



Gemeente Helmond



Fietsbeleidsplan

Niet voor niets op de fiets!

Vastgesteld gemeenteraad
6 oktober 2009

Inhoud

VOORWOORD	5	4.3.3 (Verkeers)veiligheid	30
SAMENVATTING	6	4.3.4 Directheid.....	30
1 INLEIDING	9	4.3.5 Comfort en aantrekkelijkheid	30
1.1 LEESWIJZER	10	4.4 FIETSBEWEGWIJZERING	31
2 DE BOUWSTENEN VOOR HET NIEUWE FIETSBELEID	13	4.5 ACTIES FIETSNETWERK	31
2.1 RIJKSBELEID	13	4.5.1 Ontbrekende schakels.....	31
2.2 PROVINCIAAL BELEID	13	4.5.2 Kwaliteit bestaande netwerk	31
2.2 REGIONAAL BELEID	13	4.5.3 Prioritering	32
2.3 LOKAAL BELEID.....	13	5 FIETSPARKEREN	35
2.3.1 Helmond Mobiel 2015.....	13	5.1 FIETSPARKEREN	35
2.3.2 Beleidsnota Vooruit op de Fiets.....	14	5.1.1 Fietsen stallen op trottoirs	35
2.3.3 Verkeersveiligheidsplan.....	14	5.1.2 Stallen in onbewaakte stalling.....	35
2.3.4 Hoofdwegenstructuur.....	14	5.1.3 Stallen in bewaakte stalling.....	36
2.3.5 Lokaal Gezondheidsplan.....	15	5.2 FIETSDIEFSTAL.....	36
2.3.6 Milieu.....	15	5.3 KWALITEITSEISEN FIETSPARKEREN	36
2.3.7 Collegeprogramma	15	5.4 ACTIES STALLINGSVOORZIENINGEN	38
2.3.8 Fietsbalans.....	16	5.4.1 Stallingen bij nieuwe situaties	38
2.3.9 Inwonersenquête	16	5.4.2 Stallingen bij bestaande situaties	38
2.3.10 Verkeersveiligheid	17	5.4.3 Stallingen bij evenementen.....	38
3 HET VERNIEUWDE FIETSBELEID	21	5.4.4 Ketenmobiliteit	39
4 FIETSNETWERK	25	5.5 VERANTWOORDELIJKHEDEN	39
4.1 FIETSNETWERK.....	25	5.5.1 Gemeente.....	39
4.1.1 Primaire fietsnetwerk.....	25	5.5.2 Rol van derden	39
4.1.2 Secundair fietsnetwerk.....	27	6 BEHEER EN ONDERHOUD	43
4.2 TYPE FIETSPADEN	27	6.1 FIETSNETWERK	43
4.3 KWALITEIT VAN HET FIETSNETWERK.....	29	6.1.1 Wanneer onderhoud	44
4.3.1 Samenhang.....	29	6.1.2 Relatie tussen grootschalig onderhoud en fietsbeleidsplan.....	44
4.3.2 Doorstroming.....	29	6.1.3 Omvormen elementenverhardingen naar asfaltverhardingen.....	44
		6.1.4 Financiële impuls	44
		6.2 FIETSENSTALLINGEN	44
		6.3 OVERIGE ASPECTEN	44
		7 AANDACHTSGROEPEN	49
		7.1 JEUGD	49
		7.2 OUDEREN	49
		7.3 ALLOCHTONEN	50
		7.4 BEDRIJVEN.....	50

7.5	SPORTCLUBS.....	50
7.6	WINKELEND PUBLIEK	50
8	COMMUNICATIE, VOORLICHTING EN PROMOTIE	53
8.1	COMMUNICATIE.....	53
8.2	VOORLICHTING.....	54
8.3	PROMOTIE	54
9	HANDHAVING	57
10	MONITORING.....	61
11	FINANCIËN.....	65
11.1	SUBSIDIE	65
	BIJLAGEN.....	67

Voorwoord

“Niet voor niets op de fiets” is de titel van dit nieuwe fietsbeleidsplan. “Niet voor niets” omdat de fiets bijdraagt aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de volksgezondheid en het milieu, maar ook omdat er geïnvesteerd moet worden om dit te kunnen bewerkstelligen.

Helmonders zijn over het algemeen tevreden over de fietsvoorzieningen in de stad (bron: inwonersenquête). Toch blijft het fietsgebruik met een aandeel van 30% achter op het landelijk gemiddelde (34%).

Helmond biedt kansen om een prima fietsstad te zijn. De doelstelling en ambitie die de gemeenteraad gesteld heeft in Helmond Mobiel en die vertaald zijn in dit fietsbeleidsplan zijn een eerste stap in deze richting. De inspanningsverplichting geeft aan dat de gemeenteraad groot belang hecht aan een hoog fietsgebruik.

Resultaat is slechts te halen wanneer er de komende jaren flink geïnvesteerd wordt. Wij verwachten met de extra investeringen een behoorlijke kwaliteitsslag te kunnen maken en hiermee aan onze inspanningsverplichting te kunnen voldoen.

De gemeente is overigens niet de enige partij die het fietsklimaat in onze stad kan beïnvloeden. Ook andere partijen (bedrijven, scholen en dergelijke) zullen gemotiveerd moeten worden het fietsklimaat (lees fietsvoorzieningen) te verbeteren.

In het voorliggende plan staat beschreven op welke wijze omgegaan moet worden met de fietser en de fietsvoorzieningen in Helmond.



Trix Houthoof Stockx
Wethouder Stedelijk Beheer, Verkeer en Milieu
februari 2009

Samenvatting

De gemeenteraad heeft in 2007 de nota Helmond Mobiel vastgesteld. In dit beleidsplan is een hoge ambitie vastgelegd voor het fietsverkeer in Helmond. Er geldt een inspanningsverplichting om het aandeel fiets in de modal split met circa 1% per jaar te laten groeien. De gemeenteraad heeft hiermee aangegeven dat de fiets een belangrijkere rol moet krijgen in het helmondse verkeer en vervoer.

Het is noodzakelijk extra geld vrij te maken voor de uitwerking van maatregelen die het fietsklimaat verbeteren. Het gaat hier grofweg om de volgende maatregelen:

- § Het vervolmaken van een samenhangend, veilig en comfortabel en direct fietsnetwerk. In dit fietsbeleidsplan wordt het fietsnetwerk verdeeld in een aantal typen, waarbij elk type eigen inrichtingskenmerken/ kwaliteitseisen heeft.
- § Realiseren en instant houden van voldoende (on)bewaakte kwalitatieve stallingen op de juiste locaties
- § Het voorkomen van fietsdiefstal.
- § Speciale aandacht voor bijzondere groepen
- § Verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers
- § Promotie, voorlichting en educatie
- § Handhaving

De gemeente is niet de enige partij die ervoor kan zorgen dat het aandeel fiets in de modal split stijgt. Ook andere partijen dienen hier aan bij te dragen. Het gaat dan bijvoorbeeld om bedrijven, scholen en kantoren die zorg moeten dragen voor goede fietsvoorzieningen op eigen terrein en promotie van het fietsgebruik binnen hun organisatie. De gemeente moet de andere partijen hiertoe zoveel mogelijk stimuleren.

Uit een onderzoek van de fietsersbond (de fietsbalans) blijkt dat Helmond onvoldoende scoort op verkeersveiligheid, comfort en dat het fietsgebruik in Helmond lager is dan gemiddeld in middelgrote steden.

In 2009 is voor de maatregelen voor de fiets € 222.000,- beschikbaar. Wanneer dit budget niet wordt verhoogd zal de ambitie nooit gehaald worden. Omdat er de komende jaren op verschillende fietsprojecten subsidie te krijgen is is het wenselijk juist nu de budgetten te verhogen.

In onderstaand schema staat beschreven welke middelen nodig zijn om het fietsklimaat te verbeteren. Naar verwachting kan hierdoor een groei van het aandeel fiets bewerkstelligd worden. Hoe groot de groei is kan helaas niet voorspeld worden. Het gebruik van de fiets is immers van veel factoren afhankelijk. Op niet alle factoren kan de gemeente invloed uitoefenen. Door monitoring kan een verschuiving in het aandeel fiets inzichtelijk gemaakt worden. Op basis hiervan is het mogelijk dat de maatregelen en investeringen de komende jaren aangepast cq aangescherpt moeten worden.

		2010	2011	2012	2013
Fietsnetwerk					
Ontbrekende schakels	Realiseren ontbrekende schakels	200	2000	2000	1000
Beheer en onderhoud	Kwaliteitsverbetering bestaande fietsvoorzieningen.	650	450	350	350
	kosten voor fietsvoorzieningen bij meeliften in POW	50	50	50	50
Fietsparkeren					
Stallingen	Verbeteren kwaliteit en uitbreiden (locaties)	40	40	20	20
	Mobiele stalling	35	5	5	5
Beheer en onderhoud	Stallingen	10	10	10	10
Voorkoming diefstal	Nader uit te werken projecten	10	10	10	10
Gratis bewaakt stallen	Continuering gratis bewaakt stallen	1	1	1	1
Aandachtsgroepen		45	45	45	45
Handhaving					
Communicatie, promotie voorlichting		15	15	15	15
Monitoring		15	15	15	15
TOTAAL		1.070	2.640	2.520	1.520
Raming subsidie		215	532	520	304
Reeds in begroting		105	2.108	2.000	0
Extra benodigd		750	0	0	1.260

¹ in de parkeerexploitatie is hier al rekening mee gehouden.
Bedragen x € 1.000,-



Inleiding





1 Inleiding

De fiets is een makkelijk en milieuvriendelijk vervoermiddel waarvoor je geen rijbewijs nodig hebt. Voor het gebruik van de fiets geldt geen minimum of maximum leeftijd en je kunt met de fiets snel van A naar B komen, zonder uitstoot van schadelijke stoffen. Tevens draagt het gebruik van de fiets bij aan het verbeteren van de gezondheid van de Helmonders. Dit kan voor bijvoorbeeld bedrijven resulteren in minder ziekteverzuim. Ook draagt het beleid ter bevordering van het fietsgebruik bij aan het behalen van een aantal andere doelen waaronder maatschappelijke participatie, in stand houden van economische functies in stadscentra en efficiënt ruimtegebruik.

30% van de verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer wordt in Helmond op de fiets afgelegd (bron: CBS-OVG/AVV-MON). Het gemiddelde in Nederland is 34%. Ruim de helft van de autoverplaatsingen van de Helmonders is korter dan 7,5 kilometer. Voor deze korte verplaatsingen kan de fiets een prima alternatief zijn, vooral gezien de compacte stad die Helmond is.

In 2004 heeft de gemeenteraad het fietsbeleidsplan Vooruit op de fiets vastgesteld. Daarnaast heeft de fietsersbond in 2007 in opdracht van de gemeente een fietsbalans gehouden. Uit de fietsbalans komt naar voren dat een aantal aspecten die van invloed zijn op het fietsgebruik in Helmond slecht scoren. Inmiddels is de nota Helmond Mobiel vastgesteld die vraagt om een aanscherping van het beleid uit 2004 en het verleggen van bepaalde accenten.

Dit geactualiseerde fietsbeleidsplan gaat in op hoe Helmond het fietsgebruik gaat stimuleren.

Er zijn drie soorten argumenten te onderscheiden om voor een bepaalde rit de fiets dan wel de auto te kiezen:

- Argumenten van persoonlijke aard, nauwelijks of niet te beïnvloeden vanuit het verkeers- en vervoersbeleid: het is gezond, goed voor het milieu, sociaal veilig, het druk hebben, het weer.
- Argumenten die zich hebben kunnen ontwikkelen dankzij tot nu toe gevoerd beleid: snel, leuk, gewend zijn, comfortabel. Als fietsen vervelend en reuze onveilig zou zijn en alleen zou kunnen op een hobbelig randje van de weg naast druk en lawaaiig autoverkeer,

zouden niet zoveel mensen eraan gewend zijn en het leuk vinden. Juist de goede fietsvoorzieningen die in het verleden zijn aangelegd, zorgen ervoor dat de positieve keuzes voor de fiets bekliven. Net zo goed gaan wijkbewoners eerder met de auto dan met de fiets naar hun 'eigen' wijkwinkelcentrum als er veel, liefst gratis, autoparkeerplaatsen zijn en alleen muren en vlaggenmasten om fietsen tegen te parkeren.

- Argumenten die sterk rationeel zijn en gerelateerd aan het niveau van de beschikbare infrastructuur en andere (verkeers)voorzieningen: reissnelheid, parkeermogelijkheden, kosten, gevoelens van (on)veiligheid, kans op ongevallen, reiskostenvergoeding.

In dit fietsbeleidsplan zal de aandacht gericht zijn op de laatste twee argumenten, waarbij gekeken wordt op welke wijze het fietsnetwerk, het imago en de fietsvoorzieningen verbeterd moeten worden. Behalve een goed fietsnetwerk en goede fietsvoorzieningen is de autostructuur van invloed op het fietsgebruik. Wanneer je met de auto net zo snel op een bestemming in Helmond kunt komen zal de keuze nu wellicht eerder op de auto vallen. Steden als bijvoorbeeld Houten hebben een autostructuur die bijdraagt aan een verhoogd fietsgebruik. Brandevoort is een wijk waar het Houtense principe is toegepast. Fietsverbindingen naar het centrum zijn snel en direct, terwijl je met de auto moet omrijden. Ook in enkele andere wijken zou dit principe door afsluiting van bepaalde verbindingen voor autoverkeer bij kunnen dragen aan het verbeteren van de leefbaarheid en het verhogen van het fietsgebruik. In dit beleidsplan wordt volstaan met het noemen van deze mogelijkheid. Een en ander hoeft overigens niet te conflicteren met het uitgangspunt uit Helmond Mobiel; inzetten op de sterke kanten van alle vervoersmodaliteiten.

Het is ook belangrijk dat naast de gemeente ook andere partijen gestimuleerd worden het fietsgebruik te bevorderen.

Het fietsbeleidsplan wordt jaarlijks uitgewerkt in concrete actieplannen. Het actieplan Fiets geeft concreet inzicht in de maatregelen en de kosten die genomen moeten worden. Het actieplan Fiets wordt jaarlijks in het voorjaar in het college vastgesteld.

De gemeentelijke ambitie op het gebied van de fiets moet zijn vertaling vinden in de gemeentelijke programmabegroting en in de meerjarenprogramma's. Gebeurt dit niet of onvoldoende dan zullen de ambities niet haalbaar zijn.

Bij het opstellen van het fietsbeleidsplan is de Fietsersbond betrokken geweest. Ook heeft de seniorenraad op een eerder concept gereageerd. De opmerkingen zijn meegenomen in dit rapport.

1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de bouwstenen van het fietsbeleid beschreven. Het gaat dan onder andere om het rijksbeleid, het provinciaal beleid, het regionaal beleid en het gemeentelijk beleid. Ook andere aspecten die richting geven aan of accenten bepalen in het fietsbeleidsplan komen in hoofdstuk 2 aan de orde. Het fietsbeleid en de daaraan gekoppelde doelstellingen komen in hoofdstuk 3 aan de orde.

Hoofdstuk 4 beschrijft het fietsnetwerk in Helmond. Hier wordt ingegaan op de typen netwerken die onderscheiden worden inclusief de bijbehorende kwaliteitseisen. Fietsen is goed maar je moet ook ergens de fiets kunnen stallen. Het fietsparkeren komt in hoofdstuk 5 uitgebreid aan de orde. Indien er onvoldoende onderhoud en beheer van fietsvoorzieningen plaatsvindt, heeft dit consequenties voor het fietsgebruik. Hoofdstuk 6 gaat in op beheer en onderhoud van fietsvoorzieningen.

Het is noodzakelijk voor speciale groepen een speciale benadering toe te passen. In hoofdstuk 7 worden deze groepen en de aanpak beschreven. Educatie, voorlichting en promotie zijn belangrijke onderdelen van dit beleidsplan. Veelal krijgen deze onvoldoende aandacht. In hoofdstuk 8 worden deze onderdelen beschreven. Handhaving kan een bijdrage leveren aan onder andere het verbeteren van de verkeersveiligheid. In hoofdstuk 9 wordt ingegaan op de handhavingsaspecten. In hoofdstuk 10 geeft aan hoe het fietsbeleid gemonitord wordt.

Om de doelstelling die beschreven staat in hoofdstuk 3 te halen zijn extra investeringen nodig. Hoofdstuk 11 gaat hierop in.



Bouwstenen



2 De bouwstenen voor het nieuwe fietsbeleid

Voor de korte afstanden is de fiets een aantrekkelijk, gezond en milieuvriendelijk vervoermiddel. Een relatief hoog aandeel fietsverplaatsingen draagt bij aan de bereikbaarheid van stedelijke voorzieningen en aan de kwaliteit van de leefomgeving. Goed fietsbeleid versterkt dit. De verschillende overheden hebben de fiets dan ook opgenomen in hun verkeersbeleid en geven daarmee het kader waarbinnen Helmonds fietsbeleid moet passen. Ook Helmond Mobiel geeft randvoorwaarden voor het nieuwe fietsbeleid. Daarnaast zijn de resultaten van de fietsbalans en de inwonersenquête richtinggevend voor de accenten binnen het vernieuwde gemeentelijke fietsbeleid. De verschillende onderdelen, voor het gemeentelijke fietsbeleid komen in dit hoofdstuk aan de orde.

2.1 Rijksbeleid

In de Nota Mobiliteit staat beschreven dat de fiets een prominenter rol moet krijgen. De nota mobiliteit ambieert een toename van het aantal fietskilometers en het gebruik van de fiets.

Hierbij moet in ieder geval ingezet worden op een aantal onderdelen:

- goed vormgeven van veilige fietsroutes die samen een logisch netwerk vormen
- uitbreiden van stallingplaatsen onder andere bij stations
- aanpak van fietsendiefstal

2.2 Provinciaal beleid

De provincie Noord Brabant wil samen met het rijk en de gemeenten er voor zorgen dat steden en dorpen goed bereikbaar blijven en dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de woon- en werkomgeving verbeteren. Het verkeers- en vervoerssysteem dient zodanig te zijn ingericht dat de overstap tussen verschillende vervoerwijzen (ketenmobiliteit) wordt vergemakkelijkt. Ook dient de groei van de verplaatsingsafstanden beperkt te worden en korte autoritten minder te worden door het stimuleren van alternatieven zoals fietsen, het gebruik van het openbaar vervoer en lopen.

In 2005 heeft de provincie de nota 'Kansen voor de fiets' opgesteld. In deze nota staat beschreven welke kansen er zijn voor het fietsgebruik in de vijf Brabantse stedelijke agglomeraties. De nota 'Kansen voor de fiets' vormde een van de basisstukken voor het provinciale Verkeer- en vervoerplan (PVVP). Uit de nota Kansen voor de fiets komt naar voren dat enthousiasme van gemeentebestuurders een impuls kan geven aan het fietsbeleid en het imago van de fiets.

2.2 Regionaal beleid

In het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven staat beschreven dat het fietsgebruik in Zuidoost Brabant kan en moet toenemen. Belangrijkste doel hierbij is het realiseren van een samenhangend netwerk van veilige en comfortabele routes. De nadruk ligt hierbij op de compleetheit van het netwerk met verbindingen van een acceptabele kwaliteit. De nadruk ligt dus niet op het perfectioneren van onderdelen van het netwerk. Ook moet ingezet worden op het verbeteren en uitbreiden van stallingsvoorzieningen en het verbeteren van het imago van de fiets. Een en ander kan bijdragen aan een toename van het fietsgebruik en het verbeteren van de leefbaarheid.

Ook in de rapportages van de Zuidoostvleugel wordt veel aandacht aan de fiets gegeven. Het betreft hier onder andere de fietsverbindingen tussen Eindhoven en Helmond die een bijdrage moeten gaan leveren aan de vermindering van de groei van het autoverkeer tussen beide steden.

2.3 Lokaal beleid

2.3.1 Helmond Mobiel 2015

In Helmond Mobiel staat beschreven dat uitgangspunt van het beleid benutten van kansen is. In Helmond wordt ingezet op de sterke kanten van de diverse vervoersmodaliteiten in plaats van proberen reizigers te dwingen van minder toepasselijke vervoerswijzen gebruik te maken.

Door de compactheid van de stad en de vier stations zijn er zeker kansen om van Helmond een fietsstad te maken.

In Helmond Mobiel is voor wat betreft het langzaam verkeer de volgende ambitie opgenomen:

- § In 2015 is de fiets het vervoermiddel bij uitstek voor verplaatsingen binnen de stad. Het aandeel fiets in de vervoerwijzekeuze voor verplaatsingen binnen de stad tot 7,5 kilometer bedraagt in 2015 dan ook circa 40%.
- § In 2015 is een nieuw helder primair fietsnetwerk gedefinieerd en uitgevoerd waarop fietsers direct, verkeersveilig en comfortabel worden afgewikkeld. De conflictpunten met doorstromingsassen zijn geoptimaliseerd. De meest in het oog springende uitbreiding is de hoogwaardige fietsverbinding van Helmond via Brandevoort naar Eindhoven.
- § Voor de trein is de fiets een belangrijk vortransportmiddel. De fiets heeft in de verblijfsgebieden prioriteit op het autoverkeer. Daarnaast zijn er bij alle publiekaantrekkende functies kwalitatief goede en voldoende gratis stallingvoorzieningen aanwezig. Het stimuleren van het fietsgebruik bij werknemers dat in 2007 is ingezet begint duidelijk effect te sorteren. Bedrijven en kantoren realiseren steeds meer stallingvoorzieningen op eigen terrein en het aandeel fiets in het woon-werkverkeer is de laatste jaren toegenomen.

