

MUM



MEERJAREN
UITVOERINGSPROGRAMMA
MOBILITEIT

STRATEGIE
LOPEN 

Gemeente Helmond



Voor u ligt de Strategie Lopen

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 Lopen

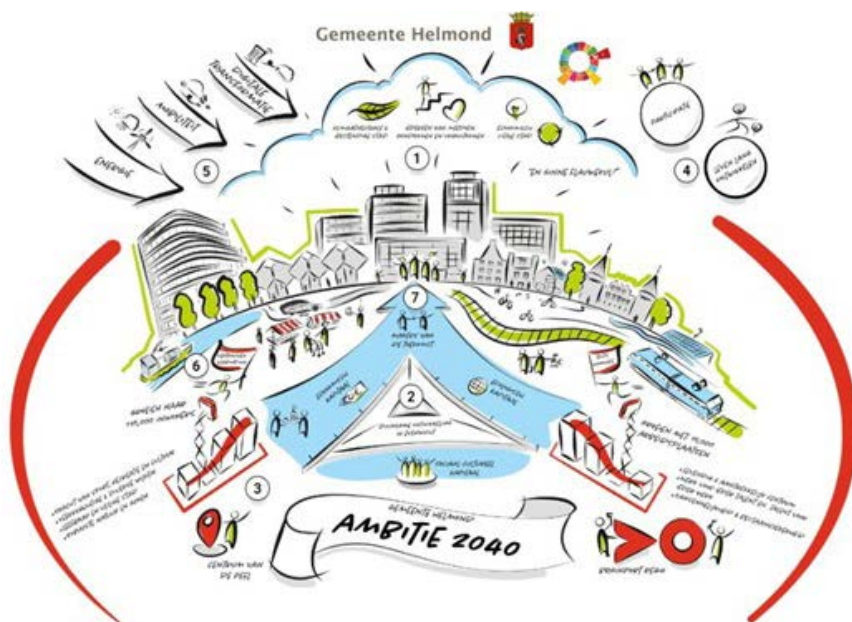
1. Achtergrond	4	6. Organisatie	18
2. Definities lopen, wandelen en voetgangers	7	7. Financiering	20
3. Voetgangersnetwerk	9	8. Monitoring en evaluatie	21
4. Kwaliteitsaspecten voetgangersnetwerk	12	9. Vertaling naar agenda	22
5. Relatie met andere strategieën	15		

1. Achtergrond: Ambitie Helmond 2040 en Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Ambitie Helmond 2040

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

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



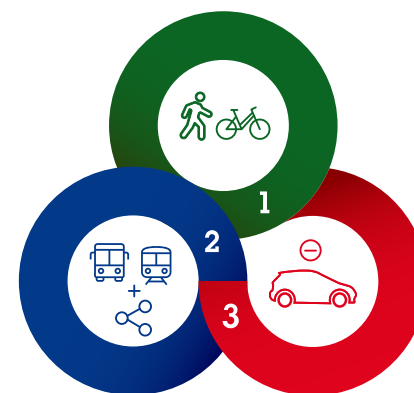
Figuur 1 - Ambitie Helmond 2040

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

Mobiliteitsvisie Helmond 2040

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

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



Figuur 2 - Doelen Mobiliteitsvisie Helmond 2040

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

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

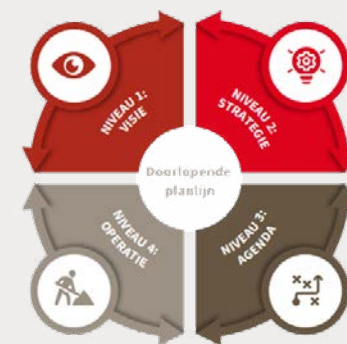
Nu is het nodig de doelen van de Mobiliteitsvisie te vertalen naar concreet beleid en plannen, die vervolgens worden uitgewerkt in uiteenlopende uitvoeringsprojecten. Dat gebeurt met het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM). Het MUM geeft aan hoe de vertaling van visie naar operatie stapsgewijs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

Lopen in de Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Lopen is een schone en gezonde verplaatsingsvorm die relatief weinig ruimte vraagt, voor (bijna) iedereen bereikbaar is en nauwelijks negatieve invloed heeft op de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom heeft lopen, samen met fietsen, in het mobiliteitsbeleid van Helmond een leidende rol: zoveel mogelijk verplaatsingen in de stad en daarbuiten moeten plaatsvinden via deze vormen van actieve mobiliteit. Om dat mogelijk te maken worden lopers en fietsers in de stad en de regio toegesneden voorzieningen geboden.

Ook al zijn loopafstanden in de stad veelal beperkt, toch kan lopen een belangrijke rol spelen in het dagelijkse verplaatsingsgedrag. Aantrekkelijk ingerichte looproutes bieden volop kansen om veelvuldig voorkomende verplaatsingen in de stad – zoals de first- en last mile, aanlooproutes naar het centrum en parkeervoorzieningen – op te vangen zonder het wegennet te belasten. Dat geldt uiteraard voor het kernwinkelgebied, dat gereserveerd is voor de voetganger. Fietsers – tijdens winkeluren – en andere modaliteiten gaan eromheen. Maar ook buiten het kernwinkelgebied zijn er kansen, bijvoorbeeld in relatie tot de bereikbaarheid van wijkvoorzieningen vanuit de wijk zelf – denk aan scholen, buurtwinkelcentra, buurt- en wijkhuizen en gezondheidscentra. Daarvoor is het nodig om de buitenruimte aantrekkelijk, comfortabel en veilig in te richten, goed afgescheiden van gemotoriseerd verkeer en zonder onderbrekingen door obstakels en oneffenheden. Voor ouderen en mensen met een beperking worden bovendien speciale voorzieningen getroffen. Ditzelfde geldt voor nieuwe vormen van ‘voetgangersverkeer’, zoals steps en skates, tenminste als daar behoefte aan is.

2. Definities lopen, wandelen en voetgangers

Wanneer in deze strategie wordt gesproken over voetgangers, doelen we in de eerste plaats op mensen die zich te voet verplaatsen. Maar de term omvat meer dan dat. Ook mensen die gebruikmaken van hulpmiddelen zoals een rolstoel, kinderwagen, rollator of scootmobiel rekenen we tot voetgangers. Dit geldt eveneens voor kinderen op loopfietsjes, en mensen op rolschaatsen, skeelers of een niet-aangedreven step.



Figuur 4 - Verschillende vormen voetgangers

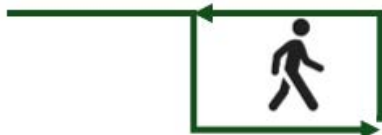
Hoewel deze strategie de naam *Strategie Lopen* draagt, gaat het niet uitsluitend over lopen maar ook over wandelen. Met 'lopen' bedoelen we het te voet, eventueel met hulpmiddelen of kinderwagen, verplaatsen met als voornaamste doel het bereiken van een bestemming. De verplaatsingssnelheid bij lopen is hoger dan bij wandelen. Met 'wandelen' bedoelen we het zich te voet, eveneens eventueel met hulpmiddelen of kinderwagen, verplaatsen met ontspanning als voornaamste doel. De verplaatsingssnelheid bij wandelen is lager dan bij lopen.

