen en lopen: actieve mobiliteit op één

Actieve mobiliteit staat in het toekomstbeeld voorop omdat het uitstekend past bij de schaal van de stad, bijdraagt aan een gezonde leefwijze en ruimte schept voor het realiseren van een aangenaam leefklimaat in de stad. Daarom omvat de mobiliteitstransitie tal van fietsmaatregelen, zoals het aanleggen en verbeteren van (regionale en stedelijke) doorfietsroutes en het wegnemen van barrières in het bestaande fietsnetwerk.

- In het stadshart wordt de positie van actieve mobiliteit verder versterkt. Het kernwinkelgebied blijft gereserveerd voor de voetganger, fietsers gaan eromheen.
- Bezoekers aan het winkelgebied gebruiken daarvoor het liefst de fiets en worden opgevangen aan de rand van het stadshart in (bewaakte) fietsstallingen.
- Centrubewoners verplaatsen zich bij voorkeur 'actief'. De afstand tot diverse voorzieningen maakt lopen en fietsen tot kansrijke vervoerswijzen. Dat wordt bevorderd door nieuwe eisen te stellen

aan de fietsbereikbaarheid van nieuwe woningen en gebouwen, bijvoorbeeld door bij nieuwbouw goede stallingmogelijkheden voor te schrijven, die gemakkelijk toegankelijk zijn vanaf de openbare weg.

- Het netwerk voor actieve mobiliteit wordt gekoppeld aan de wijkvoorzieningen - *scholen, buurtwinkelcentra, gezondheidscentra, etc.* - zodat het makkelijker wordt de verplaatsingen binnen de wijk en tussen de wijken onderling te voet of per fiets af te leggen. Alle bestemmingen liggen immers binnen loop- of fietsafstand.



- Om de fiets optimaal te ondersteunen worden wijk-hubs ingericht, waar voorzieningen worden geboden voor actieve mobiliteit, openbaar vervoer en deelmobiliteit.
- Actieve mobiliteit gaat ook een grotere rol spelen in de regionale verplaatsingen. Met de komst van de e-bike zijn fietsverplaatsingen tot 15 kilometer goed mogelijk. Met de speed pedelec is die afstand nog groter. Ter bevordering van het regionale fietsgebruik zijn er snelle, comfortabele en veilige fietsverbindingen waarmee alle delen van de regio kunnen worden bereikt. Samen met de regiopartners spant de gemeente zich in om een dergelijk fietsnetwerk op zo kort mogelijke termijn gerealiseerd te hebben. Vanzelfsprekend zal het Helmondse netwerk hierop worden aangesloten.

- Met mobiliteitshubs wordt de overstap van fiets naar vervolgvervoermiddel mogelijk gemaakt. Hierdoor wordt het gemakkelijker om de fiets in te zetten als voor- en natransportmiddel in de OV- en deelmobiliteit verplaatsingen.

Belangrijke voorwaarde voor het stimuleren van actieve mobiliteit is dat ook de verkeersveiligheid van de fietser wordt geborgd. De 'kwetsbare' verkeersdeelnemers verdienen een duurzaam veilig verkeerssysteem, zodat fietsen en lopen ook in dat opzicht aantrekkelijk blijven. Meer fietsgebruik vraagt om een kritische beschouwing van de bestaande fietsnetwerken waar het gaat om capaciteit en veiligheid. Zo moeten intensief bereden fietsroutes worden verbreed, het fietsnetwerk verder worden

### Het Nieuwe Fietsen

Om te benadrukken dat in het kader van de mobiliteitstransitie de fiets structureel anders benaderd wordt, wordt het principe van 'Het Nieuwe Fietsen' geïntroduceerd. Uiteraard bestaat dat uit een groot aantal maatregelen, waarmee het gebruik van de fiets in de stad en in de regio positief wordt beïnvloed en uiteindelijk het volle potentieel van de fiets wordt benut. Denk hierbij onder andere aan een fijnmaziger netwerk, een bredere rijloper, minder haakse bochten, meer asfaltverharding, etc. Het belangrijkste element van Het Nieuwe Fietsen is echter de wijze waarop het ontwerp van de buitenruimte wordt aangepakt. Anders dan nu (vaak) het geval is, vormt de fiets het startpunt in het ontwerpproces. Steeds wordt eerst bekeken wat de positie van de fietser in de ruimte moet zijn, waarna de andere functies worden toegevoegd. Daarmee zal het aantal ontwerpcompromissen voor de fiets sterk worden verkleind. En dat is wezenlijk anders dan hoe het nu gaat ■

verfijnd en komt er meer aandacht voor de veiligheid van de fietser. Deze focus op de fiets wordt aangeduid als 'Het Nieuwe Fietsen'. In het straatbeeld leidt dat tot veranderingen: zo zal in de stedelijke omgeving de ruimte voor actieve mobiliteit fors groter worden.

### Minder ruimte voor de auto

De dominantie van de auto als vervoermiddel in de stad maakt plaats voor actieve mobiliteit en OV. Daarmee verdwijnt de auto niet. Er vindt echter wel een verschuiving plaats naar de buitenkant van de stad, daar waar de negatieve effecten van de auto beter kunnen worden opgevangen:

- In het stadshart wordt de rol van de auto het eerst en het meest vergaand beperkt. Hier doen zich immers de meeste korte verplaatsingen voor én zijn er de meeste verblijfsfuncties. Bovendien is de ruimte er beperkt. Overstappen van de auto naar de fiets of lopen is er relatief gemakkelijk.
- Voor bezoekers die per auto naar het centrum komen zijn er aan de rand van het centrum gebouwde parkeervoorzieningen. De autobezoeker betaalt gedifferentieerd voor het gebruik van deze voorzieningen. Het gebied waarbinnen dat plaatsvindt wordt stapsgewijs uitgebreid.
- Voor straatparkeren is er op langere termijn in het centrum geen ruimte meer: er wordt gezorgd voor voldoende beschikbare parkeerplaatsen in de parkeergarages, waarna bestaande parkeerplaatsen op straat worden opgeheven. Bezoekers van het centrum parkeren in de parkeergarages aan de rand. Ook voor centrumbewoners geldt: parker zoveel mogelijk aan de rand, liefst gecombineerd met bezoekersparkeren. De vanzelfsprekendheid van parkeerplaatsen voor bewoners in de directe nabijheid van nieuwe woningen wordt daarmee losgelaten, uiteraard rekening houdend met bijzondere



Noord Koninginnewal



Inspiratiebeeld



*“De dominantie van de auto als vervoermiddel in de stad maakt plaats voor actieve mobiliteit en OV.”*

omstandigheden. Stapsgewijs wordt de parkeernorm voor nieuwbouwwoningen verlaagd.

- In de wijken wordt de positie van de auto in het straatbeeld kleiner en krijgt actieve mobiliteit meer prioriteit, zodanig dat fietsen en lopen in de wijk en tussen de wijken onderling de meest gebruikte vorm van verplaatsen wordt. Het autoverkeer volgt zoveel mogelijk het netwerk buiten de wijk om.
- De kwaliteit van het autonetwerk in het stadshart en de wijken wordt niet meer primair afgestemd op optimale doorstroming, wél op bereikbaarheid. De auto kan in principe nog overal komen, maar dat hoeft niet rechtstreeks en ook niet per se vlot. Doorgaand verkeer hoort in de stad niet thuis.

Toch zal er ook bij een geslaagde mobiliteitstransitie nog een aanzienlijke rol voor de auto blijven. Met name op regionale schaal is de fiets of het OV niet altijd een bruikbaar alternatief. Daarom is er in de transitie ook aandacht voor het autonetwerk. Autoverkeer wordt zoveel mogelijk om de stad heen geleid, waar de impact op de leefkwaliteit aanzienlijk minder groot is én beter is te beheersen. Om te voorkomen dat het doorgaande autoverkeer de route door de stad kiest moet het autosysteem ‘buitenom’ – de regionale *Robuuste Randen* – betrouwbaar zijn in termen van capaciteit en doorstroming. Dit stelt eisen aan de infrastructuur. Gelijktijdig worden doorgaande routes door de stad onaantrekkelijk of zelfs onmogelijk gemaakt.

Net als voor de fiets is voor de auto doorlopende aandacht voor veiligheid nodig. Ten behoeve van de verkeersveiligheid levert de auto bijna overal in de stad letterlijk snelheid in. 30 km/u wordt de standaard in alle wijken, ook op de meeste interne ontsluitende wegen. Op de autoverbindingen tussen de wijken en de toegangsroutes naar de stad blijft het huidige snelheidsregime van kracht. Op die verbindingen is sprake van een strikte scheiding van verkeerssoorten, zoals vrijliggende fietspaden. Voor de wegen buiten de stad om blijft een hogere snelheidslimiet geldend.



Figuur 3: Prioriteit voor actieve mobiliteit, auto buitenom

## Autoparkeren

Op dit moment legt de geparkeerde auto een grote claim op de openbare ruimte, zowel in het centrum als in de woonwijken. Die claim wordt door middel van o.a. parkeerregulatie verkleind, zodat de ruimte voor leef- en verblijfskwaliteit kan worden vergroot. Dit wordt op drie manieren gedaan:

1. **Lokaliseren.** Door het parkeren voor bezoekers en bewoners in grotere voorzieningen onder te brengen die dicht aan de randen van het centrum liggen worden zoekverkeer en geparkeerde auto's in verblijfstraten in het centrum zoveel mogelijk voorkomen. Aandachtspunt hierbij is dat ook bezoekers en bewoners die om bijvoorbeeld gezondheidsredenen afhankelijk zijn van de auto en dicht bij hun bestemming moeten kunnen blijven komen.
2. **Normeren.** Door invloed uit te oefenen op het aantal parkeerplaatsen dat bij nieuwe voorzieningen wordt gerealiseerd wordt gestuurd op minder autogebruik. Daar waar fiets, OV en deelmobiliteit goed zijn geregeld, wordt volstaan met minder parkeerruimte voor auto's. Dit betekent dat bij nieuwbouw in het centrum de parkeernorm wordt verlaagd en gelijktijdig een parkeernorm voor fietsparkeerplaatsen wordt ingevoerd. Daarnaast worden nieuwe parkeervoorzieningen niet in het centrum, maar aan de randen van het centrum gerealiseerd.
3. **Tarifieren.** Door parkeertarieven voor bezoekers en tarieven voor abonnementen voor bewonersparkeren te verhogen wordt het onaantrekkelijker om met de auto naar het centrum te komen c.q. als bewoner een auto te bezitten. Er wordt ingezet op een geleidelijke vergroting van het gebied waarbinnen sprake is van betaald parkeren.

Om de maatregelen in het kader van de mobiliteitstransitie in het centrum te financieren wordt een Mobiliteitsfonds onderzocht. Ontwikkelaars die geen parkeergelegenheid kunnen of hoeven te realiseren storten hierin een bijdrage. De gemeente gebruikt dit budget om andere vormen van mobiliteit te faciliteren ■



### OV en deelmobiliteit als krachtige ondersteuning

Actieve mobiliteit is niet altijd en niet voor iedereen een optie. Voor sommigen zorgen fysieke beperkingen ervoor dat zij zich niet zelfstandig te voet of op de fiets kunnen verplaatsen. En soms zijn er omstandigheden - *lange afstanden, slecht weer of behoefte aan meer persoonlijk comfort* - die verplaatsen te voet of op de fiets lastig maken. Om te voorkomen dat in die situaties alsnog de auto als vervoermiddel wordt gekozen, wordt er in de stad en regio ingezet op een samenhangend systeem van openbaar vervoer (OV) en deelmobiliteit.



- Als belangrijke ondersteuning voor actieve mobiliteit wordt een regionaal netwerk van hoogwaardig openbaar vervoerverbindingen opgezet, gekoppeld aan een lokaal netwerk van gebied ontsluitend openbaar vervoer, deels op basis van vraagafhankelijk collectief vervoer en een pakket van verschillende vormen van deelmobiliteit.
- Door een goede mix van de OV- en deelmobiliteit worden zowel de vervoersfunctie (het verplaatsen) als de sociale functie (het kunnen verplaatsen) bediend.
- Het is essentieel dat OV-voorzieningen voor iedere inwoner toegankelijk zijn. Daarin speelt ook betaalbaarheid een belangrijke rol.

- Voor deelmobiliteit ligt de focus op autodelen, cargobikes en op deelfietsen - *dit laatste vooral ten behoeve van voor- en natransport*. Om het gebruik van de hubs te optimaliseren dienen deze vanuit de gehele stad per fiets direct en veilig bereikbaar te zijn. Dit geldt zeker voor de NS-stations.

De mogelijkheden van de gemeente op het gebied van openbaar vervoer zijn relatief beperkt. Maatregelen op het gebied van openbaar vervoer kunnen alleen significant bijdragen aan de verplaatsingsbehoefte als ze regionaal worden uitgerold, regionaal worden georganiseerd en ruimhartig worden ondersteund door provincie en Rijk.