Bij de bovenstaande ambities is de volgende agenda voor 2007-2015 in Helmond Mobiel beschreven:

- Definiëring primair en secundair fietsnetwerk
- fietsactieplannen als uitvoering van het vastgestelde Fietsbeleidsplan (2005) 2007-2015
- Evaluatie en opstellen hernieuwd Fietsbeleidsplan periode 2010-2015 (2008)
- Inspanningsverplichting voor stapsgewijze verhoging van het fietsaandeel in de vervoerwijzekeuze voor verplaatsingen tot 7,5 kilometer met circa 1% per jaar (2008 – 2015)
- Regionaal overleg in verband met hoogwaardige fietsverbinding Eindhoven - Helmond en andere regionale relaties

2.3.2 Beleidsnota Vooruit op de Fiets

In 2004 is het fietsbeleidsplan 'Vooruit op de fiets' door de gemeenteraad vastgesteld. Dit plan vormt de basis voor dit nieuwe beleidsplan. Echter is de doelstelling van het fietsbeleidsplan door het later, in 2007, vastgestelde

beleidsplan Helmond Mobiel inmiddels achterhaald. Opstellen van een nieuw fietsbeleidsplan is hierdoor essentieel.

2.3.3 Verkeersveiligheidsplan

In 2005 is het verkeersveiligheidsplan 'Veilig op weg' vastgesteld. In dit plan staat beschreven op welke wijze de verkeersveiligheid verbeterd kan worden. Het gaat hierbij niet alleen om de aanleg van infrastructurele voorzieningen, maar ook de niet infrastructurele maatregelen krijgen hierbij volop aandacht. De fietser is een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Locaties die onveilig zijn voor fietsers dienen aangepakt te worden. Deels kunnen deze locaties gefinancierd worden uit de middelen die beschikbaar zijn vanuit het verkeersveiligheidsplan.

2.3.4 Hoofdwegenstructuur

In 2005 is de studie Hoofdwegenstructuur afgerond. Deze studie is gericht op het autoverkeer in de stad en is uitgevoerd om de bereikbaarheid van de groeiende stad en haar economisch belangrijke bestemmingen te garanderen en om problemen op het gebied van leefbaarheid en milieu het hoofd te bieden. Kernbegrip hierbij is "Stedelijk Verkeersmanagement". Hiermee wil de gemeente grip krijgen op de verkeersstromen in de stad. Maatregelen uit "Stedelijk Verkeersmanagement" zijn onder te verdelen in vier categorieën: bouwen, benutten, beleid en monitoren.

Bij bouwen gaat het er enerzijds om ontbrekende schakels in het helmondse hoofdwegennet aan te vullen en anderzijds om meer kleinschalige maatregelen (vooral op kruispunten) om voldoende capaciteit te bieden aan het verkeersaanbod. Met benutten wil de gemeente deze capaciteit optimaal inzetten en daar waar nodig de verkeersstromen sturen.

Het beleid is vastgelegd in de in paragraaf 2.3.1 genoemde nota Helmond Mobiel 2015.

Behalve de functie die het wegennet heeft voor het lokale verkeer zijn er in Helmond ook enkele routes die onderdeel uitmaken van een regionale prioriteitsroute vanuit de netwerkvisie (vastgelegd in "Beter Bereikbaar Zuidoost Brabant, juni 2005).

Op deze wegen zijn behalve afwikkelingscapaciteit en afwikkelingsnelheid ook een betrouwbare reistijd van belang.

De maatregelen die genomen worden om de doelstellingen voor het autoverkeer te bereiken werken tegelijkertijd gedeeltelijk concurrerend voor het fietsverkeer. Met Helmond Mobiel 2015 wordt uitgegaan van co-modality. In een aantal gevallen zullen echter prioriteitskeuzes gemaakt moeten worden tussen bijvoorbeeld de auto en de fiets. Het vergt dan ook een forse (financiële) inspanning om een verschuiving in de modal split ten gunste van de fiets te bewerkstelligen.

2.3.5 Lokaal Gezondheidsplan

Begin 2008 heeft de gemeenteraad de nota Lokaal Gezondheidsbeleid 2008 - 2011 vastgesteld. Daarin zijn een aantal speerpunten benoemd; wijkgerichte aanpak gezondheidsachterstanden, afstemmen preventieactiviteiten en 1^e lijnszorgvoorzieningen.

Binnen het gezondheidsbeleid is fietsbeleid geen speerpunt, maar het spreekt voor zich dat vanuit het oogpunt van gezondheid het stimuleren van fietsgebruik wordt aangemoedigd. Het is namelijk, bij vrijliggende fietspaden, gezonder voor degene die fietst en als door het stimuleren van fietsgebruik het gebruik van de auto kan worden teruggedrongen heeft het ook zijn invloed op de luchtkwaliteit in de stad.

2.3.6 Milieu

Gemotoriseerd verkeer veroorzaakt geluid en luchtverontreiniging. Geluid en luchtverontreiniging kan leiden tot gezondheidsklachten.

Geluid

Met betrekking tot geluid kan hinder van geluid leiden tot slaapverstoring en hart- en vaatziekten. Verkeer is een van de belangrijkste veroorzakers van geluidhinder in Helmond. Vanwege de autonome groei van verkeer wordt de geluidhinder de komende jaren alleen maar groter. Om geluidhinder te verminderen wordt geluidbeleid gevoerd. De voorkeur wordt hierbij gegeven aan het stiller maken van de bron, de zogenaamde bronmaatregelen. Bieden bronmaatregelen te weinig soelaas dan kan, door het treffen van maatregelen als schermen of gevelisolatie, het geluidniveau ter hoogte van woningen worden gereduceerd. Dit neemt niet weg dat een toename van de geluidhinder de komende jaren door de autonome groei toch zal plaatsvinden. Het is dan ook van groot belang andere, minder luidruchtige vervoermiddelen, zoals de fiets op de korte afstand te stimuleren.

Lucht

Het langdurig inademen van luchtverontreinigende stoffen, ook bij relatief lage concentraties, kan leiden tot chronische gezondheidseffecten. Dit geldt vooral voor risicogroepen, zoals mensen met aandoeningen aan de luchtwegen, ouderen, kinderen en mensen die zwaar lichamelijk werk verrichten in de buitenlucht. Vanwege deze gezondheidsrisico's wordt zowel op Europees als op landelijk niveau hoge prioriteit gegeven aan het terugdringen van schadelijke luchtverontreiniging.

Eén van de projecten om de uitstoot van verontreinigde stoffen te reduceren, is het stimuleren van het gebruik van de fiets. Zeker voor korte ritten is de fiets een goed alternatief voor de auto.

2.3.7 Collegeprogramma

In het collegeprogramma 2006 -2010 dat in 2006 is vastgesteld is op allerlei manieren direct of indirect aandacht voor de fiets. De belangrijkste effecten die het college in dit kader nastreeft op het gebied van mobiliteitsbeleid zijn:

- 1 Adequate, betrouwbare en veilige verkeersverbindingen voor de diverse vervoersmodaliteiten van, naar en binnen Helmond mede ten behoeve van de groei van de stad.
- 2 Betere en veiligere stallingmogelijkheden voor fiets.

Bovenstaande wil het college bewerkstelligen door:

- § bij het interne verkeer de fietsers, de voetgangers en het openbaar vervoer ruim baan te geven.
- § Het in 2004 vastgestelde fietsbeleidsplan de basis te laten zijn voor maatregelen, die in een jaarlijks actieprogramma worden opgenomen;
- § uitbreiding van het aantal fietsenstallingen en -rekken in het stadscentrum. Daarbij wordt de lijn vastgehouden, dat de bewaakte fietsenstallingen gratis blijven;
- § Het Station Helmond Centraal moet worden opgeknapt, o.a. met betere fietsenstallingen.
- § het stimuleren van het gebruik van de fiets en van het openbaar vervoer.

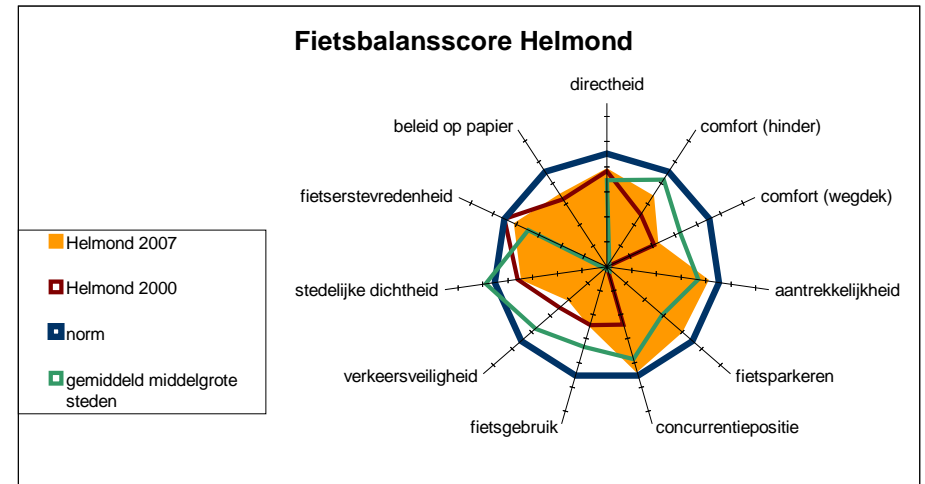
Het voorliggend fietsbeleidsplan geeft mogelijkheden hiervoor.

2.3.8 Fietsbalans

In 2007 heeft de Fietsersbond, in opdracht van de gemeente Helmond, het fietsklimaat in Helmond, aan de hand van elf aspecten, onderzocht. Hierbij is aan de hand van een enquête, een fietstevredenheidsonderzoek, analyses van landelijke databestanden, een fietsparkeeronderzoek en een praktijkmeting op 14 routes door Helmond een oordeel gegeven over het fietsklimaat in Helmond.

De resultaten kunnen vergeleken worden met de resultaten van hetzelfde onderzoek dat de fietsersbond in 2000 heeft gehouden. Uit figuur x blijkt dat:

- § Het comfort iets is verbeterd in 2007, maar nog niet voldoet aan de norm. Het comfort in 2007 scoort duidelijk lager dan het gemiddelde van middelgrote steden;
- § De verkeersveiligheid is verslechterd ten opzichte van 2000 en voldoet duidelijk niet aan de norm;
- § Het fietsgebruik is nagenoeg gelijk gebleven, maar ligt nog ver onder het gemiddelde van middelgrote steden;
- § De fietstevredenheid is iets afgenomen ten opzichte van 2000. Toch scoort Helmond hier beter dan gemiddeld.
- § Het fietsparkeren* in Helmond scoort beter dan het gemiddelde van middelgrote steden. Het fietsparkeren voldoet bijna aan de norm;
- § De concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto goed te noemen is en dat de laatste jaren duidelijk verbeterd is;
- § De aantrekkelijkheid verbeterd is en bijna aan de norm voldoet.
- § Uit de fietsbalans wordt geconcludeerd dat de accenten van het fietsbeleid gelegd moeten worden op veilige, vlotte en comfortabele fietsverbindingen. Waarbij tevens voldoende aandacht besteed moet worden aan promotie, training en voorlichting. Ook het stimuleren van bepaalde doelgroepen biedt kansen om het fietsverkeer in Helmond te laten groeien.



Figuur 1 Fietsbalansscore Helmond 2007 (bron: fietsersbond)

In bijlage 1 is een samenvatting van de fietsbalans inclusief aanbevelingen van de fietsersbond opgenomen.

2.3.9 Inwonersenquête

Het is belangrijk om te weten wat de (potentiële) gebruikers van de fietsvoorzieningen in de stad vinden. In de inwonersenquête worden vragen hierover gesteld. De resultaten van de enquête worden gebruikt om de prioriteiten/ accenten van het fietsbeleid te kunnen stellen en worden dus op eenzelfde wijze als de fietsbalans meegenomen bij het opstellen van dit beleidsplan.

Opvallend is een groot verschil in de resultaten van de fietsbalans (100 geïnterviewden) en de inwonersenquête (ruim 1000 ingevulde enquêtes). De inwonersenquête geeft een positiever beeld dan de fietsbalans. Gezien het aantal ondervraagden bij de inwonersenquête wordt aan de resultaten van deze enquête meer waarde gehecht.

De Helmonders zijn over het algemeen tevreden over de fietsvoorzieningen in de stad. De maatregel om de fietsenstallingen in het centrum gratis te maken heeft een positief effect gehad. Één op de vijf inwoners zijn daardoor vaker de fiets gaan gebruiken naar het centrum. 84% van de ondervraagden vinden

dat Helmond voldoende voorzieningen heeft. Helmonders zijn daarnaast over het algemeen tevreden over de stallingen in het centrum.

Ondanks de positieve resultaten uit de inwonersenquête is het aandeel fiets in de modal split laag te noemen. Alle resultaten van de inwonersenquête staan in bijlage 2 beschreven.

2.3.10 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een zeer belangrijke basisvoorwaarde voor een goed fietsklimaat. De fietser is kwetsbaar en geniet daarbij niet van de bescherming van technische, externe veiligheidsvoorzieningen, zoals een kooiconstructie of airbag. Indien een fietser bij een ongeval betrokken is er vaak ook sprake van letsel. De infrastructuur moet dan ook de veiligheid van fietsers zo veel mogelijk waarborgen.

Uit onderstaande tabel blijkt dat het aantal ernstige fietsslachtoffers de laatste jaren weer toeneemt. Dit is niet in lijn met de doelstelling die in het verkeersveiligheidsplan is opgenomen waarin juist een afname van het aantal ernstige slachtoffers wordt nagestreefd.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ernstige slachtoffers	13	16	8	11	10	18
Aantal doden	2	4	0	0	4	1

Tabel 1 Ernstige fietsslachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden)
De verdeling van de ongevallen is terug te vinden in bijlage 3.

Opvallend bij de analyse van deze ongevallen is dat er geen locaties zijn waar veel ernstige ongevallen met fietsers hebben plaatsgevonden. De fietsongevallen hebben verspreid in Helmond plaatsgevonden.

Wel wordt geconstateerd dat het merendeel (67%) van de slachtofferongevallen met fietsers plaatsvindt op kruispunten. Onderzocht moet worden hoe de verkeersveiligheid voor de fietsers verbeterd kan worden. In het actieplan verkeersveiligheid 2009 zal hier op worden ingegaan. Voor het fietsklimaat is niet alleen de objectieve verkeersveiligheid van belang, maar ook de veiligheidsbeleving. Het fietstevredenheidsonderzoek, dat door de fietsersbond is verricht, geeft een indicatie van die subjectieve

verkeersonveiligheid. 83% van de ondervraagden zijn tevreden over de verkeersveiligheid.

In de inwonersenquête van 2006 vragen gesteld over de fiets. Uit het onderzoek blijkt dat één op de drie Helmonders vindt dat er verkeersonveilige situaties voor fietsen zijn. Er is hierbij een grote verscheidenheid aan locaties genoemd. Wel zijn de Heistraat en de Hoofdstraat vaak genoemd. Uit de fietsbalans-2 komt naar voren dat de wegen in Helmond nog niet allemaal zijn ingericht conform het duurzaam veilig principe. De verkeersveiligheid is – conform de principes van duurzaam veilig- gediend bij een verdere scheiding van de verschillende verkeersnetwerken. Op dit moment voldoen de afmetingen verschillende fietsstroken niet aan de richtlijnen. Ook auto's die rechts van de fietsstroken geparkeerd mogen worden passen niet binnen deze principes. Als voorbeelden worden hier genoemd de Rivierensingel, Dorpsstraat en Weg door de Rijpel waar conform duurzaam veilig vrijliggende fietspaden gerealiseerd zouden moeten worden zonder aanliggende parkeervakken. In de praktijk is het in veel gevallen niet mogelijk dit te veranderen gezien de beschikbare ruimte en/of de parkeerdruk in de buurt. De principes van duurzaam veilig dienen bij ieder ontwerp wel als uitgangspunt gehanteerd te worden, maar integrale afwegingen blijven noodzakelijk.



Fietsbeleid



3 Het vernieuwde fietsbeleid

De verplaatsingen binnen Helmond zijn in afstand vaak beperkt en bijna altijd korter dan 7,5 kilometer. Door deze relatief kleine afstanden moet de fiets binnen Helmond goed kunnen concurreren met de auto. Het is hiervoor wel noodzakelijk om een aantal onderdelen die van invloed zijn op het fietsgebruik (verder) te verbeteren.

Het verkeersbeleid van de overheid in het verleden was gericht op het beperken van de groei van het autoverkeer, stimuleren van het fiets- en openbaar vervoergebruik en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit heeft ertoe geleid dat er in het verleden al veel fietspaden gerealiseerd zijn. Het is nu vooral de opgave om de kwaliteit van het bestaande fietsvoorzieningen te verbeteren en het fietsnetwerk op enkele onderdelen uit te breiden. Het fietsgebruik neemt naar verwachting toe indien de fiets een veilig, comfortabel en snel vervoermiddel is binnen de stad, waarbij zowel op begin als eindpunt de fiets veilig gestald kan worden.

De doelstelling van dit fietsbeleidsplan is afgeleid uit het beleidsplan Helmond Mobiel dat in 2007 is vastgesteld door de gemeenteraad.

De gemeente zet zich actief in om het fietsklimaat in Helmond te verbeteren en stelt daarvoor de benodigde financiële middelen beschikbaar.

Het completeren van het netwerk, het verbeteren van de kwaliteit van bestaande voorzieningen, voorkoming van fietsdiefstal en promotie van het fietsgebruik zijn de belangrijkste taken voor de komende jaren.

- § In Helmond Mobiel staat een inspanningsverplichting voor stapsgewijze verhoging van het fietsaandeel in de vervoerwijzekeuze voor verplaatsingen tot 7,5 kilometer met circa 1% per jaar (2008-2015).
- § Absoluut gezien betekent dit dat als gevolg van een sterke stijging van het autogebruik, een nog grotere toename van het aantal verplaatsingen per fiets nodig is.



Om het fietsklimaat te verbeteren en een groei van circa 1% per jaar te kunnen halen dient in ieder geval voldaan te worden aan de onderstaande subdoelstellingen:

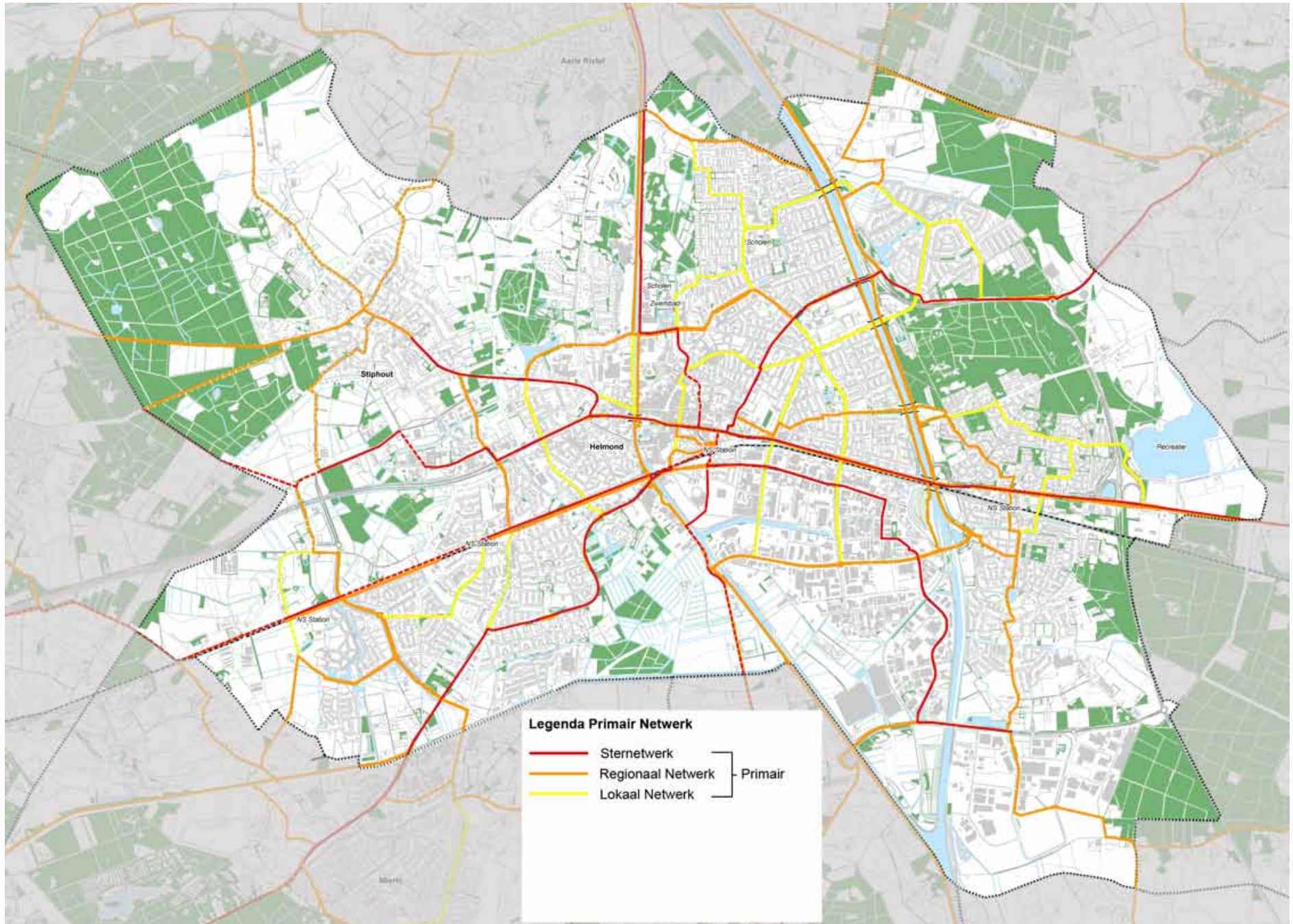
Subdoelstellingen:

- § In 2015 zijn alle ontbrekende schakels van het primaire fietsnetwerk gerealiseerd conform de kwaliteitseisen die hieraan gesteld worden.
- Bij herinrichtingen, onderhoudsplannen, bouwplannen en evenementen moet voor wat betreft de fietsvoorzieningen aangesloten worden bij de kwaliteitseisen die in het fietsbeleidsplan beschreven staan.
- Alle gemeentelijke stallingen voldoen in 2015 aan de Fietsparkeur en bieden voldoende capaciteit.
- Het aantal fietsen dat jaarlijks gestolen wordt moet in 2013 met minstens 20% zijn afgenomen ten opzichte van 2008.
- Het aantal ongevallen waarbij fietsers ernstig gewond raken en naar het ziekenhuis vervoerd moeten worden is in 2010 met 15% afgenomen ten opzichte van 2002.
- Bedrijven, scholen en instellingen stimuleren het fietsverkeer onder werknemers, scholieren en bezoekers te bevorderen en zorgen voor goede fietsvoorzieningen op eigen terrein.
- Jaarlijks wordt de kwaliteit van tenminste 3 kilometer fietspad verbeterd. Hierbij dienen de kwaliteitseisen, zoals in het fietsbeleidsplan staan, als randvoorwaarde.
- De gemeente communiceert over alle fietsmaatregelen en promoot het fietsgebruik.
- De Gemeente initieert, stimuleert en draagt financieel bij aan maatregelen ter bevordering van het fietsgebruik voor bepaalde aandachtsgroepen.

