



MEERJAREN
UITVOERINGSPROGRAMMA
MOBILITEIT

STRATEGIE FIETSEN

Gemeente Helmond



Voor u ligt de Strategie Fietsen

In de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 is het toekomstbeeld geschetst voor een mobiliteitssysteem dat past bij de ambities van Helmond. Voor de verschillende onderdelen van het mobiliteitssysteem is op hoofdlijnen aangegeven welke doelen ze dienen en waar we naar toe willen. De visie wordt uitgewerkt in een aantal strategieën (zie afbeelding hieronder). In een strategie wordt het toekomstbeeld aangescherpt, waarin wordt aangegeven langs welke weg het toekomstbeeld bereikt gaat worden, worden keuzes gemaakt wat wel en niet te doen, worden kwaliteitsprofielen en typologieën benoemd, en worden prioriteiten aangegeven. Ook worden raakvlakken benoemd met andere strategieën van de mobiliteitsvisie en met andere beleidsontwikkelingen in de regio. Tot slot worden de vervolgstappen benoemd om te komen tot een agenda voor de realisatie van concrete producten die uitgevoerd gaan worden om te komen tot een uitwerking van de visie. Voor de strategieën die onderdeel vormen van het totale mobiliteitsnetwerk wordt daarnaast een kaartbeeld gemaakt.

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



Inhoudsopgave

Strategie Fietsen

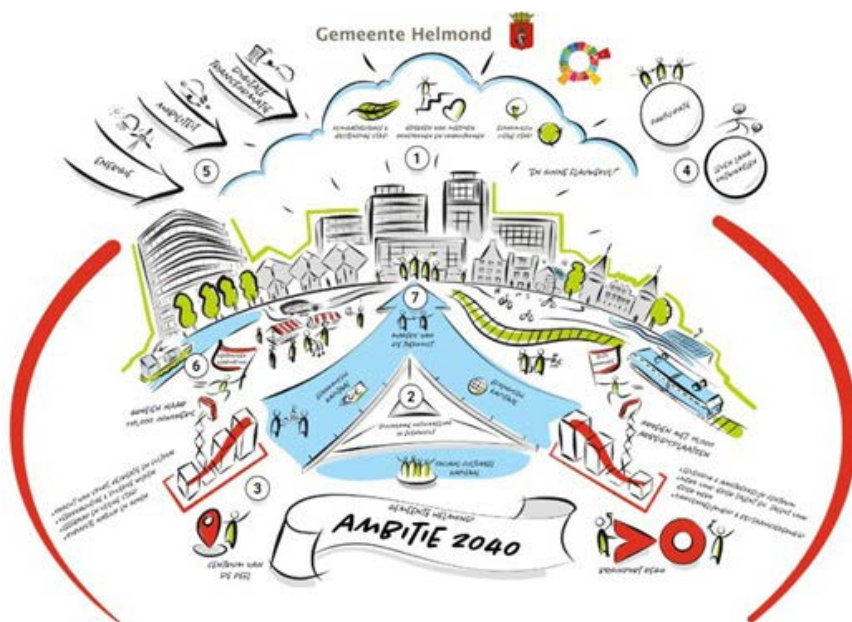
1. Achtergrond	4	6. Relatie tot andere strategieën	22
2. Wat we verstaan onder fietsen	8	7. Organisatie	24
3. Netwerk fiets	9	8. Financiering	26
4. Kwaliteitsprofielen netwerk fiets	14	9. Monitoring en evaluatie	27
5. Fietsparkeren	18	10. Vertaling naar agenda	28

1. Achtergrond: Ambitie Helmond 2040 en Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Ambitie Helmond 2040

In oktober 2023 is de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 vastgesteld door de gemeenteraad van Helmond. Aan de basis van de mobiliteitsvisie liggen de ambities die in 2022 voor de stad zijn geformuleerd:

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



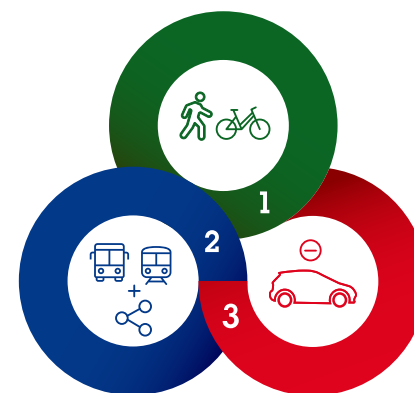
Figuur 1 - Ambitie Helmond 2040

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

Mobiliteitsvisie Helmond 2040

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

- 1 Leidend maken van actieve mobiliteit** (lopen en fietsen) in het dagelijkse verplaatsingsgedrag en in de inrichting van de buitenruimte;
- 2 Openbaar Vervoer en Deelmobiliteit als krachtige ondersteuning** zodanig dat het een geloofwaardig alternatief wordt voor de eigen auto en als lopen en fietsen (een keer) niet kan;
- 3 Terugdringen van de dominante positie van de auto**



Figuur 2 - Doelen Mobiliteitsvisie Helmond 2040

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

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

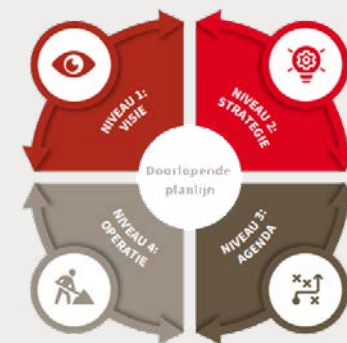
Nu is het nodig de doelen van de Mobiliteitsvisie te vertalen naar concreet beleid en plannen, die vervolgens worden uitgewerkt in uiteenlopende uitvoeringsprojecten. Dat gebeurt met het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM). Het MUM geeft aan hoe de vertaling van visie naar operatie stapsgewijs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

Doorlopende planlijn:

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

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

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



Figuur 3 - Doorlopende planlijn

Fietsen in de Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Fietsen is een schone en gezonde verplaatsingsvorm – op de korte én langere afstand – die relatief weinig ruimte vraagt, voor (bijna) iedereen bereikbaar is en nauwelijks negatieve invloed heeft op de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom heeft fietsen, samen met lopen aangeduid als ‘actieve mobiliteit’, in het mobiliteitsbeleid van Helmond een leidende rol toebedeeld gekregen: zoveel mogelijk verplaatsingen in de stad en daarbuiten moeten plaatsvinden via actieve mobiliteit.

De fiets is uitstekend inzetbaar voor verplaatsingen in de stad, maar ook voor verplaatsingen in de regio. De ontwikkeling van nieuwe typen fietsen zoals de E-fiets, bakfiets en deelfiets zorgt ervoor dat de mogelijkheden voor de fiets verder groeien. De fiets wordt voor meer mensen en meer verplaatsingen een aantrekkelijke keuze. Om dat mogelijk te maken worden lopers en fietsers in de stad en de regio toegesneden voorzieningen geboden. Veel voorzieningen zijn al aanwezig, maar het kan nog veel meer. Op het gebied van veiligheid, kwaliteit en dichtheid van het fietsnetwerk zijn er nog tal van verbeteringen mogelijk. Met Het Nieuwe Fietsen zet Helmond in op een algehele kwaliteitsverhoging van het fietsnetwerk, inclusief de daarbij horende voorzieningen. *Het Nieuwe Fietsen* is gebaseerd op het ontwerpen van de buitenruimte met de fietser als startpunt. De volgende zaken komen daarin aan de orde:

- De fietser moet voor de gemakkelijk fietsbare, binnenstedelijke verplaatsingen kunnen beschikken over een fijnmazig netwerk van veilige fietsverbindingen, ook op bedrijvenlocaties. In Helmond is zo’n netwerk op de meeste plaatsen al aanwezig. Toch is er nog veel werk aan de winkel, bijvoorbeeld het geschikt maken van het fietsnetwerk voor een (veel) intensiever gebruik. Dat stelt met name aanvullende eisen aan de inrichting van de ruimte.
- Ook het doorstromingsaspect speelt een rol: met name op plaatsen waar het fietsnetwerk het autonetwerk kruist, wordt de prioriteit in regelingen ten voordele van de fietser aangepast, zodat de fietser wordt bevoordeeld ten opzichte van autoverplaatsingen.
- De verkeersveiligheid voor fietsers – onderling op het fietspad en op kruisingen

met andere vervoerswijzen – ontwikkelt zich in de laatste jaren niet in de goede richting. Meer fietsers, oudere fietsers en hogere snelheden eisen nog een te zware tol. Bij het vormgeven van het fietsnetwerk moet alles in het werk worden gesteld om de infrastructuur een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau mee te geven. Ook op het gebied van opleiding en handhaving liggen er wat dit betreft mogelijkheden.

- Vergelijkbaar met lopen speelt de fiets een grote rol in verplaatsingen binnen de wijken, bijvoorbeeld voor de first- en last mile naar de stads- en wijkhubs (gekopeld aan OV en deelmobiliteit) of speciale schoolroutes voor jeugdige fietsers. Dat moet tot uiting komen in de ruimtelijke inrichting.
- De fiets – met name de e-bike – speelt een steeds grotere rol in de regionale verplaatsingen. Die rol kan nog veel groter, op voorwaarde dat de stad met snelle, gerichte, comfortabele en verkeersveilige fietsroutes met de regio – met name de omliggende kernen – wordt verbonden. Sommige daarvan ontbreken nog of zijn van onvoldoende kwaliteit.