### Slim waar het slim kan

In alle oplossingsrichtingen voor het Helmondse toekomstbeeld mobiliteit speelt Smart Mobility een belangrijke rol. Smart Mobility is voor Helmond dubbel belangrijk vanwege haar prominente rol in de Automotive-industrie. Helmond hecht veel waarde aan innovaties en werkt daarom graag mee aan het bouwen en testen ervan. Het Helmondse mobiliteits-systeem fungeert daarbij als living lab. Bewezen oplossingen die hieruit voortkomen worden in Helmond blijvend toegepast. Behalve technische innovaties spelen ook 'smart'-oplossingen op het gebied van gedrag en organisatie een belangrijke rol in de mobiliteitstransitie. Enkele voorbeelden:



- Er liggen diverse mogelijkheden op het gebied van connected driving (auto en fiets) technieken, zelfrijdende systemen en slimme informatiesystemen die de reiziger helpen bij het maken van de goede keuze voor zijn verplaatsingen. Ook innovaties op het gebied van verkeersveiligheid worden als kansrijk gezien.
- De auto wordt schoon. Het spreekt vanzelf dat in de Automotive-stad Helmond de automobilititeit in de toekomst wordt afgewikkeld door een emissievrij wagenpark. Dit wordt ondersteund met een netwerk van laadmogelijkheden en andere mogelijkheden voor schone energie voor auto's.
- Er wordt actief bijgedragen aan een schoner wagenpark door te sturen op schone energie voor openbaar vervoer, distributievervoer en koeriersdiensten. De gemeente richt zich op het bieden van voorzieningen, voorlichting, voorbeeldgedrag en het stimuleren van schone stadslogistiek.
- Smart Mobility-hulpsystemen maken het verkeer steeds veiliger. Met deze nieuwe systemen is de auto inmiddels tot het meest veilige vervoermiddel op de weg geworden. Voor de fiets gaan de ontwikkelingen nog wat langzamer. De systemen helpen vooral de menselijke factor in het verkeer - *in liefst 95% van de gevallen de hoofdoorzaak van ongevallen* - systematisch terug te dringen. Voorwaarde is dat de reiziger bereid is ze te aanvaarden en te gebruiken.
- Bedrijfs(gerelateerd) vervoer moet slimmer georganiseerd worden. Dit grote deel van het dagelijkse vervoer - goederen en medewerkers - kan efficiënter worden georganiseerd, zodat het een minder grote

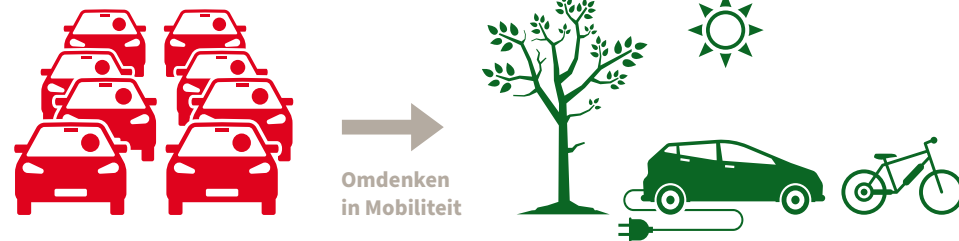
impact heeft op de leefkwaliteit in de stad. Daarom worden bedrijven hiermee geholpen, bijvoorbeeld door data te delen en centrale ondersteunende voorzieningen aan te bieden op de hubs op de bedrijventerrein.

- In de wijk-hubs worden faciliteiten voor distributieverkeer en koeriersdiensten ingericht. De wijk-hubs functioneren als afhaalpunten voor pakketjes. Op termijn wordt de mogelijkheid geboden om via enkele specifieke hubs distributie- en bevoorradingsverkeer en koeriersdiensten centraal te sturen. Voorwaarde daarbij is dat het bedrijfsleven (vooral de vervoerders) zelf hierin mee schakelt.
- Via de werkgeversaankpak stimuleert de gemeente het bedrijfsleven verschillende vormen van vervoer voor werknemers te organiseren. Daarmee wordt het aandeel fietsers en deelnemers aan vormen van groepsvervoer zoveel mogelijk vergroot, ten koste van de auto. Tevens wordt gefocust op het beperken van de vervoerbehoefte van werknemers waar dat mogelijk is. Dat gebeurt door het bedrijfsleven te informeren over en te helpen bij bijvoorbeeld de bevordering van thuis en op afstand werken.

## Stapsgewijze verandering

De mobiliteitstransitie is een complexe opgave. Het vereist een combinatie van gevoel voor wat er in de samenleving leeft en moed om n t wat verder te gaan dan wat de publieke opinie op dat moment goed acht, zodat de gewenste verandering kan worden ingezet. Daarbij is het belangrijk te bedenken dat grote veranderingen in de samenleving alleen succesvol zijn als de samenleving ze aanvaardt en uiteindelijk ook omarmt.

De essentie van de mobiliteitstransitie ligt in het sturen op meer bewustzijn bij de keuzes die de inwoners 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 kost gewinning, dus veel tijd, voorlichting en voorbeeldgedrag. Vaak ontstaan discussies over de noodzaak van de verandering. Gelukkig zijn op dit gebied al gewijzigde inzichten waarneembaar, maar nog lang niet iedereen is er van overtuigd dat de transitie hard nodig is. De overheid kan hierin het verschil maken door een duidelijke, heldere en consequente nieuwe koers uit te zetten en door concrete maatregelen te laten zien dat de verandering mogelijk is. Als van de inwoner een ander gedrag wordt verwacht moet de overheid er voor zorgen dat alternatieven beschikbaar zijn.



De mobiliteitstransitie start net als alle andere veranderingen met de eerste stap. Daarna volgen er nog talloze meer, met af en toe een mijlpaal. Sommige stappen zijn relatief eenvoudig op korte termijn te organiseren, andere vragen om een langere adem. Voor de snelle maatregelen wordt meteen doorgepakt en zijn de effecten ervan snel bekend. Als het een succes is, dan wordt dat gevierd. Dit doet het draagvlak voor volgende maatregelen toenemen. Als de uitkomst tegenvalt, dan is het een leermoment, zodat nieuwe maatregelen nog meer toegesneden kunnen worden. Voor de maatregelen op langere termijn wordt

nu al het denk- en voorbereidingswerk gestart, op het gebied van inhoud, financiering en draagvlak. Wij kiezen ervoor om de mobiliteitstransitie in nauwe samenspraak met de regio uit te werken. Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden actief betrokken bij de voorbereiding van transitie maatregelen. Iedere mening kan immers bijdragen aan de kwaliteit van de voorstellen. Er zullen tal van vragen zijn, over nut en noodzaak en over praktische haalbaarheid. Al deze standpunten worden meegenomen in de verdere uitwerking van de transitie in concrete maatregelen.





Deel 3

**Sturen en meten**

## Mobiliteitstransitie als leerproces



Het toekomstbeeld van ons mobiliteitssysteem is geen blauwdruk. Zoals bij nagenoeg elke transitie het geval is, worden gaandeweg nieuwe inzichten opgedaan over wat wél en niet werkt, wat wél en niet haalbaar is. Dat is vooraf vaak niet met zekerheid te zeggen. In de mobiliteitsvisie wordt ruimte ingebouwd om het beeld mee te laten groeien met nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Het toekomstbeeld wordt daarmee de ‘stip aan de horizon’.

Om in de transitie de juiste koers te kunnen houden is het belangrijk dat er focuspunten worden benoemd, waarop de maatregelen worden getoetst.

Eenzijds zijn dat **draaiknoppen**:  
*Wat kunnen we op welke wijze beïnvloeden?*

Anderzijds zijn het **ijkpunten**:  
*Wanneer kunnen we zeggen dat we het goed doen?*

## Sturen: Drie factoren binnen de mobiliteitstransitie

Het mobiliteitsbeleid is niet een optelsom van maatregelen per modaliteit, maar vereist een integrale benadering. Daarom zijn voor een succesvolle mobiliteitstransitie steeds de drie volgende factoren belangrijk, die binnen de mobiliteitstransitie worden beschouwd als de knoppen waaraan kan worden gedraaid om de vorm en inhoud van de maatregelen te bepalen.



**INFRASTRUCTUUR** ofwel de ‘fysieke’ infrastructuur (wegen, spoorwegen, kanalen en fiets- en voetpaden) en de digitale infrastructuur. Beide dragen bij aan de organisatie van virtuele en reële verplaatsingen. De overheid heeft als beheerder verhoudingsgewijs veel invloed: ze kan via de infrastructuur de vorm en omvang van de mobiliteit aanpassen naar gelang de afgesproken doelen.

**VERVOERMIDDEL** ofwel het middel waarmee de verplaatsing plaatsvindt. De invloed van de overheid is hierbij veel minder groot dan bij de factor infrastructuur. Veelal ligt de ontwikkeling van het vervoermiddel bij kennisinstututen en het bedrijfsleven. De mate van innovatie en de markt bepalen grotendeels het ontwikkeltempo. Toch heeft de overheid ook hier invloed, bijvoorbeeld door ontwikkelingen in financiële, normerende of wettelijke zin te promoten of juist te ontmoedigen.

**GEDRAG** ofwel de afwegingen die de reiziger voor zijn verplaatsing maakt. Dit is de lastigst te beïnvloeden factor, maar is ook de belangrijkste succesfactor voor het slagen van de mobiliteitstransitie. Elk mens maakt immers zijn eigen afwegingen op basis van uiteenlopende argumenten. Die komen voort uit persoonlijke omstandigheden (gewoonte, beschikbaarheid, gemak, etc.), uit normen en waarden die in de samenleving leven, maar ook de omgeving is van invloed op de afwegingen die mensen maken om zich te verplaatsen. Sommigen zullen de voordelen van de mobiliteitstransitie meteen inzien en hun gedrag direct veranderen. Anderen hebben er moeite mee en houden (nog) vast aan hun traditionele verplaatsingsgedrag. Maatregelen in het kader van gedragsbeïnvloeding zijn divers en hebben ieder hun eigen voor- en nadelen. Bij de uitwerking van de visie moet bepaald worden welke gedragsmaatregelen het beste ingezet kunnen worden.

## Meten: De maatlat

De mobiliteitsvisie is richtinggevend in de keuzes die in toekomstige ruimtelijke en sociale projecten op het gebied van mobiliteit worden gemaakt. Ze zijn echter niet in detail uitgewerkt, hetgeen het lastig maakt om te bepalen of de maatregelen voldoende bijdragen aan het behalen van de gestelde doelen.

Zodra de uitwerking van de maatregelen aan de orde is moet dat echter wel degelijk gebeuren. In de mobiliteitsvisie worden daarvoor enkele ijkpunten beschreven, die gezamenlijk de maatlat vormen. Deze ijkpunten zijn kwalitatief van aard en zijn gekoppeld aan de hoofddoelen die met de mobiliteitstransitie worden nagestreefd.





## LEEFKWALITEIT

Het belangrijkste doel van de mobiliteitstransitie is het borgen en bevorderen van de kwaliteit van leven voor iedere Helmonder. De negatieve effecten voor de leefkwaliteit die mobiliteit met zich mee kan brengen worden zoveel mogelijk geëlimineerd of beperkt. Positieve effecten worden gestimuleerd. Er zijn binnen leefkwaliteit drie aandachtspunten.

- **Leefkwaliteit in termen van ruimtelijke inrichting:**

De kwaliteit van het verblijven staat voorop bij de inrichting van straten en pleinen. Ook zaken als (sociale) veiligheid komen daarbij aan de orde, omdat deze in belangrijke mate bepalen of mensen zich er prettig voelen. Alle initiatieven, maatregelen en projecten op het gebied van mobiliteit worden langs de maatlat **Leefkwaliteit** gelegd aan de hand van het ontwerpprincipe

*“de inrichting van de openbare ruimte draagt maximaal bij aan de leefkwaliteit”.*



- **Leefkwaliteit in termen van sociale samenhang:**

Alle inwoners moeten kunnen meedoen. Daarvoor is het nodig dat in beginsel iedere Helmonder - jong, oud, valide, mindervalide etc. - de mogelijkheid krijgt zich te verplaatsen naar eigen behoefte, hetzij met eigen vervoermiddelen, hetzij met openbaar toegankelijke voorzieningen. Met name de positie van de zwakkere heeft de aandacht: het ontstaan van ‘*mobilitetsarmoede*’ wordt tegengaan. Alle initiatieven, maatregelen en projecten op het gebied van mobiliteit worden langs de maatlat **Leefkwaliteit** gelegd aan de hand van het principe “*mobilitetsvoorzieningen zijn toegankelijk voor iedereen*”.

- **Leefkwaliteit in termen van gezondheid:**

Om inwoners uit te dagen hun verplaatsingsgedrag te laten bijdragen aan een gezond leven hebben actieve verplaatsingsmogelijkheden - *te voet en/of met de fiets* - de voorkeur. Ook maatregelen die de leefomstandigheden op straat verbeteren (luchtkwaliteit, geluid, hittestress etc.) dragen bij aan betere omstandigheden voor een goede gezondheid. Alle initiatieven, maatregelen en projecten op het gebied van mobiliteit worden langs de maatlat **Leefkwaliteit** gelegd aan de hand van het principe “*mobilitetsmaatregelen dragen bij aan de bevordering van het gebruik van gezondere vormen van verplaatsen en gezonder verblijven in de openbare ruimte*”.



## BEREIKBAARHEID

Goede bereikbaarheid is van groot belang voor de samenleving. Dat geldt voor het functioneren van de Helmondse economie, maar bereikbaarheid heeft ook een sociale component. Elke inwoner moet voor zijn dagelijks functioneren de voorzieningen kunnen bereiken die hij nodig heeft voor werken, winkelen, leren, medische verzorging, recreatievoorzieningen en niet te vergeten sociale contacten. De maatlat voor bereikbaarheid wordt per schaalniveau ingevuld.

- **Op bovenregionaal (en nationaal) niveau** wordt de bereikbaarheid primair geregeld met de auto en trein. Brainport vormt daarin één regio. De kwaliteit van de bereikbaarheid moet aansluiten bij de positie van Helmond in de Brainportregio en bij de (inter-)nationale positie van de stad op het gebied van de Automotive-kennisindustrie.
- **Op regionaal niveau** is naast de auto, de trein en het HOV ook de fiets van belang. Voor dat laatste moet de bereikbaarheid liefst rechtstreeks worden geregeld (zonder omwegen). Voor de auto is dat minder vanzelfsprekend. De verschillende modaliteiten sluiten naadloos op elkaar aan, zodat ze elkaar optimaal aanvullen. De ‘duurzaamste’ verplaatsingsvorm wordt het meest ondersteund.
- **Op lokaal niveau** ligt de focus op actieve mobiliteit. Het OV sluit hier op aan. De bereikbaarheid per auto blijft weliswaar geborgd, maar rechtstreekse bereikbaarheid is voor interne verplaatsingen met de auto geen uitgangspunt meer. Het goederenvervoer krijgt vanwege het belang voor de bedrijvigheid een specifieke aanpak.