In de volgende hoofdstukken komen bovenstaande punten aan de orde.

Fietsnetwerk





4 Fietsnetwerk

Basisvoorwaarde voor de bevordering van het fietsgebruik is een helder en logisch fietsnetwerk. Het fietsnetwerk bestaat uit fietsvoorzieningen die in ieder geval de belangrijkste herkomsten en bestemmingen in en buiten Helmond met elkaar verbindt. Het definiëren van een fietsnetwerk is essentieel om bij het ontwerpen van openbare ruimte te weten welke functie de fietsverbinding heeft zodat de kwaliteitseisen hierop afgestemd kunnen worden.

4.1 Fietsnetwerk

Subdoelstelling:

- § In 2015 zijn alle ontbrekende schakels van het primaire fietsnetwerk gerealiseerd conform de kwaliteitseisen die hieraan gesteld zijn.
- § Bij herinrichtingen, onderhoudsplannen, bouwplannen en evenementen moet voor wat betreft de fietsvoorzieningen aangesloten worden bij de kwaliteitseisen die in het fietsbeleidsplan beschreven staan.

Binnen Helmond zijn diverse fietsnetwerken aanwezig. Onderscheid wordt gemaakt in:

1. Primair fietsnetwerk (zie pagina 24)
 - a. sternetwerk
 - b. regionaal netwerk
 - c. lokaal netwerk
2. Secundair fietsnetwerk (zie pagina 26)
 - a. Overige lokale verbindingen
 - b. recreatief netwerk

4.1.1 Primaire fietsnetwerk

a. sternetwerk

Het sternet, een regionaal fietsnetwerk dat in overleg met de gemeenten in

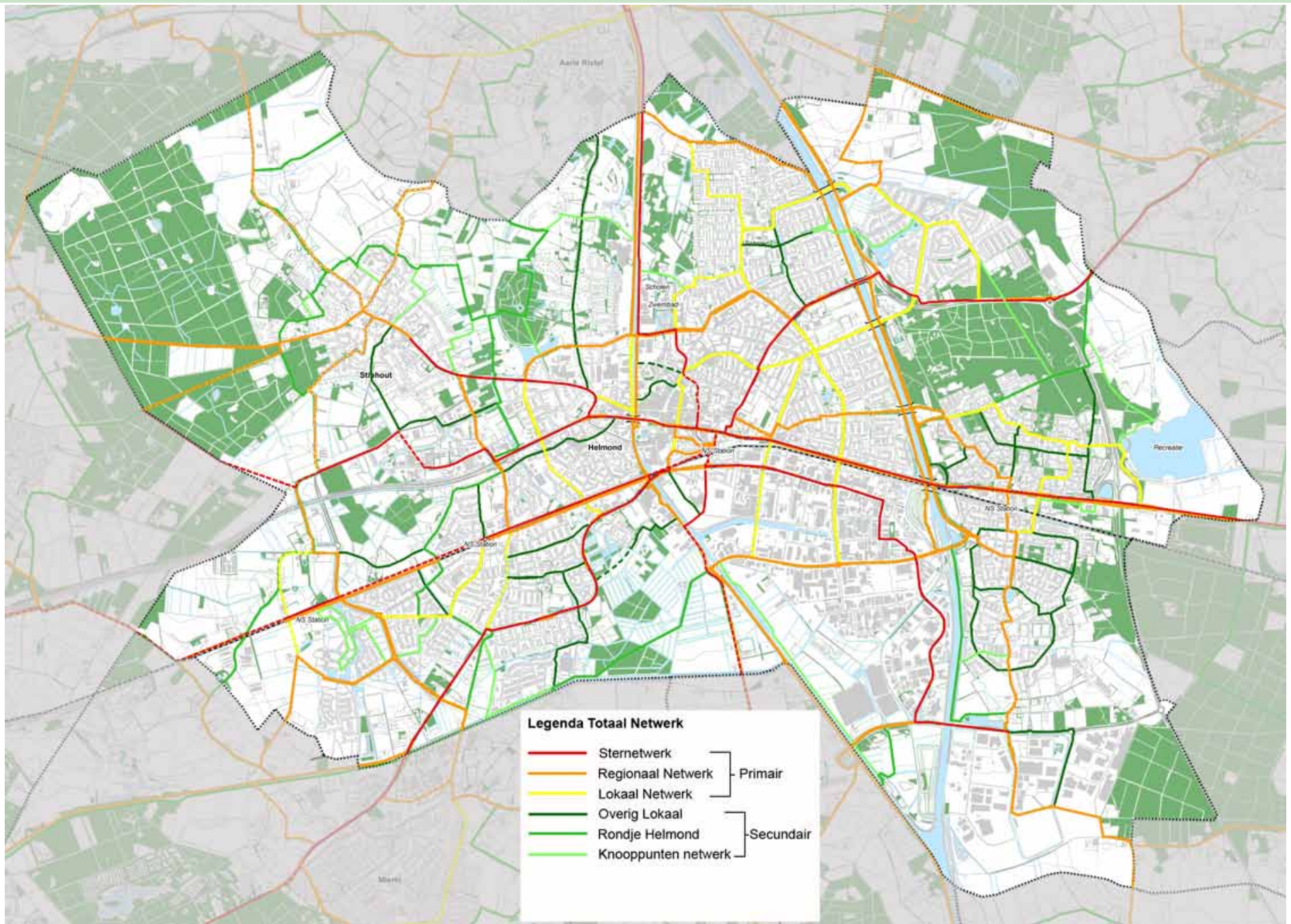
het SRE is opgesteld, bevat routes die een bovengemiddeld belang hebben. De volgende beschrijving geeft een beeld van wat het SRE met het Sternet voor ogen heeft:

- Qua ambitie zijn het fietspaden die van strategisch belang zijn vanwege een slechte autobereikbaarheid of andere ernstige (verkeers)problemen en in een belangrijke mobiliteitsbehoefte kunnen voorzien;
- Qua uitvoering zijn het hoogwaardige fietspaden voor wat betreft doorstroming, verharding, verlichting, bewegwijzering en dergelijke;
- Het verbindt, via een zo kort mogelijk route, de centra van Eindhoven en Helmond met de dorpen en grote bedrijventerreinen op de acceptabele fietsafstand van 7,5 kilometer. Het kent om die reden een radiaalstructuur vanuit de stedelijke centra van Helmond en Eindhoven. Ook Eindhoven en Helmond zijn onderling met het Sternet verbonden. Eén van die routes voert over het voormalige VLITS tracé Het VLITS fietspad is in de vorm zoals die oorspronkelijk bedacht was niet haalbaar. Wel wordt er een hoogwaardige fietsroute (sternet) gecreëerd. Daarnaast zijn er nog twee sternetroutes tussen Helmond en Eindhoven. Een daarvan gaat via bedrijventerrein Schooten en Nuenen en komt ter hoogte van de wijk Woensel in Eindhoven aan. Dit betreft een nieuwe route. Bij de verdere ontwikkeling van industrieterrein Schooten zal hier rekening gehouden moeten worden met een vrijliggende fietsinfrastructuur die aan de eisen van het sternet voldoet. De andere route van het sternet gaat via Mierlo en Geldrop naar Eindhoven. Het betreft hier bestaande fietsvoorzieningen.

b. regionaal netwerk

Het regionaal net bestaat uit verbindingen die kernen met elkaar verbindt. Bij dit netwerk is rekening gehouden met het oriëntatiepatroon van inwoners. Het Regionale Fietsnet gaat uit van het volgende:

- Het is gericht op regionaal woon - werk (utilitair) fietsverkeer;
- Het verbindt alle kernen met voldoende volume binnen en buiten de regio;
- Het legt verbindingen naar NS-stations, schoolgemeenschappen, bedrijventerreinen en andere grote dagelijkse attractiepunten;



c. lokaal netwerk

Naast het sternetwerk en het regionaal netwerk zijn er ook belangrijke lokale verbindingen noodzakelijk om de fijnmazigheid van het stedelijk netwerk te kunnen garanderen en het fietsgebruik te bevorderen.

Belangrijk hierbij is dat grotere voorzieningen goed bereikbaar zijn per fiets.

Bij het opstellen van het lokaal utilitaire fietsnetwerk is rekening gehouden met een aantal aspecten:

- § Herkomst en bestemmingen: woongebieden, centrumvoorzieningen, stations, scholen, winkelcentra. De gebieden en functies die met dit netwerk met elkaar verbonden worden zijn in bijlage 4 weergegeven.
- § Verbindingen met direct omliggende kernen (deze routes maken onderdeel uit van het sternet)
- § Kwaliteitsverhogende aspecten zoals: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid, comfort.

Het fietsnetwerk bestaat uit primaire en secundaire fietsroutes. De primaire routes zijn routes die snel, direct, veilig en comfortabele verbindingen vormen tussen belangrijke herkomsten en bestemmingen. Het sternet, de regionale routes en de belangrijkste lokale routes vormen de primaire routes. De secundaire routes worden gevormd door de overige routes die dienen voor de ontsluiting van wijken en buurten en voorzieningen die op deze schaal aanwezig zijn.

4.1.2 Secundair fietsnetwerk

Onder het secundair fietsnetwerk worden alle recreatieve fietsverbindingen en alle overige lokale fietsverbindingen verstaan. Het SRE heeft zogenaamde knooppuntroutes uitgezet en in beheer. Dit is een systeem van borden met een nummer die op kruispunten staan. Tevens is een kaart verkrijgbaar waarop de locaties van de borden staan aangegeven. Op de kaart staan routes aangegeven die langs de knooppunten gaan. Door het volgen van de nummers komt een route tot stand. Het is op die manier vrij eenvoudig om een route te verlengen of te verkorten: het noteren van de extra nummers die de verkorting of verlenging mogelijk maken is dan voldoende

Enkele routes van het knooppunten netwerk lopen door Helmond. Sommige onderdelen van deze routes maken ook onderdeel uit van het primaire of secundaire netwerk. In de praktijk betekent dit dat de uitvoeringsvorm per

wegdeel kan verschillen. Aan primaire routes worden immers andere kwaliteitseisen gesteld dan aan recreatieve routes.

Helmond heeft daarnaast een recreatieve route Rondje Helmond van in totaal ruim 40 kilometer lang. Deze route is opgezet door de Stichting Stadspromotie Helmond.

4.2 Type fietspaden

Er worden juridisch drie fietspaden onderscheiden.

De verschillen zitten in de vervoermiddelen die van de paden gebruik mogen maken. Het gaat om:

1. **bromfietspad;** 

Fietsers, bromfietzers en snorfietzers *moeten* gebruik maken van dit pad. Sinds 1999 maken bromfietzers gebruik van de rijbaan. Op sommige locaties is het niet wenselijk dat bromfietzers op de rijbaan rijden. In Helmond gaat het om :





 - Wegen met 2 x 2 rijstroken
 - Wegen met een maximum snelheid van 70 km/u of hoger

Langs deze wegen zijn bromfietspaden aanwezig.
2. **verplicht fietspad;** 

Fietsers en snorfietzers *moeten* hier gebruik van maken. Invalidervoertuigen *mogen* er rijden. Voor andere bestuurders, waaronder bromfietzers, is het *verboden* om er gebruik van te maken. De routes die onderdeel uitmaken van het primair netwerk niet zijnde bromfietspaden en de lokale routes uit het secundair netwerk zijn allen verplichte fietspaden.
3. **onverplicht fietspad;** 

Fietsers mogen hier rijden. Bromfietzers mogen hier *geen* gebruik van maken. Snorfietzers mogen alleen op het onverplichte fietspad als de motor is afgezet. Het gaat hier over de recreatieve routes.

In Helmond komen alle vormen voor.

Onderdeel fietsvoorziening	Primair fietsnetwerk			Secundair fietsnetwerk
	Sternet	Regionaal fietsnetwerk	Belangrijke lokale fietsverbindingen	Recreatief fietsnetwerk + overige lokale fietsverbindingen
Wegvakniveau				
Ontsluitingswegen	Vrijliggende fietspaden	Vrijliggende fietspaden	Vrijliggende fietspaden	Vrijliggende fietspaden
Fietsuggestiestroken	nee	nee	nee	Ja, breedte 1m30
Fietsstroken	nee	Ja, breedte 1m75 (bibeko) nee (bubeko)	Ja, breedte 1m75	nee
Fietspad éénrichting, beide zijden	Ja, breedte 2m50	Ja, breedte 2m50	Ja, breedte 2m50	Ja, breedte 2m50
Fietspad, tweerichtingen, een zijde	Ja, breedte 3m50	Ja, breedte 3m50	Ja, breedte 3m50	Ja, breedte 3m50
Fietsstraat	Op plaatsen waar het niet mogelijk is een (vrijliggend) fietspad aan te leggen kan een fietsstraat worden gerealiseerd. Op een fietsstraat is de autoïntensiteit laag. De auto heeft een ondergeschikte rol.			
Verharding	Rood asfalt of beton	Rood asfalt of beton	Rood asfalt of beton	asfalt of beton
Toestaan bromfietsen	Bibeko Bubeko V > 50 km/uur 	Bibeko Bubeko 		
Toestaan snorfietsen	Ja	Ja	Ja	nee
Evenementen op fietspad toestaan	nee	nee	Nee, tenzij een alternatieve gelijkwaardige route voorhanden is.	In overleg
Bouwactiviteiten en/of opslag bouwmaterialen toestaan	nee	nee	nee	Nee, tenzij een alternatieve route voorhanden is en bewegwijzerd wordt
Overige aandachtspunten	Kabels en leidingen onder fietspaden voorkomen; paaltjes op fietspaden voorkomen; bij constructie rekening houden met strooiwagens en andere onderhoudsvoertuigen; geen naastliggende beplanting (bomen) met wortelgroei aan oppervlakte; geen glasbakken plaatsen naast belangrijke fietsroutes;			
Kruispuntniveau				
gelijkvloers, zonder VRI	Alleen in 30 of 60 km/u gebieden. Voorrang voor de fiets	Alleen in 30 of 60 km/u gebieden. Voorrang voor de fiets	Alleen in 30 of 60 km/u gebieden. Voorrang voor de fiets	Alleen in 30 of 60 km/u gebieden.
gelijkvloers met VRI	Ja, Conflictvrij en prioriteit voor fiets	Ja, Conflictvrij voor fiets	Ja, Conflictvrij voor fiets	Ja
gelijkvloers, rotonde	in de voorrang (bibeko) uit de voorrang (bubeko)	in de voorrang (bibeko) uit de voorrang (bubeko)	in de voorrang (bibeko) uit de voorrang (bubeko)	in de voorrang (bibeko) uit de voorrang (bubeko)
gelijkvloers, rotonde	in de voorrang (bibeko) uit de voorrang (bubeko)	in de voorrang (bibeko) uit de voorrang (bubeko)	in de voorrang (bibeko) uit de voorrang (bubeko)	in de voorrang (bibeko) uit de voorrang (bubeko)
vormgeving ongelijkvloers	Een ongelijkvloerse aansluiting biedt bij oversteek van drukke straten (ontsluitingsweg A) de voorkeur. Uit sociale veiligheidsoverwegingen bij voorkeur een fietsbrug. Indien er toch voor een tunnel gekozen wordt dan ook een alternatieve route aanbieden.			
Verlichting	Toepassen; buiten bebouwde kom tussen twee kernen op minder dan 5 km	Verlichting gewenst. Bubeko tussen twee kernen op minder dan 5 km.	toepassen naar m.n. avondbestemmingen zoals uitgaanscentrum en sporthallen	Nee, tenzij wenselijk vanuit sociaal oogpunt
Strooiroutes	Prioriteit 1	Prioriteit 1	Prioriteit 1	Prioriteit 2
Omleidingsroutes	Bewegwijzeren	Bewegwijzeren	Bewegwijzeren	Bewegwijzeren
Bewegwijzering	Uniforme functionele bewegwijzering naar regionaal relevante bestemmingen en lokale attractiepunten. Middels ANWB bewegwijzering.			

Schema 1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

In een aantal gevallen is het onmogelijk om vrijliggende fietsvoorzieningen te realiseren. Als tussenfase kan gekozen worden voor bijvoorbeeld fietsstroken en fietsstraten.

4.3 Kwaliteit van het fietsnetwerk

De kwaliteit van het fietspadennetwerk kan beoordeeld worden aan de hand van een aantal aspecten. Het gaat hier om:

- samenhang
- doorstroming
- (verkeers)veiligheid
- directheid
- comfort en aantrekkelijkheid

Bovenstaande aspecten zijn nader uitgewerkt in een programma van eisen voor de fietsverbindingen.

Kwaliteit is een belangrijke randvoorwaarde voor het fietsnetwerk en alle daarbij behorende voorzieningen. Deze kwaliteit komt tot uitdrukking in de diverse fietsvoorzieningen waaruit het netwerk is opgebouwd.

Het toepassen van de eisen zal niet altijd haalbaar zijn. Zo kan bijvoorbeeld de fysieke ruimte ontbreken. Daarnaast "strijden" allerlei functies om een plek in de openbare ruimte, zowel boven- als ondergronds. Daarbij moet altijd een integrale afweging van de belangen gemaakt worden. Soms kunnen hierbij andere prioriteiten prevaleren. Het afwijken van de kwaliteitseisen moet uiteraard wel voldoende gemotiveerd zijn. Ook moet men bij afwijkingen ervan bewust zijn dat dit de kwaliteit van de fietsvoorzieningen negatief beïnvloedt en dat er in sommige gevallen geen subsidie op de aanleg van fietsvoorzieningen verkregen kan worden.

In schema 1 staan de kenmerken/eisen van het fietspadennetwerk genoemd. In de volgende subparagrafen worden enkele specifieke hoofdaspecten verder toegelicht. Bij het uitwerken van ontwerpen dienen in alle niet in § 4.3 genoemde gevallen de richtlijnen die in de CROW beschreven staan gehanteerd te worden.

4.3.1 Samenhang

Het fietsnetwerk vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers. In bijlage xxx is een kaart te zien van het netwerk en de belangrijkste bestemmingen in Helmond. In de kaart is te zien dat het fietsnetwerk, zoals dat nu is opgesteld, prima aansluit bij deze bestemmingen. Daarnaast is het belangrijk dat er een goede samenhang is tussen de toelaatbare vervoermiddelen op het fietsnetwerk en het totale netwerk. Concreet gaat het hier over een goede verdeling van verplichte fietspaden, recreatieve fietspaden en bromfietspaden (zie ook paragraaf 4.2).