Het Nieuwe Fietsen

In het kader van de mobiliteitstransitie wordt de fiets structureel anders benaderd in de inrichting van de openbare ruimte. Aangeduid als ‘Het Nieuwe Fietsen’ wordt een breed scala van maatregelen uitgerold, 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. In Het Nieuwe Fietsen is de fietser het startpunt in het ontwerpen van de buitenruimte. Anders dan nu (vaak) het geval is, 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. Denk bij Het Nieuwe Fietsen aan een (nog) fijnmaziger netwerk, een bredere rijloper, minder haakse bochten, meer asfaltverharding, meer doorstroming, planmatig onderhoud, etc.

- Diefstal van fietsen is een doorlopende bron van zorg en ergernis, die het fietsgebruik geen goed doet. Goede stallingsmogelijkheden voor fietsers – vooral ook bewaakt – zijn daarom een absolute voorwaarde. Locaties hiervoor zijn het kernwinkelgebied en wijkcentra, hubs en de belangrijke stedelijke voorzieningen.
- In (nieuwbouw)woningen en gebouwen moeten ideale omstandigheden voor fietsgebruik door de bewoners worden gecreëerd, bijvoorbeeld door goede stallingsmogelijkheden in of bij de woningen voor te schrijven, die in alle gevallen gemakkelijk toegankelijk zijn vanaf de openbare weg.
- Door middel van campagnes worden de veelzijdige gebruiksmogelijkheden van de fiets onder de aandacht gebracht. Via de werkgeversaanpak stimuleert de gemeente het bedrijfsleven verschillende vormen van vervoer voor werknemers te organiseren.

2. Wat we verstaan onder fietsen

‘Fietsen’ speelt een belangrijke rol in het dagelijkse verplaatsingspatroon en staat centraal in de Helmondse Mobiliteitsvisie. Met ‘fietsen’ wordt een brede variëteit van vervoermiddelen aangeduid, die met elkaar gemeen hebben dat er spierkracht van de berijder nodig is om het voertuig voort te bewegen¹. Nederland is van oudsher een fietsland. Voor de Nederlander is de fiets een vanzelfsprekende vorm van zich voortbewegen, voor werk, onderwijs, sociale contacten, winkelen, recreatie en sportbeoefening, die gemakkelijk bereikbaar is en voor verplaatsingen tot circa 15 kilometer uitermate geschikt is als van deur tot deur vervoermiddel. Als pioniersland voor fietsen is in ons land al lang geleden begrepen dat fietsers zich liever niet mengen met gemotoriseerd verkeer, omdat dat verkeersonveilig voelt én ook blijkt te zijn. Daarom beschikt Nederland over ’s-werelds meest vertakte fietsnetwerk, met veel vrijliggende fietsvoorzieningen, waarover de grote stromen fietsverkeer worden afgewikkeld.

Nog steeds investeert de overheid in verdere verfijning en verbetering van het fietsnetwerk. Dat is nodig omdat de ambities voor het fietsgebruik intussen flink zijn opgeschroefd en de verkeersveiligheidssituatie nog steeds te wensen overlaat. Het groeiend aantal fietserskilometer én de steeds groter wordende diversiteit in gebruikers van het fietsnetwerk vormen bovendien nieuwe uitdagingen bij het vormgeven van het fietsnetwerk. Toenemend gebruik en verschillen in snelheid, bewegelijkheid, afmeting, type gebruiker en verschijningsvorm doen de verkeersveiligheid op het

netwerk namelijk geen goed. Het feit dat ook voertuigen die niet onder de categorie fiets vallen gebruik maken van het fietsnetwerk maakt de opgave alleen maar lastiger². Daarom is er voor de fiets nog veel werk aan de winkel.

¹Fietsen hebben een grote verscheidenheid: stadsfiets, tandem, eenwieler, mountainbike, wielrenfiets, hybridefiets, fatbike, e-bike, cargobike, driewieler, vouwfiets, ligfiets en bakfiets. Ook de speedpedelec hoort bij de fiets, zij dat deze voor de wet een bromfiets is*. Door innovaties en doorontwikkelingen komen er steeds weer nieuwe vormen bij, elk ingericht voor een specifieke vorm van gebruik of een specifieke doelgroep.

²Denk aan brom- en snorfietsen en bijzondere voertuigen, zoals lichte elektrische voertuigen (LEV's) en gehandicaptenvoertuigen (scootmobiel, elektrische rolstoel en Canta). Maar ook gebruikers van de step, skeelers en rolschaatsen maken gebruik van het fietspad, zelfs als er ook een voetpad aanwezig is. En op plekken waar er geen voetpad aanwezig is komt daar ook de voetganger nog bij.

3. Netwerk fiets

Helmond kiest ervoor de fiets een veel dominanter rol in het stedelijk vervoerspatroon toe te delen. Daarvoor moeten de voorzieningen voor de fietser optimaal zijn, te beginnen met een uitstekend netwerk van fietsverbindingen, overal in de stad en op de relatie met de omliggende regio. Helmond beschikt al over zo'n netwerk, maar de kwaliteit daarvan kan nog veel beter. De fietser moet in het dagelijks verkeer op alle routes die als hoofdverbinding zijn aan te duiden over een eigen ruimte kunnen beschikken, die voldoet aan hoge eisen op het gebied van veiligheid, comfort, capaciteit en doorstroming. Daarom is het fietsnetwerk in Helmond ingedeeld in verschillende niveaus of categorieën. Deze indeling maakt het mogelijk om passend in te spelen op de verschillende soorten fietsverkeer en gebruikssituaties. Ieder niveau heeft zijn eigen wensbeeld voor kwaliteit, dat in hoofdstuk 4 uitgebreider aan de orde komt. Hieronder wordt per niveau beschreven wat er onder wordt verstaan.

a. Netwerk van doorfietsroutes

Het belangrijkste netwerk bestaat uit doorfietsroutes, de dragers van het stedelijk fietsnetwerk, waarvoor vanzelfsprekend de hoogste kwaliteits- en inrichtingseisen van toepassing zijn³. Dit netwerk heeft immers de functie om fietsers op zowel de korte als lange afstand optimaal te faciliteren in hun verplaatsing. De doorfietsroutes zijn – in de stad én over de gemeentegrenzen heen – altijd doorgaand (de naam zegt het al). Doodlopende links komen in het netwerk niet voor. Er zijn twee schaalniveaus:

- **Regionale verbindingen**

De hoofdverbindingen tussen het Helmondse fietsnetwerk en de omliggende gemeenten en kernen (hieronder vallen ook de provinciale snelfietsroutes).

- **Lokale verbindingen**

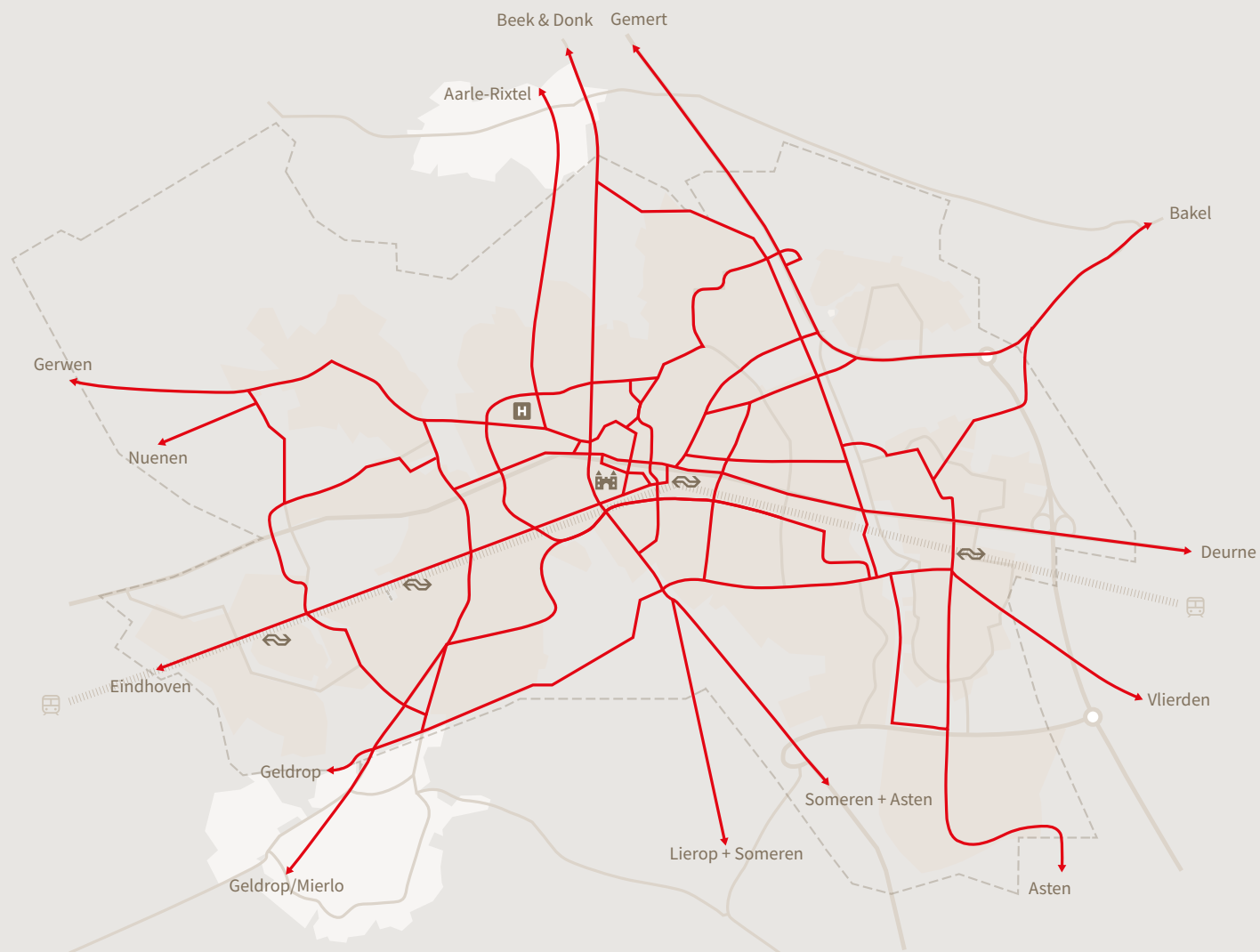
De verbindingen tussen de dominante herkomst- en bestemmingsgebieden binnen de stad. Daaronder vallen het kernwinkelgebied (waar omheen een sluitende ring van fietsverbindingen is gelegd om het gebied voor fietsers optimaal bereikbaar te maken, aangeduid als Fietsring) en de wijkwinkelcentra, de stedelijke hubs, (waaronder de vier NS-stations), publieke voorzieningen zoals het ziekenhuis en scholen voor middelbaar en hoger onderwijs en de grote bedrijventerreinen. Daarnaast zijn alle wijken onderling verbonden via interwijkverbindingen.