Alle initiatieven, maatregelen en projecten op het gebied van mobiliteit worden langs de maatlat **Bereikbaarheid** gelegd aan de hand van het principe “*mobiliteitsmaatregelen dragen bij aan het borgen van de bereikbaarheid van de diverse voorzieningen die nodig zijn voor een goed economisch en sociaal functioneren van stad en regio*”.



## VERKEERSVEILIGHEID

Veiligheid is een elementaire randvoorwaarde voor het mobiliteitssysteem van de toekomst. De impact van verkeersonveiligheid is enorm. Voor wat betreft de gevolgen van ongevallen spreekt dat voor zich, maar ook het gevoel van verkeersonveiligheid beïnvloedt het dagelijks leven van de meeste inwoners.

Vaak bijna zonder nadenken wordt de manier van leven afgestemd op de risico's die mobiliteit met zich meebrengt. Dat is voldoende reden om verkeersonveiligheid op alle mogelijke manieren tegen te gaan. De overheid heeft hierin een belangrijke verantwoordelijkheid, niet alleen als wegbeheerder (infrastructuur) maar ook op het gebied van gedrag (verkeerseducatie) en handhaving. Inmiddels is duidelijk dat effectief verkeersveiligheidsbeleid altijd is opgebouwd uit alle drie aspecten infrastructuur, educatie en handhaving. Daarom worden ze allemaal opgenomen in de maatlat Verkeersveiligheid. De maatlat **Verkeersveiligheid** wordt toegepast op basis van het principe dat alle mobiliteitsmaatregelen bijdragen aan een duurzaam veilig verkeerssysteem.



## Verkeersveiligheid

Door een intensief verkeersveiligheidsbeleid is het aantal verkeersslachtoffers in Nederland in de afgelopen decennia sterk gereduceerd. Toch eist het verkeer ook nu nog (te) veel slachtoffers. Het einddoel dat landelijk ooit is afgesproken - nul slachtoffers in het verkeer - is nog lang niet bereikt. De laatste jaren is er zelfs weer sprake van een stijging van het aantal verkeersslachtoffers te zien.

- Het aantal ongevallen waar een fietser bij betrokken is stijgt. Dit valt samen met een toenemend fietsgebruik - met name onder ouderen - dat grotendeels verband houdt met de opkomst van de e-bike.
- Er verschijnen allerhande nieuwe vervoersmiddelen op de weg. Lang niet altijd is duidelijk hoe die passen in de wet- en regelgeving. Soms betreft het een hype, maar voor de 'blijvertjes' is het nodig regels op te stellen en soms zelfs speciale voorzieningen te treffen.

Om de negatieve trend in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid om te buigen is met het **Strategisch Plan Verkeersveiligheid** (SPV) een verkeersveiligheidsoffensief ingezet. De focus wordt verschoven van ongevals cijfers (reactief) naar risico gestuurd (proactief). Ongevallen moeten worden voorkomen door risicosituaties proactief aan te pakken. Helmond volgt deze lijn. De kwetsbare verkeersdeelnemers - voetganger, fietser, kind en oudere - krijgen de meeste aandacht. De risico gestuurde verkeersveiligheidsaanpak kent drie benaderingen:

1. De infrastructuur veiliger maken, voor alle netwerken en vooral voor de plekken waar verschillende netwerken samenkomen;
2. Het verkeersgedrag beïnvloeden. Doorlopende educatie voor alle verkeersdeelnemers en gedragscampagnes moeten leiden tot meer respect en begrip voor andere weggebruikers en een afname van de subjectieve verkeersonveiligheid. Het is nodig om mensen te laten inzien dat goed gedrag in het verkeer loont: minder ongevallen, minder slachtoffers én minder frustraties en overlast in bijvoorbeeld de woonomgeving;
3. De verkeersregels structureel handhaven. Fout verkeersgedrag wordt bestraft, goed gedrag wordt beloond. De meeste aandacht gaat uit naar het eerste, terwijl het effect van het tweede - een *positieve benadering* - meestal groter is. Uiteindelijk voelt de verkeersdeelnemer het vooral in zijn portemonnee. Handhaving is essentieel in het verkeersveiligheidsbeleid.

Dit alles moet er aan bijdragen dat de verkeersveiligheid verder verbetert en het doel - nul verkeersslachtoffers - dichterbij komt en uiteindelijk gehaald wordt.



Deel 4

## De vervoerswijzen uitgewerkt



## Te voet

Te voet is de meest basale vorm van verplaatsen. Meestal gaat er maar weinig beleidsaandacht naar uit. Dat is vreemd, gezien de grote rol die de voetganger in de dagelijkse verplaatsingen speelt. Verplaatsingen te voet zijn – behalve de zelfstandige verplaatsingen – immers onderdeel van bijna elke verplaatsing met willekeurig welk vervoermiddel en komen daarom erg veel voor.



### INFRASTRUCTUUR

Lopen kan (nagenoeg) overal en is daarom erg laagdrempelig. Toch is er een verband tussen de kwaliteit van de loopinfrastructuur en het aantal verplaatsingen te voet. Meer kwaliteit nodigt uit tot meer lopen. Vooral op de plekken waar verblijfsfuncties centraal staan (winkels, stadshart, stations/hubs, scholen en recreatiezones) speelt lopen een cruciale rol in het verplaatsingsgedrag, bijvoorbeeld in het afleggen van de first/last mile van/naar vervoersknooppunten en parkeerlocaties. Om lopen te bevorderen moet de ruimte voor de voetganger aantrekkelijk zijn. Te vaak maakt de voetganger gebruik van restruimte, nadat andere vervoerswijzen hun ruimte in het openbaar gebied al hebben geclaimd. Bij de inrichting van voetgangersruimte moeten ruimte, comfort en veiligheid (kruisingen met andere vervoerswijzen, afscheiding van gemotoriseerd verkeer, obstakels en oneffenheden in de verharding) voorop staan.



### VERVOERMIDDEL

Bij lopen maken mensen gebruik van hun benen. Dat geldt echter niet voor iedereen. Er zijn mensen die door bijvoorbeeld een beperking (slecht ter been, slechtziend of blind) of anderszins gebruik moeten maken van hulpmiddelen (rollators, scootmobielen, kinderwagens). Daarvoor gelden vaak speciale inrichtingseisen. Ditzelfde geldt ook voor sommige nieuwe vormen van ‘voetgangerverkeer’, zoals steps en skates. Het is niet altijd duidelijk waar ze in de openbare ruimte thuishoren. De gemeente kan in deze gevallen faciliteren en reguleren. De veiligheid en het comfort voor de voetganger moeten daarbij altijd voorop staan.

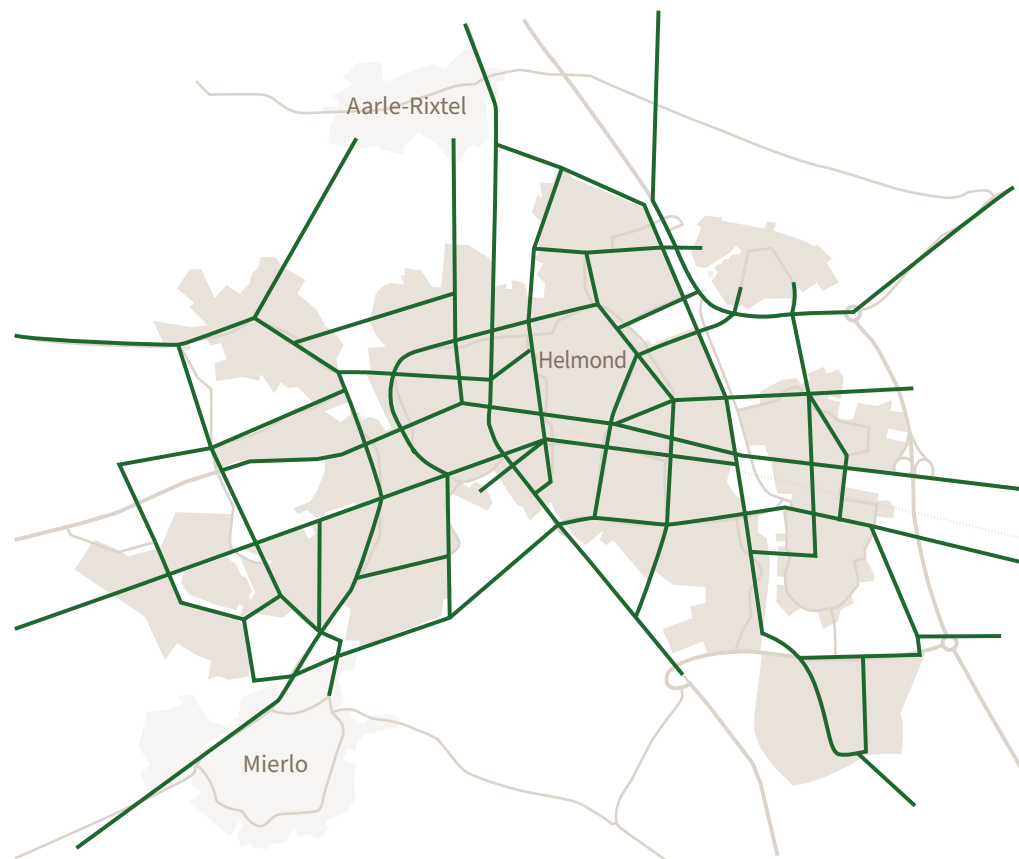


### GEDRAG

Behoudens wandelen vinden veel verplaatsingen te voet plaats zonder nadenken: de keuze voor lopen hangt in hoge mate af van gewoonte en externe aspecten. Bij de bepaling of te voet of met de fiets of auto wordt gereisd zijn de afstand, het weer en de kwaliteit van route aan de orde. De laatste is beïnvloedbaar, niet alleen door herinrichting van de openbare ruimte, maar ook door de alternatieve verplaatsingsmogelijkheden moeilijker of onmogelijk te maken. Met name in winkelcentra (stadshart) en rondom scholen is dit voor verplaatsingen te voet een optie.

## Met de fiets

De fiets is op de Helmondse schaal met afstand de meest kansrijke vervoerswijze om de mobiliteitstransitie te laten slagen. Fietsen kost relatief weinig ruimte, is voor bijna iedereen bereikbaar, is schoon, is gezond en zorgt in de regel voor maar weinig hinder in de omgeving. Met de fiets is bovendien bijna alles bereikbaar. Opgeteld is het een bijna ideaal vervoermiddel. Toch gebeurt nog steeds een groot deel van de korte verplaatsingen met de auto. Het zijn met name deze vele korte ritten, waar de winst te behalen is.



Figuur 7: Toekomstbeeld netwerk doorfietsroutes Helmond

## INFRASTRUCTUUR

Nederland kent een fijnmazige fietsinfrastructuur. Helmond is daarop geen uitzondering. Via het fietsnetwerk zijn alle woonwijken met elkaar en met het centrum verbonden. Toch zijn er nog verbeteringen mogelijk: meer ruimte voor de fiets, zodat fietsen sneller, comfortabeler en veiliger kan. Dit laatste is nodig, onder andere om het toenemend aantal fietsers ruimte te bieden en de combinatie van langzame en snelle fietsers op één fietspad beter te organiseren. Ook de oudere fietser stelt nieuwe eisen aan het fietspad. Het bestaande fietsnetwerk biedt nog volop uitdagingen: er zijn nog vele fietspaden die door ruimtegebrek, kruisingen met belangrijke autoroutes en/of achterstallig onderhoud te wensen overlaten. Daar waar het fietsnetwerk het autonetwerk kruist, moet de prioriteit in regelingen ten voordele van de fietser worden aangepast. Niet de fietser, maar de auto mag wachten. De fietsontsluiting van werkgebieden kan beter, waardoor meer woon-werkverkeer met de fiets kan plaatsvinden. Ditzelfde geldt voor het regionale verkeer: het regionetwerk kent nog verschillende ontbrekende schakels.

De fiets heeft ook veel potentie in het verzorgen van de first-/last mile in OV-verplaatsingen. Hubs worden daarom uitgerust met veilige stallingsmogelijkheden en worden optimaal per fiets bereikbaar. Fiets ondersteunende voorzieningen in en rond het centrum én in wijk-hubs dragen hier aan bij. Voor nieuwbouw kan door het stellen van eisen aan de fietsbereikbaarheid en -stalling het gebruiksgemak van de fiets worden vergroot.

## VERVOERMIDDEL

De ontwikkeling van de fiets gaat snel. De kwaliteit van verlichting, remmen en stabiliteit van fietsen neemt flink toe. Maar ook innovaties als navigatie, anti-diefstalsystemen en connected driving doen hun intrede. De introductie van nieuwe vormen maakt het aantal gebruiksmogelijkheden van de fiets steeds groter. Niet in de laatste plaats speelt hierin de inmiddels grote populariteit van de elektrische ondersteuning. Dat wordt in de komende jaren alleen maar meer. Daarmee komen langere afstanden in zicht, waardoor de fiets de auto voor nog meer ritten kan vervangen. Ook zorgt het ervoor dat meer mensen er gebruik van kunnen (blijven) maken.

De fiets kampt echter ook met enkele minder gunstige ontwikkelingen. Een belangrijke is de verkeersveiligheid. De elektrische ondersteuning betekent meer snelheid en dat schept een nieuwe vorm van onveiligheid op het fietspad. Een ander probleem is dat alle innovaties voor de fiets de prijs ervan flink verhogen, waardoor het vervoermiddel minder bereikbaar wordt én aantrekkelijker wordt voor dieven. Deze ontwikkelingen vragen om maatregelen, ook in fysieke zin.

Hoewel - *niet echt behorend tot het fietsverkeer* - speelt in de komende jaren nog de wijze waarop we omgaan met de afnemende groep traditioneel gemotoriseerde voertuigen, zoals snorfietsen en brommers. Deze dragen buiten proportioneel bij aan de negatieve bijeffecten - luchtvervuiling, geluidhinder en verkeersonveiligheid.