4.3.2 Doorstroming

- op primaire fietsroutes wordt de voorrang ten gunste van de fiets geregeld, ook in verblijfsgebieden. Hiervan kan worden afgeweken als dit een situatie oplevert die onlogisch is, conflicteert met andere verkeersmaatregelen, ongewenste neveneffecten of gevaar voor de fietser of het overig verkeer oplevert. Een nadere studie naar de consequenties voor andere modaliteiten zal moeten uitwijzen of dit haalbaar is.
- Om het fietsverkeer aantrekkelijk te maken kan in sommige gevallen de wachttijd bij verkeerslichten verder worden verkort of beter voorspelbaar gemaakt worden. Om de wachttijd voor de fietser te beperken of beter voorspelbaar te maken kunnen de volgende technische maatregelen genomen worden:
 - automatische (afstands)detectie van fietsers op het fietspad. De fietser wordt vroegtijdig aangemeld, waardoor de eventuele wachttijd verkort kan worden.
 - groenverlenging
 - het geven van een mee aanvraag bij een groenaanvraag van parallelle richtingen
 - het geven van een voorstart op conflicterend autoverkeer als er sprake is van een deelconflict
 - meerdere keren groen voor de fietser door middel van alternatieve realisaties in de cyclus.
 - toepassen van wachttijdvoorspellers
 - toepassen van een slechtweersensor die ervoor zorgt dat fietsers bij regen of kou eerder groen krijgen.

- Wanneer de fietser zichtbaar prioriteit heeft boven ander verkeer kan dat bevorderlijk zijn voor de fietstevredenheid en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Beleid dat gericht is op de bevordering van het fietsgebruik heeft het meeste effect als de fietsers van begin naar eindpunt kunnen doorfietsen zonder te stoppen en te wachten. Het is niet mogelijk om op alle fietsroutes voorrang voor de fietser in te stellen, zonder dat het autoverkeer op sommige momenten vast komt te staan. Het is dus noodzakelijk afwegingen te maken van wie op welk kruispunt voorrang heeft. Dit is onder andere afhankelijk van de categorie weg (ontsluitingsweg A of erftoegangsweg) en de functie van de fietsroute (sternet of bijvoorbeeld recreatief).

Onderstaand wensschema kan hierbij vanuit de fiets gehanteerd worden:

	Primaire fietsroute	Secundaire fietsroute
Stroomweg	Ongelijkvloers voorkeur fietsbrug	Ongelijkvloers voorkeur fietsbrug
Ontsluitingsweg A	Voorrang autoverkeer/indien mogelijk 2 ^e realisatie voor fiets	Voorrang auto
Ontsluitingsweg B	Voorrang voor fiets	Voorrang auto
Erftoegangsweg	Voorrang voor fiets	Gelijkwaardig
(Woon)erf	Voorrang voor fiets	gelijkwaardig

De studie van de prioriteiten van alle verkeersmodaliteiten zal moeten uitwijzen in hoeverre bovenstaande wensschema haalbaar is.

- Op rotondes waar een ontsluitingswegen B (conform de vastgestelde categorisering) is aangesloten hebben fietsers op de rotonde voorrang. Op rotondes waar minimaal 1 ontsluitingsweg A is aangesloten worden fietsers, vanwege verkeersveiligheids-overwegingen en de doorstroming van het autoverkeer, uit de voorrang gehouden. De snelheden op deze wegen, die bedoeld zijn om het verkeer vlot af te wikkelen, zijn vanwege het doorgaans bredere profiel van deze wegen hoger.

4.3.3 (Verkeers)veiligheid

- kruisingen met stroomwegen zijn altijd ongelijkvloers;

- kruisingen met ontsluitingswegen A zijn of ongelijkvloers of voorzien van een verkeersregelininstallaties;
- kruisingen met ontsluitingswegen B zijn voorzien van een verkeersregelininstallatie tenzij kan worden aangetoond dat een verkeersregelininstallatie geen extra bijdrage levert aan de veiligheid voor fietsers;
- langs alle primaire fietsroutes dient openbare verlichting aanwezig te zijn;
- langs alle ontsluitingswegen dienen conform duurzaam veilig, vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig te zijn;
- Het profiel van een weg moet zo veel mogelijk aansluiten bij de principes van duurzaam veilig.
- paaltjes op fietspaden die voorkomen dat auto's over het fietspad rijden dienen slechts bij hoge uitzondering te worden toegepast. Dit om eventuele aanrijdrisico's te beperken; Paaltjes worden alleen geplaatst wanneer de kans groot is dat anders autoverkeer gebruik gaat maken van het fietspad.
- sociaal onveilige locaties op of direct langs fietspaden die onderdeel uitmaken van het primaire fietsnetwerk dienen te worden aangepakt;

4.3.4 Directheid

- De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (zo min mogelijk omrijden). Er dient bij ontwikkeling van onder andere nieuwbouwwijken, in- en uitbreidingsplannen rekening gehouden te worden met de bereikbaarheid per fiets. De fietsontsluitingsstructuur dient fijnmaziger te zijn dan de autostructuur. De fiets moet bij verplaatsingen binnen Helmond een sneller vervoermiddel zijn dan de auto.

4.3.5 Comfort en aantrekkelijkheid

- de fietspaden die onderdeel uitmaken van het primaire fietsnetwerk dienen zoveel mogelijk te worden uitgevoerd in asfalt. Om de fietsverbinding herkenbaar te laten zijn verdient het de voorkeur deze paden te voorzien van een rode deklaag.
- kabels en leidingen onder fietspaden dienen te worden vermeden. Hierdoor kan:
- hinder/omrijden als gevolg van werkzaamheden voorkomen worden;

- een route die onderdeel uitmaakt van het primaire netwerk in asfalt in plaats van klinkers/tegels uitgevoerd worden. Bij het eventueel verleggen van de kabels en leidingen dient rekening te worden gehouden met de groeiomstandigheden van de aanwezige groenvoorzieningen.
- glasbakken dienen niet geplaatst te worden langs fietsroutes. Dit om glasscherven op de fietspaden zoveel mogelijk te voorkomen.
- de constructie van fietspaden dient afgestemd te zijn op het te gebruiken. Bij het bepalen van de constructie wordt rekening gehouden met het berijden door bijvoorbeeld strooiwagens en andere wagens van onderhoudsdiensten. Het kapotrijden van fietspaden die zijn uitgevoerd in elementenverharding (tegels) spoorvorming, wegdrukken van opsluitbandjes en plasvorming wordt hierdoor voorkomen.

Opgemerkt wordt dat de verbreding en of aanleg van fietspaden vaak ten koste gaat van delen van groenvoorzieningen. Gestreefd moet worden naar het instandhouden van deze voorzieningen. Bij de aanleg of verbreding van een fietspad dient rekening gehouden te worden met de aanwezige beplanting en groeiomstandigheden van bomen en overige beplanting. Eventuele kosten voor het verbeteren van de groeiomstandigheden dienen in het project meegenomen te worden.

4.4 Fietsbewegwijzering

Fietsbewegwijzering is van groot belang voor met name het sternet en regionale fietsnetwerk. Het doel van fietsbewegwijzering is om fietsers via de kortste route naar de plaats van bestemming te leiden. Daarnaast dient fietsbewegwijzering als bevestiging dat fietsers, letterlijk, in de goede richting fietsen en tevens als kwalitatieve en continue uitstraling van hoofdroutes. Bewegwijzering moet compleet, logisch en betrouwbaar zijn. De bewegwijzering moet naar interlokale en recreatieve doelen verwijzen. Voor het lokale netwerk kan volstaan worden met bewegwijzering van lokale doelen, zoals wijkhuizen en grotere sportverenigingen. Bij de bewegwijzering dient in alle gevallen ook bewegwijzering naar de (gratis bewaakte) stallingen in het centrum opgenomen te worden.

4.5 Acties fietsnetwerk

In deze paragraaf wordt ingegaan op de maatregelen die genomen moeten worden om het fietsnetwerk te completeren en de kwaliteit te verbeteren.

4.5.1 Ontbrekende schakels

Het primaire fietsnetwerk is in grote lijnen gerealiseerd. Toch zijn er verschillende belangrijke schakels/verbindingen die nog niet aanwezig zijn (bijlage 5). Het gaat hierbij onder andere om:

- fietspad tussen Mierloseweg en Brandevoort langs de spoorlijn richting Nuenen/ Eindhoven.
- fietspad tussen Schooten en Nuenen (Eindhoven /Woensel)
- fietsverbinding tussen station 't Hout en Schooten
- fietsverbinding tussen Kanaaldijk Noord West en station Helmond (noordzijde van de spoorlijn)

Daarnaast dient bij de verdere uitbreiding van nieuwbouwwijken (onder andere Brandevoort en Suytkade) rekening gehouden te worden met goede voorzieningen voor de fiets. De fiets moet een goed alternatief zijn voor de auto.

4.5.2 Kwaliteit bestaande netwerk

Diverse fietsvoorzieningen voldoen niet aan de eisen die hieraan gesteld worden. Het kan bijvoorbeeld zijn dat er geen vrijliggend fietspad is of geen verlichting. Om dit te kunnen realiseren moet extra geld gereserveerd worden. Hierbij zal zoveel mogelijk aangesloten worden bij onderhoudswerkzaamheden.

Het gaat hier om onder andere :

- aanleg fietspad Reigerlaand (Convent naar Nachtegaallaan)
- realiseren fietsvoorzieningen Bruhezerweg/Peeleik
- realiseren fietspad Helmondsingel
- aanbrengen verlichting fietspad Rochadeweg
- aanbrengen verlichting fietspad Rembrandtlaan
- asfalteren diverse fietspaden

Gezien de ambities en de uitkomsten van de fietsbalans is het nodig om een inhaalslag te maken om de kwaliteit van de bestaande fietsverbindingen te verbeteren.

4.5.3 Prioritering

Voor wat betreft de prioritering van maatregelen/acties binnen het fietsnetwerk wordt opgemerkt dat er eerst ingezet wordt op de aanleg en kwaliteitsverbetering van het primaire fietsnetwerk. Indien het secundaire fietsnetwerk in het kader van andere onderhouds- of beheersplannen in een actieprogramma is opgenomen dient uiteraard hierbij 'meegelift' te worden en dient er ook hiervoor voldoende geld beschikbaar te worden gesteld.



Fietsparkeren



5 Fietsparkeren

In hoofdstuk 4 is ingegaan op het belang van een goed, samenhangend, veilig, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk. Net zo belangrijk is het aanbieden van goede en voldoende stallingsmogelijkheden bij herkomst- en bestemmingslocaties. Fietsers moeten hun fiets ergens kunnen stallen zonder risico op diefstal of schade. Er moet hiervoor dus voldoende ruimte voor gereserveerd worden.

Subdoelstellingen:

- § Alle gemeentelijke stallingen voldoen in 2015 aan fietsparkeer en bieden voldoende capaciteit.
- § Het aantal fietsen dat jaarlijks gestolen wordt moet in 2013 met minstens 20% zijn afgenomen ten opzichte van 2008.
- § Bedrijven, scholen en instellingen stimuleren het fietsverkeer onder werknemers, scholieren en bezoekers en zorgen voor goede fietsvoorzieningen op eigen terrein.

5.1 Fietsparkeren

In Helmond zijn diverse manieren aanwezig om de fiets te stallen.

- § Fietsparkeren op trottoirs
- § Fietsparkeren in een onbewaakte stalling
- § Fietsparkeren in een bewaakte stalling
- § Welke vorm er gekozen wordt hangt af van onder andere de locatie. In het centrum komen alle vormen voor. Terwijl in woonwijken vaak volstaan moet worden met stallen op trottoirs.

5.1.1 Fietsen stallen op trottoirs

Het stallen van fietsen op trottoirs is in woonstraten doorgaans geen probleem. Er blijft vaak voldoende ruimte over om voetgangers veilig te laten passeren.

In straten met woningen die geen berging hebben of een berging hebben die moeilijk bereikbaar is voor de fiets dient wel aandacht besteed te worden aan de stallingsplaats voor de fiets. Vooral op plaatsen waar grotere

hoeveelheden fietsen langere tijd op het trottoirs staan. In deze gevallen moet onderzocht worden of het plaatsen van (buurt)stallingen een mogelijkheid is. Zoals eerder in dit plan beschreven staat moet het gebruik van de fiets voordelen bieden ten opzichte van de auto. Dit is niet het geval wanneer een bewoner veel moeite moet doen om bij zijn fiets te komen, terwijl zijn auto voor de deur geparkeerd staat. Het is daarom van belang hier in de ontwerpfase, zeker ook van het gebouw, rekening mee te houden.

In een aantal gevallen leveren gestalde fietsen problemen op voor de veiligheid of kan de kwaliteit van de openbare ruimte geschaad worden. In deze gevallen is een verbod ingesteld om de fiets buiten eventueel aanwezige fietsrekken te plaatsen. Voorbeeld hiervan is het voetgangersgebied in het centrum en de stationsomgevingen waar deze regeling in 2009 wordt geïntroduceerd.

5.1.2 Stallen in onbewaakte stalling

Op diverse locaties in Helmond zijn onbewaakte fietsenrekken aanwezig. Er is helaas lange tijd onvoldoende aandacht geweest voor de kwaliteit van de bestaande fietsenrekken. Er staan dan ook nog op enkele locaties verouderde stallingen die niet meer voldoen aan de eisen. De laatste jaren zijn op verschillende plaatsen de rekken al vervangen door rekken waaraan de fiets beter vastgelegd kan worden en rekken waar je de moderne fietsen in kwijt kunt. Ook is op verschillende locaties de capaciteit uitgebreid. Hierbij kiest Helmond voor fietsrekken die voldoen aan fietsparkeer. Op enkele locaties voldoen de rekken nog niet aan fietsparkeer. Komende jaren zullen deze vervangen worden.

Voor het bepalen van de juiste hoeveelheid stallingsmogelijkheden dienen de bestaande normen uit de Richtlijn normering stallingsvoorzieningen gehanteerd te worden. Deze normering is te vergelijken met de parkeernormen die voor het autoverkeer gehanteerd worden. Richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeren zijn verwoord in de uitgave "Leidraad fietsparkeren" (CROW, publicatie 158). De richtlijnen dienen als randvoorwaarde te worden gebruikt. Daarnaast dienen er ook eisen gesteld te worden aan het type rek dat toegepast mag worden.

5.1.3 Stallen in bewaakte stalling

In Helmond zijn 5 bewaakte fietsenstallingen. Vier daarvan zijn gemeentelijke stallingen. Sinds enkele jaren zijn deze dagstallingen gratis te gebruiken. Dit heeft geleid tot een veel hogere bezetting van de stallingen. Het heeft er ook toe geleid dat meer mensen het centrum met de fiets bezoeken. Het gratis stallen in de bewaakte stallingen dient gecontinueerd te worden omdat dit een maatregel is die bijdraagt aan het bereiken van de doelstelling van dit beleidsplan.

De bewaakte stalling op station Helmond is van de NS en wordt door NS geëxploiteerd. Het stallen van de fiets is hier niet gratis. Voor de dagstalling moet € 1,10 worden betaald. Voor een jaarkaart moet €94 betaald worden. Gebruikers en fietsersbond hebben herhaaldelijk aangegeven dat het huidige toegangssysteem (tourniquet) niet gebruiksvriendelijk is. Fietsers kiezen er daarom ook massaal om de fiets niet in de bewaakte stalling te zetten, maar in de onbewaakte rekken. Deze staan ondanks capaciteitsuitbreiding overvol. In 2009 zal begonnen worden met het project Spoorknoop. In dit project zal ook een nieuwe bewaakte stalling (ongeveer 2000 plaatsen) worden opgenomen. Ingezet moet worden om deze stalling voor de gebruikers gratis toegankelijk te maken. Het gebruik van de stalling neemt hierdoor toe en het aantal fietsdiefstallen zal hierdoor naar verwachting sterk afnemen.

5.2 Fietsdiefstal

De kans dat je fiets wordt weggehaald speelt een belangrijke rol bij de vervoerwijze keuze. De aanpak van fietsdiefstal is dus een manier om het fietsgebruik te bevorderen. Uit de fietsbalans komt naar voren dat dit onderdeel volgens de ondervraagden nog onvoldoende aandacht krijgt. Wel wordt geconstateerd dat de burgers tevredenheid ten opzichte van 2000 op dit punt is toegenomen.

Het kabinet heeft in haar beleidsprogramma aangegeven dat het aantal gestolen fietsen in de periode 2007 tot en met 2011 met 15% moet zijn afgenomen. In dit beleidsplan wordt de lat iets hoger gelegd, namelijk 20% in een periode van 5 jaar.

Na een daling van het aantal geregistreerde fietsdiefstallen is er inmiddels weer sprake van een stijgende lijn, zie tabel 2. Het is dus noodzakelijk om dit probleem aan te pakken. De cijfers van 2008 zijn het moment van het

opstellen van dit beleidsplan nog niet beschikbaar. Op basis van tussentijdse rapportages blijkt de stijging zich op een aantal locaties, waaronder met name station Helmond, verder door te zetten.

	2005	2006	2007
Fietsen	686	571	615 ¹
Bromfietsen/scooters	85	97	75
Totaal	873	798	811

¹ Over het algemeen is het aantal gestolen fietsen afgenomen. Op station Helmond is daarentegen het aantal gestolen fietsen in 2007 met 50 fietsen toegenomen.

Tabel 2 Aantal geregistreerde fietsdiefstallen

In bijlage 6 staat weergegeven waar de meeste fietsen in de periode 2005 t/m 2007 gestolen zijn.

Het is echter niet mogelijk om het probleem alleen aan te pakken door het aanbieden van betere fietsrekken. Fietsdiefstal is een omvangrijk, divers en daardoor ingewikkeld probleem. De aanpak kan dan ook slechts succesvol worden als alle relevante partijen een integrale aanpak voorstaan. Integraal heeft hier betrekking op de verschillende stadia waarin maatregelen kunnen worden toegepast. Het gaat hier om het wegnemen van structurele oorzaken van fietsdiefstal, het treffen van maatregelen die in een gegeven situatie het fietsdiefstalisico wegnemen of de gevolgen daarvan beperkt, bestraffing van fietsdiefstal en –heling en alle activiteiten die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de fiets weer bij de eigenaar terecht komt.

Uiteraard is het tegengaan van fietsdiefstal niet alleen een taak van de overheid. Ook burgers hebben hun eigen verantwoordelijkheid en een rol om fietsdiefstal tegen te gaan. Middels landelijke en lokale campagnes en voorlichting zal de burger geattendeerd worden hoe fietsdiefstal zoveel mogelijk beperkt kan worden.

5.3 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Losgestalde fietsen ontsieren het straatbeeld en kunnen hinder veroorzaken. Het is ondoenlijk om bij iedere bestemming fietsenrekken te realiseren. Getracht moet worden om voor grotere concentraties fietsen die gestald worden stallingsvoorzieningen aan te bieden op loopafstand van de

bestemming. Belangrijk is dat de stallingen op de juiste locatie gesitueerd zijn en dat de kwaliteit van de stallingsvoorzieningen goed is. Bij het plaatsen van stallingen dient onderzocht te worden of het om lang- of kortparkeerders zal gaan. Dit kan worden afgeleid uit de verschillende functies die aanwezig zijn. De kortparkeerder (bijvoorbeeld bezoek bakker) wil niet zo lang lopen naar zijn bestemming als een langparkeerder die bereid is verder te lopen. Ook stelt de langparkeerder vaak hogere eisen aan de stallingsvoorzieningen. In onderstaande tabel staan de kwaliteitseisen waaraan fietsenstallingen moeten voldoen geformuleerd.

Kwaliteitsaspect	Kwaliteitseis
completeid	Bij elke bestemming dient in de nabijheid een stallingsmogelijkheid voor de fiets te zijn
capaciteit	De capaciteit wordt bepaald aan de hand van de fietsenstallingsnorm. De stalling heeft een capaciteit voor normale piekmomenten.
verkeersveiligheid	Fietsers mogen niet gedwongen worden tot moeilijke manoeuvres om een stallingsvoorziening te benaderen, in te rijden of te verlaten
comfort	Stallingen die gebruikt worden voor langparkeren dienen zo mogelijk overdekt te zijn om roestvorming en natte zadels te voorkomen
ergonomie stallingen	Stallingen moeten voldoen aan fietsparkeer
bemensing/toezicht	Het is wenselijk de bewaakte stallingen te blijven voorzien van minimaal 1 beheerder. Fietsers kunnen, indien nodig, hulp vragen aan deze beheerder. Bij (half) ondergrondse of meer afgelegen locaties is het noodzakelijk dat minimaal 1 beheerder per stalling aanwezig is.
prijs	Om het gebruik van de stallingen te stimuleren dient het gebruik van de stallingen gratis te zijn.

openingstijden	Vaste en heldere openingstijden. Tijdens bepaalde evenementen moeten de bewaakte stallingen opengesteld worden om voldoende stallingsplaatsen te kunnen bieden. Dit geldt ook voor de stallingen in de directe omgeving van het uitgaansgebied op vrijdag- en zaterdagavond. Openstelling van de bovengrondse bewaakte stallingen zonder toezicht is slechts acceptabel als er minimaal cameratoezicht is en er een mogelijkheid is om middels een communicatiesysteem contact op te nemen met een centrale beheerder.
sociale veiligheid	De stallingsplaatsen zijn dusdanig dat fietsers zich niet onveilig voelen. Voldoende verlichting kan hieraan bijdragen.
type rek	Het rek moet voldoen aan fietsparkeer. Voor onbewaakte stallingen wordt de Tulip toegepast. Uitzondering hierop zijn gebieden of delen van de stad waarvoor een kwaliteitshandboek, aanwezig is. Hier kan een ander type rek worden toegepast dat voldoet aan fietsparkeer. Voorkomen hierbij moet worden dat er verschillende soorten rekken bij elkaar of bij elkaar in de buurt staan.
locatie stallingsvoorzieningen	Stallingsvoorzieningen dienen en opzichte van het fietsnetwerk logisch gesitueerd te worden. De in- en uitgang bevindt zich zo dicht mogelijk bij de bestemming. Fietsers moeten de stalling fietsend kunnen bereiken. De stallingsplaatsen voor de fiets zijn dichterbij de bestemming dan de autoparkeerplaatsen



5.4 Acties stallingsvoorzieningen

5.4.1 Stallingen bij nieuwe situaties

Bij de ontwikkeling van nieuwbouwprojecten (woningen scholen en bedrijven) dient de initiatiefnemer verantwoordelijk gehouden te worden voor de realisatie van voldoende stallingsvoorzieningen. De gemeente beschikt vanaf 2009 opnieuw over mogelijkheden om voldoende stallingsmogelijkheden af te dwingen. Vanaf 2009 is het verplicht een (fiets)berging te realiseren bij nieuwe woningen. Een en ander wordt opgenomen in het bouwbesluit. De gemeente kan hierbij natuurlijk adviseren over een logische lokatie richting de ontwikkelaar of initiatiefnemer.