³De doorfietsroutes en verbindende routes uit deze strategie worden (grotendeels) gevormd door het primaire netwerk uit het Fietsbeleidsplan Helmond 2007.

Wensbeeld netwerk doorfietsroutes 2040

— Doorfietsroute



Figuur 4 - Kaart wensbeeld netwerk doorfietsroutes

b. Netwerk van verbindende fietsroutes

De verbindende fietsroutes faciliteren de fietser op relaties waar het doorfietsnetwerk niet direct beschikbaar is³. Het zijn daarmee aanvullende schakels in het doorfietsnetwerk, die de diverse bestemmingen rechtstreeks tot ‘aan de deur’ comfortabel bereikbaar maken en tevens dienen als feeders voor het doorfietsnetwerk. Het netwerk van verbindende fietsroutes is daarom grotendeels opgebouwd uit zelfstandige schakels of korte routes, die samen met de doorfietsroutes een sluitend netwerk in de stad vormen.

Verbindende fietsroutes worden ingezet voor de borging van de (rechtstreekse) bereikbaarheid van herkomst- en bestemmingsgebieden in de wijken, waaronder hubs, buurtwinkelcentra, gezondheidscentra, (basis)scholen, sociale, culturele, recreatieve en sportvoorzieningen. Ook kunnen ze worden ingezet voor de ontsluiting van speciale activiteiten met een hoog aantal fietsende bezoekers, zoals markten, evenementen en uitgaanscentra. Tenslotte hebben ze een taak op het gebied van verkeersveiligheid: op drukke autoverbindingen worden vrijliggende fietspaden toegepast zodat de fietser zich ter plaatse veiliger voelt.

c. Alle overige fietsroutes

De ‘basis’ categorie voor de fiets omvat alle overige verbindingen waar een fietser gebruik van kan maken. Het betreft daarmee alle wegen en paden in het stedelijk gebied, ongeacht de inrichting ervan. Dit zijn de haarvaten van het fietsnetwerk die ervoor zorgen dat elke locatie in de stad rechtstreeks per fiets te bereiken is. Omdat de fietser zich in de regel slechts beperkt laat sturen, moet uitgangspunt zijn dat op alle locaties in de stad waar de fietser fysiek kan komen, dat ook gebeurt. Op locaties waar dat per sé niet de bedoeling is, bijvoorbeeld vanwege de veiligheid, moet dit met voldoende voorzieningen worden geborgd, te beginnen met bebording. Hoewel er op het niveau van de basiscategorie geen bijzondere voorzieningen voor de fiets worden getroffen is het wel belangrijk dat zaken als verkeersveiligheid ook voor dit netwerk altijd goed in beeld zijn. Zodra er knelpunten worden geconstateerd (of worden vermoed) dan zijn er ook hier passende voorzieningen nodig.

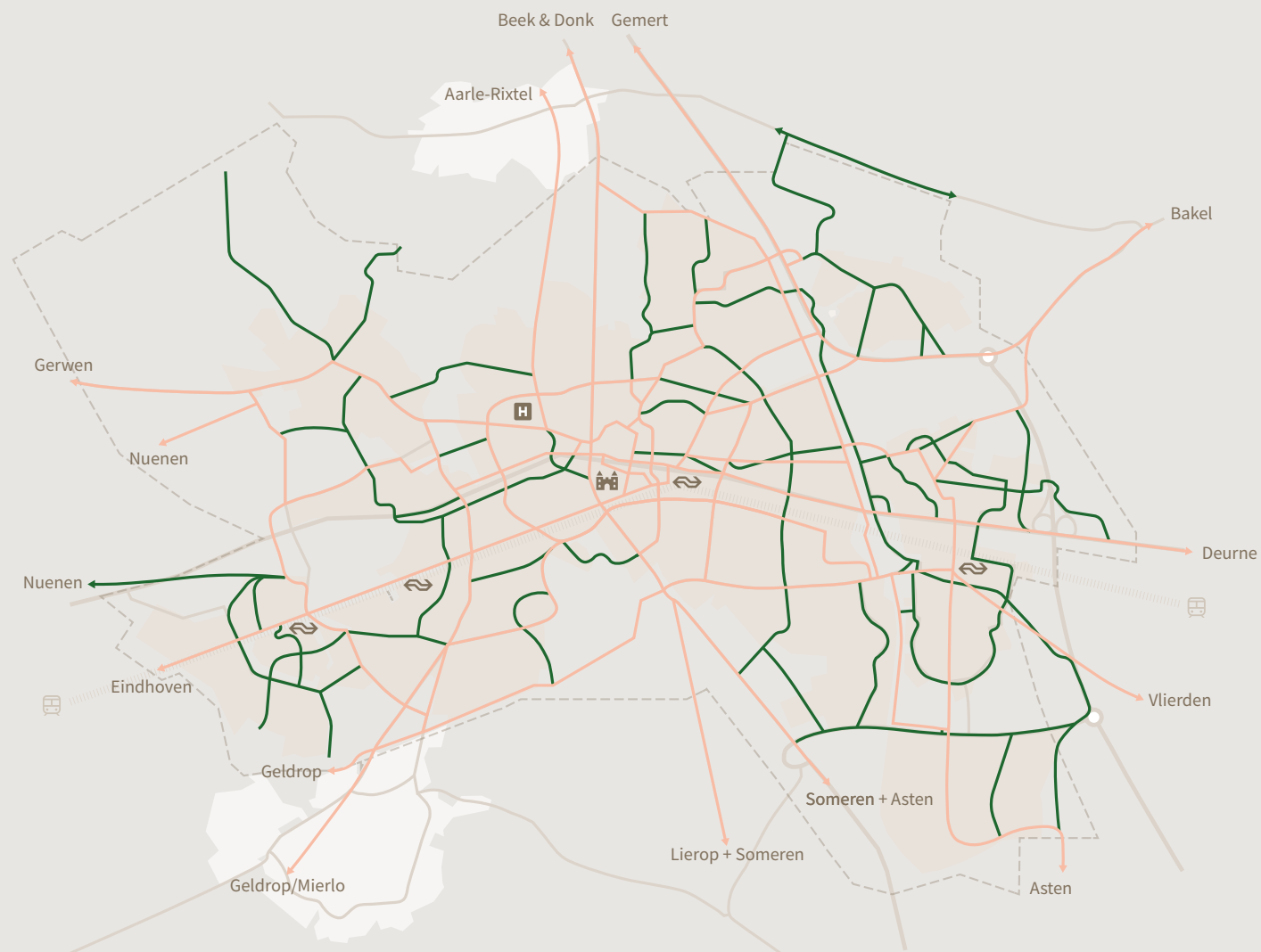
d. Bijzondere routes

De fiets wordt behalve voor de dagelijkse verplaatsingen ook intensief gebruikt voor recreatiedoeleinden, letterlijk voor jong en oud. Niet de verplaatsing maar de beleving van het fietsen staat daarin centraal. Ten behoeve van deze zeer divers samengestelde gebruikersgroep zijn er in Helmond en de regio speciale routes beschikbaar, die zoveel mogelijk zijn afgestemd op de specifieke doelgroepen. Vaak zijn de routes als zodanig herkenbaar, bijvoorbeeld door bebording of bewegwijzering. De routes maken desgewenst gebruik van het doorfiets- en verbindend netwerk, die daarvoor echter niet worden aangepast of speciaal worden toegerust. Voorbeelden van bijzondere routes zijn het Fietsrondje Helmond en de VVN fiets Oefen/examenroute. Daarnaast kent Helmond meerdere mountainbikeroutes en participeert de gemeente in het landelijke netwerk van knooppuntroutes.



Wensbeeld verbindende routes 2040

- Verbindende routes
- Doorfietsroute



Figuur 5 - Kaart netwerk verbindende routes

Fietsen in en naar het centrum

De belangrijkste bestemming voor fietsers in Helmond is het kernwinkelgebied. De wens is dat zoveel mogelijk bezoekers van het kernwinkelgebied gebruik maken van de fiets. Dat stelt hoge eisen aan de fietsbereikbaarheid, niet alleen voor wat betreft het netwerk om er te komen, maar ook op het gebied van voldoende, goede en diefstalveilige stallingsfaciliteiten. Het kernwinkelgebied neemt daarom binnen het fietsnetwerk een centrale plaats in: rondom het voetgangersgebied kunnen fietsers gebruik maken van de Fietsring die de fietsverbindingen uit alle windrichtingen met elkaar koppelt. Op de Fietsring krijgt de fietser voor optimaal comfort prioriteit op het gemotoriseerd verkeer. Buiten de winkelopeningstijden en/of sluitingstijden van de horeca zijn de mogelijkheden voor de fietser nog uitgebreider aangezien dan ook (delen) van het voetgangersgebied beschikbaar komen. In figuur 6 op pagina 20 zijn de fietsvoorzieningen in het kernwinkelgebied weergegeven.