## GEDRAG

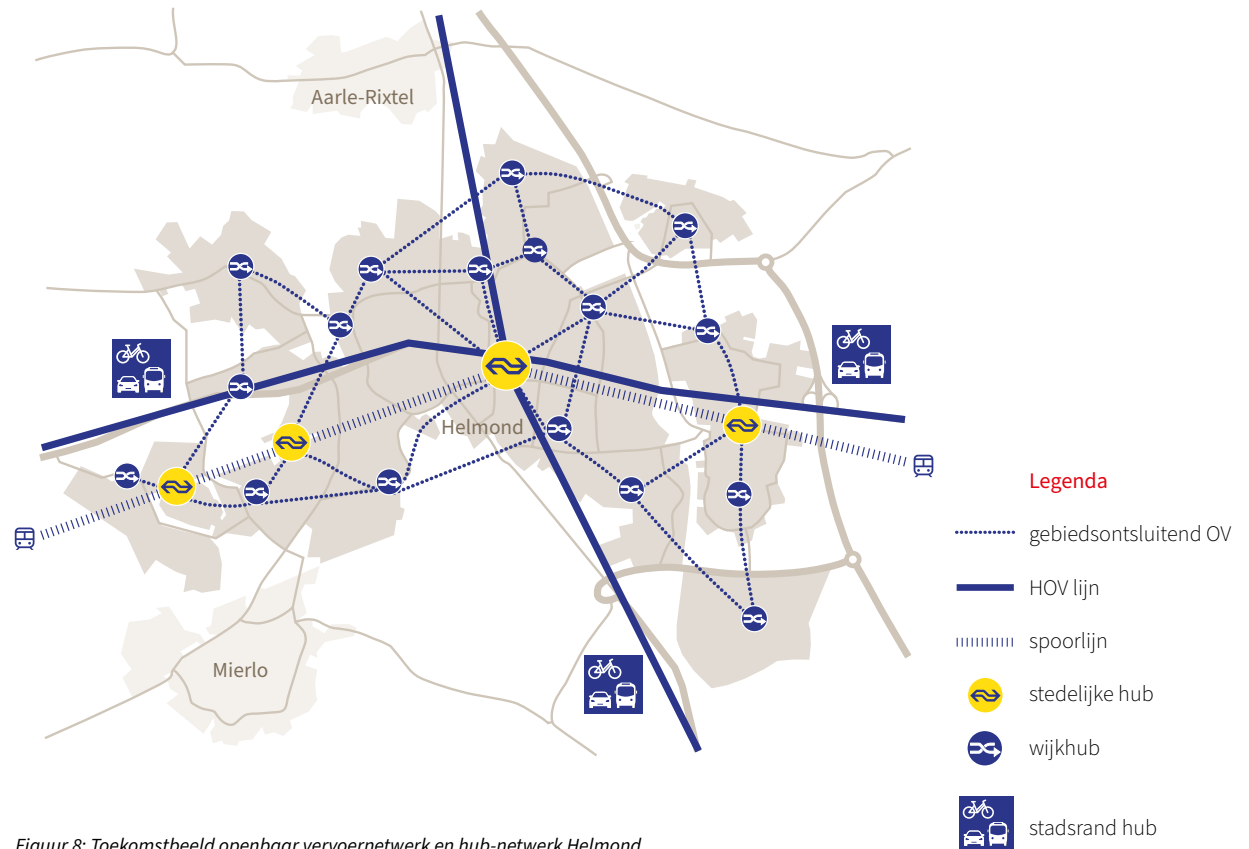
Argumenten waarom voor korte ritten nog vaak de auto wordt gebruikt zijn er volop: de afstand (5 kilometer is voor de ongetrainde fietser toch nog veel), slecht weer, veel bagage en ook de kans op diefstal van de fiets spelen een rol. De belangrijkste redenen om voor de auto te kiezen lijkt het extra gemak en comfort dat de auto ten opzichte van de fiets biedt. Om het verschil daarin kleiner te maken kan het best worden ingezet op verhoging van de kwaliteit van fietsvoorzieningen en dit via campagnes uit te dragen. Het helpt als daarbij nadruk wordt gelegd op de positieve eigenschappen van het fietsen: (zeker in de stad) snel en goedkoop, gezond en bijna altijd direct beschikbaar. Gekoppeld 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.

## Met het Openbaar Vervoer

De ambitie voor Openbaar Vervoer ligt hoog: het moet - samen met de fiets en deelmobiliteit - een volwaardig alternatief vormen voor de auto-verplaatsingen in de stad en de regio. Het basisnetwerk moet daarvoor op orde zijn: gemakkelijk in het gebruik, comfortabel, veilig en snel. Het toekomstige OV-systeem is voor iedereen toegankelijk, veel fijnmaziger dan nu het geval is en gekoppeld met andere netwerken via strategisch gelegen hubs op regionaal, stedelijk en wijkniveau.

Het verwezenlijken van zo'n OV-systeem vraagt een enorme inspanning, die alleen succesvol kan zijn als ze door de regio, provincie en Rijk wordt ondersteund. Een optie is om binnen Brainport een 'eigen' regionaal vervoersbedrijf te vormen. Dat kan ertoe bijdragen

dat de afstand van de regio tot het OV-voorzieningspakket wordt verkleind en daardoor een meer op de behoeften toegesneden, samenhangend systeem kan ontstaan.



Figuur 8: Toekomstbeeld openbaar vervoernetwerk en hub-netwerk Helmond

## INFRASTRUCTUUR

Een goed OV-netwerk biedt ruimte aan zowel de grote stromen als de kleine stromen. De vorm van het netwerk varieert naar gelang de omvang van de reizigersstroom die ermee wordt bediend. Bij de grote stromen is er vaak sprake van eigen infrastructuur (spoor en busbanen), naarmate de stromen kleiner worden, wordt meegereden met het overige verkeer. Alleen met een goede mix van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en gebiedsontsluitend vervoer ontstaat een netwerk dat de OV-ambitie kan waarmaken. Het wensbeeld voor het Helmondse OV wordt gevormd door een regiodekkend netwerk van HOV-lijnen (waaronder het spoor en de Brainportlijn). Via dit netwerk zijn alle belangrijke herkomst- en bestemmingsplekken snel te bereiken. De treinreiziger kan in Helmond gebruik maken van liefst vier stations. Door de fietsbereikbaarheid van de stations te verbeteren en ook het gebiedsontsluitend OV in Helmond te intensiveren moet het mogelijk zijn het gebruik van de NS-stations verder te vergroten. Ook voor de regio liggen er kansen door de kwaliteit van de regionale buslijnen te vergroten. Een deel van deze buslijnen kunnen worden samengebracht tot één nieuwe noord-zuid gerichte HOV-lijn die buiten de regio kan worden verlengd tot Veghel/Meerijstad en Weert. Daarmee wordt de aanhaking van Helmond op het landelijke OV-netwerk enorm verbeterd. De realisering van een tweede HOV-verbinding zorgt ervoor dat in Eindhoven en Helmond een betere koppeling ontstaat van de

Automotive Campus, de TUE-campus en de High Tech Campus. Tevens komt dit ten goede aan de verbinding tussen Helmond (en omgeving) en de Brainportlijn.

Aansluitend op het HOV-netwerk wordt in de stad een systeem van gebiedsontsluitend OV gerealiseerd, waardoor iedere Helmonder het OV 'in de buurt' krijgt. Daarmee krijgt het gebiedsontsluitend OV een belangrijke functie in het voor- en natransport van het HOV-netwerk én een belangrijke sociale functie: het moet goed toegankelijkheid en betaalbaar zijn, zodat iedereen er gebruik van kan maken. De kwaliteit en het gebruik van het OV zijn geholpen met zoveel mogelijk bewoners en voorzieningen in de directe omgeving van de haltes (hubs). Daarmee komt OV voor velen letterlijk onder handbereik. Daarom worden bij de invulling van de woningbouwopgave in het kader van de schaalprong zoveel mogelijk nieuwe woningen gerealiseerd in de nabijheid van locaties die met (hoogwaardig) openbaar vervoer ontsloten zijn of worden.

## VERVOERMIDDEL

De vorm van het OV-voertuig is gekoppeld aan de omvang van de reizigersstroom op de lijn die het bedient. Op Helmondse schaal wordt uitgegaan van treinen en HOV-bussen voor de grote reizigersstromen en standaard bussen en minibussen voor het gebied ontsluitend vervoer. Zodra vervoersstromen groter worden kan groter materieel worden ingezet. Uiteraard zijn alle OV-voertuigen emissieloos (elektrisch, waterstof).

Aandachtspunt is het comfort van de OV-voertuigen. Dit is immers een belangrijk aspect op basis waarvan de reiziger een vervoermiddel kiest. Zodra de techniek en regelgeving dit toelaten zal voor het gebied ontsluitend OV gebruik worden gemaakt van onbemande shuttle-diensten. Met zelfrijdende systemen breidt het aantal mogelijkheden voor het gebied ontsluitend vervoer enorm uit en worden de (exploitatie)kosten aanzienlijk minder.



GEDRAG

De reiziger is niet altijd even positief over de kwaliteit van het openbaar vervoer. Het imago speelt OV daarbij vaak parten. Ten opzichte van de auto wordt het OV vaak gezien als relatief langzaam, duur, niet altijd betrouwbaar en vrijwel nooit rechtstreeks gericht. Om dit te veranderen is het belangrijk dat het imago van het OV sterk verbetert en dat de reiziger de voordelen van het OV leert zien. Gedragsbeïnvloeding en imago-versterkende campagnes kunnen daarbij helpen, net als een kwalitatief hoogwaardige uitstraling van voertuigen en haltes/hubs. Dat is echter niet voldoende. Het is essentieel dat dit soort maatregelen gelijk opgaan met een sterke verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening van het OV.



### Wat zijn hubs?

Een hub is een plek in het mobiliteitssysteem, waar verschillende vervoersvoorzieningen bij elkaar zijn gebracht en met elkaar worden gekoppeld. De hubs hebben (bijna) altijd een relatie met het openbaar vervoernetwerk. Hubs zijn cruciaal om gebruikers een systeem van reismogelijkheden aan te bieden en daarmee zoveel mogelijk locaties bereikbaar te maken. Om goed te kunnen functioneren moeten hubs gemakkelijk bereikbaar zijn voor de gebruiker. De hubs hebben voorzieningen waarmee de reiziger andere activiteiten (winkelen, ophalen van pakketjes en vergaderen) kan combineren met zijn verplaatsing. Er zijn verschillende soorten hubs:

- **De kleinschalige of wijk-hub** is gericht op bewoners in de omgeving waar deelmobiliteit geclusterd aangeboden wordt. Een vast recept is er niet maar deze hubs bestaan meestal uit één of meer deelauto's en enkele (elektrische) (bak)fietsen. Elke wijk-hub is voor de wijkbewoners op loopafstand beschikbaar, heeft een connectie met het stedelijk fietsnetwerk en is aangehaakt op het gebied ontsluitende openbaar vervoersysteem. Een wijk-hub op een bedrijventerrein biedt extra faciliteiten voor het bedrijfsleven.
- **De stedelijke hub** is een binnenstedelijk hoogwaardig OV-knooppunt en daarmee groter dan een wijk-hub. De focus ligt bij het aanbieden van slimme first-en last-mile oplossingen, waaronder ook veilige stallingsmogelijkheden voor de fiets. Deze hub is gericht op bewoners én bezoekers.
- **De stadsrand-hub** is een bijzondere stedelijke hub. Bijzonder is dat er P+R-voorzieningen zijn voor de opvang van (auto)bezoekers aan de rand van de stad richting het centrum. De bezoekers kunnen er overstappen van auto op actief of collectief transport.
- **De regionale hub** ligt op een strategische locatie in de regio, veelal buiten het stedelijk gebied en nabij een autosnelweg of doorgaande/regionale weg zodat het mogelijk is een overstap te maken van auto op ander vervoer voor de last-mile (zie ook de stadsrand-hub). De regionale hub heeft als voornaamste focus de reizigers (forensen en bezoekers) naar de economische toplocaties in de regio te brengen.

## Met deelmobiliteit

Met deelmobiliteit kan de reiziger zijn verplaatsingen geheel of gedeeltelijk invullen met leenvoertuigen in plaats van met voertuigen die hij zelf bezit. Hij betaalt alleen voor het gebruik van het vervoermiddel en het aantal kilometers dat hij aflegt, niet voor het bezit. Na gebruik wordt het vervoermiddel geparkeerd, wachtend op de volgende gebruiker. Deelmobiliteit maakt de mogelijkheden voor de OV-reiziger flink groter. Daarbij wordt hij geholpen door de sterk verbeterde informatie-technologie, waarmee het mogelijk is realtime de OV- en deelmobiliteit dienstverlening beter af te stemmen op zijn wensen, Mobility as a Service (MaaS).

Voor Helmond liggen de grootste kansen op het gebied van deelmobiliteit bij de deelauto. De impact van de deelfiets is waarschijnlijk kleiner, aangezien nagenoeg alle Helmonders beschikken over een eigen fiets en dus geen behoefte hebben aan een leenfiets. Voor bezoekers aan Helmond liggen er wél mogelijkheden voor de deelfiets, met name voor het afleggen van de first/last-mile voor trein- en autoreizigers (stadsrand-hub).



## INFRASTRUCTUUR

De enige strikt eigen infrastructuur die deelmobiliteit nodig heeft betreft de stallingslocaties van de deelvoertuigen. De komst van de wijk-hubs is hiervoor een kansrijke oplossing, te meer omdat in de wijk-hubs ook een pakket van ondersteunende diensten wordt aangeboden, waardoor deelmobiliteit voor de gebruiker nog aantrekkelijker wordt. Om écht een aantrekkelijk alternatief voor privévoertuigen te zijn, moet er voldoende aanbod van deelvoertuigen zijn, dicht bij de gebruiker. Wél is het nog een uitdaging om - zeker in bestaande wijken - een geschikte locatie voor de hubs te vinden.