Om het onderscheid in lopen en wandelen verder te verduidelijken onderscheiden we vier categorieën (tabel 1) in lopen en wandelen. Deze hebben allen onderscheidende kenmerken en motieven:

1. **Functioneel lopen.** Verplaatsing van A naar B middels een directe, snelle verbinding met een duidelijk doel (zoals werk, school of winkel).
2. **Functioneel wandelen.** Verplaatsing van A naar B waarbij snelheid en directheid minder belangrijk zijn dan de beleving van de route (zoals een aantrekkelijke of groene omgeving).
3. **Recreatief lopen.** Lopen voor ontspanning, zonder vaste eindbestemming, maar vaak wel in een actief tempo.
4. **Recreatief wandelen.** Wandelen zonder specifiek einddoel, in een rustig tempo, vaak met ruimte voor rustmomenten, speelelementen of natuurbeleving.

Binnen deze vier categorieën bestaan uiteenlopende motieven en contexten. Deze kunnen specifieke eisen stellen aan de inrichting van voetgangersvoorzieningen en de directe omgeving – bijvoorbeeld op het gebied van toegankelijkheid, comfort, veiligheid en aantrekkelijkheid.

In deze strategie richten we ons in het bijzonder op het verbeteren van de (belangrijkste) functionele verbindingen. Verbeteringen van deze verbindingen zullen naar verwachting het meest bijdragen aan het doel om meer mensen voor korte afstanden te laten lopen of wandelen, in plaats van gebruik te maken van de auto. Toch zijn ook de recreatieve verbindingen belangrijk. Wanneer je in je vrije tijd graag loopt of wandelt ga je wellicht ook eerder voor functionele verbindingen te voet.

Functioneel lopen		
Belangrijk	Snelheid en directheid	
Niet belangrijk	Aantrekkelijkheid	
Kenmerk	Startpunt is niet eindpunt	
Functioneel wandelen		
Belangrijk	Aantrekkelijkheid	
Minder belangrijk	Snelheid en directheid	
Kenmerk	Einddoel is niet startpunt	
Recreatief Lopen		
Belangrijk	Aantrekkelijkheid en snelheid	
Minder/niet belangrijk	Directheid	
Kenmerk	Startpunt is niet altijd eindpunt	
Recreatief wandelen		
Belangrijk	Aantrekkelijkheid	
Minder belangrijk	Snelheid en directheid	
Kenmerk	Startpunt vaak ook eindpunt	

Tabel 1 - Vier categorieën lopen en wandelen

3. Voetgangersnetwerk

Een goed functionerend voetgangersnetwerk vormt de ruggengraat van een aantrekkelijke, toegankelijke en veilige leefomgeving. De meeste verplaatsingen te voet vinden plaats over relatief korte afstanden. Daarbij hebben voetgangers behoefte aan directe, logische routes zonder onnodige omwegen. Een fijnmazig netwerk is daarom essentieel: voetgangers moeten zich gemakkelijk en efficiënt van A naar B kunnen verplaatsen, ongeacht hun bestemming of motivatie. In deze strategie onderscheiden we drie typen verbindingen binnen het voetgangersnetwerk. Elk met een eigen functie en betekenis:

1. Belangrijkste functionele verbindingen.
2. Overige functionele verbindingen.
3. Overige verbindingen.

Hieronder worden deze typen verbindingen verder toegelicht.

Belangrijkste functionele omgevingen en verbindingen

In Helmond bevinden zich diverse locaties en voorzieningen die veel voetgangers aantrekken of daar potentieel toe in staat zijn. De directe omgeving van deze plekken, evenals de route ernaartoe, vragen om bijzondere aandacht binnen het voetgangersnetwerk. Hieronder worden deze gebieden en verbindingen kort toegelicht.

Omgevingen

Belangrijke omgevingen die veel voetgangers aantrekken zijn de stationsgebieden. Hier komen verschillende verkeersstromen samen. De positie van de voetganger is hier vaak kwetsbaar: voet- en fietsroutes kruisen elkaar regelmatig en worden dikwijls doorkruist door openbaar vervoer en autoverkeer. Bij de herinrichting of ont-



wikkeling van stationsomgevingen is het daarom essentieel dat er expliciet rekening wordt gehouden met de positie van de voetganger.

Ook in het centrum komen veel voetgangersstromen samen. Helmond streeft ernaar om in het centrum prioriteit te geven aan de voetganger door een ruim en aantrekkelijk voetgangersgebied in te richten. Daarnaast zijn er de voetgangersgebieden: zones die, gedurende (een groot deel van) de dag uitsluitend toegankelijk zijn voor voetgangers. In Helmond betreft dit onder andere het kernwinkelgebied en enkele wijkwinkelcentra.

Verbindingen

Wat betreft de verbindingen ligt de eerste focus op de routes tussen woon- en werkgebieden en het station. Niet alleen in de directe stationsomgeving moeten looproutes veilig, direct en aantrekkelijk zijn, ook de verbindingen tussen het station en omliggende woon- en werkgebieden verdienen aandacht. Comfortabele, toegankelijke en goed vormgegeven looproutes kunnen het gebruik van deze verbindingen stimuleren.

Daarnaast is er aandacht voor de verbindingen tussen het kernwinkelgebied en station Helmond enerzijds en het kernwinkelgebied en wijken anderzijds. Een veilige, aantrekkelijke, logische en herkenbare route tussen deze locaties bevordert het gebruik ervan door voetgangers. Voor wijken die direct aan het centrum grenzen, kunnen directe, aantrekkelijke en veilige voetgangersverbindingen bovendien een volwaardig alternatief vormen voor korte autoverplaatsingen.

Verder zijn de verbindingen van en naar het centrum van belang. Helmond wil in het centrum prioriteit geven aan de voetganger. Naast de inrichting van een ruim en aantrekkelijk voetgangersgebied, krijgen enkele specifieke verbindingen in het centrum extra aandacht, waaronder:

- Verbindingen tussen fietsenstallingen en het voetgangersgebied;
- Verbindingen tussen bushaltes en het voetgangersgebied;
- Verbindingen tussen parkeergarages en het voetgangersgebied.

Ook verbindingen naar basisscholen worden beschouwd als belangrijke functionele verbindingen. Basisscholen moeten vlot en vooral veilig te voet bereikbaar zijn, waarbij conflicten met andere verkeersdeelnemers zoveel mogelijk worden voorkomen.

Tot slot dienen HOV-haltes, hubs en locaties waar deelmobiliteit wordt aangeboden goed te voet bereikbaar te zijn. De routes naar deze locaties moeten direct, comfortabel en aantrekkelijk zijn, en voorzien zijn van voldoende schuil- en wachtvoorzieningen.