Een locatie die hier zeker genoemd moet worden is de uitbreiding van het centrum. Door de uitbreiding van het centrum zal het centrum waarschijnlijk beter bezocht gaan worden. Het aantal mensen dat met de fiets het centrum zal gaan bezoeken zal dan ook verder toenemen. Daarbij opgeteld de ambities die gesteld zijn voor wat betreft de gewenste groei van het fietsverkeer maken uitbreiding van het aantal stallingen in het centrum in de

toekomst noodzakelijk. In de plannen voor het nieuwe centrum is reeds voorzien in twee nieuwe bewaakte fietsenstallingen.

5.4.2 Stallingen bij bestaande situaties

Het afdwingen van voldoende stallingsplaatsen in bestaande situaties is moeilijk als het gaat om situaties die gelegen zijn in de openbare ruimte, waarbij eigendom en beheer *niet* bij de gemeente liggen. De gemeente kan in dit geval slechts vragen om (extra) stallingsvoorzieningen te realiseren. De gemeente kan de eigenaar dit schriftelijk vragen en desgewenst de eigenaar informeren over de mogelijke fietsvoorzieningen en eventuele subsidieregelingen.

De gemeente verbetert de komende jaren in de openbare ruimte, eventueel samen met derden, op diverse locaties stallingsvoorzieningen. Het gaat hier om in ieder geval de stallingen bij (wijk-/buurt)winkelcentra, wijkhuizen, sporthallen, centrum en de stations.

5.4.3 Stallingen bij evenementen

Helaas gebeurt het veelvuldig dat tijdens evenementen in Helmond stallingen slecht bereikbaar zijn of zelfs niet te gebruiken zijn. Ook de stallingscapaciteit is tijdens evenementen vaak onvoldoende. Dit zorgt voor ongewenste situaties. Slordig gestalde fietsen leveren overlast op, fietsen kunnen niet worden vastgelegd aan een rek en lopen hierdoor ook een groter risico op diefstal.

Bij de toetsing van evenementenvergunningen dient de bereikbaarheid voor de fiets nauwlettend gecontroleerd te worden. Ook dienen er voldoende stallingsplaatsen te worden aangeboden.

Het bezoek aan evenementen per fiets moet gestimuleerd worden. Evenementen vinden doorgaans op verschillende locaties en slechts incidenteel plaats. In de evenementenvergunning (voor grotere evenementen) moet worden opgenomen dat de organisatie verplicht is gebruik te maken van een mobiele stalling. De gemeente stelt hiervoor een mobiele stalling ter beschikking aan de organisatie van het evenement.

5.4.4 Ketenmobiliteit

De fiets is als zelfstandig vervoermiddel erg handig om van deur tot deur te reizen, zeker als de bestemming niet al te ver weg ligt. Daarnaast is de fiets uitstekend geschikt als voor of natransportmiddel bij reizen over langere afstanden in combinatie met openbaar vervoer.

Op langere afstand is de combinatie van de fiets met het openbaar vervoer (veelal de trein) kansrijk.

Een van de voorwaarden voor deze combinatie zijn goede en veilige mogelijkheden om de fiets te stallen. Het gaat hierbij niet alleen om stallingsvoorzieningen op het station of belangrijke openbaar vervoer maar ook aan de bestemmingskant (bedrijf, kantoor, school, centrum). De mogelijkheid een fiets te huren biedt een prima kans om ketenmobiliteit te stimuleren. Op alle stations in Helmond is inmiddels OV fiets te huur. Het systeem zal verder uitgebreid moeten worden, waarbij je ook op allerlei andere locaties een (OV) fiets kan huren. Het gaat dan onder andere om voorzieningen op onder andere bedrijventerrein Hoogeind, BZOB, Schooten en het centrum.

5.5 Verantwoordelijkheden

5.5.1 Gemeente

De gemeente zorgt voor voldoende en goede stallingsvoorzieningen in de openbare ruimte. Gezien de groei van het fietsverkeer die nagestreefd wordt zal een verdere uitbreiding van het aantal stallingen in Helmond noodzakelijk zijn. Het gaat hier om locaties bij:

- winkelcentra
- gemeentelijke sportcomplexen/-velden
- gemeentelijke voorzieningen
- openbare voorzieningenconcentraties
- projecten die door gemeente uitgevoerd worden
- stations (samen met onder andere prorail)

De gemeente dient ook voor het beheer en onderhoud van de stallingsvoorzieningen te zorgen. Voor het beheer en onderhoud van de stallingsvoorzieningen zal jaarlijks geld beschikbaar gesteld moeten worden. Daarnaast zal de gemeente actief instellingen/bedrijven/scholen vragen te zorgen voor voldoende kwalitatieve fietsenrekken. De gemeentelijke invloed

op het stallen van fietsen nabij bijvoorbeeld bedrijven, kantoren en scholen kan vergroot worden door het vastleggen van fietsparkeerrichtlijnen voor deze voorzieningen. Bij het opstellen van plannen die van invloed zijn op de openbare ruimte dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met stallingsvoorzieningen, zoals dit nu gebeurt met parkeernormen.

5.5.2 Rol van derden

Het plaatsen van fietsenstallingen is niet alleen een taak van de gemeente. Ook andere partijen kunnen door het aanbieden van goede en voldoende fietsenstallingen bijdragen aan het toenemen van het fietsgebruik in Helmond. Te denken valt hierbij aan:

- bedrijven(terreinen)
- (middelbare) scholen
- kantoren (locaties)
- organisatoren van evenementen
- Prorail/NS

Uit de fietsbalans blijkt dat juist bij deze partijen de stallingsvoorzieningen tekort schieten. De gemeente zal daar waar mogelijk deze partijen stimuleren de fietsvoorzieningen te verbeteren. Natuurlijk hebben de partijen er zelf ook direct en indirect belang bij dat er meer gefietst wordt



Beheer en Onderhoud



6 Beheer en Onderhoud

Het beheer en onderhoud van de fietsvoorzieningen is erg belangrijk en mede bepalend voor het fietsklimaat in de stad. Het beheer en onderhoud van fietsinfrastructuur is essentieel vanwege de specifieke eigenschappen van de fietser: beweegt zich voort door eigen spierkracht, is onbeschermd tegen weer en wind en merkt elke oneffenheid in het wegdek. Uit de fietsbalans komt naar voren dat het comfort van de fietsvoorzieningen onvoldoende scoort. Het beheer en onderhoud wordt opgesplitst in beheer en onderhoud van:

1. het fietsnetwerk
2. de fietsenstallingen
3. overige aspecten

De volgende paragrafen gaan in op de beheers- en onderhoudsaspecten.

Subdoelstelling

- § Jaarlijks wordt de kwaliteit van tenminste 3 kilometer fietspad verbeterd. Hierbij dienen de kwaliteitseisen, zoals in het fietsbeleidsplan staan, als randvoorwaarde.

6.1 Fietsnetwerk

Wanneer het fietsnetwerk met al haar benodigde voorzieningen eenmaal aanwezig is, dient de kwaliteit daarvan ook voldoende op peil te blijven. Wanneer de voorzieningen niet voldoende onderhouden worden, gaat het comfort voor de fietser achteruit en zal daarmee ook het fietsgebruik in belangrijke mate afnemen. Een goed onderhoudsplan waarmee het netwerk op een hoog niveau gehouden kan worden is daarom van groot belang. Jaarlijks stelt de gemeente het Programma Onderhoud Wegen op. In dit plan wordt een overzicht gegeven van wegen, trottoirs en fietspaden die onderhouden gaan worden. Het gaat hier doorgaans om onderhoud van grotere delen van routes. Behalve plannen die zijn opgenomen in het Programma Onderhoud Wegen dienen klachten die kleiner van omvang zijn, maar wel van invloed zijn op de kwaliteit of de veiligheid van de

fietsinfrastructuur, op korte termijn nadat deze gemeld/bekend zijn worden aangepakt.

- § Naast het realiseren van kwalitatief goede fietsvoorzieningen is het ook van groot belang om deze fietsvoorzieningen goed te beheren en te onderhouden. Daarmee blijft de kwaliteit op een voldoende hoog niveau.

Uit de Fietsbalans blijkt dat Helmond slecht scoort op comfort (trillingshinder) dat betekent enerzijds dat bestaande elementenverhardingen waar mogelijk vervangen moeten worden door het comfortabele asfalt maar anderzijds dat bestaande verhardingen goed onderhouden moeten worden en onvolkomenheden (bijvoorbeeld losliggende tegels) zo snel mogelijk moeten worden verholpen.



Foto 8: Bij met name tegelpaden is sprake breuk/slijtage.

Elke 2 jaar worden alle verhardingen binnen de gemeente geïnspecteerd. Afhankelijk van het resultaat van deze inspecties worden onderhoudsmaatregelen vastgesteld. De verhardingen van de fietspaden kunnen bestaan uit elementenverhardingen (tegels) of uit asfaltverhardingen. Bij het uitvoeren van zowel groot als klein onderhoud wordt het type verharding in stand gehouden. M.a.w. tegels blijven tegels en asfalt blijft asfalt. Hetzelfde geldt voor de kleurstelling, rood blijft rood en zwart blijft zwart. Indien hier van afgeweken moet worden dan zal extra geld nodig zijn.

6.1.1 Wanneer onderhoud

Bij verhardingen kunnen verschillende schadetypen voorkomen. Bij een bepaalde ernst en omvang van het type schade moet onderhoud worden uitgevoerd. Dit zijn de landelijke ingrijpmomenten/normen, vastgesteld door het CROW. De gemeente Helmond voert het onderhoud uit op basis van deze normen.

6.1.2 Relatie tussen grootschalig onderhoud en fietsbeleidsplan

Met betrekking tot het uitvoeren van grootschalig onderhoud aan fietspaden en fietsstroken kan het voorkomen dat vanuit het fietsbeleidsplan nadere wensen en eisen worden gesteld aan vormgeving. Denk hierbij aan het toepassen van een andere kleur of een ander verhardingstype t.o.v. de beoogde onderhoudsmaatregel. Indien deze nadere eisen en wensen resulteren in hogere uitvoeringskosten, dan zijn extra middelen nodig. De beschikbare beheerbudgetten voor beheer en onderhoud zijn hiervoor niet bedoeld.

Bij grootschalig onderhoud van fietspaden die in elementenverharding zijn uitgevoerd zou altijd een toets gedaan moeten worden of asfalteren (financieel) haalbaar is. Bij bepaalde onderhoudswerkzaamheden zijn de meerkosten vaak beperkt en in sommige gevallen zelfs nihil. Hierbij komen nog wel de eventuele kosten voor het verleggen van kabels en leidingen.

6.1.3 Omvormen elementenverhardingen naar asfaltverhardingen

Indien volgens de beleidsuitgangspunten (fietsbeleidsplan) een fietspad moet worden omgevormd van elementenverharding naar asfaltverharding (comfort-

eis) kan het zijn dat kabels & leidingen moeten worden verlegd. Nutsbedrijven accepteren namelijk geen gesloten verhardingen boven hun voorzieningen. De kosten voor het verleggen van kabels en leidingen zijn vaak echter zo hoog (soms hoger dan de beoogde maatregel) dat wordt afgezien van het wijzigen van het verhardingstype. Indien als gevolg van het wijzigen van de verharding van elementen naar asfalt kabels en/of leidingen moeten worden verlegd zijn aanvullende middelen nodig. De beschikbare beheerbudgetten voor beheer en onderhoud van wegen zijn hiervoor niet bedoeld. Extra geld is in deze gevallen noodzakelijk.

6.1.4 Financiële impuls

Om de kwaliteit van het fietspaden netwerk te verbeteren, een belangrijke aanbeveling uit de fietsbalans 2, is jaarlijks een extra bedrag voor onderhoud van fietspaden van € 350.000,- noodzakelijk. Hiermee kan ieder jaar van ongeveer 3 kilometer fietspad de kwaliteit worden verbeterd zodat deze aansluit bij de kwaliteitseisen uit dit plan. Het gaat hier bijvoorbeeld om het verbeteren van de verharding en aanbrengen verlichting. Omdat de kwaliteit nu op verschillende fietspaden niet voldoet aan de eisen die hieraan gesteld wordt in 2010, eerder is er geen extra geld voor beschikbaar, een inhaalslag gemaakt. In 2010 zal hierbij de aandacht gericht worden op de verbetering van de kwaliteit van het Sternetwerk. Ook in 2011 wordt extra geld hiervoor gereserveerd.

6.2 Fietsenstallingen

Rekken die in slechte staat verkeren zullen minder of zelfs niet gebruikt worden. Dit heeft negatieve consequenties op het aantal gestolen fietsen en daarmee op het imago van de fiets in de stad. Tot nu toe is er geen geld beschikbaar voor het beheer/vervangen van verouderde fietsrekken. Jaarlijks dient € 10.000,- gereserveerd te worden voor het beheer en onderhoud van de bestaande rekken.

6.3 Overige aspecten

Beheer en Onderhoud heeft niet alleen betrekking op de verharding van de fietsvoorzieningen of de fietsenstallingen maar ook op een aantal andere aspecten. Het gaat hierbij:

- Snoeien van laaghangende en/of overhangende takken en uitdunnen van bomen en struiken die het doorzicht belemmeren. In enkele gevallen zal het noodzakelijk te kiezen voor een duurzame oplossing.
- Gladheidbestrijding en sneeuwruimen
- Verwijderen losliggende bladeren
- Vegen van fietsroutes
- Bewegwijzering
- Volledigheid en leesbaarheid markering en bebording



Aandachtsgroepen



7 Aandachtsgroepen

Bij het verbeteren van het fietsklimaat en daarmee een groei van het fietsgebruik is het raadzaam te kijken naar bepaalde groepen en op welke wijze het fietsklimaat voor deze groepen verbeterd kan worden. Het gaat hierbij vaak om een maatregelenmix. Zowel infrastructurele als niet infrastructurele maatregelen dienen voor de aandachtsgroepen getroffen te worden.

Subdoelstelling:

- § De gemeente initieert, stimuleert en draagt financieel bij aan maatregelen ter bevordering van het fietsgebruik voor bepaalde aandachtsgroepen.
- § Bedrijven, scholen en instellingen stimuleren het fietsverkeer onder werknemers, scholieren en bezoekers te bevorderen en te zorgen voor goede fietsvoorzieningen op eigen terrein.

7.1 Jeugd

Schoolgaande jeugd gaat op een steeds latere leeftijd deelnemen aan het verkeer. Op de lagere school worden ze vaak weggebracht met de auto of mogen ze gezien de beperkte stallingsmogelijkheden op school niet met de fiets komen. Bij de verkeersexamens die jaarlijks door VVN afdeling Helmond gehouden worden is het aantal kinderen dat voor dit examen zakt dan ook vrij hoog. De laatste jaren is hierin wel een verbetering geconstateerd.

- § Op verschillende scholen in Helmond wordt in het kader van het project Brabants VerkeersveiligheidsLabel veel aandacht gegeven aan verkeer.

Veel Helmondse basisscholen doen ieder jaar mee aan het verkeersexamen dat door VVN wordt georganiseerd. Als voorbereiding kunnen de leerlingen gebruik maken van twee vaste oefenroutes in Helmond. Op deze routes komen leerlingen allerlei verkeerssituaties tegen. Als voorbereiding op het fietsen van de oefenroute krijgen leerlingen van groep 7 die deelnemen aan

het jaarlijkse verkeersexamen allemaal een DVD met daarop een toelichting op de routes en de attentiepunten op deze routes.

Op middelbare scholen moet meer aandacht aan (fiets)verkeer gegeven worden. Middelbare scholen worden in dit kader door zowel de gemeente als de provincie gestimuleerd deel te gaan nemen aan het project Brabants Verkeersveiligheidslabel. Overleg over schoolroutes en mogelijke gevaarlijke punten op deze routes zouden onderdeel moeten vormen van het overleg tussen scholen en gemeente. De oplossing zit dan vaak niet alleen in infrastructuur maar ook in bijvoorbeeld educatie en voorlichting.

Daarnaast moeten er bij de scholen voldoende en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen aanwezig zijn. Deze voorkomen dat fietsen kapot gaan hetgeen de verkeersveiligheid in gevaar kan brengen. De gemeente zal de scholen hier op wijzen en vragen aandacht hieraan te schenken. Ieder najaar wordt er op een middelbare school in Helmond in het kader van de verlichtingscampagne, de fietsverlichting van scholieren gratis gemaakt. Uiteraard mag handhaving op verkeerd gedrag door schooljeugd niet ontbreken.

Daarnaast moet nader onderzocht worden in hoeverre er behoefte bestaat aan fietslessen voor kinderen. Fietslessen kunnen gehouden worden bij bijvoorbeeld naschoolse opvang. Het platform Verkeersveiligheid Helmond kan hiervoor onder andere de Educar (aanhangwagen vol met praktisch oefenmateriaal) beschikbaar stellen.

7.2 Ouderen

De komende jaren zal het aantal ouderen steeds verder toenemen. Dit zou kunnen betekenen dat er steeds minder mensen gaan fietsen. Vooral als comfortabele en veilige fietsroutes ontbreken. Om ouderen zo lang mogelijk te laten fietsen en te voorkomen dat ze fietsangst krijgen wordt voorgesteld de cursus Gezond en veilig Fietsen, die door SWOH en VVN georganiseerd worden, te continueren en financieel te blijven ondersteunen.

Daarnaast worden enkele vrijwilligers opgeleid tot fietsdocent. De fietsdocent kan overigens ook een rol spelen bij het aanleren van fietsvaardigheden bij de jeugd. De gemeente neemt hiervoor het initiatief en betaalt de kosten voor de opleiding. Deze fietsdocenten kunnen vervolgens fietslessen voor ouderen verzorgen. De benodigdheden voor de fietslessen worden door de gemeente beschikbaar gesteld.

7.3 Allochtonen

Het fietsgebruik onder allochtonen is lager dan van autochtonen. Dit heeft grotendeels te maken met een andere cultuur. De fiets is in tegenstelling tot de auto geen statussymbool en daarnaast zijn andere landen niet zo fiets minded als Nederland. Het aantal allochtonen zal verder stijgen de komende jaren dus hier liggen nog verschillende kansen om het fietsgebruik te stimuleren. Voor het stimuleren van meer en veilig fietsgebruik is er sinds 2008 gestart met een cursus bij het ROC voor het leren van fietsvaardigheden voor allochtonen.

De fietslessen die door het ROC gegeven worden dragen bij aan het gebruik van de fiets door allochtonen. Ook wordt ingezet op een voorlichtingscampagne die samen met allochtonenorganisaties gehouden wordt om de status van de fiets te vergroten en het fietsgebruik te stimuleren.

7.4 Bedrijven

De Gemeente Helmond is in samenwerking met de Fietsersbond afdeling Helmond gestart met de actie 'Fiets naar je werk'. Bedrijven zijn uitgenodigd om samen met de Fietsersbond en de gemeente te werken aan het verbeteren van het fietsgebruik onder de medewerkers. Na een succesvolle start in 2007 waaraan acht grote bedrijven meededen is de actie inmiddels vervolgd.

De 'Fiets naar je werkactie' is geen actie van de gemeente of Fietsersbond, maar een actie van de bedrijven zelf. De gemeente en Fietsersbond zullen de actie wel faciliteren, maar de bedrijven dienen zelf het initiatief te nemen. De bedrijven kunnen van de gemeente een informatiepakket ontvangen met daarin tips over de manier waarop bedrijven dit kunnen stimuleren. Het streven van de actie is om op termijn te gaan werken met convenanten tussen bedrijven, Fietsersbond en gemeente Helmond waarin afspraken worden gemaakt over activiteiten die alle partijen dienen te ondernemen om het fietsgebruik te verbeteren. De 'Fiets naar je werkactie' is een continu doorlopende actie welke de komende jaren steeds verder uitgebreid zal worden naar andere bedrijven.