Auto-deelmobiliteit draagt bij de beperking van het ruimtegebruik in de stad: in plaats van ieder zijn eigen, ruimte vragende tweede (of eerste) auto wordt er door meerdere mensen gebruik gemaakt van dezelfde deelauto. Die deelauto staat vanwege het deelgebruik veel minder stil dan de eigen auto, waardoor het aantal geparkeerde auto's per saldo afneemt en daarmee de parkeerdruk.

## VERVOERMIDDEL

Op elke wijk-hub willen we dat er tenminste elektrische auto's, elektrische fietsen en bakfietsen (cargobikes) beschikbaar komen. Bij stations vervullen OV-fietsen een belangrijke functie.

Scooters vormen eveneens een interessante optie voor deelmobiliteit, op voorwaarde dat handhavingsproblemen (wildparkeren, vernieling) worden opgelost.



## GEDRAG

Deelmobiliteit ondervangt bij het gebruik van OV en fiets het nadeel dat deze niet voor elke verplaatsing geschikt zijn. Voor reizigers kan dit de doorslag geven om af te zien van aanschaf van een tweede of zelfs eerste auto. Als die auto voor de deur staat, wordt hij immers ook gebruikt. Omgekeerd is het niet direct beschikbaar zijn, reden om te zoeken naar een ander vervoersmiddel. Het is dan prettig te weten dat de deelauto wel beschikbaar is. De direct zichtbare kosten ervan, beweegt de reiziger tot een bewuste keuze. Autogebruik uit gewoonte neemt daardoor af.

Het imago van deelmobiliteit lijdt eronder dat sommige gebruikers minder goed 'zorgen' voor het vervoersmiddel. Voorbeeld zijn veelvuldige beschadigingen aan en vervuiling van deelscooters en deelauto's. Potentiële gebruikers dreigen af te haken.

Deelmobiliteit vraagt als relatief nieuw vervoersconcept om promotie. Voorlichtingscampagnes moeten de reiziger attenderen op de voordelen, niet in het minst op het gebied van financiën, en informatie verstrekken over de werking. Gedragsbeïnvloeding vindt plaats door het uitzenden van de goede boodschap en bieden van voorzieningen.



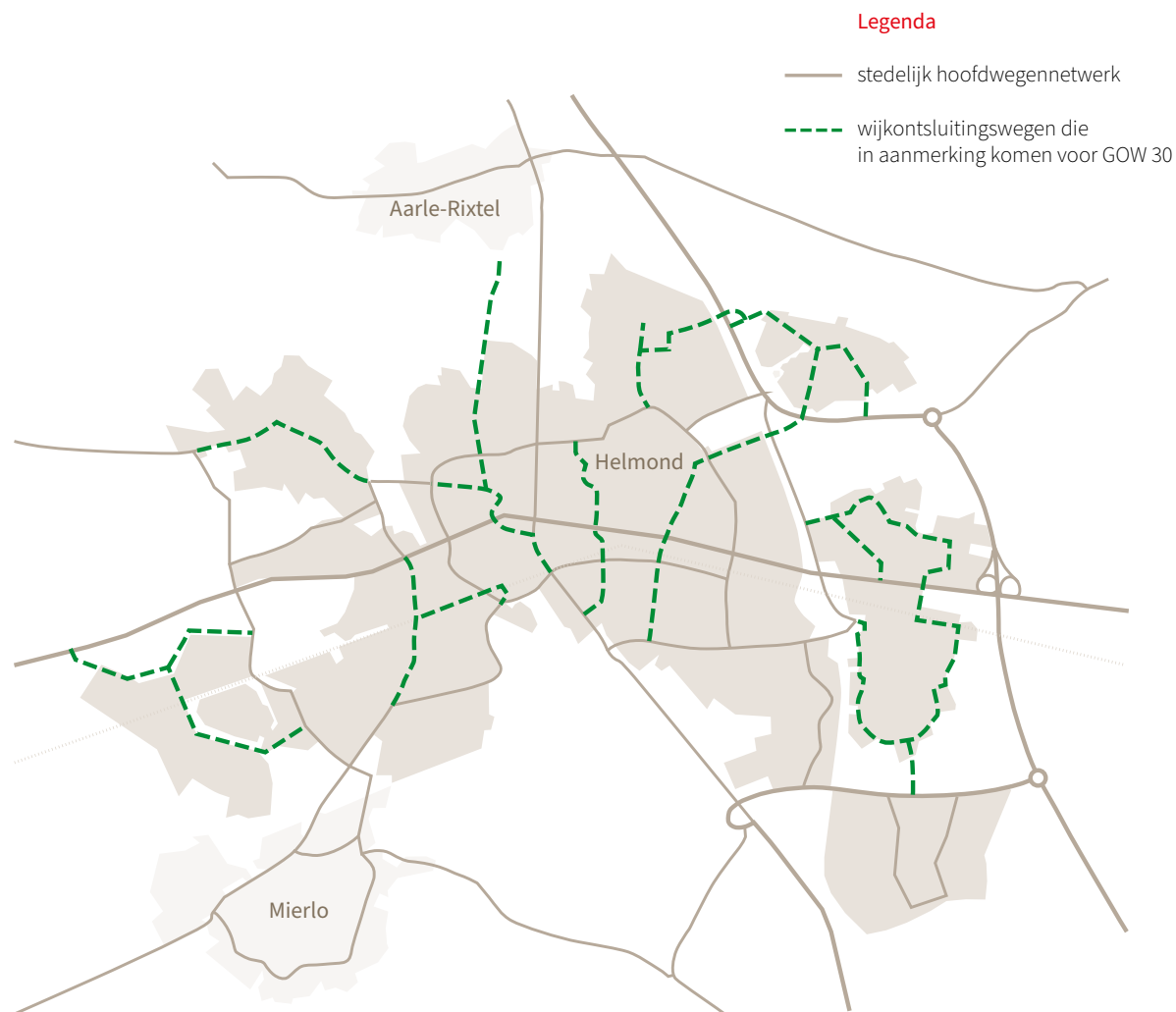
## Met de auto

De positie van de auto in het Helmondse verkeer moet minder prominent worden, om zo letterlijk meer ruimte te creëren voor verbetering van de leefkwaliteit. Dat gebeurt door het gebruik van de auto – vooral in het stadshart – moeilijker te maken en de inwoner bewust te maken van het feit dat veel verplaatsingen prima te voet, met de fiets of het OV/deelmobiliteit kunnen plaatsvinden. Het grote economische belang vereist tegelijkertijd een goede autobereikbaarheid van de stad en de regio. Ook dat vraagt om maatregelen, met name op de Robuuste Randen en de inprikkers.”



Op plekken waar de ruimte toch al schaars is en het aantal functies talrijk, zit niemand te wachten op veel rijdend en stilstaand autoverkeer. Bij de inrichting van de openbare ruimte staat daarom de auto niet langer op één. In het centrum leidt dat tot een auto-luwe inrichting. De auto is er hooguit nog 'te gast'. Het netwerk in het centrum borgt weliswaar de autobereikbaarheid maar ontmoedigt doorgaand en interwijk autoverkeer. Grote parkeerlocaties voor zowel bezoekers als bewoners worden zoveel mogelijk naar de rand van het centrum verschoven, bereikbaar via lussen. Door toepassing van verkeersmanagement wordt auto- (en overig) verkeer, daar waar nodig, (digitaal) begeleid in het gebruik van het infrastructuurnetwerk. Dat kan bijvoorbeeld door de doorstroming van verkeer te verbeteren of juist te vertragen.

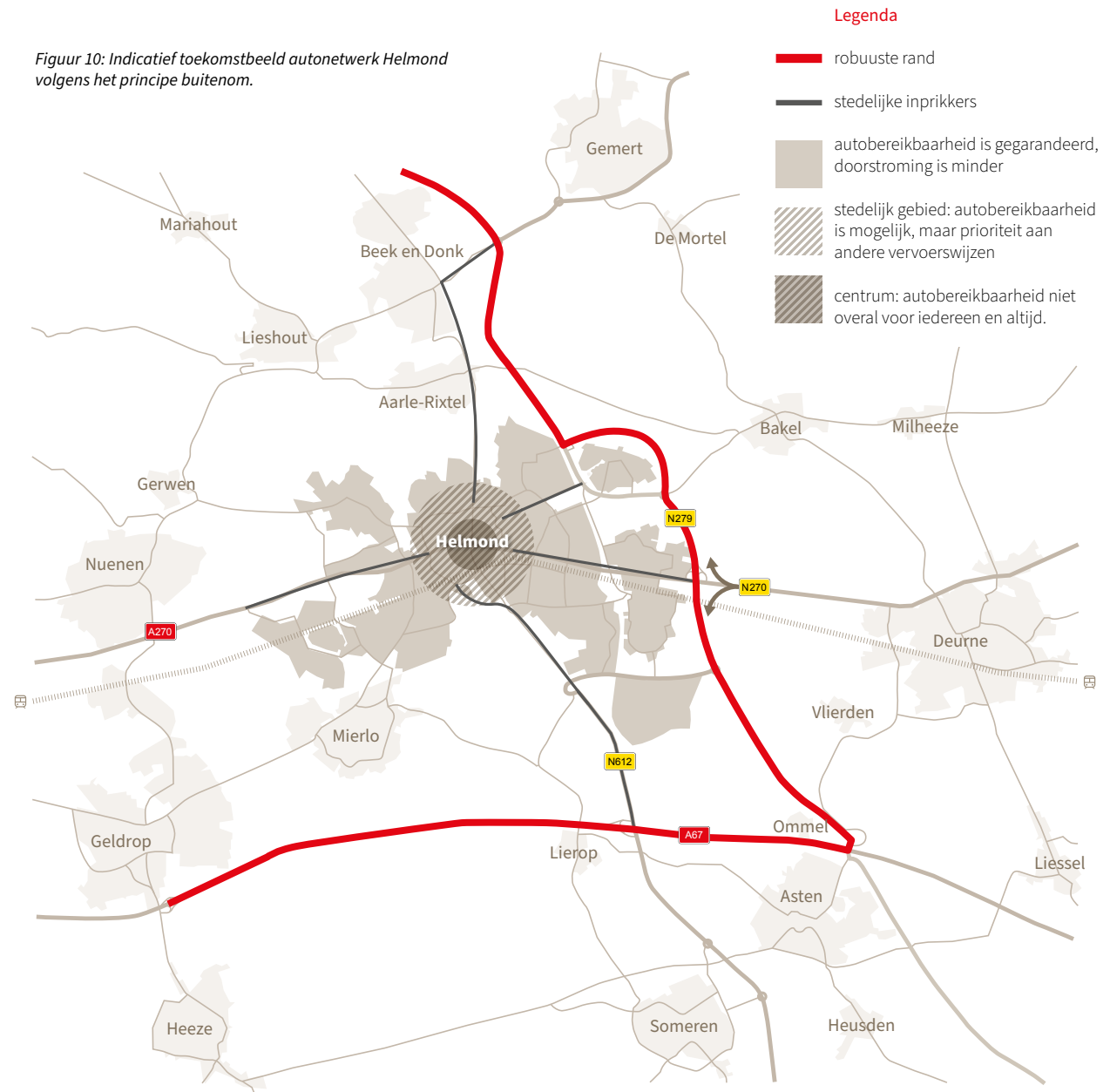
In woonwijken wordt ingezet op hetzelfde principe als in het centrum: kortsluitingen voor autoverkeer door woonwijken worden opgeruimd, door straten voor autoverkeer af te sluiten of te knippen. In alle wijken wordt 30 km/u van toepassing, die door de fysieke of digitale inrichting wordt ondersteund. De auto is er 'te gast'. Dit geldt in principe ook voor de gebiedsontsluitingswegen in de wijken (GOW 30). Voorwaarde hierbij is dat er geen sprake is van een belangrijke stedelijke verkeersfunctie.



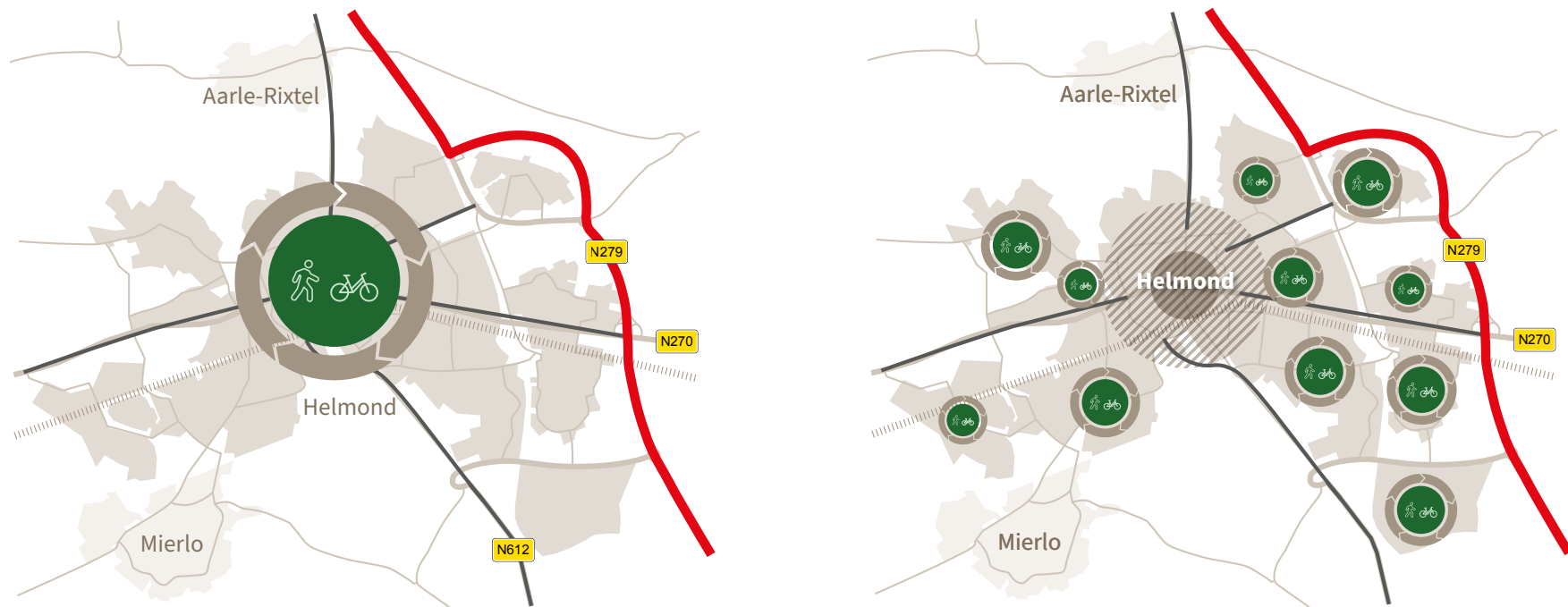
Figuur 9: Huidige hoofdwegennetwerk Helmond met daarin de wegen die in aanmerking komen voor 30 km/u