Overige functionele verbindingen

Naast de hierboven genoemde belangrijkste verbindingen zijn er nog andere functionele verbindingen die aandacht vragen. Het gaat hierbij om verbindingen naar:

- OV haltes
- Scholen voortgezet onderwijs
- Woonzorglocaties/ouderen
- Wijk- en buurtwinkelcentra
- Buurt- en wijkhuizen
- Gezondheidscentra
- Recreatiegebieden en parken
- Sportvoorzieningen
- Culturele voorzieningen
- Speelvoorzieningen

En belangrijke verbindingen:

- Tussen wijken onderling
- Naar groene gebieden in het buitengebied

Overige verbindingen

Niet alleen op de belangrijkste en overige functionele verbindingen dient er aandacht te zijn voor de voetganger. Ook op alle andere plekken in de stad moet de voetganger voldoende ruimte krijgen. Voor deze plekken geldt dat de voetgangersvoorzieningen hier tenminste aan de basisvoorwaarden van veiligheid en toegankelijkheid moeten voldoen.

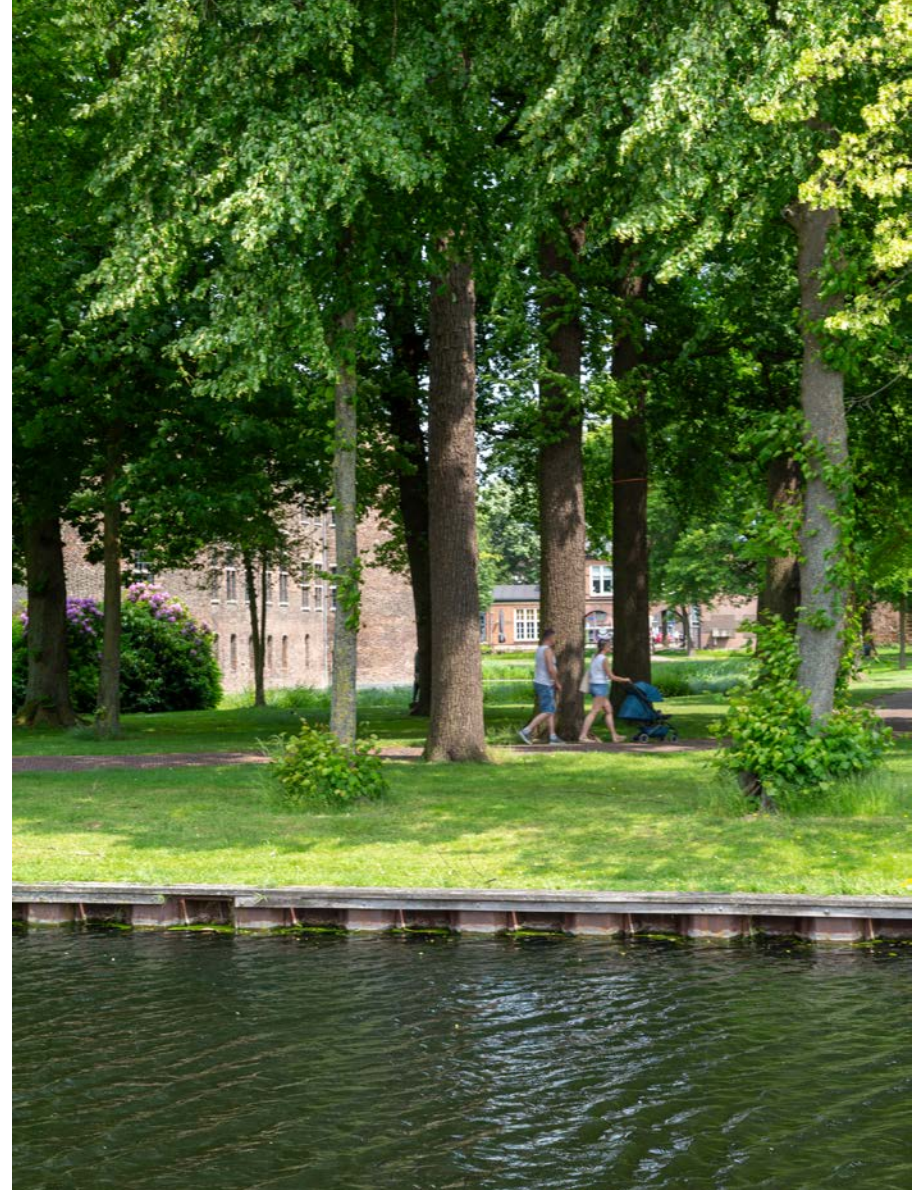
Verblijfsgebieden

Naast de verschillende verbindingen vormen ook verblijfsgebieden een belangrijk onderdeel van het voetgangersnetwerk. Dit zijn plekken waar mensen niet alleen passeren, maar vooral ook verblijven, ontmoeten of tot rust komen. Denk hierbij aan pleinen, parken en natuurgebieden (zoals bossen). In deze gebieden speelt de voetganger een centrale rol, en is het belangrijk dat de inrichting uitnodigt tot verblijven en bewegen, met aandacht voor toegankelijkheid, comfort en beleving.

Recreatieve routes

Helmond kent ook een breed aanbod aan recreatieve wandelroutes, die vaak zijn samengesteld uit verschillende functionele en overige verbindingen. Deze routes dragen bij aan gezondheid, welzijn en ontspanning, en versterken de kwaliteit van de openbare ruimte. Een deel van deze wandelroutes is bewegwijzerd door verschillende organisaties. Voorbeelden van recreatieve wandelroutes in Helmond zijn:

- Rondje Helmond;
- Knooppuntenroutes;
- Ommetjes;
- Wandelroutes door natuurgebieden;
- Thematische wandelingen.



4. Kwaliteitsaspecten voetgangersnetwerk

De keuze om te voet te gaan wordt sterk beïnvloed door de kwaliteit van de route. Is er een trottoir aanwezig – en is dat breed, vlak en toegankelijk? Kun je veilig oversteken? Zijn er obstakels die de doorstroming belemmeren? Is de omgeving aantrekkelijk? Al deze factoren spelen een rol bij de keuze van mensen om wel of niet te gaan lopen. Het voetgangersnetwerk moet daarom niet alleen functioneel zijn, maar ook uitnodigen tot gebruik. Het is belangrijk dat de openbare ruimte loopvriendelijk en verblijfsvriendelijk is ingericht voor iedereen. Iedereen moet vanuit zijn of haar voorkeur de mogelijkheid hebben om veilig te gaan lopen of wandelen.

Om de kwaliteit van het voetgangersnetwerk te waarborgen hanteren we een set aan inrichtingsaspecten en ontwerpprincipes, die de minimale eisen én de gewenste aanvullende eisen van de voetgangersvoorzieningen beschrijven. Daarbij maken we gebruik van erkende richtlijnen, met name die van het CROW en het Handboek Openbare Ruimte. Het CROW is een kennisinstituut voor infrastructuurverkeer. Hun richtlijnen zijn gericht op een veilige en toegankelijke verkeerssituatie voor alle leeftijden. Voor het voetgangersnetwerk van Helmond geldt over het algemeen dat de richtlijnen van het CROW leidend zijn.