4. Kwaliteitsprofielen netwerk fiets

Zoals hiervoor al is omschreven is het gemeentelijk fietsnetwerk ingedeeld in verschillende categorieën. De twee belangrijkste daarvan – het doorfietsnetwerk en het verbindend netwerk – kennen ieder een eigen kwaliteitsprofiel, dat als richtlijn geldt bij het ontwerp, gebruik en beheer ervan. Het zijn richtlijnen, waarvoor geldt dat ze *bij voorkeur* worden gerealiseerd. In die zin is het dus een wensbeeld. Uiteraard is de haalbaarheid daarvan echter mede afhankelijk van de beschikbare ruimte en financiën.

Algemeen basiskwaliteitsprofiel

Voor alle categorieën van het fietsnetwerk geldt een basiskwaliteitsprofiel. Een fietsvriendelijk en toekomstbestendig fietsnetwerk moet daar liefst aan voldoen. Het basiskwaliteitsprofiel richt zich op functionele én belevingsaspecten van het netwerk:

- **Samenhang:** alle herkomsten en bestemmingen – zoals woningen, bedrijven en voorzieningen – moeten per fiets bereikbaar zijn. Het netwerk sluit hier logisch op aan.
- **Verkeersveiligheid:** fietsers moeten zich ten alle tijden kunnen verplaatsen zonder onveilige situaties te ervaren, zowel wat betreft de infrastructuur als de interactie met andere verkeersdeelnemers.
- **Sociale veiligheid:** fietsers moeten zich veilig voelen op het netwerk, ook in de avond, bij slecht weer of op afgelegen trajecten. Dit vraagt onder andere om goed verlichte, overzichtelijke en levendige routes met voldoende sociale controle.
- **Aantrekkelijkheid van de omgeving:** fietsers wordt een aantrekkelijke omgeving geboden om te fietsen, omdat dit bijdraagt aan het comfort en de beleving van het fietsen. Afwisseling in omgeving werkt positief, (te) veel omgevingshin-

der is negatief.

- **Comfort:** fietsroutes moeten op een comfortabele wijze door de fietser gebruikt kunnen worden en dus planmatig worden onderhouden. Aandachtspunten zijn een vlak en egaal wegdek, zo min mogelijk obstakels, logische overgangen en voldoende ruimte. Ook het beperken van stops, bochten en hoogteverschillen draagt bij aan een comfortabele fietservaring.
- **Directheid:** fietsers moeten hun bestemming op een efficiënte manier kunnen bereiken. Daarbij is er onderscheid tussen directheid in afstand (zo kort mogelijk) en directheid in tijd (zo snel mogelijk). De directheid van fietsroutes verhoogt de aantrekkelijkheid van het fietsen ten opzichte van andere vervoersmiddelen.
- **Duurzaamheid:** op locaties waar fietspaden worden toegepast, gebeurt dat een wijze die zo onderhoudsvriendelijk mogelijk is en met gebruikmaking van zoveel mogelijk duurzame materialen. Dit vermindert de milieubelasting.
- **Klimaat:** fietsers worden waar mogelijk beschermd voor extreme weersomstandigheden, zodat fietsen aangenaam blijft. Zo is een goede balans tussen zon en schaduw (bij extreme hitte) van belang, te realiseren door bijvoorbeeld de strategische aanplant van bomen, groene corridors of beschutting via gebouwen.

Het basiskwaliteitsprofiel voor het fietsnetwerk in Helmond sluit aan bij de landelijk gehanteerde richtlijnen van het CROW (kennisinstituut voor infrastructuur en verkeer). Deze richtlijnen borgen een veilige en toegankelijke inrichting van de verkeerssituatie. Dezelfde richtlijnen worden tevens gevolgd voor de hogere categorieën van het fietsnetwerk. Indien de specifieke situatie daartoe aanleiding geeft hanteert

Helmond extra (maatwerk)inrichtingseisen, bovenop de CROW-richtlijnen. In die gevallen wordt dat specifiek benoemd.

Extra kwaliteitsprofiel voor doorfietsroutes en verbindende routes

Voor het doorfietsnetwerk en het verbindend fietsnetwerk wordt behalve het hier-voor beschreven basiskwaliteitsprofiel ook een pakket met aanvullende kwaliteits-richtlijnen gehanteerd. Die richtlijnen zijn verstrekkender en uitgebreider naarmate de betreffende fietsverbinding een belangrijkere functie in het netwerk invult:

- **Uitvoeringsaspecten.** Het doorfietsnetwerk wordt uitgerust met voorzieningen die de gebruikers het hoogst mogelijke comfort bieden. Daartoe behoren sociale veiligheid en verkeersveiligheid, hoogwaardige verharding (asfalt) en een minimum aan stops. Voor het verbindend netwerk is er uiteraard aandacht voor dezelfde zaken, maar daarvoor liggen de kwaliteitseisen lager.
- **Doelbereik en gebruikersgroepen.** De netwerken worden afgestemd op hun specifieke gebruiksbehoeften. Zo is een goede doorstroming (gestrekt profiel, weinig stops) belangrijker voor fietsers op het doorfietsnetwerk (de naam zegt het al). Consequentie hiervan is dat de rechtstreekse bereikbaarheid van herkomst- en bestemmingsgebieden niet overal kan worden gerealiseerd. Op het verbindend netwerk is dit aspect juist een essentiële voorwaarde (meer aansluitingen).
- **Netwerkkruisingen.** Waar fietsroutes kruisen met elkaar en met andere verkeersstromen is een veilige, logische en herkenbare inrichting essentieel. Verkeersveiligheid is uiteraard een algemene voorwaarde, voor het doorfietsnetwerk gelden daarnaast hoge eisen aan doorstroming, bijvoorbeeld door op de kruising het fietsverkeer een hoge prioriteit toe te kennen ten opzichte van andere weggebruikers.
- **Beheer en onderhoud.** De intensiteit en het kwaliteitsniveau van beheer en onderhoud variëren per netwerk. Het doorfietsnetwerk vraagt om frequenter onderhoud vanwege het intensieve gebruik en gewenste hoge mate van betrouwbaarheid van de route voor de gebruiker. Daartoe behoren ook gladheids-

bestrijding en opruimen van bladafval. Het verbindend netwerk krijgt op deze punten een lagere prioriteit, wat overigens niet wil zeggen dat ze niet of te weinig worden beheerd en onderhouden. Bij werkzaamheden aan doorfietsroutes of andere bijzondere situaties die de route tijdelijk niet beschikbaar maken wordt veel aandacht besteed aan het bieden van een goed alternatief voor de gebruikers. Uiteraard is dat ook wenselijk op het verbindend netwerk, maar ook op dit punt kan de kwaliteit van het te bieden alternatief wat minder.

Uiteraard heeft het de voorkeur om op het gehele netwerk een vergelijkbare kwaliteit te bieden. Het onderscheid tussen beide belangrijkste netwerken houdt verband met de beperkte middelen (financiën en capaciteit) die voor aanleg, beheer en onderhoud van het fietsnetwerk beschikbaar zijn. Door de focus op het doorfietsnetwerk is het mogelijk om het goed functioneren ervan te borgen.

In tabel 1 zijn de kwaliteitsprofielen verder gespecificeerd voor de drie relevante niveaus van het fietsnetwerk. Voor de categorie 'Overige routes' is geen profiel opgenomen, aangezien dat overeenkomt met het hierboven omschreven basiskwaliteitsprofiel. Lege cellen geven aan dat er geen vaste richtlijnen gelden; in die gevallen is maatwerk nodig, afhankelijk van de context en lokale omstandigheden.

Kwaliteitsprofielen fietsverbindingen ¹	Doorfietsroutes		Verbindende routes		Bijzondere routes
	Doorfietsroutes (bubeko)	Doorfietsroutes (bibeko)	Verbindende routes (bubeko)	Verbindende routes (bibeko)	Fietsroutes
Kernkwaliteit(en)	Doorstroming snelheid bereikbaarheid	Doorstroming snelheid	Bereikbaarheid	Bereikbaarheid	Omgeving
Maaswijdte netwerk	< 1000 meter	< 500 meter	1000 meter	250 meter	n.v.t.
Bewegwijzering	Altijd	Altijd	Afhankelijk van situatie	Afhankelijk van situatie	Altijd
Type fietspad	Vrijliggend (of fietsstraat bij 60 km/h)	Vrijliggend	Vrijliggend of fietsstraat bij 60 km/h	Vrijliggend bij 50 km/h Fietsstrook bij GOW30 km/h	Geen richtlijn
Verhardingssoort	Gesloten: rood asfalt of beton	Gesloten: rood asfalt of beton	Gesloten: rood asfalt of beton	Gesloten: rood asfalt of beton	Passend bij type route
Verlichting	Volledig	Volledig	Volledig	Volledig	Passend bij type route
Omrijdfactor gestrekt- heid van het tracé van/ naar de Fietsring rond kernwinkelgebied	Streefwaarde < 1,2	Streefwaarde < 1,2	Streefwaarde < 1,3	Streefwaarde < 1,3	Geen richtlijn
Indien verplicht fietspad (G11) toegelaten fietstypen	Alles m.u.v. snor- en bromfiets. Speedpedelec met ontheffing en voor- waarden	Alles m.u.v. snor- en bromfiets. Speedpedelec met ontheffing en voor- waarden	Alles m.u.v. snor- en bromfiets. Speedpedelec met ontheffing en voor- waarden	Alles m.u.v. snor- en bromfiets. Speedpedelec met ontheffing en voor- waarden	n.v.t.
Indien bromfietspad (G12) toegelaten type	Alles	Alles	Alles	Alles	Alles
Indien recreatief fietspad (G13) toegelaten type	Alles m.u.v. snorfiets, bromfiets. Speedpedelec met ontheffing en voor- waarden	Alles m.u.v. snorfiets, bromfiets. Speedpedelec met ontheffing en voor- waarden	Alles m.u.v. snorfiets, bromfiets. Speedpedelec met ontheffing en voor- waarden	Alles m.u.v. snorfiets, bromfiets. Speedpedelec met ontheffing en voor- waarden	Alles m.u.v. snorfiets, bromfiets. Speedpedelec met ontheffing en voor- waarden
Afsluiting tijdens evene- menten en bouwactivitei- ten mogelijk?	Een volwaardig (kort, logisch en veilig) alterna- tief noodzakelijk, beweg- wijzerd	Een volwaardig (kort, logisch en veilig) alterna- tief noodzakelijk, beweg- wijzerd	Een volwaardig (kort, lo- gisch en veilig) alternatief wenselijk, bewegwijzerd	Een volwaardig (kort, lo- gisch en veilig) alternatief wenselijk, bewegwijzerd	Een alternatief noodzake- lijk, bewegwijzerd