7.5 Sportclubs

Bij sportverenigingen zou meer aandacht gegeven moeten worden aan het positieve effect dat fietsen heeft op onder andere de gezondheid/conditie. Dit kan door het opzetten van een promotie campagne zoals 'Ga toch fietsen!'

De gemeente neemt hiervoor het initiatief. Sportverenigingen dienen daarnaast aandacht te schenken aan het op orde brengen en/of realiseren van voldoende en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen.

7.6 Winkelend *publiek*

Boodschappen doen in het wijkwinkelcentrum of winkelen in het centrum kan heel goed met de fiets. Er lopen vanuit de wijken fietsverbindingen naar het centrum. In het centrum zelf zijn gratis bewaakte stallingen en onbewaakte stallingen aanwezig. Voorgesteld wordt het gebruik van de fiets naar het centrum verder te stimuleren. Dit wordt geconcretiseerd door promotionele acties en voorlichting en uiteraard het verder verbeteren en zo nodig uitbreiden van stallingsvoorzieningen in het centrum of de wijk- en/of buurt winkelcentra.



Communicatie

WACHT OP
GROEN

8 Communicatie, voorlichting en promotie

Naast de aanleg en verbetering van de fietsinfrastructuur (inclusief stallingsvoorzieningen) zijn communicatie, educatie, voorlichting en promotie instrumenten die ingezet moeten worden om het fietsgebruik te stimuleren. Belangrijk is dat de juiste mix tussen de infrastructurale en niet infrastructurale maatregelen gekozen wordt.

Subdoelstelling:

- § De gemeente communiceert over alle fietsmaatregelen en promoot het fietsgebruik
- § Bedrijven, scholen en instellingen stimuleren het fietsgebruik onder werknemers, scholieren en bezoekers te bevorderen en zorgen voor goede fietsvoorzieningen op eigen terrein.

8.1 Communicatie

Om meer Helmonders op de fiets te krijgen is het promoten en stimuleren van het fietsgebruik wenselijk. Een van de beleidsinstrumenten (naast het creëren van infrastructurale maatregelen, verbeteren doorstroming, veiligheid en handhaving) om het fietsgebruik te stimuleren is communicatie. De inzet die gepleegd wordt op communicatief gebied moet in verhouding staan tot de inzet van de overige beleidsinstrumenten. Het heeft geen zin om intensief te communiceren als de infrastructurale maatregelen (fietspaden, stallingen) de doorstroming, de veiligheid en handhaving niet op nivo zijn. Daarnaast is een autonoom onderdeel van het beleidsinstrument communicatie het beïnvloeden van het gedrag van fietsers en andere weggebruikers. In Helmond is dit aspect ondergebracht bij het Platform Verkeersveiligheid Helmond.

Bij communicatie gaat het om:

- Doelgroepen informeren over het fietsbeleid en de acties die hierin opgenomen zijn
- doelgroepen stimuleren/motiveren vaker met de fiets te gaan
- draagvlak creëren voor het fietsbeleid bij verschillende externe groepen

- Doelgroepen overtuigen van het belang van fietsen en bijbehorende voorzieningen

Er zijn twee soorten communicatie voorhanden:

1) Externe communicatie

De activiteiten en mijlpalen uit het fietsbeleidsplan en de bijbehorende jaarlijkse actieplannen vormen de communicatiemomenten. De successen en besluiten op gebied van infrastructuur worden via een toegesneden middelenpakket gecommuniceerd.

De mogelijke middelen voor externe communicatie zijn:

- Free publicity: Randon verschillende projecten met betrekking tot de fiets.
- Outdoorreclame; posters langs wegen in Helmond,abri's en busreclame;
- In weekbladen en wijkbladen, gemeente TV en kabelkranten aandacht besteden aan de fietsvoorzieningen in Helmond;
- Alle informatie over het fietsbeleidsplan en de activiteiten die hieruit voortvloeien overzichtelijk aanbieden op de website van de gemeente (www.helmond.nl)
- Radiospotjes
- Reclamespotjes of items op Kanaal Helmond
- Een fietskaart waarin alle informatie over stallingsvoorzieningen (capaciteit, bewaakt/onbewaakt en tarieven), fietsroutes en andere wetenswaardigheden over de fiets op vermeld staan. Hierbij kan de samenwerking gezocht worden met bijvoorbeeld de helmondse fietshandelaren en de stichting Stadspromotie.
- Een digitale fietsrouteplanner voor Helmond
- Gadgets : leuke artikelen met teksten erop om het fietsgebruik te stimuleren.

2) Interne communicatie

Interne communicatie is van belang om de uitgangspunten, kwaliteitseisen van deze nota in de praktijk te brengen. Hier zijn immers diverse afdelingen bij betrokken. Daarnaast is het van belang dat de medewerkers van deze afdelingen op de hoogte zijn van de inhoud van dit plan en dat er ook draagvlak is voor het in dit plan geformuleerde beleid.

8.2 Voorlichting

Voorlichting is gericht op het overdragen van een boodschap. De gemeente kan voorlichting geven over specifieke maatregelen en over het fietsbeleid in zijn geheel. Het treffen van een concrete maatregel is een goede gelegenheid om voorlichting te geven aan burgers en belangengroepen. Deze voorlichting is bedoeld om de nieuwe voorziening onder de aandacht te brengen en om te laten zien dat de gemeente daadwerkelijk het fietsbeleid vormgeeft.

Voorlichting kan ook door de aandacht te vestigen op bijvoorbeeld de aanwezigheid van fietsenstallingen in het centrum van Helmond.

Ook voorlichting over diefstalpreventie behoren tot de mogelijkheden.

Op de meeste basisscholen vinden samen met VVN, politie en fietsmakers fietskeuringen plaats. Het belang van een goede deugdelijke fiets staat tijdens deze controles voorop. In het bijzonder krijgen de verlichting en de remmen aandacht. Tijdens deze keuring moet ook voorlichting over bijvoorbeeld diefstalpreventie en gewijzigde verkeersregels aan de orde komen.

Ieder jaar organiseert het Platform Verkeersveiligheid Helmond een fietsverlichtingsactie. Tijdens deze actie wordt informatie gegeven over fietsverlichting en wordt door leden van het platform en een erkende fietsenmaker fietsverlichting gerepareerd tegen gereduceerd tarief.

Om diefstal zoveel mogelijk te voorkomen kan een tekstbord met stallingstips geplaatst worden op locaties waar veel fietsen onbewaakt gestald worden.

8.3 Promotie

Promotie van de fiets kan het fietsgebruik doen toenemen. Op het gebied van promotie kan worden gedacht aan:

- stimulerende acties samen met bijvoorbeeld NS, OV-fiets, bioscoop, winkeliers of horeca.
- Commercials op Kanaal Helmond
- Fietsmanifestaties (wielerrondes of fietstochten)
- wedstrijden, fietspuzzeltochten
- posters

Ook kan het wegnemen van de vooroordelen over het fietsen bijdragen aan het toenemen van het fietsgebruik. Met gerichte PR campagnes kan de publieke opinie bijgesteld worden.

Tevens stimuleert de gemeente bedrijven, instellingen en scholen om het fietsgebruik te bevorderen.



Handhaving



9 Handhaving

Behalve het aanbieden van stallingsvoorzieningen, comfortabele en veilige fietspaden en promoten van het fietsgebruik is het noodzakelijk dat de fiets(st)er zich houdt aan de verkeersregels. Hiervoor is het noodzakelijk dat er gehandhaafd wordt. De gemeente vraagt hiervoor speciale aandacht bij de politie en/of de stichting stadswacht.

De aandacht van handhaving moet gericht zijn op onderstaande speerpunten:

- Door rood fietsen

Door rood fietsen kan gevaarlijke situaties opleveren. Door controles op roodlichtnegatie op lokaties waar dit veelvuldig gebeurt en in sommige gevallen wellicht al tot ongevallen heeft geleid kan de verkeersveiligheid verbeterd worden. De politie houdt regelmatig dergelijke controles en moet dit ook blijven doen.

- Fietsverlichting

Fietsverlichting is erg belangrijk. Wanneer een fietser tijdens duisternis geen verlichting heeft is hij slecht zichtbaar voor ander verkeer, hetgeen negatieve consequenties kan hebben op de verkeersveiligheid. Ieder najaar vinden er speciale handhavingsacties in dit kader plaats.

- Fietsdiefstal

Als een dief een gestolen fiets niet of veel moeilijker kan verkopen aan een fietshandelaar kan dat er toe leiden dat het niet loont om een fiets te stelen.

Door de stichtring Stadswacht Helmond wordt in 2009 in samenwerking met de politie een pilotproject gestart om het risico van op/verkopen van gestolen fietsen door particulieren/kleine ondernemers te verminderen. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van de formele verplichting tot het bijhouden van een op/verkoopregister in combinatie met de controle hiervan door een toezichthouder van de stichting Stadswacht. De pilot zal begin 2009 worden gestart in de wijk Binnenstad en maakt onderdeel uit van de projectmatige wijkaanpak tot en met 2010. Indien deze aanpak succesvol blijkt te zijn kan deze worden uitgebreid naar de overige wijken van Helmond.

Daarom krijgen alle fietswinkels binnenkort via de stichting Stadswacht een gedragscode en een opkopersregister. In de gedragscode staan algemene afspraken over zaken waar winkeliers op moeten letten. Het gaat dan bijvoorbeeld om het niet inkopen van fietsen zonder slot en sleutel, het niet repareren van fietsen zonder slot en de registratie van framenummer, persoonsgegevens en sleutelnummers bij het inkopen van fietsen. Ook krijgt iedere winkel een raamposter waarmee de winkelier kan aangeven dat hij alleen eerlijke fietsen verkoopt.

De politie kan bij de strijd tegen fietsdiefstal lokfietsen inzetten op plaatsen waar zeer frequent fietsen gestolen worden. Daarnaast kan de politie en/of stadswacht tijdens vlooiën- en rommelmarkten controleren of er gestolen fietsen worden aangeboden.

- Fiets stallen op verkeerde plaats

Op diverse plaatsen in Helmond is het niet toegestaan een fiets te stallen buiten de daarvoor bestemde voorzieningen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het voetgangersgebied in het centrum. Wanneer hier toch fietsen geplaatst worden kunnen deze worden verwijderd op basis van de APV. De stadswacht verwijdert de fietsen. Met de maatregel wordt indirect ook beoogd dat meer mensen de fiets in een bewaakte stalling plaatsen. Fietsdiefstal kan hierdoor beter voorkomen worden.



Monitoring



10 Monitoring

Monitoren van de doelstelling is een belangrijk onderdeel om het beleid te evalueren en eventueel bij te stellen. Monitoren kan bijvoorbeeld leiden tot aanscherping van de taakstellingen en/of bijstelling van de jaarlijkse actieprogramma's. Bij monitoren is het van belang om een goed vertrekpunt te kiezen voor de metingen, een zogenaamde nulmeting. Op basis van de nulmeting kan periodiek getoetst worden of de ingezette koers en de 1% groei van het fietsverkeer gehaald is. Daarnaast kan gekeken worden in hoeverre de overige taakstellingen bereikt zijn.

Belangrijkste monitoringsinstrument is het aandeel fiets in de modal split. Hiervoor worden de cijfers gebruikt uit het mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) van de Advies Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Daarnaast zal jaarlijks gemonitord worden aan de hand van de volgende gegevens:

- **Aantal (letsel)ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn.**
De gegevens hiervoor worden gehaald uit de gegevens die de Adviesdienst Verkeer en Vervoer jaarlijks aanlevert.
- **Aantal gestolen fietsen**
Hierbij wordt uitgegaan van het aantal door politie Helmond geregistreerde gestolen fietsen.
- **Gebruik bewaakte stallingen**
Jaarlijks zal bekeken worden hoeveel fietsen er in de door personeel bewaakte gemeentelijke fietsenstallingen gestaan hebben.
- **Aantal fietsen in centrum**
Op basis van een stallingsonderzoek zal jaarlijks bekeken worden hoeveel mensen er met de fiets naar de stad komen.
- **Aantal gestalde fietsen bij de vier treinstations**
Op basis van een stallingsonderzoek zal jaarlijks bekeken worden hoeveel mensen er met de fiets naar het station komen.
- **Intensiteiten fietspaden**
Op verschillende lokaties zal ieder jaar gedurende twee weken het aantal fietsers geteld worden en worden vergeleken met voorgaande jaren.

- **Tevredenheid burgers**

In de inwonersenquête zullen vragen gesteld worden over de tevredenheid van de fietsvoorzieningen

De monitoring zal voor zover mogelijk worden opgenomen in het actieplan Fiets dat ieder jaar wordt opgesteld en wordt voorgelegd aan het college en middels een raadsinfobrief ter kennisname wordt voorgelegd aan de raad. Feit is dat de verwerking van allerlei gegevens (door derden) uit een jaar vaak pas later in een volgend jaar beschikbaar komen. De meeste gegevens zijn dan vaak nog niet beschikbaar op het moment dat het actieplan Fiets wordt vastgesteld. Sommige gegevens in de actieplannen lopen dus wat actualiteit betreft achter.

Voorgesteld wordt ook om iedere 4 jaar een nieuwe fietsbalans te laten uitvoeren door de fietsersbond en de resultaten te vergelijken met eerdere resultaten.



Financiën



11 Financiën

Om het fietsklimaat in Helmond te verbeteren en om het aandeel fiets in de modal split met circa 1% per jaar te laten groeien (inspanningsverplichting vanuit Helmond Mobiel) is komende jaren veel meer geld nodig dan hetgeen de laatste jaren beschikbaar was.

De hoge ambitie die gesteld is in Helmond Mobiel en de doelstelling van dit fietsbeleidsplan maken extra investeringen noodzakelijk. Integratie van fietsbeleid kan kostenbesparend zijn. Dit betekent dat fietsprojecten zoveel mogelijk moeten meeliften met andere projecten. Bijvoorbeeld projecten uit het onderhoudsprogramma Wegen (POW). Bij de herinrichting van de weg, maar ook bij alleen onderhoud van bestaande fietsverbindingen zou goed bekeken moeten worden of een verbeteringslag gemaakt kan worden. Een belangrijk fietspad dat nog in tegels is uitgevoerd zou bij het onderhoud bijvoorbeeld meteen moeten worden geasfalteerd. Hiervoor dienen dan ook extra gelden (ook voor bijvoorbeeld verleggen kabels en leidingen en aanpassen groenvoorzieningen) beschikbaar gesteld te worden. Bij het opstellen van het Programma Onderhoud Wegen zal hier rekening mee gehouden moeten worden. Daarnaast is het noodzakelijk te investeren in maatregelen die het fietsklimaat verder verbeteren. Het gaat hier om onder andere maatregelen/acties op het gebied van handhaving, bestrijding fietsdiefstal en aanleg ontbrekende schakels.

Voor maatregelen voor de fiets is in 2009 € 220.000,- beschikbaar. Een verhoging van dit budget is noodzakelijk om het aandeel fiets in de modal split te verhogen. In onderstaand schema staat weergegeven hoeveel geld er voor de periode 2010 – 2013 minimaal gereserveerd moet worden.

		2010	2011	2012	2013
Fietsnetwerk					
Ontbrekende schakels	Realiseren ontbrekende schakels	200	2000	2000	1000
Beheer en onderhoud	Kwaliteitsverbetering bestaande fietsvoorzieningen.	650	450	350	350
	kosten voor fietsvoorzieningen bij meeliften in POW	50	50	50	50
Fietsparkeren					

Stallingen	Verbeteren kwaliteit en uitbreiden (locaties)	40	40	20	20
	Mobiele stalling	35	5	5	5
Beheer en onderhoud	Stallingen	10	10	10	10
Voorkoming diefstal	Nader uit te werken projecten	10	10	10	10
Gratis bewaakt stallen	Continuering gratis bewaakt stallen	1	1	1	1
Aandachtsgroepen		45	45	45	45
Handhaving					
Communicatie, promotie voorlichting		15	15	15	15
Monitoring		15	15	15	15
TOTAAL		1.070	2.640	2.520	1.520
Raming subsidie (20%)		215	532	520	304
Reeds in begroting		105	2.108	2.000	0
Extra benodigd		750	0	0	1.260

¹ in de parkeerexploitatie is hier al rekening mee gehouden.
Bedragen x € 1.000,-

Ook na 2013 zal structureel meer geld nodig zijn dan in 2009 om de kwaliteit en de compleetheid van de fietsvoorzieningen te kunnen bewerkstelligen en waarborgen. Op basis van monitoring kan de komende jaren beter inzichtelijk worden gemaakt welke bedragen hiervoor na 2013 gereserveerd moeten worden.

11.1 Subsidie

Gezien het belang van goede fietsvoorzieningen is er op veel projecten subsidie te krijgen. Voor wat betreft het realiseren of verbeteren van fietsroutes die onderdeel uitmaken van het sternet kan deze subsidie oplopen tot 50% van de kosten. Ook op regionale fietspaden en belangrijke lokale fietsverbindingen kan subsidie verkregen worden. Ook op de realisatie van stallingsvoorzieningen kan subsidie verkregen worden. Bij aanvang van ieder fietsproject worden alle subsidiemogelijkheden vooraf goed verkent. Bij de prioritering van de verschillende projecten zal ook nadrukkelijker naar de bestaande subsidieregelingen gekeken worden. Voor de periode tot 1 januari 2011 zijn vooruitlopend op de actieplannen Fiets diverse fietsprojecten bij het SRE, in het kader van Tender Fiets, aangemeld. De verkenningentabel is opgenomen in bijlage 7. Nu (tot en met 2011)

investeren in infrastructuur voor de fiets betekent dus ook dat er nu op verschillende projecten subsidie te verkrijgen is. Gemiddeld moet uitgegaan worden dat 20% van kosten gesubsidieerd kunnen worden.



Bijlagen

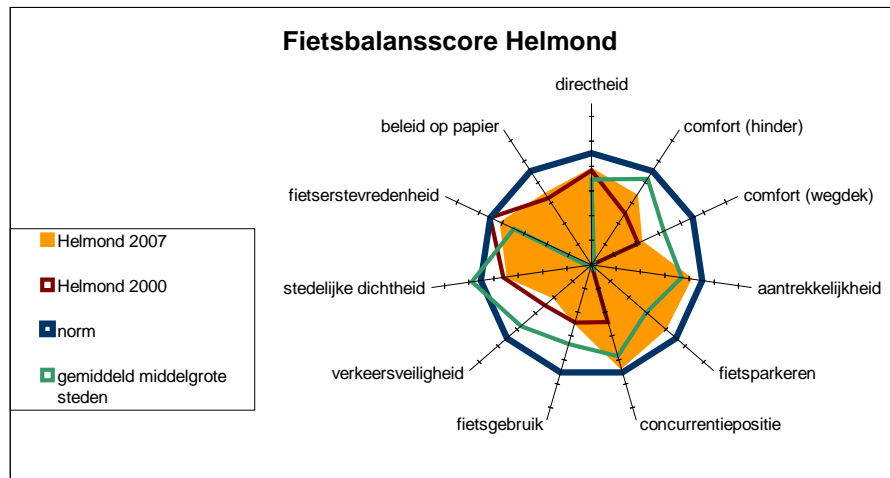


- Bijlage 1** Resultaten fietsbalans
- Bijlage 2** Resultaten inwonersenquête
- Bijlage 3** Ongevalcijfers
- Bijlage 4** Bestemmingen in relatie tot fietsnetwerk
- Bijlage 5** Ontbrekende schakels
- Bijlage 6** Diefstallocalaties fiets
- Bijlage 7** Verkenningentabel subsidie SRE

Resultaten Fietsbalans (bron: Fietsersbond)

Gemeentelijk fietsklimaat van Helmond globaal bekeken

In figuur 7.1 wordt op overzichtelijke wijze de beoordeling gepresenteerd van de gemeente Helmond, op de 11 aspecten van het fietsklimaat die in de Fietsbalans zijn onderzocht. Naast de beoordeling van het fietsklimaat in 2007 (oranje vlak) is ook het oordeel over het Helmondse fietsklimaat van 2000 in de grafiek weergegeven (bruine lijn).¹ Daarnaast zijn zichtbaar de normen (blauwe lijn) en de gemiddelde beoordeling van de in 2007 onderzochte middelgrote steden (groene lijn).²



Figuur Overzichtsgrafiek Fietsbalans-2 scores Helmond. Bron: Fietsbalans 2007

¹ In 2000 is het aspect Fietsparkeren niet onderzocht en is de geluidmeting in Helmond mislukt. Vandaar dat de bruine lijn bij deze aspecten naar het midden van de grafiek loopt.

² Tijdens het schrijven van dit rapport zijn nog onvoldoende middelgrote gemeenten beoordeeld op het beleid. Vandaar dat de groene lijn bij beleid op papier naar het midden van de grafiek loopt.