Binnen deze kaders onderscheiden we een set aan basis kwaliteitsaspecten en een set aan aanvullende kwaliteitsaspecten. De basis kwaliteitsaspecten worden gehanteerd voor alle voetgangersvoorzieningen, als zijnde het minimumniveau dat overal aanwezig moet zijn. De aanvullende kwaliteitsaspecten moeten bijdragen aan het aantrekkelijker maken van routes om zo meer mensen te verleiden om vaker te gaan lopen.

Basiskwaliteit: veiligheid

Op het gebied van veiligheid gaat het zowel om verkeersveiligheid als om sociale veiligheid. Een veilige omgeving voor voetgangers begint bij een doordacht ontwerp en zorgvuldig beheer van de openbare ruimte. Daarbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met valveiligheid: trottoirs en andere voetgangersvoorzieningen dienen vlak, stroef en schoon te zijn, zodat het risico op struikelen of uitglijden tot een minimum wordt beperkt.

Daarnaast moeten voetgangers wegen, straten en fietspaden veilig en gemakkelijk kunnen oversteken. Dit vereist overzichtelijke oversteeklocaties, voldoende opstelruimte en waar nodig extra voorzieningen zoals wellicht zebrapaden of verkeerslichten. Ook is het belangrijk dat voetgangers in principe over een eigen, duidelijk herkenbare ruimte beschikken. Zij zouden niet hoeven uit te wijken naar fietspaden of de rijbaan. Andersom geldt ook dat andere weggebruikers geen aanleiding mogen hebben om gebruik te maken van de voetgangersvoorzieningen. In specifieke situaties, zoals in een goed ingericht erf of verblijfsgebied, kan een gedeelde ruimte echter wél functioneren, mits dit veilig en overzichtelijk is ingericht.

Tot slot is ook sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt. Voetgangers moeten zich op alle momenten van de dag veilig en zichtbaar kunnen verplaatsen, met name op de belangrijkste looproutes. Binnen de bebouwde kom worden voetpaden met een belangrijke functie standaard verlicht, meestal in samenhang met de verlichting van de rijbaan of het fietspad. Separaat gelegen voetpaden worden alleen verlicht wanneer zij een directe verbinding vormen tussen woonwijken of tussen woonwijken en belangrijke voorzieningen. Recreatieve voetpaden worden in de regel niet verlicht, tenzij ze een belangrijke functionele rol vervullen. Een goed ontwerp van de omge-

ving speelt hierbij ook een belangrijke rol. Zichtlijnen vanuit aangrenzende gebouwen en sociale controle kunnen bijdragen aan een gevoel van veiligheid, vooral in de avonduren of op stillere locaties.

Basiskwaliteit: toegankelijkheid

Op het gebied van toegankelijkheid staat centraal dat álle voetgangers zich gemakkelijk en comfortabel kunnen verplaatsen in de stad. Dat begint letterlijk bij de voordeur: elke inwoner moet de mogelijkheid hebben om vanuit huis te kunnen lopen of wandelen.

Bij de inrichting van trottoirs en voetpaden wordt daarom rekening gehouden met de diversiteit aan voetgangers. De breedte van de voetpaden moet voldoende zijn om al deze gebruikers comfortabel te laten passeren. Als richtlijn wordt een minimale vrije doorloopruimte van 1,20 meter gehanteerd. Dit betekent dat het plaatsen van obstakels – zoals laadpalen, geparkeerde fietsen, overhangend groen, lantaarnpalen of terrassen – op looproutes binnen de vrije doorloopruimte wordt vermeden. Ook het noodgedwongen slommen om obstakels heen moet worden voorkomen om de doorstroming van voetgangers niet te belemmeren.

Toegankelijkheid betekent ook dat voetgangers zich soepel door de stad kunnen bewegen zonder onnodige hindernissen. Barrières zoals meerbaanswegen of spoorweginnengangen mogen zo min mogelijk belemmering vormen. Waar mogelijk worden extra oversteekbewegingen en hoogteverschillen voorkomen. Indien hoogteverschillen – zoals trappen of steile hellingen – onvermijdelijk zijn, moet er altijd een gelijkwaardig alternatief beschikbaar zijn voor mensen die minder goed ter been zijn, zoals een hellingbaan of lift.

Daarnaast wordt ook rekening gehouden met tijdelijke omstandigheden die het loopcomfort kunnen beïnvloeden, zoals weersomstandigheden. Denk hierbij aan gladheid door regen, ijs of bladeren, of hitte in de zomer. De openbare ruimte moet hiertegen bestand zijn, zodat voetgangers ook bij minder gunstige weersomstandigheden veilig en comfortabel kunnen blijven lopen. Tot slot is ook de afstelling van verkeerslichten

van belang. Deze worden afgestemd op het tempo van minder mobiele voetgangers, zodat iedereen voldoende tijd krijgt om veilig over te steken.

Aanvullende eisen/ wensen voor verleiding

Zoals eerder aangegeven hanteert Helmond, naast de set aan basisvoorwaarden voor voetgangersveiligheid en voetgangerstoegankelijkheid, ook een aantal aanvullende kwaliteitsaspecten. Deze richten zich op het vergroten van de aantrekkelijkheid en het comfort van de loopomgeving. Het doel is daarbij om wandelen niet alleen mogelijk, maar ook plezierig en uitnodigend te maken.

Aantrekkelijkheid

Een aantrekkelijke omgeving stimuleert mensen om vaker te voet te gaan. Hierbij spelen ruimtelijke en zintuiglijke elementen een rol. Allereerst draagt een groene en schone omgeving bij aan het gevoel van rust en welzijn. Beplanting, bomen en goed onderhouden openbare ruimte maken het wandelen prettiger en gezonder. Verder moeten er voldoende rustmogelijkheden, zoals bankjes of muurtjes, aanwezig zijn langs looproutes. Ook kunnen kleine speelaanleidingen en watertappunten langs de route het lopen aantrekkelijker maken.

Beschutting tegen weersinvloeden is een ander belangrijk aspect. Voldoende koele en schaduwrijke plekken zijn vooral op warme dagen van grote waarde. Daarnaast draagt het ontbreken van hinderlijke factoren zoals verkeerslawaaï of vervuilde lucht bij aan een aangename beleving van de openbare ruimte.

De omgeving zelf speelt ook een rol in hoe aantrekkelijk een wandelroute wordt ervaren. Een afwisselend straatbeeld, met variatie in bebouwing en functies, houdt de wandelaar geboeid. Gebouwen met levendige plinten – bijvoorbeeld winkels, horecaken of culturele voorzieningen op de begane grond – zorgen voor ‘reuring’ en sociale dynamiek langs de route. Zulke levendige omgevingen nodigen uit tot lopen, omdat ze meer zijn dan alleen een doorgangruimte: ze worden een bestemming op zich.