⁴De kwaliteitsprofielen in dit overzicht zijn samengesteld uit de wensbeelden voor elk van de categorieën fietsverbindingen. Als de lokale situatie er om vraagt, kan gemotiveerd worden afgeweken, hoewel dat natuurlijk niet de voorkeur heeft. Voor de snelfietsroutes zoals de provincie Noord Brabant enkele doorfietsroutes in Helmond noemt kunnen aanvullende of afwijkende eisen worden gesteld aan de kwaliteit om voor co financiering in aanmerking te komen.

Tabel 1 - Kwaliteitsprofielen fietsverbindingen⁴

Kwaliteitsprofielen fietsverbindingen ¹	Doorfietsroutes		Verbindende routes		Bijzondere routes
	Doorfietsroutes (bubeko)	Doorfietsroutes (bibeko)	Verbindende routes (bubeko)	Verbindende routes (bibeko)	Fietsroutes
Kruising met spoorlijn	Ongelijkvloers of gelijkvloers met beveiliging	Ongelijkvloers of gelijkvloers met beveiliging	Gelijkvloers met beveiliging	Gelijkvloers met beveiliging	Gelijkvloers met beveiliging
Kruising met stroomweg	Ongelijkvloers	Ongelijkvloers	Ongelijkvloers	Ongelijkvloers	Ongelijkvloers
Kruising met gebiedsontsluitingsweg	Ongelijkvloers, gelijkvloers met beveiliging (VRI) of rotonde	Ongelijkvloers, gelijkvloers met beveiliging (VRI) of rotonde en prioriteit fiets (indien verkeersveilig)	Gelijkvloers met beveiliging (VRI) of rotonde	Gelijkvloers met oversteekvoorzieningen of VRI/rotonde	Ongelijkvloers of gelijkvloers met oversteekvoorzieningen of VRI/rotonde
Kruising met GOW30/60 en ETW	Gelijkvloers met voorzieningen of rotonde	Gelijkvloers met voorzieningen en prioriteit fiets	Gelijkvloers met voorzieningen	Gelijkvloers met voorzieningen	Maatwerk
Kruising erf	n.v.t.	Gelijkvloers met voorzieningen en prioriteit fiets	n.v.t.	Gelijkvloers met voorzieningen en prioriteit fiets	Maatwerk
Kruisingen met VRI's	Conflictvrij regelen	Conflictvrij regelen met prioriteit fiets	Conflictvrij regelen	Conflictvrij regelen	
Bestrijden gladheid en vrijhouden blad	Prioriteit 1	Prioriteit 1	Prioriteit 2	Prioriteit 2	Geen eisen
Onderhoud	Prioriteit 1	Prioriteit 1	Prioriteit 2	Prioriteit 2	Geen eisen

5. Fietsparkeren

Waar bij autoparkeren de aandacht voornamelijk uitgaat naar de beschikbare capaciteit aan parkeerplaatsen en de daarvoor geldende tarieven, ligt bij fietsparkeren de focus in de eerste plaats op diefstalveiligheid. De fiets kan immers (bijna) overal worden geparkeerd, maar of hij er nog staat bij terugkomst is allerm minst zeker. Hoewel er met circa 23 miljoen fietsen in Nederland ogenschijnlijk voldoende beschikbaar zijn, blijkt de fiets een gewild object dat geplaagd wordt door diefstal. Het aantal ontvreemde fietsen is zo hoog, dat veel gedupeerden niet eens meer aangifte doen. Dat is geen goede zaak, maar wat misschien nog erger is, dat dit er bij veel reizigers toe leidt dat ze vanwege de diefstalgevoeligheid besluiten de verplaatsing met een ander vervoermiddel – meestal de auto – uit te voeren. Het is voor het stimuleren van het gebruik van de fiets dus belangrijk dat de diefstalveiligheid zoveel mogelijk wordt geborgd. De gemeente helpt daaraan mee door binnen haar mogelijkheden te focussen op de aanpak van de zogenaamde hot spots (fietsers wijzen op fietsendiefstal gevoelige locaties), gedupeerden aan te zetten tot het doen van aangifte en door deugdelijke voorzieningen te bieden om fietsen veilig tegen diefstal te kunnen parkeren.

Soorten fietsparkeerplaatsen

Verschillende typen fietsers hebben uiteenlopende behoeften op het gebied van parkeren. De parkeerduur, het motief van de rit en het type fiets – van eenvoudige stadsfiets tot dure e-bike – spelen daarin een belangrijke rol. Dat leidt tot verschillende stallingsvormen, afgestemd op gebruik en situatie:

1. Openbare stallingen

Deze stallingen zijn voor publiek gebruik en bevinden zich daarom op openbaar terrein (publieke locaties) of publiek toegankelijke locaties, zoals bij stations (hubs), winkelgebieden en grote of veel bezochte openbare voorzieningen. Het



beheer is in handen van de gemeente of andere publieke partijen. Er is onderscheid tussen:

- **Onbewaakte stallingen.** Hier is geen toezicht aanwezig. Ze zijn veelal ingericht met fietsrekken met aanbindmogelijkheden (eventueel in combinatie met fietsvakken). Deze stallingen vormen een basis stallingsvoorziening en zijn in principe bedoeld voor kort en laagdrempelig gebruik. Ook fietsers die langer parkeren (bijvoorbeeld bij een bushalte) kunnen er gebruik van maken. Het ontbreken van toezicht maakt ze relatief goedkoop in exploitatie, waardoor ze op veel locaties haalbaar zijn. Eventueel kunnen onbewaakte stallingen worden uitgerust met afsluitbare stallingsmogelijkheden, zoals fietskluisen. Daarmee wordt de diefstalveiligheid aanzienlijk verhoogd, maar ook de kosten zijn aanzienlijk hoger. De stallingscapaciteit is dan veelal beperkt.

- **Stallingen met toezicht.** Hier is wél toezicht, Het toezicht gebeurt door medewerkers ter plaatse (met name tijdens piekmomenten, in principe gedurende de dagperiode met een uitloop naar de avond) en/of door permanente camerabewaking. De bemenste vorm – aangeduid als ‘bewaakte fietsenstalling’ – biedt op het gebied van sociale controle en diefstalveiligheid de meeste kwaliteit. Vanwege de aanwezigheid van bewaking is het mogelijk bij deze stallingen ook extra servicevoorzieningen te bieden, zoals reparatie en/of fietsverhuur. Nadeel is echter dat deze vorm van bewaakte stallingen in de exploitatie verreweg het duurst is en dus alleen is te realiseren op druk gebruikte locaties. In de praktijk zijn die locaties in het stads-hart. Om het gebruik van de fiets te stimuleren is het uitgangspunt dat het gebruik van de bewaakte stallingen in de binnenstad kosteloos is, hetgeen het gebruik ervan erg aantrekkelijk maakt.

2. Private stallingen

Deze stallingen zijn afgestemd op gebruik door specifieke groepen fietsers, zoals bewoners, werknemers of scholieren. De stallingen bevinden zich op particulier terrein en worden beheerd door de organisatie of bedrijf die/dat optreedt als eigenaar, gebruiker of beheerder van het terrein in kwestie. Die bepaalt ook de inrichting van de stallingen en de eventuele voorzieningen die geboden worden en is verantwoordelijk voor de bekostiging van realisatie, beheer en onderhoud. Geheel afhankelijk van de specifieke situatie kan de stalling overdekt of zelfs afgesloten zijn – toegankelijkheid wordt dan geregeld met een toegangspas – en eventueel voorzien van bewaking (vaak met camera’s).

Via de beleidsregels parkeernormen/Beleidsregel Parkeren stelt de gemeente voorwaarden aan initiatiefnemers van nieuwbouw of herontwikkeling van woningen, bedrijven en voorzieningen ten aanzien van het aantal fietsparkeerplaatsen voor bewoners, werknemers en bezoekers, te realiseren op eigen terrein. Ook worden er enkele aanvullende (kwaliteits)eisen gesteld aan de stallingsvoorzieningen, bijvoorbeeld op het gebied van bereikbaarheid.

Het aanbieden van voldoende fietsparkeervoorzieningen is gezien het bovenstaande een opgave voor zowel de gemeente als particuliere bedrijven en instanties, zoals ontwikkelaars, zorgverleners (ziekenhuis), schoolbesturen en sportverenigingen.