Het fietsklimaat in Helmond in 2000

De gemeente Helmond voldeed in 2000 op het aspect fietserstevredenheid aan de in de Fietsbalans gestelde norm. Dat is zeer opmerkelijk omdat de objectieve beoordeling van het Helmondse fietsklimaat daar geen enkele aanleiding toe gaf: geen enkele ander aspect scoorde hoger dan matig. De aspecten die in 2000 duidelijk voor verbetering vatbaar waren, zijn duidelijk uit het spinnenwebdiagram af te lezen. Slecht scoorden het fietsgebruik, de verkeersveiligheid, comfort (hinder), comfort (wegdek) en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. De overige aspecten scoorden matig: de directheid, de stedelijke dichtheid en het beleid op papier.

Op basis van de bevindingen zijn in de rapportage van de Fietsbalans Helmond in **2001** de volgende aanbevelingen gedaan voor het Helmondse verkeersbeleid:

- § Systematisch aandacht geven aan comfort (hinder) en verkeersveiligheid en daarbij Duurzaam Veilig toepassen (verkeerssoorten scheiden, snelheden gemotoriseerd verkeer verlagen, oversteekpunten en kruispunten aanpassen en fietsroutes voorrang geven), de fietsinfrastructuur waar nodig verbreden en black-spots onderzoeken.
- § Het wegdek comfortabeler maken met een asfalteringsprogramma voor belangrijke fietsverbindingen, optimale uitvoering van klinker- en/of tegelverhardingen en meer aandacht voor de constructie en/of het onderhoud van het wegdek.
- § Verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto, zowel op reistijd als op kosten.
- § De aantrekkelijkheid en leefbaarheid verbeteren door aanpassen van de routestructuren en parkeerbeleid: doorgaande autoverbindingen zoveel mogelijk buitenom, fietsverbindingen rechtstreeks, autonetwerk grofmaziger, beperken en beprijzen van de autoparkeermogelijkheden bij belangrijke bestemmingen binnen de gemeente.
- § Fietsbeleid systematisch aanpakken, geïntegreerd in het verkeersbeleid en het ruimtelijk beleid, op de zwakke punten gericht met kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen en met scherpe kwaliteitseisen, met de nodige uitvoeringsprogramma's, onderhoudsprogramma's en de reservering van voldoende budget.

Het fietsklimaat in Helmond in 2007

In 2007 scoort Helmond goed op fietserstevredenheid en op de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Zeer slecht scoort Helmond op verkeersveiligheid. Slecht scoort Helmond op fietsgebruik en comfort (wegdek). Op de overige zes aspecten scoort Helmond matig, waarbij moet worden aangetekend dat Helmond wel drie keer bijna goed scoort (namelijk voor directheid, aantrekkelijkheid en fietsparkeren).

Ten opzichte van Fietsbalans-1 in 2000 toont de concurrentiepositie van de fiets het grootste verschil: die is in Helmond flink verbeterd. Ook scoort Helmond duidelijk beter op comfort (hinder). Teleurstellend is echter de verdere achteruitgang van de verkeersveiligheid. Ook de fietserstevredenheid is iets teruggelopen. De meeste andere aspecten scoren weinig of niet anders dan in 2000.

Op een aantal aspecten scoort Helmond beter dan het gemiddelde van de middelgrote steden. Zo is Helmond voor fietsparkeren de stad die daarop het beste scoort. Er zijn echter 5 aspecten waar Helmond fors lager scoort dan gemiddeld: stedelijke dichtheid, verkeersveiligheid, fietsgebruik, comfort (wegdek) en comfort (hinder).

Inspanningen en resultaten van het fietsbeleid van de gemeente Helmond

De gemeente Helmond heeft sinds Fietsbalans-1 een aantal duidelijke resultaten behaald. In de eerste plaats is de concurrentiepositie van de fiets voor verplaatsingen binnen Helmond duidelijk verbeterd. Het autogebruik is daarbij gedaald (niet absoluut maar wel wat het aandeel verplaatsingen betreft), maar het fietsaandeel niet gestegen. Er wordt wel meer gelopen in Helmond, en dat is ook een goede ontwikkeling.

Ondanks de onduidelijkheid over de financiële verankering van het fietsbeleid, is het beleid op papier flink verbeterd. Het fietsparkeerbeleid speelt een belangrijke rol en leidt niet alleen door de drie gratis bewaakte stallingen tot een relatief hoge score van Helmond voor de praktijk van het fietsparkeren. Wel is het fietsparkeerverbod in bepaalde winkelstraten (sinds 2004) een bedreiging voor de fietsbereikbaarheid van voorzieningen in het centrum omdat het gebruik van de fiets of het bezoek aan betreffende winkels daardoor soms minder praktisch wordt. Met name als je kort een boodschap wil doen heb je sterke behoefte op zeer dichtbij de betreffende bestemming je

fiets te kunnen parkeren. Bovendien is het signaal dat er van uitgaat niet erg gastvrij ten opzichte van fietsers.

Met name over de stallingen zijn in Helmond erg veel fietsers tevreden. Dat is overigens bij alle gemeenten waar gratis bewaakte stallingen in het centrum zijn het geval. Fietsers zijn in Helmond over de meeste aspecten opvallend tevreden. Maar bij één aspect (verkeersveiligheid) is dat niet terecht: fietsers lopen in Helmond een veel te groot risico op een ernstig ongeval. Vooral veel jonge mensen zijn het slachtoffer. Kennelijk zien de fietsers zelf het hoge risico niet.

In 2000 was de verkeersveiligheid voor fietsers in Helmond slecht. Het is teleurstellend dat het risico op een ernstig ongeval in Helmond sindsdien niet is afgenomen, maar juist is toegenomen. De specifieke oorzaken van de grote verkeersonveiligheid zijn wat onduidelijk, maar uit de Fietsbalans blijkt wel dat routes voor fietsers en voor gemotoriseerd verkeer vaak samenvallen of kruisen.³

Wel is in Helmond de hinder die fietsers van andere verkeersdeelnemers hebben flink afgenomen. En ondanks de toename van het aandeel verkeerslichten hoeven fietsers niet lang te wachten of vaak te stoppen. Overigens zijn inmiddels op de Kasteeltraverse de regelingen bij de verkeerslichten aangepast als uitvoeringsmaatregel in het kader van de verbetering van de luchtkwaliteit. Hierdoor zijn daar de wachttijden voor de fietsers toegenomen, wat een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid (toename roodlichtnegatie) en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto.

Het fietsnetwerk kent een flink aantal zwakke punten die in de afgelopen periode ook niet zijn verbeterd: veel smalle fietsstroken, vaak met parkeervakken ernaast, op 50 km wegen, heel veel paaltjes, vooral bij solitaire fietspaden, met hoge risico's op eenzijdige ongevallen, weinig voorrang voor fietsers op fietsroutes, en heel veel trillinghinder door slecht wegdek op met name kruispunten, fietspaden en gemengd profiel.

³ Een aantal oorzaken zijn mogelijk de N-wegen met doorgaand verkeer dwars door de stad, veel vrachtverkeer, sluipverkeer en/ of de rijstijl van de verschillende verkeersdeelnemers.

Conclusies en aanbevelingen

Helmond is een stad die sterk groeit en transformeert. Dat heeft helaas nog niet geleid tot een hogere stedelijke dichtheid. De komende jaren wil Helmond dynamisch blijven en doorgroeien naar 100.000 inwoners. Een van de ambities is dat in 2015 de fiets het vervoermiddel bij uitstek is voor verplaatsingen binnen de stad. Het aandeel van de fiets in de verplaatsingen moet met per jaar met ongeveer 1% groeien zodat in 2015 een fietsaandeel van ongeveer 40% is bereikt.⁴ Gelet op het gemiddelde fietsgebruik in de middelgrote steden (34%) en de resultaten tot nu toe (stabilisering van het gebruik sinds 2000) is deze doelstelling bijzonder ambitieus.

Een factor die een negatieve invloed heeft op het fietsgebruik in Helmond is van sociaal-culturele aard. Analyses in het kader van Fietsbalans-1 hebben aangetoond dat er een significant verband is tussen de kerkelijke gezindte en het fietsgebruik: naarmate er in een gebied meer katholieken zijn, wordt er minder gefietst. Niet de geloofsovertuiging zelf, maar de daarmee samenhangende mentaliteit heeft zowel invloed op het fietsgebruik als op de politieke keuzes die gevolgen hebben voor het fietsklimaat.

Om een hoger fietsgebruik te bereiken is een substantiële verbetering van de zeer slechte verkeersveiligheid in Helmond de belangrijkste voorwaarde. Realisering van beide doelstellingen (meer fietsgebruik én betere verkeersveiligheid) kan, zeker gezien het Helmondse ambitieniveau, niet zonder een flinke intensivering en **bijstelling van de koers in het beleid**. Die koers betreft vele beleidsterreinen, want het ontwikkelen van een gezonde en duurzaam veilige stad is zeker niet alleen een kwestie van fiets- of verkeersbeleid.

Van de **demografische ontwikkelingen** hebben de vergrijzing en de toename van het aantal allochtonen volgens een recente studie⁵ nauwelijks effect op het fietsgebruik in Helmond. Deze studie toont tegelijkertijd aan dat er veel te winnen valt, als deze groepen meer gaan fietsen dan op dit moment. Het fietsnetwerk moet dan wel zo zijn ingericht dat ouderen, kinderen (én hun ouders) en allochtonen zelf vinden dat het veilig, comfortabel en prettig is om te fietsen. Het aandeel dat ouderen hebben in de fietsverplaatsingen zal groeien van 11% in 2005 naar 16% in 2025. Gelet op

⁴ Gemeente Helmond, *Helmond Mobiel 2015, Integrale mobiliteitsvisie 2007 – 2015*, 2007.

⁵ O. van Boggelen en R. Jansen *Het effect van de toename van het aantal allochtonen en de vergrijzing op het fietsgebruik*, Fietsberaadpublicatie 11B, Rotterdam, 2007.

de kwetsbaarheid van die groep fietsers is ook daarom een extra inspanning nodig voor de verkeersveiligheid.

Door een hoger fietsgebruik valt winst te boeken op het gebied van luchtkwaliteit, gezondheid en verkeersveiligheid. In steden waar veel wordt gefietst is het risico op een ernstig ongeval immers lager. Ook levert een hoger fietsgebruik een enorme gezondheidswinst op als het koste gaat van de stadsritten met de auto door mensen die nu niet fietsen of lopen. Daarvoor is een ruimtelijk- en verkeersbeleid noodzakelijk dat actieve vormen van verplaatsen stimuleert en het autogebruik (met name binnen de gemeente) ontmoedigt.

Op het toekomstige fietsklimaat in Helmond heeft het **ruimtelijk beleid** grote invloed. De uitleglocaties liggen relatief ver van het centrum.

Verkeersbarrières (N-wegen e.d.), kanalen, de spoorlijn en grote bedrijventerreinen verzwakken de bereikbaarheid van de verschillende stadsdelen voor de doorsnee fietser. Een goed voorzieningenniveau (winkels, scholen e.d.) en veilige routes in de verschillende stadsdelen zal van grote positieve invloed zijn op het fietsklimaat en verminderen de noodzaak om grotere verplaatsingen te doen.⁶ Ontwikkeling en verdichting van dichtbij het centrum gelegen gebieden heeft de voorkeur boven uitbreiding van het bebouwde oppervlak aan de randen van de stad.

Een **verkeersbeleid** dat actieve vormen van verplaatsen stimuleert en het autogebruik (met name binnen de gemeente) ontmoedigt, vraagt om snelle, comfortabele en veilige (hoofd)fietsroutes op stedelijk niveau, directe en veilige langzaam verkeersroutes op wijkniveau (ook geschikt voor ouderen en kinderen) en voldoende fietsparkeervoorzieningen van goede kwaliteit op de juiste plek. Dat moet worden gecombineerd met grote verblijfsgebieden met de auto-ontsluiting 'buitenom' zodat het fietsverkeer zo weinig mogelijk druk gemotoriseerd verkeer hoeft te kruisen. Belangrijke fietsverbindingen moeten ook zo min mogelijk parallel lopen aan drukke wegen voor het gemotoriseerd



⁶ In het project Wijken voor de fiets biedt de ondersteuning bij het fiets- en voetgangerswijken.

verkeer om zo lage blootstellingsniveaus te realiseren voor fietsers aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging en aan geluidshinder. Dat houdt met andere woorden in dat snelle, kwaliteitsvolle fietsroutes moeten worden gerealiseerd dóór verblijfsgebieden.

Gelet op de gezondheid, de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit, de doorstroming van het fietsverkeer en het fietscomfort is het doorgaande autoverkeer in de stad zeer onwenselijk. **Ontvlechting** van de verschillende verkeersnetwerken (fiets, auto, bus) kan de fietsnetwerken zowel optimaal veilig maken als ook aantrekkelijk en schoon. Groeiend autoverkeer maakt het des te wenselijker om scheidingen op netwerkniveau aan te brengen. Permanente aandacht verdient de oversteekbaarheid van de auto- en busdoorstroommassen in Helmond, omdat de maaswijdte en de wachttijd voor het langzaam verkeer niet teveel mag oplopen. Overschrijden van de normen zal niet alleen leiden tot een toename van rood-lichtnegatie en ander gevaarlijk gedrag maar tevens de stad door barrièrewerking in delen hakken waartussen weinig uitwisseling van verkeer is. Omleiding van het doorgaande verkeer of inventieve ongelijkvloerse oplossingen zijn daarom erg belangrijke thema's voor het fietsklimaat in Helmond.

Het aantal **hoofd fietsroutes** moet in Helmond mogelijk worden **uitgebreid** of aangepast aan de wenslijnen van de fietsers, vooral in en rond het centrum is een verdichting van het netwerk gewenst. Tevens is het wenselijk het netwerk wat robuuster te maken met meer voorrang en wat meer gestrekte lijnen. Dit zal het comfortniveau verhogen maar kan ook een bijdrage leveren aan het terugbrengen van de wat hoge omrijdfactor en het verhogen van de (kruis)snelheid van het fietsverkeer. Een **asfalteringsprogramma voor de tegelfietspaden** is noodzakelijk om het comfort van het wegdek op een voor fietsers aanvaardbaar niveau te brengen.

Naast het stedelijke niveau is het **wijkniveau** ook heel belangrijk voor het gebruik van de fiets: veel verplaatsingen spelen zich af binnen de wijk, vooral bij kinderen en ouderen. Voor wijken en het centrum zijn integrale langzaam-verkeersplannen gewenst. Ontwerp daarvoor allereerst veilige en directe loop- en fietsroutes en pas daaromheen het autoverkeer in. Situeer autoparkeren zo veel mogelijk aan de randen in gebouwde voorzieningen en zo min mogelijk op straat; plan goede fietsparkeervoorzieningen bij de woningen en dicht bij de bestemmingen. Deze principes nodigen mensen uit om te bewegen en bevorderen de verkeersveiligheid. Begonnen zou kunnen worden in de wijken die toch worden aangepakt in het kader van herstructurering.

Bij de inrichting van verkeersinfrastructuur moeten de principes van **Duurzaam Veilig** leidend zijn:

- § bij grote snelheidsverschillen gescheiden infrastructuur en geen langsparkeren;
- § als scheiden niet kan de snelheid en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer omlaag brengen;
- § op kruispunten en oversteekpunten de snelheid reduceren zodat ernstige conflicten worden uitgesloten.

De smalle fietsstroken, het ontbreken van aparte fietsvoorzieningen en het vele langsparkeren rechts van de fietsers op 50 km wegen in Helmond wijst op een gebrekkige uitvoering van de principes van Duurzaam Veilig ten nadele van de fietser. Dat is een hoge drempel voor minder ervaren fietsers zoals kinderen, jongeren, ouderen, allochtonen en (andere) mensen die nu nog weinig fietsen om vaker zelfstandig de fiets te pakken. Wil Helmond echter haar ambities waarmaken ten aanzien van het fietsgebruik op de korte afstand, zullen ook deze groepen massaal moeten gaan fietsen en daarvoor de auto laten staan. Dat betekent dat op alle 50 km wegen ruime, comfortabele en veilige fietsvoorzieningen moeten worden gerealiseerd. Als daar onvoldoende ruimte voor is dient de snelheid en intensiteit van het autoverkeer te worden teruggebracht. Zodat fietsers zich toch veilig over deze straten kunnen verplaatsen.

Bij kruispunten met VRI's kunnen ernstige ongevallen plaatsvinden door hoge snelheden of door rechtsafslaand vrachtverkeer (dode-hoek ongevallen). Waar het anders kan, moeten ook vanwege doorstroming, geluidhinder en luchtkwaliteit geen VRI-kruispunten worden toegepast. **Rotondes met fietsers in de voorrang** hebben veruit de voorkeur in plaats van voorrangskruispunten of VRI's. Deze rotondes combineren immers veiligheid met goede doorstroming voor fietsers.

Waar ze noodzakelijk zijn, moeten verkeerslichten optimaal worden ingericht en geregeld. Korte wachttijden en voldoende veilige opstelruimte voor fietsers zijn daarbij belangrijke aandachtspunten. In een enkel geval zou een VRI die naar keuze van de fietser in werking kan worden gezet een goede oplossing kunnen zijn om aan verschillende behoeften van fietsers tegemoet te komen.

Het aangescherpte kabinetsbeleid op het gebied van **fietsdiefstal** en het landelijk registratiesysteem van gestolen fietsen dat eindelijk operationeel is, geven een basis voor een nieuwe lokale aanpak van fietsdiefstal. Wat de voortzetting van het **stallingsbeleid** betreft, vraagt vooral het aantal fietsparkeervoorzieningen bij een aantal bestemmingen in het centrum om aandacht. Voor het bestrijden van overlast (hinder en gevaar) door buiten de rekken geparkeerde fietsen kan worden gedacht aan fietsvriendelijker alternatieven voor het algemeen

fietsparkeerverbod, zoals de rode lopers in Groningen, de fietsparkeerverbod-symbolen in Utrecht op belangrijke looproutes of de fietsparkeervakken zoals in Amsterdam. Daarmee kan de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verder worden versterkt

Het aanpakken van de harde infrastructuur is niet genoeg om grote groepen nieuwe fietsers te krijgen. Vooral binnen groepen waar een fietstraditie ontbreekt, zullen mensen niet makkelijk uit zichzelf gaan fietsen, ook niet als er veilige en comfortabele fietsvoorzieningen zijn. Daarvoor zijn extra maatregelen nodig op het gebied van promotie, training en voorlichting, om daarmee het beeld van de fiets te beïnvloeden, kennis over te dragen en vaardigheden aan te leren.

Het toepassen van **marketing** kan het fietsbeleid gericht maken en nieuwe instrumenten opleveren. Het is verhelderend om concrete doelgroepen of verplaatsingsmotieven te bepalen waarbij hoger fietsgebruik mogelijk en wenselijk is. Zo is bijvoorbeeld het beleid van de gemeente Delft er expliciet op gericht om kinderen eerder op de fiets te krijgen en ouderen langer te laten doorfietsen. Ook kunnen specifieke motieven aangrijpingspunt zijn voor het faciliteren en stimuleren van het fietsgebruik (ommetje vanuit de woning, met belgerinkel naar de winkel, op voeten en fietsen naar school, trap eens naar je baas). Dat zijn meteen ook uitstekende instrumenten om het de ambitie uit het gezondheidsbeleid om mensen te verleiden tot actieve verplaatsingswijzen concreet vorm te geven.

Met **promotiecampagnes** is het mogelijk het fietsgebruik van mensen te stimuleren voor wie de fiets een goed alternatief is. Ze hebben vooral effect in combinatie met verbeterde infrastructuur. De campagnes moeten het imago van de fiets versterken en laten zien dat meer fietsgebruik positieve effecten heeft voor de maatschappij (milieu) en het individu (gezondheid). Denk



bijvoorbeeld aan de volgende zaken: Maak duidelijk dat het gewaardeerd wordt als mensen de fiets gebruiken. Onderscheid specifieke doelgroepen en zoek aansluiting bij maatschappelijke organisaties en hulpverleners die dicht bij de mensen staan. Daarbij zijn verschillende activiteiten denkbaar:

- § Geef als gemeente het goede voorbeeld door bijvoorbeeld als politici en ambtenaren de fiets te gebruiken voor werkbezoeken en overleggen in de buurten of stadsdelen.
- § Informeer nieuwe inwoners over veilige fietsroutes naar en fietsparkeervoorzieningen bij de belangrijkste bestemmingen in de gemeente (gemeentehuis, centrum, ziekenhuis sportaccommodaties, enz.).
- § Samen met scholen kunnen ouders en kinderen worden voorgelicht over veilige schoolroutes, vooral van belang in de overgang van basisschool naar voortgezet onderwijs.

Tenslotte, het **beleid** op het gebied van gezondheid, ruimtelijke ordening, verkeer en luchtkwaliteit kan nog beter op elkaar worden afgestemd. Door met het beleid op deze terreinen zo veel mogelijk mensen uit te nodigen om te bewegen is grote gezondheidswinst te halen en tegelijkertijd het woon-, leef- en verblijfsklimaat te verbeteren. Investeren in het fietsbeleid leidt tot beter leefbare steden en een duurzaam gezond verkeerssysteem. Door de ruimte voor het gemotoriseerd verkeer terug te dringen ontstaan er mogelijkheden voor hoogwaardige fietsvoorzieningen, maar ook voor meer mogelijkheden om buiten spelen en meer levendigheid en verblijfskwaliteit op straat. Het fietsbeleid vraagt om een goede en uitgebreide **verankering in de programmabegroting**. Dat is essentieel met name voor de budgettaire continuïteit. En gezien de opgave voor het gemeentelijk fietsbeleid zoals die is geformuleerd in de integrale mobiliteitsvisie 'Helmond Mobiel 2015' is het ook zeker legitiem. Het imago van de gemeente én van de fiets kan behalve door goed beleid en zichtbare uitvoering daarvan worden verbeterd door goed te communiceren met de inwoners en door activiteiten en successen bekend te maken.