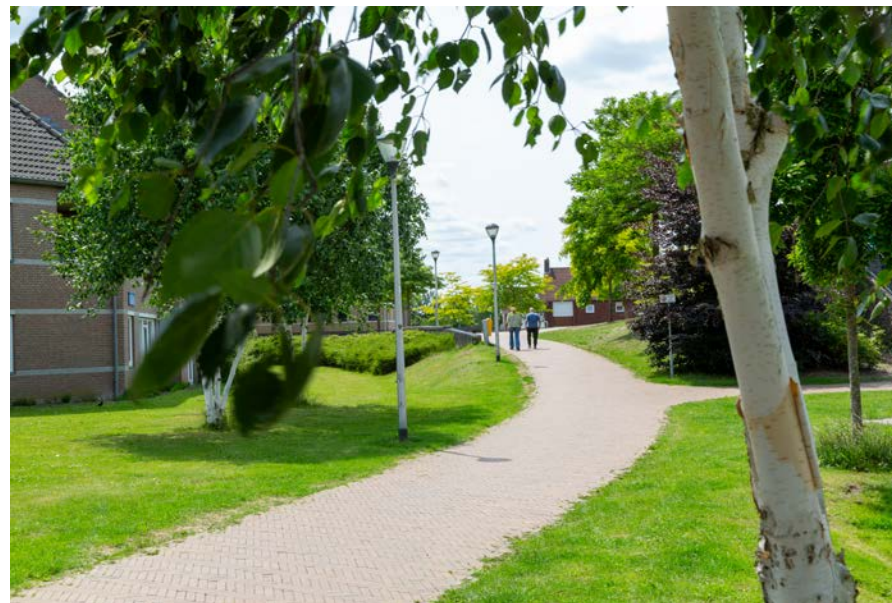
Comfort

Comfortabele looproutes zorgen ervoor dat lopen niet alleen praktisch, maar ook prettig is – zowel voor dagelijkse verplaatsingen als voor recreatief gebruik. Op belangrijke functionele looproutes, zoals de verbinding tussen het station en het centrum of binnen voetgangersgebieden, krijgt de voetganger daarom zoveel mogelijk prioriteit ten opzichte van andere vervoerswijzen. Door voetgangers hier letterlijk de ruimte te geven, wordt het gebruik van deze routes aantrekkelijker. Ook bij verkeerslichten wordt rekening gehouden met het comfort van de voetganger. Op de belangrijkste routes wordt de wachttijd voor voetgangers waar mogelijk geminimaliseerd, zodat het tempo van lopen niet onnodig wordt onderbroken.

In de inrichting van de openbare ruimte wordt voortdurend gezocht naar een goede balans tussen verharding en vergroening. Het behoud van voetpaden is niet in alle gevallen noodzakelijk. In situaties waar verharding geen functionele waarde meer heeft, kan het juist de voorkeur krijgen om deze ruimte te vervangen door groen. Dit verhoogt de leefbaarheid en draagt bij aan het tegengaan van hittestress. Belangrijk daarbij is dat essentiële looproutes intact blijven en logisch blijven functioneren, zonder onnodige omwegen of extra oversteekbewegingen. Naast hittestress vormen ook andere weersinvloeden een ander belangrijk aandachtspunt. Regen, sneeuw of wateroverlast kunnen het loopcomfort ernstig aantasten. Daarom is het van belang dat er wordt gezorgd voor een goede afwatering van voetpaden en dat belangrijke verbindingen in de winterperiode sneeuw- en ijsvrij worden gehouden.

Bij OV-haltes en hubs is het belangrijk dat voetgangers kunnen wachten onder comfortabele omstandigheden. Zitgelegenheid en schuilplekken dragen bij aan een prettige ervaring, ook bij ongunstig weer of langere wachttijden.

Oriëntatie en navigatie vormen eveneens een aspect van comfort. Het voetgangersnetwerk moet zo zijn ingericht dat het de wandelaar intuïtief de juiste kant op leidt. Herkenbare elementen in de omgeving helpen daarbij. Waar deze ontbreken, biedt bewegwijzering uitkomst, zodat voetgangers eenvoudig hun bestemming kunnen vinden.



Tot slot verdienen ook de voetgangersentrees van bestemmingen aandacht. Gebouwen en voorzieningen dienen goed toegankelijk te zijn te voet. De looproutes naar deze bestemmingen moeten logisch, direct en gemakkelijk vindbaar zijn. Waar mogelijk wordt het ontwerp van de buitenruimte zodanig vormgegeven dat er zicht is op verblijfsplekken en wandelverbindingen, waardoor voetgangers zich welkom en veilig voelen.

Kwaliteitsaspecten recreatieve routes

Voor de recreatieve routes (recreatief wandelen) zijn de bovengenoemde kwaliteitsaspecten niet allemaal even belangrijk. Bij een recreatieve route is het bijvoorbeeld niet nodig om zo snel mogelijk van A naar B te gaan. Het gaat hier vooral om een (bewegwijzerde) route in of door een aantrekkelijke omgeving. Bij de inrichting van dergelijke routes is maatwerk nodig. Daarnaast is extra aandacht nodig voor de toegankelijkheid van recreatieve routes voor alle voetgangers.

5. Relatie met andere strategieën

Om tot een succesvol gebruik van het voetgangersnetwerk te komen en zo meer mensen te verleiden om te gaan lopen, is het nodig ondersteunende maatregelen te nemen op andere beleidsterreinen, zoals verplaatsingsgedrag, OV-beleid en autobeleid. Hieronder wordt hierop nader ingegaan.



Verkeersveiligheid

Voetgangers vormen een kwetsbare groep in het verkeer. Vooral ouderen, kinderen, slechtzienden en mensen met een fysieke beperking vragen om extra aandacht. Maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid zijn essentieel om meer mensen te stimuleren om te gaan lopen of wandelen. Deze maatregelen vergroten het vertrouwen van voetgangers en verkleinen de kans op verkeersongevallen. Veiligere straten dragen bij aan een gevoel van veiligheid voor voetgangers, waardoor mensen eerder kiezen om zich te voet te verplaatsen. In de strategie verkeersveiligheid van de gemeente Helmond wordt uiteengezet hoe de gemeente omgaat met verkeersveiligheid en welke stappen worden ondernomen om voetgangers beter te beschermen.



Openbaar Vervoer

Lopen is een belangrijk voor- en natransportmiddel bij het gebruik van het openbaar vervoer. Daarom is het van belang dat voorzieningen voor de voetganger op een juiste manier worden gekoppeld aan het OV. Hiermee ontstaat een sterke vervoersketen die op langere afstanden een goed alternatief biedt voor de auto. Om de voetganger en het OV optimaal op elkaar af te stemmen is het daarom van belang dat er met de volgende zaken rekening wordt gehouden:

- **Goede voetgangersbereikbaarheid van (H)OV haltes.** Het is belangrijk dat

openbaar vervoer knooppunten zoals bushaltes goed bereikbaar zijn voor voetgangers.