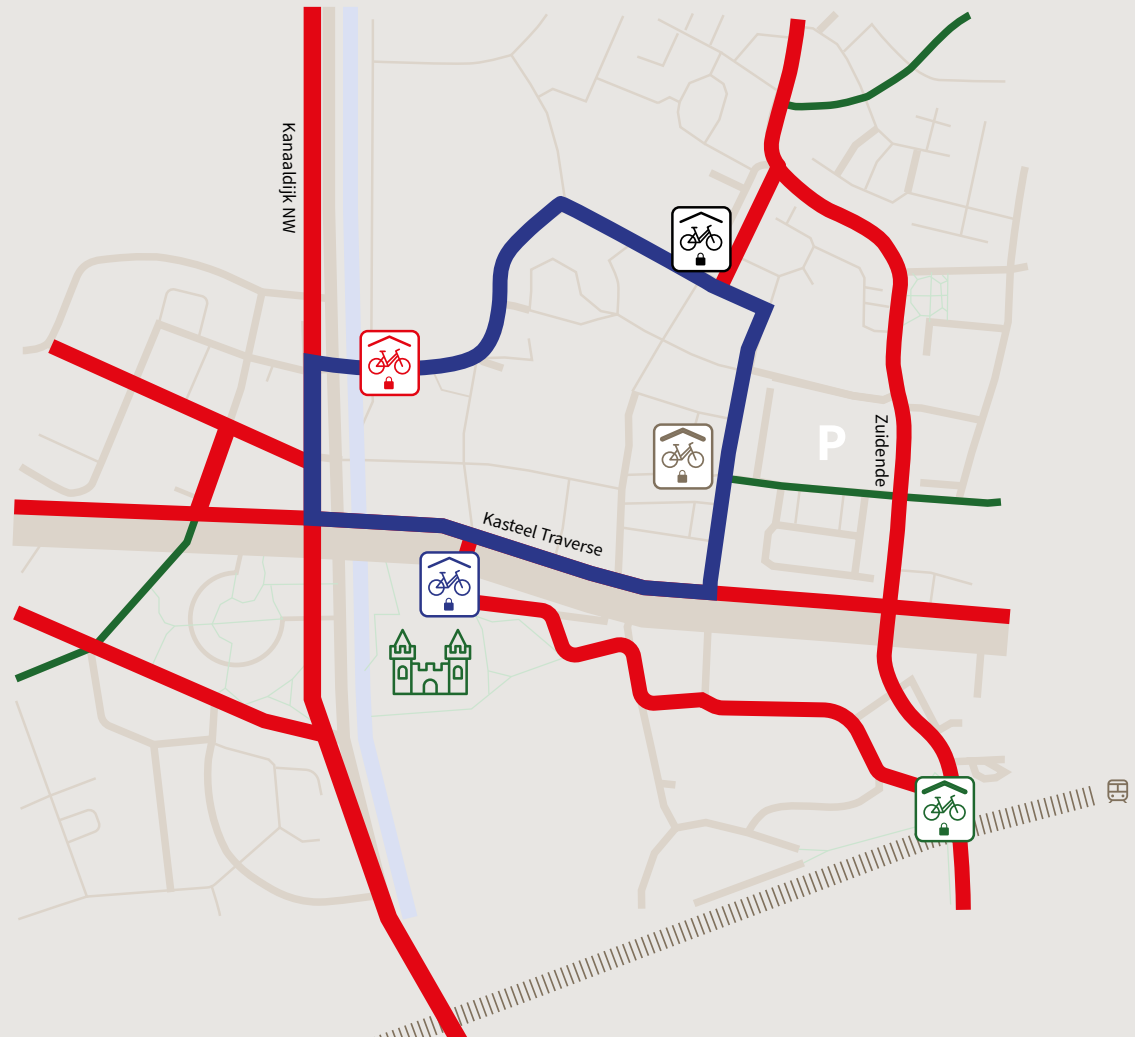
Locaties voor fietsparkeerplaatsen

Fietsparkeerplaatsen moeten op de juiste plek liggen, niet alleen om een intensief gebruik ervan te bewerkstelligen, maar ook om de omgeving van de stalling te vrijwaren van ‘wild’ geparkeerde fietsen. Veel fietsers hebben immers de neiging om hun fiets hoe dan ook te parkeren in de directe nabijheid van hun bestemming. Indien stallingen ter plaatse afwezig zijn, dan ontstaan rommelige situaties met lukraak gestalde fietsen met alle overlast van dien. Basisuitgangspunt is dus dat de stalling zo dicht mogelijk bij de bestemming wordt gerealiseerd. Als dat niet mogelijk is, dan moet er extra aandacht worden besteed aan de inrichting en de voorzieningen van de stalling zelf maar zeker ook aan de inrichting van de looproute naar de bestemming ten aanzien van directheid, sociale veiligheid en kwaliteitsbeleving. De fietser is dan bereid een grotere afstand af te leggen.



Uitsnede fietsnetwerk centrum en bewaakte stallingen

-  Doorfietsroute
 Verbindende route
 Fietsring
-  Zoeklocatie bewaakte fietsenstalling
 Zoeklocatie bewaakte fietsenstalling
 Bewaakte fietsenstalling Traverse
 Zoeklocatie bewaakte fietsenstalling
 Bewaakte fietsenstalling station Helmond centraal



Figuur 6 - Kaart fietsvoorzieningen kernwinkelgebied

De behoefte aan stallingsvoorzieningen voor de fiets is getalsmatig het grootst in en rond het kernwinkelgebied. Het is dus niet verwonderlijk dat de grote, bewaakte stallingen zich daar bevinden. Omdat het kernwinkelgebied tijdens winkeluren niet toegankelijk is voor fietsverkeer worden de fietsenstallingen voor het centrumbezoek in de zone rond het kernwinkelgebied ingepast, dezelfde zone waar de Fietsring ligt. Daarmee is direct de goede bereikbaarheid van de stallingen geborgd. Gelijktijdig met het uitrollen van de maatregelen ten behoeve van de mobiliteitstransitie zal het gebruik van de fiets door centrumbezoekers toenemen. Daarmee stijgt ook de behoefte aan bewaakte en onbewaakte stallingen. Voor de belangrijkste daarvan – de bewaakte – wordt ingeschat dat er drie locatie om het kernwinkelgebied nodig zijn, rechtstreeks bereikbaar via de Fietsring. Er is een zoeklocatie aangewezen voor het realiseren van de bewaakte fietsenstallingen, die in samenhang met de inrichting van de openbare ruimte ter plaatse worden uitgewerkt. Op langere termijn is wellicht nog een vierde bewaakte stalling wenselijk in de omgeving van het Ameideplein.

Er zijn met name in het centrum locaties waar de druk op de openbare ruimte zo hoog is dat fietsstallingen moeilijk inpasbaar zijn. Op die locaties zijn wellicht scherpe keuzes nodig, bijvoorbeeld door autoparkeerplaatsen om te zetten in fietsparkeerplekken.

Kenmerk	Onbewaakte stallingen/ fietsrekken
Locatie	Sociaal veilige omgeving
	Nabijheid fietsnetwerk
	Directe nabijheid van bestemmingen
Kwaliteit stallingen	Fietsenrek moet voldoen aan Fietsparkeur of minstens gelijkwaardige kwaliteitseisen
	Fietsenrekken moeten passen binnen de (eventuele) kwaliteitseisen van de omgeving
Kwantiteit	Bij nieuwe ontwikkelingen dient het aantal stallingsplaatsen bepaald te worden op basis van de beleidsregel parkeren. Bij bestaande situaties op basis van (jaarlijkse) tellingen (openbare ruimte)

Tabel 2 - Kwaliteitsprofiel onbewaakte fietsenstallingen

Om te bepalen hoe groot de behoefte aan fietsenstallingen in het kernwinkelgebied is, worden periodiek tellingen uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten wordt bepaald of er voldoende stallingsplaatsen beschikbaar zijn. Als dat niet het geval is, dan is uitbreiding van de capaciteit voor de handliggend. Dat is echter op de locatie zelf niet altijd mogelijk (ruimtegebrek), hetgeen reden is om in de directe omgeving (binnen de maximale loopafstanden die voor het betreffende bestemmingsgebied geldt) een alternatieve locatie te zoeken en gelijktijdig op de oorspronkelijke locatie te handhaven op foutparkeerders.

Kwaliteitsprofielen voor fietsparkeerplaatsen

Bij de inrichting van fietsparkeerplaatsen moet rekening worden gehouden met een (in de toekomst waarschijnlijk nog toenemende) veelheid aan verschillende soorten fietsen. Een gevolg hiervan is dat een steeds groter aandeel van de fietsen niet meer in de traditionele rekken past. Denk bijvoorbeeld aan bredere sturen, dikkere banden, fietsen met krat en bakfietsen. Bij de inrichting van bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen is uitgangspunt dat er plaats is voor ieder type fiets, ook al kan dat voor fietsen met een bijzondere afmeting in de praktijk betekenen dat er iets verder dan de aanbevolen loopafstand van de bestemming gestald moet worden. Ook voor brom- en snorfietsen (hoewel geen onderdeel van actieve mobiliteit) wordt in het centrum parkeerruimte gereserveerd. In de bewaakte stallingen is er alleen ruimte voor elektrisch aangedreven brom- en snorfietsen. De gemeente hanteert voor fietsparkeren kwaliteitsprofielen, die grotendeels gebaseerd zijn op de landelijke richtlijnen van het CROW. In tabel 2 staan deze kwaliteitsprofielen voor de onbewaakte stallingen verder uitgewerkt. Voor de bewaakte stallingen geldt dat de kwaliteitsprofielen in een later stadium nog verder worden uitgewerkt. De kwaliteitsprofielen voor de private stallingen zijn uitgewerkt in de beleidsregel parkeernormen Helmond 2024⁵.