Op stedelijk en regionaal niveau dient het autoverkeer zoveel mogelijk gebruik te maken van het netwerk buitenom: de Robuuste Rand. Dat betekent vaak een langere afstand. De Robuuste Rand wordt ingericht met een passende capaciteit en doorstroming, zodat de route betrouwbaar is, ook voor een goede bereikbaarheid van de bedrijvigheid in de stad en de regio. Hiermee wordt voorkomen dat autoverkeer alsnog routes door de stad zoekt. Veel van de wegen buitenom zijn in beheer bij de provincie (N279) en het Rijk (A67). Een passende inrichting kan daarom alleen in nauwe samenspraak met hen worden gerealiseerd. De gemeente zal daarbij nadrukkelijk wijzen op de belangrijke functie die deze wegen hebben voor het realiseren van de mobiliteitstransitie in de stad en regio. Hier zoekt Helmond de samenwerking met haar regionale partners. Ook voor de Robuuste Rand geldt dat negatieve bijeffecten van het autoverkeer op de omgeving zoveel mogelijk worden beperkt. In figuur 10 is bij Dierdonk een schematisch omleidingstracé ingetekend overeenkomstig met het laatste Raadsbesluit inzake Voorkeursalternatief N279 (d.d. 05-2017). Op dit moment wordt in het planproces N279 opnieuw gekeken naar de tracering van de N279 bij Dierdonk.

Figuur 10: Indicatief toekomstbeeld autonetwerk Helmond volgens het principe buitenom.



Vanaf de Robuuste Rand zijn er voor het autoverkeer van en naar de stad vanuit elke windrichting inprikkers beschikbaar. Bij het ontwerpen van de inprikkers zijn capaciteit en doorstroming eveneens van belang, vergelijkbaar met de Robuuste Rand. Belangrijke voorwaarde is echter dat ze geen onderdeel uit gaan maken van doorgaande routes door de stad. Onderlinge doorkoppeling wordt daarom voorkomen.



Figuur 11: Het principe buitenom toegepast op stadscentrum en wijk

## VERVOERMIDDEL

Dat de auto als vervoermiddel zo succesvol is, heeft vooral te maken met grote comfort dat de auto biedt: de auto brengt ons op elk gewenst moment van deur tot deur, zonder omweg, snel en zonder dat we last hebben van 'anderen'. De auto is bovendien nog steeds relatief betaalbaar. Ook technische innovaties zorgen ervoor dat de auto aantrekkelijk blijft. Er wordt doorlopend gewerkt aan technische verbeteringen die de hinder van autogebruik – uitstoot, geluid en fijnstof – moet doen afnemen. Een goed voorbeeld hiervan is de elektrificatie van het wagenpark, die de gemeente ondersteunt met het creëren van voldoende laadmogelijkheden. Ook zijn er innovaties die de veiligheid van het autogebruik vergroten en de rijtaak voor de bestuurder steeds meer vereenvoudigen.

Ten minste één belangrijk nadeel van de auto blijft echter ook in de toekomst bestaan: het grote ruimtebeslag dat met de auto gepaard gaat. Het ziet er niet naar uit dat dit door technische innovaties kan worden opgelost.

## GEDRAG

Reizigers vragen te kiezen voor een ander vervoermiddel dan de auto betekent vaak ook inleveren op comfort. Dat voelt tegennatuurlijk en verklaart mede waarom het moeilijk is om automobilisten uit hun auto te krijgen. Toch is het voor een geslaagde mobiliteitstransitie nodig dat reizigers overtuigd worden van het nut en de noodzaak van minder autogebruik. Met voorlichting, voorbeeldgedrag en het bieden van goede alternatieven kan die keuze wat gemakkelijker worden gemaakt. Voor sommigen is dat nu al het geval, maar er zijn ook nog veel mensen die menen dat het allemaal niet zo'n vaart zal lopen. In die zin is de mobiliteitstransitie ook afhankelijk van de maatschappelijke discussie hierover. Dat weerhoudt de gemeente echter niet voortvarend met de transitie van start te gaan.



*“Voor een geslaagde mobiliteitstransitie is het nodig dat reizigers overtuigd worden van het nut en de noodzaak van minder autogebruik.”*

## Met goederen

Goederenvervoer heeft vele verschijningsvormen, uiteenlopend van groot en zwaar vrachtverkeer, via transportbusjes tot koeriersdiensten. Elke vorm brengt zijn eigen uitdaging in de mobiliteitstransitie met zich mee. De omvang van het goederenvervoer stijgt snel. Eerst werd in de jaren tachtig van de vorige eeuw met de 'Just In Time'-logistiek (JIT) een belangrijk deel van de fabrieksvoorraden bijna letterlijk op de weg gezet, nu groeit door het toenemend aantal online-aankopen vooral het distributie- en koeriersverkeer razend snel. Daar komt nog bij dat in Helmond en de regio de schaa sprong ervoor zorgt dat ook de intensiteit van het bouwverkeer fors zal toenemen (met name in het centrum).

In Helmond is er veel maakindustrie, die een constante behoefte heeft aan toevoer van grondstoffen, halffabricaten en deelproducten en de afvoer van de geproduceerde producten. Dit transport vindt nagenoeg uitsluitend over de weg.

Transport via water en spoor komt nu en in de toekomst niet of nauwelijks voor, met name vanwege het ontbreken van goede overslagpunten. De aandacht op het gebied van goederenvervoer gaat daarom uit naar vervoer over de weg.

### Zero Emission Zone Stadslogistiek

Gemeenten mogen vanaf 2025 een stadsgebied aanwijzen waar geen vervuilende bestelbussen en vrachtwagens mogen rijden: een Zero Emission Zone. Hiermee willen gemeenten de luchtvervuiling in de steden verminderen. Alleen voertuigen zonder uitstoot (zoals elektrische of waterstofaandrijving) mogen de zone inrijden. Naast de Zero Emission Zone is er ook de Milieuzone. Daarvoor geldt dat bepaalde diesel aangedreven voertuigen (personen- en vrachtwagens) geen toegang tot het gebied hebben.



## INFRASTRUCTUUR

Vrachtwagenverkeer over de weg rijdt mee met het overige verkeer. Dat leidt regelmatig tot subjectieve en objectieve verkeersonveiligheid. Om dit te verbeteren worden in en om de stad vrachtroutes ingericht die optimaal zijn toegerust voor de verwerking van zwaar vrachtwagenverkeer. Op de vrachtroutes wikkelt zoveel mogelijk vrachtwagenverkeer zich onder veilige omstandigheden met voldoende capaciteit en doorstroming af. De meeste van die vrachtroutes worden gesitueerd aan de buitenkant van de stad, onder andere op de provinciale en rijkswegen. In het toekomstbeeld wordt doorgaand vrachtwagenverkeer buiten de stad omgeleid en vrachtwagenverkeer met een bestemming in Helmond zo lang mogelijk buitenom gehouden, zodat de rit door de stad zo kort mogelijk is.

Samen met het bedrijfsleven wordt er gewerkt aan een betere regulering van het vrachtwagenverkeer. Het gesprek wordt gevoerd om de goederenstroom zo efficiënt mogelijk en met zo min mogelijk hinder voor de omgeving te organiseren. Bedrijventerrein-hubs kunnen hierbij helpen. De inzet is om de goederenstromen in de stad - met name distributievervoer en koeriersdiensten - efficiënter te organiseren, waardoor de frequentie en de negatieve effecten ervan kunnen worden beperkt. In navolging van andere steden wordt er in het centrum een *Zero Emission Zone* ingesteld voor stadslogistiek.

## VERVOERMIDDEL

Voertuigen voor goederenvervoer zijn er in vele vormen en maten. Meest in het oog springend zijn de zware vrachtwagens, die door hun omvang vaak (fysiek) maar net passen in de straten in de stad. Met regelmaat zorgt dit voor hinder in de omgeving. Dat is één van de redenen waarom ingezet wordt op het gebruik van het vervoermiddel dat het best past bij de omgeving: in het centrum, maar ook in de wijken zijn dat bij voorkeur kleine voertuigen. Groot vrachtwagenverkeer wordt liefst beperkt tot de bedrijventerreinen.

Net als voor personenauto's wordt gewerkt aan de ontwikkeling van schone vrachtwagens. Voor bestelbussen zijn er die al, voor grote vrachtwagens komen ze wat later beschikbaar. De ontwikkeltijd voor schone vrachtwagens (elektrisch of waterstof aangedreven) verloopt wat trager dan die voor personenauto's. De gemeente heeft geen invloed op de ontwikkeltijd, maar kan door regulering wel sturen in het gebruik. Op korte en middellange termijn zijn er vooral mogelijkheden in het centrum en in de wijken. Daar is vooral sprake van distributievervoer en koeriersdiensten, die prima gebruik kunnen maken van elektrisch aangedreven transportmiddelen. De gemeente wil het gebruik ervan stimuleren door binnen enkele jaren over te gaan op de instelling van een *Zero Emission Zone* in het centrum. Daarmee komt een eind aan het gebruik van vrachtwagens met traditionele aandrijving.

## GEDRAG

De consument stelt hoge eisen aan het aanleveren van bestelde goederen. Wat vandaag is besteld, moet uiterlijk morgen binnen zijn. Dit draagt ertoe bij dat snelle levering een service is geworden waarmee concurrenten het verschil willen maken. Dat maakt het lastig om distributie- en koeriersbedrijven efficiënter - met een grotere samenwerking tussen aanbieders - te organiseren. Dat is de reden waarom er op dit moment sprake is van een omvangrijke stroom bestelbusjes die gedurende de hele dag kriskras in de stad hun bestellingen afwerken. De gemeente wil samen met het bedrijfsleven voorzieningen realiseren om een duurzamere distributie in de stad te bewerkstelligen, bijvoorbeeld door in wijk-hubs ruimte te maken voor pakketdiensten.

Haast van koeriersdiensten en distributievervoer leidt regelmatig tot verkeersonveilige situaties, rijdend en stilstaand. De bedrijfseconomische belangen staan vaak op gespannen voet met de verkeersveiligheid. Het toenemend aantal online bestellingen zorgt ervoor dat het aantal busjes in woonstraten toeneemt. Door dit vervoer anders en efficiënter te organiseren moet het mogelijk zijn om hierin verbetering te brengen.



Deel 5

## Hoe regelen we dat?



## Samen



Mobiliteitsbeleid regelt de gemeente al lang niet meer alleen. In tegendeel, mobiliteit wordt ‘samen’ geregeld:

- met de stad (inwoners, bedrijfsleven, maatschappelijke en andere belangenorganisaties), omdat dit de gebruikers zijn van het gemeentelijk mobiliteitssysteem;
- met de regio: omdat veel opgaven te groot zijn om op gemeentelijk niveau te organiseren en omdat het voor de samenwerking met Rijk en Provincie belangrijk is dat er consensus is in de regio;
- met hogere overheden (provincie, Rijk en Europa), omdat zij ook belang hebben bij een goed functionerend mobiliteitssysteem in onze regio (klimaatneutraal, gezond, inclusief, economisch vitaal) en daarin kunnen (mee-)financieren;
- met de partners in de mobiliteitswereld: omdat vervoersbedrijven (personen en goederen), aanbieders van deelmobiliteit, bedrijven in Automotive en Smart Mobility (data en communicatie, verkeersmanagement en wegkantsystemen) en wezenlijk bijdragen aan het behalen van de doelen van de mobiliteitstransitie.

In de regio bestaan momenteel veel samenwerkingsvormen op het gebied van mobiliteit, zoals SmartwayZ.nl, ZoSlimBereikbaar.nl en de Metropool Regio Eindhoven. Soms maakt het grote aantal initiatieven het speelveld wat onoverzichtelijk. Dat kan beter door samenwerkingsvormen meer op elkaar af te stemmen. Dat is belangrijk, te meer omdat een goede regionale samenwerking vaak het verschil kan maken tussen onhaalbare plannen en concrete uitvoering op straat.

## Van visie naar uitvoering

De mobiliteitstransitie vergt een integrale aanpak waar het gaat om de verschillende vervoerwijzen en om een samenhangende aanpak van infrastructuur, vervoermiddel en gedrag. Vooral als het gaat om het op elkaar afstemmen van de verschillende ruimtelijke en sociale projecten en maatregelen, met name in het kader van de schaa sprong.

De uitwerking van de Mobiliteitsvisie vraagt om een grote en blijvende inspanning op diverse vlakken. Samenwerking met andere disciplines en partners op het gebied van de herinrichting van de openbare ruimte, gedragsbeïnvloeding, regulering en handhaving, monitoring en bijsturing en de financiering; het moet allemaal gebeuren. Dat vraagt om een werkwijze en organisatie die de samenhang en voortgang langjarig borgt: het ontstaan van ‘losse’ projecten die elkaar niet aanvullen moet worden voorkomen. Daarom wordt voor de uitwerking van de visie gebruik gemaakt van een Meerjarig Uitvoeringsprogramma Mobiliteitstransitie (MUM), dat wordt beheerd door een vast intern coördinatieteam. De precieze omschrijving van het takenpakket van dit team wordt direct na vaststelling van deze visie verder uitgewerkt.