- **Aanwezigheid voorzieningen voor voetgangers bij haltes.** De haltes ingericht zijn met wachtvoorzieningen (schuilgelegenheid, voorzieningen voor slechtzienden en blinden)
- **Toegankelijkheid OV.** Het openbaar vervoer dient toegankelijk te zijn voor alle voetgangers



Hubs

Net als bij het Openbaar Vervoer is lopen ook bij een hub een belangrijk vervoermiddel in het voor- en natransport. Door ervoor te zorgen dat hubs optimaal worden ingericht voor de voetganger wordt ervoor gezorgd dat mensen ook daadwerkelijk te voet reizen van en naar de hubs. Om dit te faciliteren dient er met de volgende zaken rekening te worden gehouden:

- **Goede voetgangersbereikbaarheid van hubs.** Zorg voor veilige, comfortabele en aantrekkelijke wandelroutes van en naar hubs. Hierbij zijn overzichtelijkheid, veiligheid en toegankelijkheid belangrijke randvoorwaarden.
- **Voetganger als ontwerprichtlijn.** Neem de voetganger als uitgangspunt bij de inrichting van de hub om deze optimaal te faciliteren bij het gebruiken van de hub.
- **Verblijfsfunctie en verblijfskwaliteit.** Ontwerp de hubs en de openbare ruimte eromheen met aandacht voor verblijfskwaliteit. Zitelementen, groen, verlichting en levendigheid maken de hub tot een plek waar voetgangers zich welkom voelen en prettig kunnen wachten of verblijven. Dit draagt bij

aan het succes van de ketenreis met lopen als voor- en na transport voor hubs.



Deelmobiliteit

Deelmobiliteit speelt een steeds belangrijkere rol in de mobiliteitstransitie en kan – mits zorgvuldig toegepast – het lopen in de stad versterken. Waar lopen vooral geschikt is voor korte afstanden, bieden deelvoertuigen een laagdrempelig alternatief voor middellange afstanden. Door deze vormen van mobiliteit slim te combineren en goed te positioneren, ontstaat een fijnmazig en flexibel mobiliteitssysteem. Op het gebied van deelmobiliteit kan worden gedacht aan de volgende ondersteunende maatregelen om het lopen te stimuleren:

- **Slimme positionering van deelmobiliteit.** Door deelmobiliteit op strategische plekken te positioneren wordt het voor mensen aantrekkelijker op de weg van en naar het deelvoertuig te voet af te leggen.
- **Beperken van onwenselijke stalling van deelvoertuigen.** Een veelgehoorde klacht is dat deelvoertuigen hinderlijk op trottoirs worden geparkeerd. Door goede stallingsvoorzieningen en handhavingsafspraken te maken, wordt voorkomen dat looproutes worden belemmerd. Zo blijft de openbare ruimte toegankelijk en veilig voor voetgangers.



Parkeren (auto)

Het parkeerbeleid heeft grote invloed op de manier waarop mensen zich verplaatsen en hoe de openbare ruimte wordt gebruikt. Door het parkeerbeleid bewuster in te zetten als ruimtelijk én als mobiliteitsinstrument, kunnen kansen worden gecreëerd om het lopen aantrekkelijker te maken. Hierbij kan gedacht worden aan de volgende maatregelen:

- **Afwaarderen straatparkeren.** Ruimte op straat die wordt ingenomen door geparkeerde voertuigen gaat vaak ten koste van verblijfsruimte, veiligheid, zichtlijnen en comfort voor voetgangers. Door het terugdringen van het aantal geparkeerde auto's op straat, kan deze ruimte anders en voetgangersvriendelijker worden ingericht. Hierbij kan gedacht worden aan bredere trottoirs, extra groen en meer zitgelegenheden.

- **Voetgangersverbindingen van en naar parkeervoorzieningen.** Parkeervoorzieningen zijn via goede loopverbindingen verbonden met bestemmingen en voorzieningen binnen Helmond.
- **Toegankelijkheid gehandicaptenparkeerplaatsen.** Rondom algehele gehandicapten parkeerplaatsen is extra aandacht voor eventuele aanvullende noodzakelijke of gewenste voorzieningen (bijvoorbeeld een extra oprit naar trottoir) aanwezig.



Verkeerscirculatie (auto)

De dominante positie van de auto in de stad heeft een directe invloed op de leefbaarheid en de ruimte voor voetgangers. Hoge verkeersintensiteit, snelheden en barrières zoals brede wegen of onveilige oversteekplaatsen kunnen het loopklimaat aanzienlijk onder druk zetten. Een succesvolle strategie lopen vraagt daarom ook om een herijking van de rol van de auto in de stad. Dat betekent niet dat de auto overal moet verdwijnen, maar wel dat er bewustere keuzes worden gemaakt over waar en hoe autoverkeer wordt gefaciliteerd. Op die manier kan er meer aantrekkelijke ruimte voor voetgangers gecreëerd worden.



Verkeersmanagement

Verkeersmanagement is een instrument waarmee het verkeer in goede banen kan worden geleid, om zo de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid in de stad te verbeteren. Door slimme sturing van verkeersstromen – via infrastructuur, techniek en regelgeving – kunnen ook de voorwaarden voor lopen aanzienlijk worden versterkt. Een voorbeeld hiervan is het afstemmen van verkeerslichten in het voordeel van voetgangers. Kortere wachttijden bij oversteekplaatsen, het sneller groen geven voor voetgangers, en het invoeren van 'conflictvrije' oversteeken dragen bij aan een aantrekkelijker en veiliger loopklimaat.



Verplaatsingsgedrag

Het nemen van enkel infrastructurele maatregelen is niet voldoende om meer mensen aan het lopen/wandelen te krijgen. Hoewel het bekend is dat lopen/wandelen goed is voor de gezondheid kiezen veel mensen nog steeds voor andere

vervoermiddelen uit gemak, gewoonte en comfort. Maatregelen op het gebied van verplaatsingsgedrag kunnen ervoor zorgen dat meer mensen verplaatsingen te voet zullen afleggen. Hierbij kan gedacht worden aan de volgende ondersteunende maatregelen:

- **Een campagne om het verplaatsen te voet te stimuleren.** Binnen Helmond kan een campagne worden gestart om het lopen/wandelen te stimuleren, bijvoorbeeld door jongeren op school aan te moedigen om te gaan lopen, de voordelen van het lopen uit te lichten of door te werken met bekende Helmonders. Ook kunnen deze campagnes gericht zijn op het promoten van het maken van een ommetje in de buurt waar mensen woonachtig of werkzaam zijn.
- **Communicatie over verbeteringen voor de voetganger.** We openen niet alleen nieuwe gebouwen en wegen, maar zorgen ook voor de nodige communicatie rondom verbeteringen voor de voetganger. Dan kan zowel op straat (middels bouwboarden) zijn als via de (sociale) media.