⁵ Beleidsregel Parkeernormen Helmond 2024 | Lokale wet- en regelgeving

6. Relatie met andere strategieën

Een succesvolle uitwerking van de strategie fietsen vereist een goed samenspel met de andere strategieën op het gebied van mobiliteit. Naast specifieke maatregelen voor de fiets leidt dit tot ondersteunende maatregelen op andere beleidsterreinen, zoals verkeersveiligheid, auto en verplaatsingsgedrag.

 **Verkeersveiligheid.** Dit is voor de fiets een essentieel aandachtspunt. De fietser behoort tot de kwetsbaarste verkeersdeelnemers en neemt daarom een belangrijke plaats in in het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid. De strategie Verkeersveiligheid beschrijft de wijze waarop dat in Helmond wordt aangepakt. Voorbeelden zijn de afwaardering van gebiedsontsluitingswegen waar geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u (GOW30) en diverse gedragscampagnes gericht op het bevorderen van veilig verkeersgedrag van fietsers en andere verkeersdeelnemers.

 **Openbaar Vervoer.** OV heeft een nauwe relatie met de fiets, waar het gaat om het voor- en natransport (first/last mile) van nagenoeg elke verplaatsing per trein of bus. Door de fiets slim te koppelen aan het OV ontstaat een sterke vervoersketen die op langere afstanden een goed alternatief biedt voor de auto. Om het gebruik van de fiets en het Openbaar Vervoer optimaal op elkaar af te stemmen moeten OV- knooppunten (hubs) goed per fiets bereikbaar zijn. Bij die knooppunten moeten bovendien voldoende (veilige) stallingsmogelijkheden en deelfietsen beschikbaar zijn. Dit vraagt om duidelijke regels, voldoende ruimte en passende tarieven.

 **Hubs.** Voor hubs geldt in grote lijnen hetzelfde als voor Openbaar Vervoer.

 **Parkeren (auto).** Met sturend beleid op het gebied van autoparkeren wordt een belangrijke randvoorwaarde ingevuld om het gebruik van privéauto's te reduceren en daarmee de concurrentiepositie van de fiets te vergroten. Er wordt gedacht aan beperking van de autoparkeercapaciteit bij economische toplocaties, vergroting van de afstand tussen autoparkeervoorzieningen en de belangrijke bestemmingsgebieden en de afstemming van parkeertarieven, zodanig dat autoparkeren duurder wordt op goed met de fiets bereikbare locaties.

 **Verkeerscirculatie (auto).** Een van de speerpunten in het mobiliteitsbeleid is terugdringing van de dominantie van de auto in het verkeersbeeld en gelijktijdig het gebruik van de fiets evenredig te laten toenemen. Een maatregel die daaraan bijdraagt is het omvormen van het autonetwerk in de stad, zodanig dat de kwaliteit van de doorstroming van het autoverkeer secundair wordt ten opzichte van die van de fiets, waarbij de autobereikbaarheid wel gewaarborgd wordt. Daarmee wordt de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van die van de auto verbeterd. Op het vlak van gebiedsontwikkeling kan gekozen worden voor een autoluwe vormgeving, bijvoorbeeld in het centrumgebied en uitbreidingslocaties als Nieuw Brandevoort. Daarbij past een aangepaste ontsluitingsstructuur en strengere parkeernormen. Voor succesvolle ontwikkelingen is het belangrijk dat dit uitgangspunt van het begin van het ontwerpproces integraal wordt meegenomen.

 **Verkeersmanagement** Dit biedt mogelijkheden om in het stedelijk gebied de ene vervoerswijze te prioriteren boven de andere. Nu is het stedelijk netwerk nog primair gericht op de afwikkeling van autoverkeer. In de toekomst kan op krui-

singen met verkeersregelininstallaties de fiets in de regeling meer prioriteit krijgen, ten koste van de doorstroming van de auto. Andere mogelijkheden zijn er door aan te haken bij nieuwe ontwikkelingen op het gebied van verkeersmanagement voor de fiets. Een voorbeeld hiervan zijn Coöperatieve Intelligente Transportsystemen (C-ITS). De (potentiële) voordelen van C-ITS voor fietsers liggen met name op het gebied van verbeterde verkeersveiligheid, tijdswinst en gemak.



Verplaatsingsgedrag. Beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag is een essentieel onderdeel van de mobiliteitstransitie. De verwachting is dat alleen het nemen van infrastructurele maatregelen niet genoeg is om meer mensen op de fiets te krijgen. Daarvoor is een gedragsverandering bij de reiziger nodig. In de wetenschap dat gedragsverandering wellicht het lastigst is te bewerkstelligen spant de gemeente zich in om met publiekscampagnes het gebruik van de fiets te stimuleren. Daarbij wordt gedacht aan imagoverbetering van het fietsen, meer bewustwording bij de keuze van een vervoermiddel en het aanmoedigen van specifieke doelgroepen om zich meer op de fiets te verplaatsen (bijvoorbeeld door middel van een gecoördineerde werkgeversaanpak). Omdat gedragsverandering doorgaans een zaak van de lange adem is, moet een succesvolle aanpak op het gebied van de beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag over een lange periode worden volgehouden.

Naast de samenhang met andere onderdelen van de mobiliteitsstrategie zijn er ook op andere beleidsterreinen koppelkansen voor het stimuleren van het fietsgebruik. Mede aan de hand van de verschillende strategieën voor de onderdelen van het mobiliteitsbeleid kunnen stappen worden gezet in een werkelijk integrale benadering van ruimtelijke ontwikkelingen.

7. Organisatie

Een effectieve uitwerking van de strategie fietsen vraagt om een heldere organisatie en goede samenwerking binnen én buiten de gemeente. Van beleid tot beheer en van uitvoering tot communicatie: op alle niveaus is structurele aandacht voor de fiets nodig. Ook de samenwerking met externe partners is essentieel om de strategie om te zetten naar de praktijk. Hieronder worden de belangrijkste aandachtspunten in de samenwerking met de verschillende stakeholders kort benoemd.

Gemeentelijke organisatie

Fietsen raakt aan bijna alle portefeuilles van het college en clusters binnen de gemeentelijke organisatie. De thema's mobiliteit en volkshuisvesting liggen bij Stedelijk beleid. Realisatie en Beheer richt zich op de aanleg, het onderhoud en de instandhouding van de openbare ruimte. De sociale programma's vallen onder het sociaal domein, waar onder andere wordt gewerkt aan inclusiviteit, gezondheid en participatie. Handhaving en naleving is verantwoordelijk voor de veiligheid op straat.

Om de fietser op een voetstuk te krijgen en te houden, is intensieve samenwerking tussen deze clusters essentieel. Zonder goede afstemming kunnen kansen blijven liggen of knelpunten over het hoofd worden gezien. Een coördinator actieve mobiliteit zorgt dat de belangen voor de fietsers en voetganger binnen de verschillende beleidsterreinen voldoende worden meegenomen.

Lokale partners

Naast interne samenwerking zet de gemeente ook in op samenwerkingen met lokale partners in de stad, bijvoorbeeld met de partners uit het Platform Verkeersveiligheid Helmond waaronder de fietsersbond afdeling Helmond. De samenwerking met de

politie is van belang, bijvoorbeeld bij het voorkomen en aanpakken van fietsdiefstal of het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Regionale en landelijke partners

Naast samenwerken met lokale partners zijn er ook op regionale en landelijke schaal belangrijke samenwerkingsverbanden. We nemen onder andere deel aan Brabantstadfiets, Brainport Bereikbaar. Door samenwerking met andere overheden, kennisinstellingen en marktpartijen doen we kennis op, delen we ervaringen en werken we aan slimme, duurzame en veilige fietsoplossingen. De gemeente Helmond geeft bovendien ruimte aan pilots, zodat we kunnen leren van innovatie en de stad (nog) aantrekkelijker en veiliger kunnen maken voor de fietser.

Participatie

Inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties spelen een onmisbare rol in het fietsbeleid. Burgerparticipatie helpt om beter te begrijpen waarom mensen wel of niet de fiets pakken, en wat zij nodig hebben om vaker te fietsen. Waar mogelijk maken we gebruik van de kennis, ervaring en ideeën van (potentiële) gebruikers van de fietsvoorzieningen in Helmond.

Juridische en regulerende aspecten

Voor de realisatie van een fietspad, de bouw van fietsvoorzieningen of het gebruik van data dienen er mogelijk juridische en planologische procedures doorlopen te worden. De volgende elementen zijn hierbij van belang:

- **Bestemmingsplannen en vergunningsprocedures:** De locaties voor de fietsvoorzieningen passen binnen het bestaande bestemmingsplan of het

bestemmingsplan kan erop worden aangepast. Noodzakelijke aanpassingen en eventueel bijbehorende procedures vergen extra tijd en kunnen ook leiden tot bezwaren (zowel bij de interne als de formele procedure) Dit kan een risico vormen voor de uitvoering(stermijn).

- **Data- en privacywetgeving:** Het verzamelen en verwerken van data, moet voldoen aan de privacywetgeving (zoals de AVG).

Beheer, onderhoud en exploitatie

Ook het beheer, onderhoud en de exploitatie van fietsvoorzieningen – zoals bewaakte stallingen of fietspaden – moet goed georganiseerd zijn. Het is essentieel dat de afdelingen en/of organisaties die later verantwoordelijk zijn voor het beheer, onderhoud en exploitatie al tijdens de ontwikkel- en realisatiefase betrokken zijn. Goede afstemming tussen beleid en beheer en onderhoud is daarbij cruciaal. Zo kunnen onderhoudsprogramma's, kwaliteitseisen en gebruikerswensen beter op elkaar worden afgestemd en blijven de fietsvoorzieningen ook op de lange termijn aantrekkelijk, veilig en betrouwbaar.