De Mobiliteitsvisie Helmond 2040 is het vertrekpunt voor het ‘omdenken’ op het gebied van het stedelijk en regionale mobiliteitssysteem. Pas in de feitelijke maatregelen op de straat moet blijken of de principes uit de visie echt werken. Daarvoor wordt het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM) opgesteld. Dit Uitvoeringsprogramma overziet het hele transitietraject, waardoor het mogelijk is

de onderlinge verbanden tussen de verschillende maatregelen in beeld te brengen en te bewaken. Er wordt onderscheid gemaakt in:

- **Korte termijnmaatregelen**

De meeste korte termijnmaatregelen zijn al geheel of gedeeltelijk uitgewerkt, waardoor de uitvoering ervan direct kan starten. Dat geldt voor zowel eenvoudige als complexe maatregelen. Als tijdstermijn geldt een periode van vijf jaar na nu.

- **Middellange termijnmaatregelen**

Voor deze maatregelen is de uitwerking nog niet afgerond of moet nog aanvangen. Vaak moet met betrekking tot de inhoud van de maatregelen nog een aantal knopen worden doorgehakt. In sommige gevallen zorgt de complexiteit van de maatregel ervoor dat hij niet kan worden aangemerkt als korte termijnmaatregel. Ook de financiering is vaak nog een punt van aandacht. Gezien de verwachte impact op onze transitiedoelen worden middellange termijn maatregelen met prioriteit behandelen, zodat uitvoering kan plaatsvinden in de periode tot 2030.

- **Lange termijnmaatregelen**

Deze maatregelen moeten ten aanzien van inhoud, financiering, uitvoering en zelfs verdeling van verantwoordelijkheid nog helemaal worden uitgezocht. Soms betreft het complexe vraagstukken, waar niet direct de passende oplossing voor kan worden aangereikt of maatregelen die door hun omvang veel voorbereidingstijd en afstemming vergen, planologisch-juridisch vele hindernissen met zich meebrengen én een grote financiële impact hebben. Het kan zomaar meer dan 10 jaar duren voordat uitvoering in beeld komt.

Uitgangspunt bij de Mobiliteitstransitie is dat elke systeemingreep gepaard gaat met het bieden van een goed alternatief, zodat de bereikbaarheid geborgd blijft.

Het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is een ‘levend’ document. Het wordt 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.

## Financiën

De mobiliteitstransitie kost veel geld. De ermee samenhangende veranderingen zijn dan ook groot en ingrijpend. Dat geldt voor de fietsmaatregelen, de herinrichting van de openbare ruimte in de stad, voor de automaatregelen en zeker ook voor het OV. De eigen middelen waarover de gemeente beschikt zijn voor de bekostiging van deze maatregelen op de langere termijn niet toereikend. De gemeente zal slim moeten programmeren, werk met werk maken en actief op zoek moeten gaan naar alternatieve, externe financiering. De volgende aandachtspunten zijn hierbij van belang:

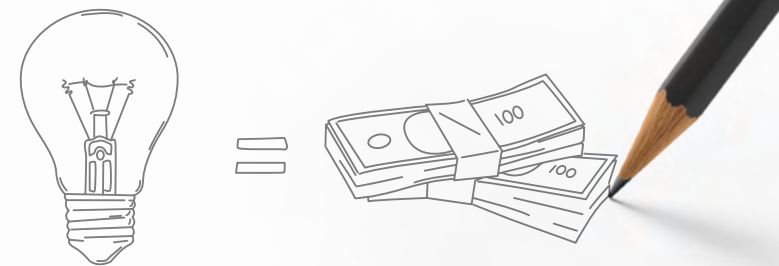
- De financiering voor de korte termijn maatregelen worden uitgewerkt in het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Voor zover maatregelen nu nog niet in de gemeentebegroting zijn opgenomen, zullen daar voorstellen voor gedaan worden.
- Het slim combineren van het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Mobiliteit met andere programma's beleidsvelden, niet alleen om werk met werk te maken maar ook de kansen op externe financiering te vergroten (bijvoorbeeld de landelijke versnellingsopgave voor wonen, duurzaamheidsregelingen en MIRT-middelen van het Rijk waar ruimte en mobiliteit steeds meer integraal worden benaderd).
- Maximaal gebruik maken van de financiering die al beschikbaar is gesteld of op termijn wordt vanuit het Bereikbaarheidsakkoord ZoSlimBereikbaar, het Regionaal Mobiliteits Programma,

de Brainport-deal, het MIRT en andere fondsen die voor mobiliteitsmaatregelen aan de orde zijn.

- De grote investeringen zijn vaak grensoverschrijdend, waardoor sowieso andere partijen er belang bij hebben. Dit vraagt om regionale financiering van maatregelen die bijdragen aan de mobiliteitstransitie in de regio.
- Sommige maatregelen liggen vooral op het bordje van andere overheden. Zo zijn investeringen in het OV, de Robuuste Randen N279 en A67 en sommige inprickers zoals de N612 vooral een aangelegenheid van de provincie en Rijk. Deze partijen moet nadrukkelijk gewezen worden op hun verantwoordelijkheid in dezen.
- De financiële (overheids)wereld is vaak grillig. Soms komen middelen beschikbaar die vooraf niet in beeld waren. Om daarop optimaal te kunnen anticiperen

worden projecten alvast voorbereid en 'klaar op de plank' gelegd, nog voor dat de financiering geregeld is. Zodra de gelegenheid zich voordoet kan dan snel worden doorgeschakeld naar uitvoering.

Verdere uitwerking van de financiering van de maatregelen in het kader van deze Mobiliteitsvisie wordt aansluitend op de vaststelling van deze visie opgepakt bij het opstellen van het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.





Deel 6

**Speciale onderwerpen**

## Werken aan een autoluw centrum



### **Doorgaand verkeer eruit, parkeren naar buiten**

Het centrum van Helmond is nu prima bereikbaar per auto. Daaraan draagt met name de Kasteeltraverse bij, maar ook de Kanaaldijk NW (Noord-West) zorgt ervoor dat auto's snel de stad in en uit kunnen rijden. De gemeenteraad heeft besloten dat op korte termijn concrete invulling moet worden gegeven aan het terugdringen van het autoverkeer in het centrum.

Dat begint met het knippen en - *waar mogelijk* - knippen van routes die doorgaand verkeer door het centrum mogelijk maken. De daardoor vrijkomende ruimte wordt heringericht om een zo prettig mogelijk verblijfklimaat te creëren. Belangrijke randvoorwaarde is dat voor de weekmarkt en de Kermis, als vaste waarden in het centrum, passende en aantrekkelijke locaties worden geboden in het centrum.

Voor straatparkeren is er op langere termijn in het centrum geen ruimte meer: er wordt gezorgd voor voldoende beschikbare parkeerplaatsen in de parkeergarages, waarna bestaande parkeerplaatsen op straat worden opgeheven. Bij het autoluw maken van het centrum moet de bereikbaarheid van mindervaliden geborgd blijven zodat ook zij gebruik kunnen maken van de centrumfuncties. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid van specifieke voorzieningen voor doelgroepen en functies.

• **Centrum westzijde**

Aan de westzijde van het centrum wordt de Kanaaldijk NW heringericht. Uitgangspunt is dat doorgaand autoverkeer via deze route niet langer wordt gefaciliteerd en dat de openbare ruimte ten goede komt aan verblijven en actieve mobiliteit. In het centrumgedeelte (tussen de Kasteelbrug en de Havenbrug) wordt daardoor de autobarière tussen het kernwinkelgebied en de Steenweg voor winkelend en uitgaand publiek opgeheven. De auto is op de Kanaaldijk NW straks hooguit nog te gast. De bereikbaarheid van aanliggende bedrijven voor onder meer goederenvervoer is daarbij een aandachtspunt. De bereikbaarheid wordt geregeld via lussen. Aan de noordzijde van het centrum wordt daarvoor de Waardbrug gerealiseerd. De lussen dienen tevens als ontsluitingsroute voor parkeervoorzieningen voor bezoekers en bewoners. Tegelijk met de herinrichting van de Kanaaldijk NW wordt de centrumroute via de Havenbrug/Watermolenwal afgewaardeerd. Dit zorgt voor een verdere vermindering van het autoverkeer door het centrum. Aandachtspunt hierbij is de borging van de bereikbaarheid van de parkeergarage Elzas.



*Kanaaldijk Noord-West*



*Inspiratiebeeld*

- **Centrum Koninginnewal**

Midden in het centrum wordt de route via de Zuid en Noord-Koninginnewal en het Ameidewal grotendeels ontmanteld. De openbare ruimte wordt heringericht tot verblijfsruimte. Het bestaande straatparkeren wordt zoveel mogelijk opgeheven, de ruimte voor de afwikkeling van autoverkeer wordt tot het minimum beperkt. Bevoorradingsverkeer blijft uiteraard mogelijk. Wellicht kan door het instellen van eenrichtingverkeer de daarvoor benodigde ruimte worden beperkt. Het fietspad op de Koninginnewal blijft gehandhaafd.

- **Centrum Oostzijde**

De oostzijde van het centrum wordt begrensd door het Zuidende, aan de zuidzijde van de Kasteeltraverse overgaand in de Stationsstraat. Het druk gebruikte Zuidende/Stationsstraat ontsluit dit deel van het centrum. Op peiktijden (ook zaterdag) is er regelmatig sprake van congestie, vooral bij de kruising met de Kasteeltraverse. Het drukke verkeer op de route betreft deels bestemmingsverkeer voor het centrum (parkeren), deels bestemmingsverkeer voor de stationsomgeving en de Binnenstad en deels doorgaand verkeer in de noord-zuid richting (v.v.). Met name het Zuidende heeft in zijn huidige vormgeving weinig kwaliteit, met name ook voor de actieve mobiliteit. Op de Stationsstraat is fietsen zelfs niet toegestaan. Dit alles past niet in de ideeën voor het autoluwe centrum. Daarom wordt de route heringericht met oog voor actieve mobiliteit en verblijven. Gelijktijdig wordt de hoeveelheid autoverkeer er flink verminderd. Het doorgaande noord-zuid interwijkverkeer moet verdwijnen en een



*Ameidewal*



*Inspiratiebeeld*



deel van het Binnenstadverkeer rijdt liefst vanaf de noord- en oostzijde. Bij de herinrichting is er speciale aandacht voor de relatie tussen het Stationsgebied en het centrum. De Kasteeltraverse is daarin nu een zware barrière. Die moet kleiner worden of liefst verdwijnen, zodat de kwaliteit van de loop- en fietsroutes tussen het station en het centrum kan verbeteren.

geest van de mobiliteitstransitie eveneens aangepakt. Dat geldt voor de 'voortuin van het Kasteel' waar het straatparkeren op de Kegelbaan verdwijnt. Autoverkeer via de Kegelbaan en Parklaan naar de Kanaaldijk NW blijft voor bevoorradend verkeer mogelijk, maar wordt voor (sluip-)verkeer onaantrekkelijk of liefst onmogelijk gemaakt. Aan de noordzijde van het centrum wordt onderzocht of het knippen van de Watermolenwal tussen de Torenstraat en het Ameidewal binnen-door-verbindingen voor autoverkeer kan voorkomen.

Andere verbindingen in het centrum worden in de



Figuur 12: Toekomstbeeld autoluw centrum

#### Op korte termijn:

- Aanpassen verkeerscirculatie centrum westzijde en herinrichting Kanaaldijk NW.
- Voorbereiden herinrichting Zuidende/Stationsstraat en looproutes tussen Stationskwartier en centrum.
- Vastleggen eisen ten aanzien fietsparkeren bij nieuwbouw.
- Voorbereiden herinrichting Koninginnewallen.
- Aanleg parkeerlussen (inclusief Waardbrug).
- Afbouwen straatparkeren (waarbij voldoende capaciteit wordt geborgd).
- Voorbereiden parkeermaatregelen centrum (zoals bouw parkeervoorzieningen aan rand centrum).

#### Op middellange termijn:

- Aanpassen verkeerscirculatie centrum oostzijde en herinrichting Zuideinde/Stationsstraat.
- Herinrichting Koninginnewallen.
- Opheffen straatparkeren (waarbij voldoende capaciteit wordt geborgd).
- Bouw parkeervoorzieningen voor bezoekers en bewoners aan rand centrum.

#### Op lange termijn:

- Onderzoeken mogelijkheid people-movers tussen centrumgebied en (woon)wijken.



## De toekomst van de Kasteeltraverse



### Knippen / knippen / verleggen

Gaat het in Helmond over verkeer, dan gaat het over de Kasteeltraverse. De Kasteeltraverse is al vanaf het moment van aanleg omstreden. Weliswaar doet hij waarvoor hij is aangelegd – *de afwikkeling van het grootste deel van het oostwest verkeer door de stad, met een intensiteit tussen 25.000 en meer dan 40.000 motorvoertuigen per dag* – maar tegelijkertijd vinden veel Helmonders het een ‘lelijk ding’, dat het kasteel afsnijdt van het centrum en daarom liever vandaag dan morgen zou moeten verdwijnen.

In de loop der jaren zijn diverse opties bestudeerd om de ‘pijn’ van de Kasteeltraverse te verminderen of helemaal weg te nemen. Het meest vergaande plan ging uit van een tunnel. Weliswaar is dit een dure oplossing die bovendien doorgaand verkeer extra ruimte geeft, maar tegelijkertijd is deze oplossing zeer effectief voor het verbeteren van de leefkwaliteit bovengronds. Uiteindelijk is alleen het viaductgedeelte een keer aangepakt, met name om het storende karakter van de weg in de openbare ruimte enigszins te verminderen.

De belangrijkste reden waarom geen ingrijpendere maatregelen zijn getroffen is de impact ervan op de verkeerscirculatie in de stad. Onderzoek in 2021 laat zien dat Helmond voorlopig niet zonder Kasteeltraverse kan. Zonder forse inzet op de mobiliteitstransitie kunnen maatregelen op de Kasteeltraverse op andere plekken tot ongewenste negatieve effecten leiden. Het Traverse-verkeer verspreidt zich in die gevallen over andere routes in de stad, die daar geen van allen geschikt voor zijn.