6. Organisatie

De uitvoering van de strategie lopen vraagt om een integrale en goed afgestemde aanpak. Lopen raakt namelijk aan diverse beleidsterreinen – van mobiliteit en openbare ruimte tot gezondheid, duurzaamheid en inclusie – en kent daardoor een breed scala aan betrokken partijen. Een effectieve uitvoering is alleen mogelijk wanneer er sprake is van goede samenwerking: zowel binnen de gemeentelijke organisatie als met lokale, regionale en landelijke partners. Hieronder wordt dit verder toegelicht.

Gemeentelijke organisatie

De gemeente speelt als wegbeheerder een cruciale rol in het faciliteren van lopen en wandelen. Zij bepaalt het beleid en de strategie, stelt financiële kaders en prioriteiten vast, en zorgt voor een veilige inrichting van de openbare ruimte. Lopen raakt aan uiteenlopende beleidsterreinen en afdelingen binnen het ruimtelijk domein. Om de voetganger structureel een centrale plek te geven, is (intensievere) samenwerking tussen deze verschillende afdelingen noodzakelijk.

Goed onderhouden voetgangersvoorzieningen zijn essentieel om het lopen veilig en aantrekkelijk te maken. Ze verminderen het risico op enkelvoudige ongevallen aanzienlijk. Daarom is een goede afstemming nodig tussen de beleidsafdelingen en de afdelingen die verantwoordelijk zijn voor het beheer en onderhoud van voetgangersinfrastructuur, zodat beleidsdoelen en onderhoudsprogramma's op elkaar aansluiten. Naast de verschillende afdelingen binnen het ruimtelijk domein is ook betrokkenheid van het sociaal domein van belang. Zij spelen een belangrijke rol in het stimuleren van lopen onder inwoners en kunnen waar nodig ondersteuning bieden, bijvoorbeeld aan mensen met een beperking.

Om het bovenstaande te borgen wordt bekeken of er een interne ambassadeur of coördinator lopen binnen de gemeentelijke organisatie kan worden aangesteld. Deze persoon kan fungeren als verbindende schakel die bewaakt dat voetgangersbelangen binnen verschillende beleidsthema's voldoende worden meegenomen en actief zoekt naar kansen om maatregelen te realiseren die het lopen bevorderen.

Ook wordt er een Dag van de toegankelijkheid georganiseerd, waar ambtenaren die betrokken zijn bij de inrichting van de openbare ruimte en enkele externe organisaties voor worden uitgenodigd. Tijdens deze dag gaan we ook naar buiten om zelf te ervaren welke hinder sommige voetgangers ervaren in de openbare ruimte. Dit om hinder bij nieuwe ontwikkelingen zo veel als mogelijk te voorkomen.

Samenwerking met lokale partners

Naast samenwerking binnen de gemeentelijke organisatie, is ook de samenwerking met lokale partners van groot belang. Denk aan partijen zoals het Platform Verkeersveiligheid Helmond, maar ook aan wijkraden en andere georganiseerde groepen binnen wijken. Zij beschikken over waardevolle lokale kennis en gebruikservaringen die kunnen bijdragen aan betere voetgangersvoorzieningen.

Samenwerking met regionale, landelijke partners

De gemeente Helmond maakt ook gebruik van de kennis, expertise en praktijkervaringen van regionale, provinciale en landelijke partners. Samen met deze externe partijen zoeken we naar slimme oplossingen en innovaties die het lopen in Helmond (nog) aantrekkelijker, veiliger en toegankelijker maken. Helmond wil ruimte bieden aan pilots en experimenten, om daarvan te leren en zo de stad stapsgewijs verder te ontwikkelen tot een voetgangersvriendelijke omgeving.

Participatie

Het betrekken van inwoners is essentieel om beleid en maatregelen goed te laten aansluiten bij de praktijk. Burgerparticipatie speelt daarom een belangrijke rol bij het realiseren van een stad waarin lopen vanzelfsprekend is. We benutten actief de ervaringen en inzichten van (potentiële) gebruikers van de voetgangersvoorzieningen in Helmond. Met hen kijken we ook of en op welke locaties voorzieningen voor mensen die bijvoorbeeld slecht ter been zijn, zicht- of gehoorproblemen hebben nodig zijn. Een goed voorbeeld hiervan is de structurele afstemming met het Gehandicaptenoverleg Helmond, die waardevolle input levert voor het toegankelijker maken van de stad.



Bron: National Masterplan Lopen

Figuur 5 - Samenwerking is nodig om te loopcultuur te verbeteren

7. Financiering

Voor de uitvoering van projecten die het loopklimaat in Helmond verbeteren zijn tot op heden geen afzonderlijke financiële middelen gereserveerd. Voetgangersvoorzieningen worden doorgaans gerealiseerd in samenhang met andere opgaven, zoals gebiedsontwikkelingen of regulier onderhoud van de openbare ruimte. Om echter ook buiten deze trajecten om verbeteringen aan het voetgangersnetwerk te kunnen realiseren – zoals het completeren, aantrekkelijker en comfortabeler maken van looproutes – is het nodig om aanvullende middelen beschikbaar te stellen. Alleen dan kunnen structurele stappen worden gezet in het verbeteren van de stad voor voetgangers.

De uitwerking van de agenda lopen en de daaruit voortkomende projecten vormt de basis voor concrete financiële voorstellen. Bij de ontwikkeling van deze projecten wordt steeds actief gezocht naar mogelijkheden voor cofinanciering, bijvoorbeeld via provinciale of landelijke subsidies, samenwerkingen met externe partijen of innovatieve pilotregelingen.

Een belangrijk uitgangspunt is daarnaast dat aanpassingen voor voetgangers zoveel mogelijk meeliften op reguliere ontwikkelingen en onderhoudswerkzaamheden in de openbare ruimte. Door slim te integreren met bestaande plannen, kan efficiënt gebruik worden gemaakt van beschikbare middelen en wordt de impact van investeringen vergroot.

8. Monitoring en evaluatie

Er is op dit moment nog beperkte informatie beschikbaar over het voetgangersgebruik in Helmond. Om gericht beleid te kunnen ontwikkelen en bij te sturen, willen we beter inzicht krijgen in het gedrag, de behoeften en ervaringen van voetgangers. Monitoring en evaluatie vormen daarom een essentieel onderdeel van de strategie lopen.