8. Financiering

Een succesvolle uitwerking van de strategie fietsen vraagt om een doordachte en realistische financiering. Voor de uitvoering van verschillende regionale doorfietsroutes is reeds een planning beschikbaar. Deze is gekoppeld aan bestaande subsidiemogelijkheden en financieringsbronnen en de daaraan gekoppelde voorwaarden voor wat betreft uitvoeringstermijnen. Voor diverse andere, met name lokale, verbindingen en overige projecten zijn forse investeringen noodzakelijk. Vanuit de adaptieve fietsagenda 2026-2036 en de daaruit volgende producten volgen de concrete voorstellen hiervoor.

We zoeken hierbij continu naar kansen voor cofinanciering om plannen mogelijk te maken. Regionale, provinciale, landelijke en indien mogelijk ook Europese subsidies maken het mogelijk om van Helmond een echte fietsstad te maken.

9. Monitoring en evaluatie

Een goede strategie fietsen staat of valt met inzicht in de effecten. Daarom geldt: meten is weten. Door regelmatig te monitoren hoe het fietsgebruik zich ontwikkelt en welke knelpunten zich voordoen, krijgt de gemeente zicht op de voortgang van de uitwerking van de strategie en waar bijsturing nodig is. Om de effecten van maatregelen te kunnen volgen en trends in beeld te brengen wordt een fietsdashboard opgesteld. Ten behoeve hiervan worden de volgende zaken gemonitord:

- **Gebruik fietspaden.** Fietstellingen geven inzicht in de toe- of afname van het fietsgebruik en worden gebruikt om de groei van het fietsverkeer op verschillende trajecten te kunnen meten. We stellen een structureel telprogramma op waarbij gedurende 2 weken het aantal fietsers op het fietsnetwerk wordt geteld. Naast de vaste telpunten die 3 jaarlijks en sommige zelfs permanent geteld worden zullen er ook op incidentele locaties tellingen worden uitgevoerd.
- **Inzicht geparkeerde fietsen.** Op verschillende bestemmingen, (binnenstad, de stations en overige belangrijke bestemmingen) wordt minimaal 1 keer per 3 jaar geteld hoeveel fietsen er geparkeerd staan. De tellingen geven inzicht in de bezettingsgraad van de voorzieningen en brengen de locaties in beeld waar te veel of te weinig fietsparkeerplaatsen zijn.
- **Gebruik bewaakte fietsenstallingen.** Het gebruik van de bewaakte fietsenstallingen doen we door middel van het inzetten van slimme controlesystemen die inzicht geven in bijvoorbeeld stallingsduur, aantal verschillende gebruikers en het aantal stallingsbewegingen.
- **Beleving en knelpunten.** Het is van belang om te weten hoe fietsers de kwaliteit van de fietsvoorzieningen in de stad ervaren. Daarom wordt iedere drie jaar een fietsbelevingsonderzoek uitgevoerd via het stadspanel. Dit onderzoek geeft inzicht in de mate van tevredenheid over het fietsnetwerk, de stallingsvoorzieningen en moet daarnaast inzicht geven in de mogelijke knelpunten binnen het

fietsnetwerk.

- **Fietsongevallen.** Op basis van beschikbare ongevallencijfers wordt de jaarlijkse ontwikkeling van het aantal ernstig gewonden en dodelijke fietsslachtoffers bij verkeersongevallen in beeld gebracht (zie ook de strategie verkeersveiligheid).
- **Opstellen prestatie indicatoren.** We stellen diverse prestatie indicatoren op die inzicht geven in onder andere het gebruik van de fiets(en stallingen), de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en de fietsbeleving in Helmond. De prestatie indicatoren nemen we op in het eerdergenoemde fietsdashboard.
- **Fietsdiefstal.** We volgen en analyseren cijfers met betrekking tot aangiftes over fietsdiefstal. Hieruit volgen mogelijke actiepunten en locaties die bijzondere aandacht vragen bij de aanpak van fietsendiefstal.

10. Vertaling naar agenda

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

Investeren in het ‘laten landen’ van de strategie fietsen binnen de gemeente

Om de strategie fietsen succesvol te laten landen binnen de gemeentelijke organisatie is het essentieel dat deze breed wordt gedragen en geïntegreerd is in verschillende beleidsterreinen. Dit vraagt om samenwerking en afstemming tussen afdelingen en clusters die betrokken zijn bij de inrichting van de openbare ruimte. Door de strategie toe te lichten aan collega’s die werken aan de inrichting van de openbare ruimte zetten we in op het vergroten van de bewustwording binnen de gemeentelijke organisatie over het belang van de fiets.,

Daarnaast wordt bekeken of het wenselijk en noodzakelijk is om een Fiets- en loopcoördinator of -ambassadeur aan te wijzen die aandacht blijft vragen voor de rol van de voetganger en de fietser in Helmondse projecten. Voorzieningen voor de fiets dienen aan de voorkant te worden meegenomen bij plan- en gebiedsontwikkelingen. Dat betekent dat het gebruik van de fiets gezien de inrichting van de (openbare) ruimte en de ingang van gebouwen logisch en vanzelfsprekend is. De keuze hoe een gebouw ingericht en gepositioneerd gaat worden ten opzichte van de fietsinfrastructuur levert een belangrijke impuls aan de mobiliteitstransitie en daarmee aan de verbetering van de fietsbereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.

Verder wordt het Handboek inrichting openbare ruimte aangevuld met meer aandacht voor de fietser en verwijzingen naar de kwaliteitseisen zoals opgenomen in deze strategie.

Op orde brengen van het fietsnetwerk

We gaan een grondige analyse van het huidige fietsnetwerk uitvoeren om te bepalen in hoeverre deze aansluit bij het wensbeeld van het fietsnetwerk zoals beschreven in deze strategie. Hierbij identificeren we ontbrekende schakels en beoordelen we of het netwerk voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen. De knelpunten die uit deze analyse naar voren komen, vertalen we naar concrete producten (bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe fietspaden of het verbeteren van de kwaliteit van bestaande fietspaden) inclusief globale kostenramingen. Deze worden vervolgens opgenomen in de agenda fietsen.

De prioriteit hierbij gaat hierbij in eerste instantie uit naar de doorfietsroutes, schoolfietsroutes en verbindingen die zorgen voor een goede ontsluiting van (H)OV haltes en hubs. Projecten die ook bijdragen aan de algemene doelstellingen vanuit bijvoorbeeld andere beleidsterreinen (zoals brede welvaart, gezondheid en economie) kunnen ook een hoge(re) prioriteit krijgen.

Op orde brengen netwerk fietsenstallingen

Naast het op orde brengen van het fietsnetwerk gaan we er ook voor zorgen dat het netwerk aan (bewaakte) fietsenstallingen in de stad op orde wordt gebracht. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan de fietsenstallingen in de binnenstad, bij (H)OV haltes, hubs en nabij de belangrijkste bestemmingen in de stad.

Wat betreft de openbare bewaakte stallingen gaan we ervoor zorgen dat de inrichting hiervan voldoet aan de kwaliteitseisen zoals beschreven in deze strategie. Daarnaast experimenteren we met welke services aan de openbare fietsenstallingen toegevoegd kunnen worden om daarmee het gebruik aantrekkelijker te maken. Denk hierbij aan pakketkluizen, kluisjes voor het opladen van de accu of mobiele telefoon, openbare toiletten, etc. Ook gaan we zorgen voor een praktisch en goed werkend toegangscontrolesysteem en gaan we experimenteren met mogelijke technologische uitbreidingen voor bijvoorbeeld verwijssystemen.

Wat betreft de onbewaakte stallingen gaan we eerst kijken of er voldoende stallingsplaatsen op de juiste locaties aanwezig zijn nabij de belangrijkste voorzieningen in Helmond. We kijken bijvoorbeeld naar de onbewaakte stallingen in het centrum, bij (H)OV haltes, Hubs en stations, maar ook bij winkelcentra en recreatieve bestemmingen. Daarnaast bekijken we ook of de fietsenstallingen in de openbare ruimte voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen. De knelpunten die hieruit naar voren komen worden vertaald in producten inclusief globale kostenramingen. Deze producten worden vervolgens opgenomen in de agenda fietsen.

Aanpak fietsendiefstal

Fietsendiefstal is een belangrijke reden waarom mensen ervoor kiezen om geen gebruik te maken van de fiets. Daarom gaan we op basis van beschikbare data tenminste één keer per jaar bepalen op welke locaties veel fietsdiefstal voorkomt. We bekijken wat de redenen hiervoor kunnen zijn en we kijken welke maatregelen uitgevoerd kunnen worden om de kans op diefstal te verlagen. Deze maatregelen worden vertaald in producten en voorzien van kostenramingen. Deze worden vervolgens opgenomen in de agenda fietsen. Samen met de politie, BOA's en de afdeling communicatie proberen we het percentage dat aangifte doet van een gestolen fiets te verhogen, zodat we hier meer inzicht in krijgen en de fietsendief ook bestraft kan worden.

Opstellen agenda fietsen

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

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

De agenda fietsen wordt opgesteld voor de korte en middellange termijn. Periodieke actualisatie (in principe jaarlijk) is aan de orde, mede aan de hand van de uitkomsten van de evaluatie van reeds afgeronde producten.

Colofon

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

Inhoud en tekst
Cluster mobiliteit

Fotografie
BC Fotografie



Juni 2025

Contact

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

Gemeente Helmond