Het extra verkeer als gevolg van de schaa sprong maakt de problematiek rond de Kasteeltraverse waarschijnlijk alleen maar groter: de bouwopgave levert tenminste 100.000 nieuwe verplaatsingen per dag extra op. Onderzoek laat zien dat zelfs mét een geslaagde mobiliteits transitie de schaa sprong zonder effectief mobiliteits beleid voor méér autoverplaatsingen in de stad zorgt dan in de huidige situatie. Dit extra autoverkeer zal ook terug te vinden zijn op de Kasteeltraverse, waar het daardoor onverminderd druk blijft.

Toch blijft de wens om tenminste het centrumdeel van de Kasteeltraverse in de toekomst af te schalen of zelfs te ontmantelen en zo uitvoering te geven aan de mobiliteitsvisie. Daarom zal ook in de komende tijd gezocht worden naar mogelijkheden om de Kasteeltraverse af te schalen. Dat kan waarschijnlijk alleen met behulp van een pakket van maatregelen, bestaande uit diverse transitie maatregelen in het centrum om de auto naar buiten te duwen en maatregelen die de routes 'buiten om' voor autoverkeer aantrekkelijker maken. Ook wordt gezocht naar alternatieven voor de Kasteeltraverse elders in de stad, maar de vraag is of dat mogelijk is zonder het probleem van het autoverkeer alleen maar te verplaatsen. Veel mogelijkheden lijken er niet te zijn, maar wellicht verandert dat door de (lange termijn) effecten van de maatregelen in het kader van de mobiliteits transitie.

Aansluitend op deze Mobiliteitsvisie wordt het onderzoek voortgezet om verdere invulling te geven aan het stapsgewijs afschalen van de Kasteeltraverse. Eerste



*Inspiratiebeeld: Kasteeltraverse op maaiveld*

stap kan zijn de kwaliteit van de doorstroming op de Kasteeltraverse te verminderen door de prioriteiten op de kruisingen met het onderliggende wegennet te veranderen ten voordele van de zijrichtingen, met name voor de fiets en het OV. Daarmee wordt de route minder aantrekkelijk, met name voor doorgaand en extern verkeer. Na elke stap moet echter worden nagegaan welke effecten de maatregelen hebben op de situatie elders in de stad ten aanzien van de leefkwaliteit en de bereikbaarheid. Afhankelijk van de uitkomsten kan dan worden bepaald hoe de vervolmaatregelen er uit moeten zien.

**Korte termijn:**

- Opstellen stappenplan afbouw doorstromingskwaliteit Kasteeltraverse centrum.
- Ontwerpen ombouw knoop N270/N279 in samenspraak met Provincie en regiopartners.
- Ontwerpen stadsrand-HUB N270/N279 Berkendonk, in samenspraak met Provincie.
- Stappenplan verbetering oversteekbaarheid Kasteeltraverse voor actieve mobiliteit.
- Onderzoek MIRT Zuidelijke Ontsluiting Helmond.

**Middellange termijn:**

- Ontwerpen herprofilering centrumdeel Kasteeltraverse.

**Lange termijn:**

- Uitvoering herprofilering Kasteeltraverse in het centrum.



*Inspiratiebeeld: Kasteeltraverse als park*

## Auto buitenom

### Ruimte maken voor de transitie in de stad

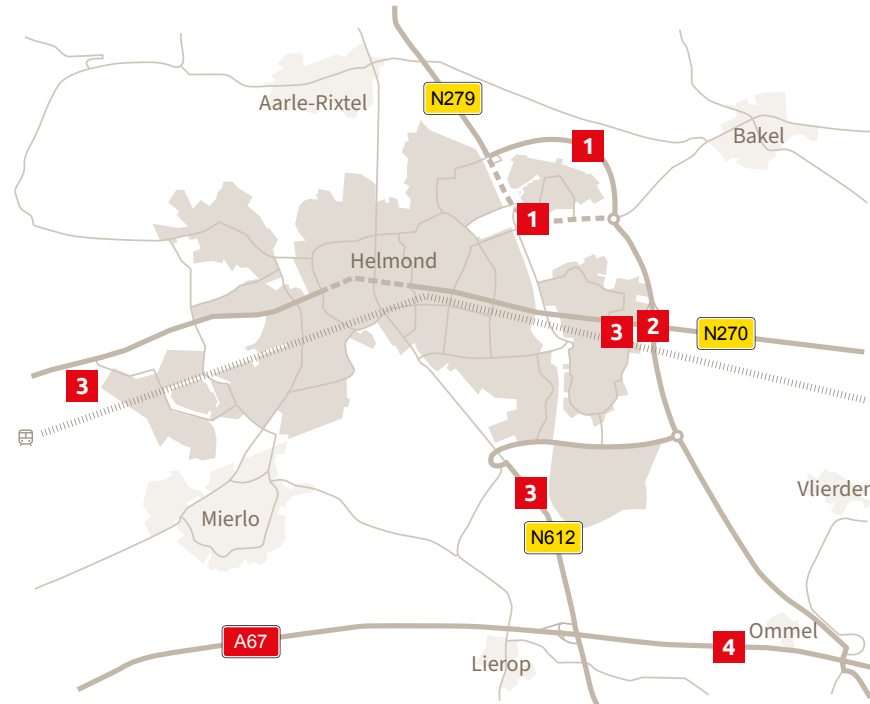
De auto blijft ook bij een succesvolle mobiliteitstransitie nog steeds een rol spelen in het Helmondse mobiliteitssysteem. Het aandeel autoverkeer in de stad moet echter omlaag. Dit autoverkeer moet zoveel mogelijk om de stad heen worden geleid. Daarop moet de infrastructuur om de stad echter wel zijn berekend. Want alleen als een voldoende betrouwbaar infranetwerk beschikbaar is, is de automobilist bereid om zijn route te verleggen van 'door de stad' naar 'om de stad'. Helmond beschikt niet over een 'sluitende' route om de stad. Aan de west- en noordzijde van de stad ontbreekt de route buitenom, hetgeen het naar buiten brengen van het autoverkeer extra lastig maakt. De Robuuste Rand aan de oost- en zuidzijde moeten dan ook worden aangepast om te kunnen bijdragen aan de mobiliteitstransitie in Helmond.

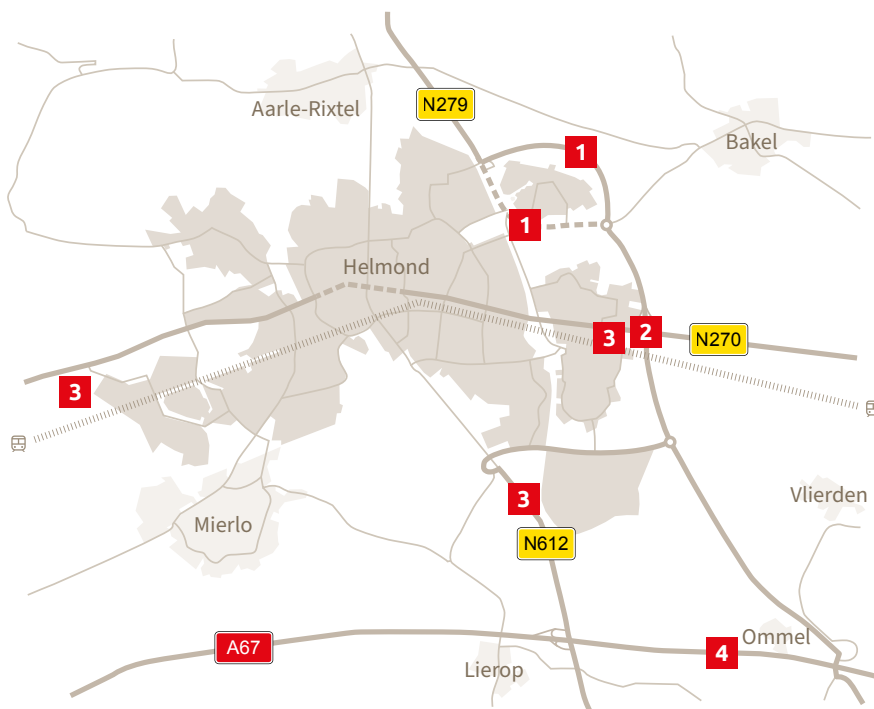
**1** De N279 (Robuuste Rand oostzijde) moet op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid worden verbeterd. Inmiddels worden hiervoor samen met de provincie en de regio plannen ontwikkeld. Ter hoogte van de wijk Dierdonk wordt gestudeerd op mogelijkheden om de wijk beter met de stad te verbinden en gelijktijdig de hinder van het verkeer voor de bewoners te beperken. Het laatste geldt ook voor Helmond-Noord, Rijpelberg en Brouwhuis.

**2** Het knooppunt N270/N279 aan de oostzijde van de stad moet worden aangepast. Het vormt een belangrijk draaipunt voor het regionale autoverkeer. Momenteel rijdt dagelijks een grote stroom doorgaand verkeer op de relatie Eindhoven-Deurne (v.v.) via het knooppunt de stad in en belast daardoor ook de Kasteeltraverse in het centrum. Dat is ongewenst. Daarom worden de mogelijkheden onderzocht het knooppunt N270/N279 om te bouwen zodanig dat het doorgaande verkeer vanaf

de N270 naar de N279 wordt afgeleid en zuidelijk om Helmond rijdt (v.v.).

**3** In het streven om zoveel mogelijk autoverkeer uit de stad te weren wordt samen met de provincie onderzocht hoe ter hoogte van het knooppunt N270/279 en de spoorlijn Eindhoven-Venlo een stadsrand-hub kan worden gerealiseerd. Deze hub moet voor het inkomend autoverkeer goed bereikbaar zijn en goede voorzieningen bieden om





de verplaatsing vanaf daar voort te zetten per OV of fiets. Soortgelijke stadsrand-hubs worden voorzien bij de N612 (omgeving A67 of Rochadeweg) en de A/N270 (omgeving Brandevoort).

- 4** Voor de A67 (Robuuste Rand zuidzijde) is er vanuit de regio een breed gesteunde wens voor verbreding naar 2x3 rijstroken. De MIRT-studie bevestigt de noodzaak hiervan. Tot nu toe komt alleen het gedeelte tussen Geldrop en Eindhoven/Leenderheide op termijn in aanmerking voor een uitbouw naar 2x3 rijstroken. Voor de Helmondse mobiliteitstransitie is het essentieel dat de verbreding op zo kort mogelijke termijn wordt doorgezet tot aan de aansluiting met de N279 bij Asten.

#### Op korte termijn:

- Opstellen plannen ombouw N279 in samenspraak met regionale partners, Rijk en Provincie.
- Opstellen plannen knooppunt N270/N279 in samenspraak met regionale partners en Provincie.
- Ontwerpen stadsrand-hubs.
- Uitwerken tracés en kwaliteitseisen ‘inprikkers’.
- Stappenplan aanpak A67, met trekkerschap Rijkswaterstaat (onderdeel MIRT).
- Realisatie Houtsdonktracé.
- Onderzoek MIRT Zuidelijke Ontsluiting Helmond.
- Ontwerpen ombouw N612 naar hoogwaardige inprikkers .

#### Op middellange termijn:

- Verbreding Robuuste Rand A67.

#### Op lange termijn:

- Plan van aanpak en uitvoering voor resterend benodigde aanpak Robuuste Randen op regionaal niveau.

## We zijn al begonnen: Brainport Smart District

Binnen de Helmondse wijk Brandevoort verrijst ‘de wijk van de toekomst’: Brainport Smart District (BSD). Een plek waarin innovaties op het gebied van vervoer, gezondheid, data, energie en circulair bouwen worden ontwikkeld en toegepast. BSD zal fungeren als ‘living lab’ voor de ontwikkeling en het testen van nieuwe producten, diensten en systemen. BSD wordt een nieuwe slimme wijk, die onze planeet niet verder belast, vervuult of uitput. Een wijk die technologische betekenis toevoegt aan het leven van de mensen die er gaan wonen of de wijk gaan gebruiken. Maar ook om te kijken of nieuwe mobiliteitsoplossingen in de hele stad toepasbaar zijn.

Mobiliteit is één van de programmalijnen binnen BSD. De inrichting van de buurt wordt totaal anders dan in de bestaande wijken van Helmond. De buurt wordt opgezet vanuit prioriteit voor actieve mobiliteit en dus niet voor de auto. De eigen auto krijgt een minimale rol. De deelauto wordt wel gefaciliteerd. Beide kunnen meestal niet tot bij de woningen komen. Er kan alleen - *beperkt* - geparkeerd worden aan de randen van de wijk op mobiliteitshubs en dan ook nog eens beperkt. Nieuwe technologieën zoals automatische voertuigen en nieuwe organisatiestructuren zoals deel-mobiliteit worden onderzocht en indien mogelijk toegepast. Samen met de inwoners worden nieuwe mobiliteitsconcepten verkend en worden alternatieven ontwikkeld voor persoonlijk gemotoriseerd vervoer en goederenbezorging. BSD geeft nu al een blik op hoe de stedelijke mobiliteit er uit kan gaan zien als de mobiliteitsvisie 2040 is gerealiseerd.



## Colofon

‘Mobiliteitsvisie Helmond 2040’  
is een uitgave van de gemeente Helmond.

### Inhoud en tekst

#### Begeleidingsteam:

Henk van Lieshout  
Berry Verlijdsdonk  
Gerard Okhuijsen  
Guus Jacobs



### Fotografie en visuals

BC fotografie  
Juurlink [+] Geluk  
beeldbank Gemeente Helmond

### Vormgeving

Buro 7

Juni 2023

## Contact

**Adres** Stadskantoor, Frans Joseph van Thielpark 1  
Postbus 950, 5700 AZ Helmond

**Telefoon** 14 0492 (algemeen)

**Internet** [www.helmond.nl](http://www.helmond.nl)

**E-mail** [gemeente@helmond.nl](mailto:gemeente@helmond.nl)