Om de monitoring en evaluatie op een juiste manier vorm te geven wordt een dashboard ingericht waarin relevante gegevens over het lopen in Helmond op een overzichtelijke en samenhangende manier worden verzameld en gepresenteerd. Dit dashboard biedt ondersteuning bij te maken beleidskeuzes en de prioritering van projecten. Het dashboard wordt gevoed met informatie uit verschillende bronnen:

- **Enquête/ belevingsonderzoek.** Iedere vier jaar voeren we een enquête uit onder inwoners (bijvoorbeeld via een vragenlijst of stadspanel). Deze meting geeft inzicht in waarom Helmonders wel of niet lopen, welke knelpunten zij ervaren en hoe tevreden ze zijn over de loopvoorzieningen in de stad. De eerste meting geldt als nulmeting en dient als referentiepunt voor toekomstige evaluaties.
- **Tellingen.** Op strategisch gekozen locaties in de stad voeren we minimaal vijfjaarlijkse voetgangerstellingen uit. Hiermee brengen we trends in voetgangersstromen in kaart en monitoren we het gebruik van looproutes door de tijd heen.
- **Ongevalsanalyses.** Jaarlijks verzamelen en analyseren we ongevalsdata met betrekking tot voetgangers. Dit helpt ons om risicovolle locaties te identificeren en gericht maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid voor voetgangers te verbeteren.
- **Dataverzameling.** We verkennen actief welke aanvullende (open) data beschikbaar zijn of beschikbaar komen – denk aan data van mobiliteitsapps, sensoren of

landelijke databanken - om het inzicht in het loopgedrag in Helmond te verdiepen.

- **Prestatieindicatoren.** We stellen concrete prestatieindicatoren op die ons helpen om de voortgang te meten. Voorbeelden hiervan zijn: het aantal mensen dat vaker loopt, de tevredenheid over voetgangersvoorzieningen, of het aantal gerealiseerde verbetermaatregelen.

9. Vertaling naar agenda

In deze strategie is de ‘stip op de horizon’ uit de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 op het gebied van lopen en wandelen 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 lopen, 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.

‘Laten landen’ van de strategie lopen binnen de gemeentelijke organisatie

Deze strategie is opgesteld vanuit het cluster mobiliteit, maar het stimuleren van lopen vraagt, zoals al eerder aangegeven, nadrukkelijk om een integrale benadering binnen de gehele gemeentelijke organisatie. Daarom zetten we de komende periode in op intensievere samenwerking met andere afdelingen en clusters. Alleen door gezamenlijke inzet en afstemming kunnen we het belang van de voetganger stevig verankeren in beleid, uitvoering en beheer.

Ten behoeve hiervan gaan we allereerst kijken of het wenselijk en haalbaar is om een ambassadeur of kwartiermaker Actieve mobiliteit aan te wijzen. Deze persoon kan als aanjager binnen de organisatie fungeren en structureel aandacht blijven vragen voor de positie van voetgangers én fietsers in Helmondse projecten. Ook gaan we het Handboek Inrichting Openbare Ruimte uitbreiden met specifieke richtlijnen en uitgangspunten die een bijdrage leveren aan het vergemakkelijken van het gebruik van de openbare ruimte voor alle voetgangers. Deze aangepaste inrichtingsprincipes worden actief gedeeld met alle betrokken afdelingen die een rol spelen in de inrichting, het beheer en onderhoud van de openbare ruimte, zodat voetgangersbelangen consistent worden meegenomen in de uitvoering.

Daarnaast zetten we in op het vergroten van de bekendheid van het STOMP-principe binnen de organisatie. Dit betekent onder andere dat we het belang van de juiste positionering van gebouwen en entrees ten opzichte van de infrastructuur – met het perspectief van de voetganger als uitgangspunt – onder de aandacht brengen van zowel interne afdelingen als externe ontwikkelaars die betrokken zijn bij gebiedsontwikkelingen. Dit doen we door het principe structureel te agenderen bij relevante overleggen en bij de beoordeling van plannen.

Om het thema actieve mobiliteit verder te verankeren in de werkprocessen, ontwikkelen we een praktische checklist actieve mobiliteit. Deze checklist is bedoeld voor intern gebruik én voor externe partners, en helpt om bij projecten in een vroeg stadium rekening te houden met de behoeften van voetgangers en fietsers.

Tot slot onderzoeken we hoe we andere domeinen binnen de organisatie, zoals het sociaal domein, milieu, sport en economie, actiever kunnen betrekken. Ook externe partijen zoals Helmond Marketing en de Stichting Bedrijventerreinen Helmond worden waar mogelijk aangehaakt. Samen trekken we op bij projecten en initiatieven die bijdragen aan het stimuleren van lopen en wandelen in de stad. Zo zorgen we voor een breed gedragen aanpak waarin actieve mobiliteit vanzelfsprekend wordt meegenomen in beleid, ontwerp en uitvoering.

Opstellen voetgangersnetwerkaart met bijbehorende kwaliteitsaspecten

Om het lopen in Helmond structureel te verbeteren gaan we een voetgangersnetwerkaart ontwikkelen die als uitgangspunt dient voor uiteenlopende plannen en projecten binnen de stad. Het opstellen van deze netwerkaart doen we in nauwe sa-

menwerking met vertegenwoordigers uit iedere wijk. Per wijk brengen we samen het voetgangersnetwerk in kaart, waarbij we onderscheid maken tussen de belangrijkste functionele verbindingen, overige functionele verbindingen en overige verbindingen, zoals beschreven in deze strategie.

Hoewel in deze strategie al richting wordt gegeven aan de gewenste ontwikkeling, zijn de kwaliteitsaspecten van de voetgangersinfrastructuur nog niet overal concreet benoemd. Toch is dit van essentieel belang: alleen met heldere, toetsbare kwaliteitscriteria kunnen we de bestaande situatie objectief beoordelen en onderbouwd verbeteren. Daarom werken we in de vervolgfase deze kwaliteitsaspecten uit tot concrete en toetsbare eisen. Denk hierbij aan richtlijnen voor breedte, materiaalgebruik, obstakelvrijheid en verlichting.

Toetsen huidig voetgangersnetwerk

Na het opstellen van de voetgangersnetwerkkkaart en de kwaliteitsaspecten die daar bij horen gaan we de huidige situatie daaraan toetsen. Op die manier brengen we de knelpunten in beeld en kunnen we gericht aan de slag met het verbeteren van het netwerk. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan de belangrijkste functionele voetgangersverbindingen.

Deze toets wordt in samenwerking met vertegenwoordigers van wijken, bedrijventerreinen en scholen opgepakt. Met de wijken worden de belangrijkste knelpunten in kaart gebracht en wordt de link gelegd met objectieve en subjectieve verkeersonveilige verkeerssituaties. Met vertegenwoordigers van bedrijventerreinen wordt bekeken of we door middel van het aanleggen c.q. verbeteren van bestaande voetgangersvoorzieningen op bedrijventerreinen mensen kunnen stimuleren om een ommetje te maken in pauzes of om wellicht zelfs te kiezen om lopend naar het werk te gaan. Met vertegenwoordigers van scholen (en ouders) gaan we de aanwezige knelpunten voor voetgangers op schoolroutes inventariseren. Alle knelpunten die uit het bovengenoemde naar voren komen worden omgezet in concrete maatregelen die worden opgenomen in de agenda lopen of de agenda verkeersveiligheid.

Opstellen agenda Voetgangers

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

Colofon

‘Strategie Lopen’
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