Bron: fietsbalans (fietsersbond 2008)

Resultaten Inwonersenquête 2006

(bron: afdeling Onderzoek en Statistiek)

Aanleiding

Het bestuur heeft voor haar beleidsontwikkeling behoefte aan informatie van de Helmondse bevolking over verkeer en vervoer in Helmond. Dit heeft zich vertaald in een aantal onderzoeksvragen.

Bezit en gebruik vervoermiddelen

Bezit vervoermiddelen

Afgaande op het fietsbezit kunnen de Helmonders een fietsvolk worden genoemd: Nagenoeg alle huishoudens in Helmond hebben 1 of meer fietsen. Dit geldt evenzeer voor het autobezit: uit de enquête blijkt, dat in 90% van de huishoudens minstens 1 auto aanwezig is. Volgens het CBS stonden op 1 januari 2006 in Helmond 36.500 auto's geregistreerd, een gemiddelde van 1,05 auto per gezin. Het autobezit in Helmond neemt gestaag toe. Vanaf 2000 is dit met 17% gegroeid, terwijl het aantal huishoudens in diezelfde periode steeg met 6%. Bromfietsen, scooters en motors zijn er minder: één op de vijf huishoudens heeft één van deze voertuigen in gebruik.

Gebruik vervoermiddelen

De meeste mensen zijn bijna dagelijks onderweg: o.a. naar hun werk, naar school, naar winkels voor boodschappen, om andere mensen te ontmoeten en om te recreëren.

Gebruik vervoermiddelen per bestemming*

	Auto/ motor	Fiets/ snorfiets	Bromfiets	Openbaar vervoer	Te voet	Totaal
Naar het werk	58%	30%	2%	6%	4%	100%
Naar school	19%	46%	1%	14%	20%	100%
Doen van dagelijkse boodschappen	42%	37%	1%	0%	20%	100%

Winkelen voor niet-dagelijkse artikelen	58%	27%	1%	3%	10%	100%
Bezoek familie/vrienden	55%	28%	1%	4%	12%	100%
Sport en recreatie	47%	40%	0%	2%	11%	100%

* Mensen konden per bestemming meer soorten voertuigen aangeven. Hier zijn de percentages per bestemming op 100% gesteld.

De auto is het meest gebruikte vervoermiddel (auto en motor zijn hier samen genomen, maar het motorbezit is veel geringer). Met uitzondering van het woon-schoolverkeer blijkt dit bij alle genoemde soorten bestemmingsverkeer.

De bestemming woon-schoolverkeer geeft een ander beeld: veel meer gebruik van de andere vervoersmiddelen. Scholieren hebben over het algemeen ook geen auto ter beschikking, meestal wonen ze op fietsafstand van school en een deel van hen heeft een gratis ov-jaarkaart.

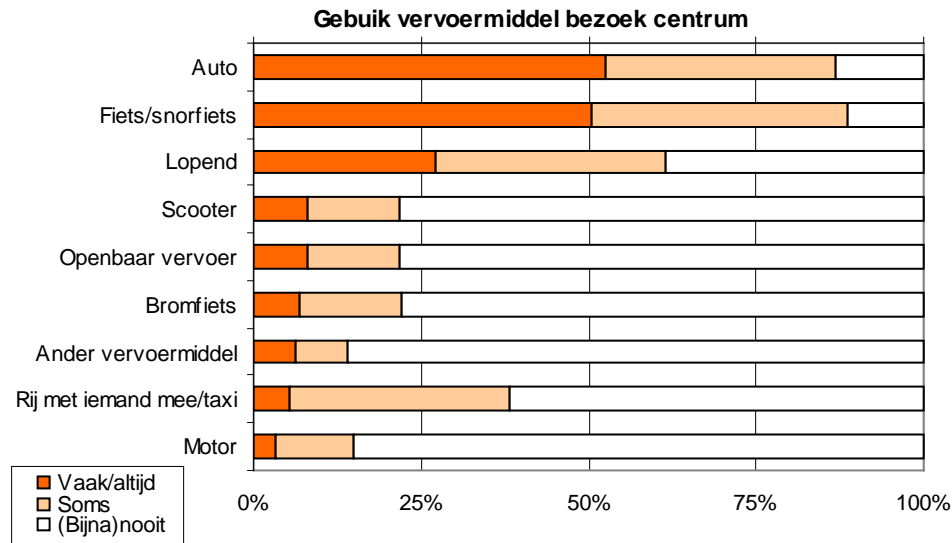
De fiets komt op plaats twee als meest gebruikte vervoermiddel en wordt bij alle genoemde soorten verkeersbestemmingen in 27%-40% gebruikt.

Weinig mensen maken gebruik van het openbaar vervoer, bij het woon-schoolverkeer 14% en bij de andere genoemde verkeerssoorten variëren de percentages van 0 tot 6%. Overigens is het gebruik van het openbaar vervoer in zijn algemeenheid niet erg groot; het landelijk percentage van ov-gebruikers ligt op 8% (van alle personen in Nederland boven 12 jaar, cijfers CBS, peildatum 2005).

Het thema openbaar vervoer komt in paragraaf 2.3.3.uitgebreider aan bod.

Gebruik vervoermiddelen voor bezoek aan het centrum van Helmond

Uit de voorgaande cijfers bleek, dat mensen voor het doen van dagelijkse en niet-dagelijkse boodschappen meestal de auto of de fiets gebruiken en dit beeld komt ook naar voren uit de vervoersmiddelen die de bevolking van Helmond gebruikt om het centrum van de stad te bezoeken. Ook hier blijkt weinig gebruik van het openbaar vervoer.



Mening over verkeer en vervoer in woonbuurt en stad

Verkeersvoorzieningen in de woonbuurt bepalen mede het gevoel van veiligheid en de leefbaarheid in de wijken. Aan de bewoners is hun mening gevraagd over aspecten die met verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in hun directe woonomgeving te maken hebben.

Tevredenheid over aspecten van verkeer en vervoer in woonbuurt

	(zeer) tevreden	(zeer) ontevreden	Tevreden noch ontevreden	Weet niet/geen mening	Totaal
Aantal fietspaden	81%	8%	4%	8%	100%
Veiligheid schoolroutes*	33%	24%	4%	39%	100%

* Percentage (zeer)ontevredenen komt op 40% als categorie 'weet niet/geen mening' buiten beschouwing wordt gelaten.

De volgende bevindingen vallen op:

- Men is in zijn algemeenheid goed tevreden over het aantal fietspaden in woonbuurten. Dit beeld komt in alle wijken naar voren.
- Bijna een vierde deel is ontevreden over de veiligheid van de schoolroutes. In de wijken Helmond-West, Dierdonk en Brandevoort liggen deze percentages een stuk hoger. Indien degenen die hier over geen mening hebben gegeven buiten beschouwing worden gelaten (veelal mensen zonder of met grotere kinderen) dan is bijna de helft van de inwoners van deze drie wijken ontevreden over dit verkeersaspect van hun wijk.

Verkeer en vervoer in de stad

Middels een aantal stellingen is de Helmonder gevraagd om zijn mening over verkeer en vervoer in de stad te geven. Uit de hieronder gepresenteerde cijfers blijkt allereerst dat bij diverse stellingen mensen hebben aangegeven het 'niet te weten' of er 'geen mening' over te hebben. Dit beïnvloedt de andere percentages.

Wat duidelijk naar voren komt:

- De bevolking is positief over Helmond als fietsvriendelijke stad en over de mogelijkheden om de fiets in het centrum te stallen. Op dit punt wordt verderop nog terug gekomen.

Aandeel respondenten dat het wel/niet eens is met stellingen omtrent verkeer en vervoer in de stad

	(helemaal) mee eens	(helemaal) mee oneens	weet niet/ geen mening	totaal
Helmond is een fietsvriendelijke stad	76%	11%	13%	100%
Overlast van geparkeerde auto's in woonwijken vormt een groot probleem	53%	26%	21%	100%
In het stadscentrum kan ik mijn fiets goed stallen	81%	6%	13%	100%

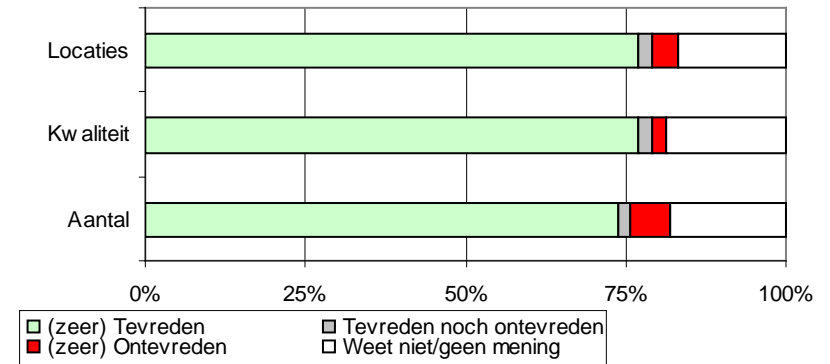
Fietsen

De fiets als vervoermiddel biedt voor de gemeenschap veel voordelen boven die van de andere: goedkoper, vraagt minder infrastructurele voorzieningen en is gezonder. Bevordering van het gebruik van de fiets daar waar dit kan draagt dan ook bij aan een veiliger leef- en woonklimaat in de stad. De gemeente als organisator voor de inrichting van de openbare ruimte kan eraan bijdragen, dat mensen hun fiets vaker gaan gebruiken. Voldoende en kwalitatief goede en veilige fietspaden en fietsenstallingen vormen o.a. de infrastructuur hiervoor. Aan de burger is hun mening gevraagd over de fietsvoorzieningen in Helmond.

Fietsenstallingen in het centrum

Helmonders zijn over het algemeen goed tevreden over de fietsenstallingen in het centrum. Drie van de vier personen is tevreden over locaties, kwaliteit en aantal en als de categorie 'weet niet/geen mening' buiten beschouwing wordt gelaten, dan loopt de tevredenheid bij de drie aspecten op tot boven de 90%.

Tevredenheid over fietstallingen van het centrum

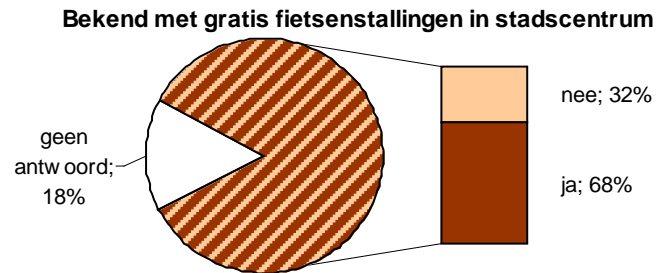


Gratis fietsen stallen in het stadscentrum

De gemeente heeft ter bevordering van het fietsgebruik naar het centrum van de stad de stallingen in het stadscentrum gratis gemaakt. Sinds 2005 hoeft voor het gebruik van fietsenstallingen in het centrum van Helmond niet meer betaald te worden.

De bevolking is hun bekendheid met deze maatregel gevraagd en tevens is de effectiviteit van deze maatregel getoetst.

Het merendeel van de Helmonders is bekend met het gegeven, dat men in het stadscentrum zijn fiets sinds 2005 gratis kan stallen.



Vervolgens is de vraag gesteld of mensen daardoor vaker de fiets als vervoermiddel hebben gepakt om naar het stadscentrum te gaan in plaats van met auto, motor of openbaar vervoer te gaan.

Dan blijkt deze maatregel wel degelijk effect te hebben gehad op het fietsgebruik: 41% van degenen die van de maatregel af wisten, zijn vaker de fiets gaan gebruiken. Doorberekend naar alle inwoners (>17 jaar) blijkt dit één op de vijf inwoners te zijn.

Aanvullende behoefte fietsenstallingen en fietspaden

Vervolgens is gepeild of er volgens de bewoners nog bewaakte dan wel onbewaakte fietsenstallingen en/of fietspaden ontbreken in Helmond.

- Bewaakte fietsenstallingen: De meeste mensen, 83% hebben aangegeven dat er volgens hen geen ontbreken en 17% was die mening wel toegegaan. Daarbij spreken er enkele locaties wel uit: twee van de drie genoemde plekken waar een bewaakte fietsenstalling zou moeten komen volgens de bewoners, betreffen de stations, waarbij station 't Hout dan het meest wordt genoemd. Opmerkelijk in dit rijtje is het centraal station; deze heeft namelijk al wel een bewaakte fietsenstalling. Kennelijk weet dit niet iedereen. Daarnaast worden een aantal keer genoemd het Elkerliek-ziekenhuis, winkelcentra buiten het stadscentrum, Sportpark De Braak en bij de bioscoop.

- Onbewaakte fietsenstallingen: Volgens de bevolking ontbreken er nauwelijks onbewaakte fietsenstallingen; 5% gaf aan dat er nog wel aanvullende behoefte is. Van de hier genoemde locaties wordt met name de omgeving Markt/Kerkstraat/Ameidestraat genoemd en het station 't Hout wordt ook hier weer als gewenste locatie opgevoerd; daarbij de kanttekening dat station 't Hout momenteel al een onbewaakte fietsenstalling heeft, zij het met een beperkte capaciteit.
- Fietspaden: Ook hier vinden de meeste mensen, 84%, dat Helmond op dit vlak voldoende voorzieningen heeft; 16% was een andere mening toegedaan. Daarbij zijn veel plaatsen opgegeven. De zes meest voorkomende zijn: Heistraat/ Bakelsedijk, Mierloseweg, Hoofdstraat, Eikendreef, Kanaaldijk en fietspad van Helmond naar Eindhoven.

Verkeersveiligheid fietsers.

De bevolking heeft middels de enquête kunnen aangeven of er volgens hen in Helmond verkeersonveilige situaties zijn voor fietsers.

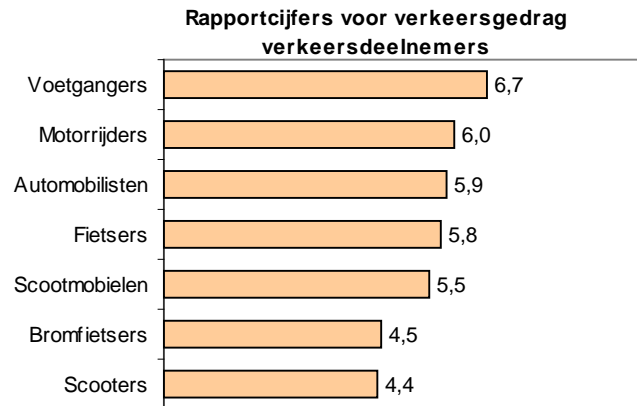
Volgens één op de drie Helmonders zijn er in Helmond verkeersonveilige situaties voor fietsers. Er is een grote verscheidenheid aan straten/kruisingen en plekken genoemd. Een paar springen er daarbij uit: de Heistraat en de kruisingen in de Heistraat; de Hoofdstraat in Mierlo-hout.

Beoordeling verkeersgedrag van deelnemers aan het verkeer in Helmond

De veiligheid in het verkeer in Helmond wordt in de eerste plaats bepaald door de verkeersdeelnemers zelf. Houden zij zich aan alle verkeersregels en stellen zij zich als een sociale weggebruiker op. Het is interessant te weten hoe de Helmonder aankijkt tegen zijn plaatsgenoten als verkeersdeelnemer. Gevraagd is het verkeersgedrag door middel van een rapportcijfer weer te geven.

De Helmondse bevolking is matig tevreden over het verkeersgedrag van zijn medeweggebruikers in Helmond. Alleen de voetgangers krijgen een afgeronde 7. Bromfietzers en scooters krijgen een onvoldoende: een 5 en de

overige een afgeronde 6. Opmerkelijk is het rapportcijfer voor de scootmobielen: een 5,5. Uit de enquête kan niet worden afgeleid wat de achterliggende reden is voor dit cijfer: gedragen scootmobielers zich echt niet dermate dat zij een voldoende krijgen van de overige verkeersdeelnemers of kent deze groep misschien nog niet voldoende de verkeersregels die te maken hebben met het gebruik van dit vervoersmiddel?



Conclusie en beleidsaanbevelingen

De volgende conclusies en aanbevelingen voor het beleid kunnen uit de resultaten worden afgeleid:

- Afgaande op het fietsbezit kunnen de Helmonders een fietsvolk worden genoemd: nagenoeg elke burger in de stad (>17 jaar) heeft er een. Gemiddeld heeft ieder huishouden in Helmond ook minimaal één auto.
- Helmonders gebruiken net als andere Nederlanders hoofdzakelijk de auto of de fiets om zich vanuit huis naar elders en terug te begeven. Ook voor een bezoek aan het stadscentrum zijn dit – naast het lopen – de meest gebruikte vervoersmiddelen.
- Er heerst in de Helmondse woonwijken algemene tevredenheid over het aantal fietspaden en de bewegwijzering. Met de verkeersveiligheid is het minder gesteld: de helft van de inwoners is ontevreden over de veiligheid

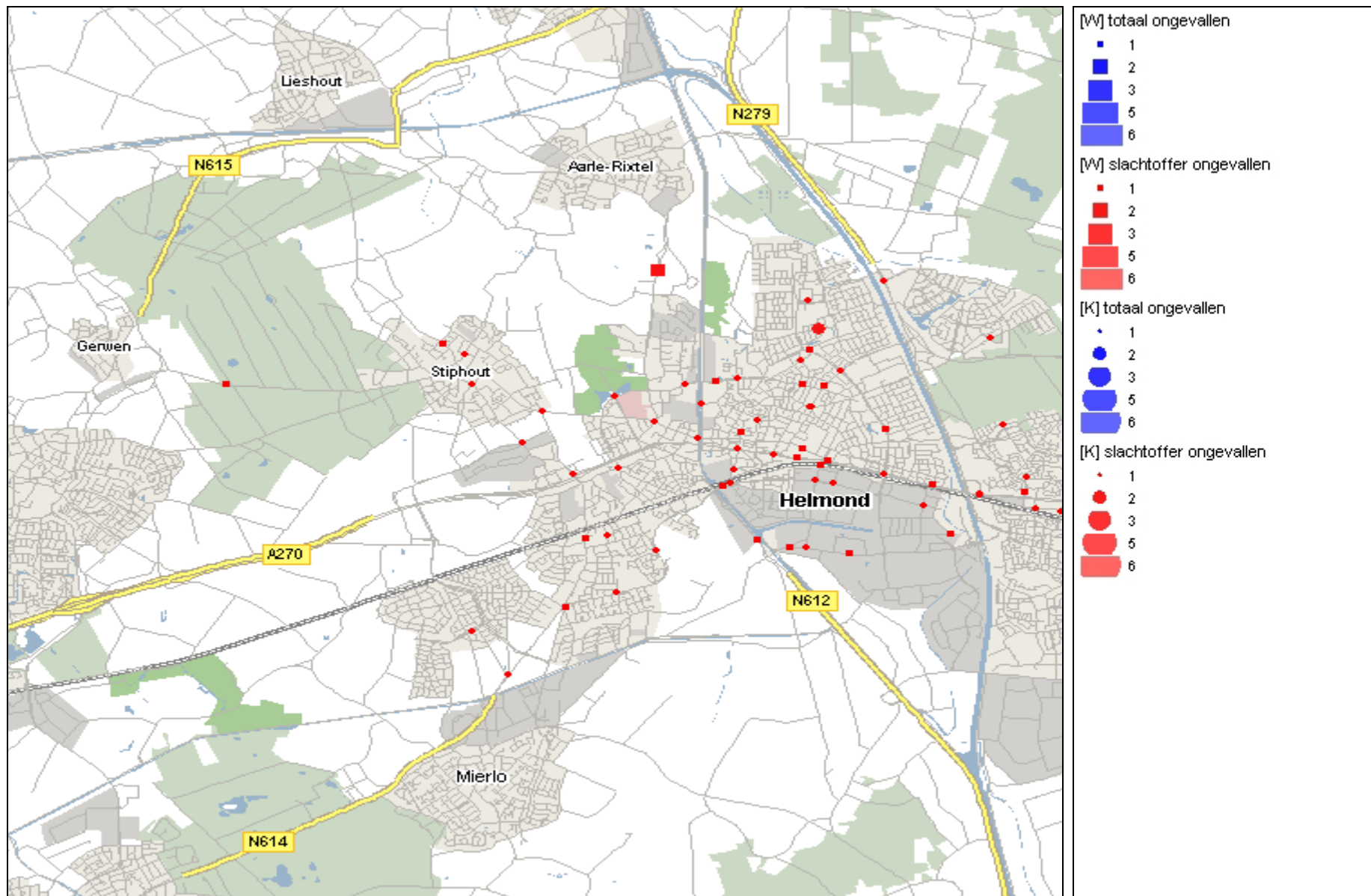
van de schoolroutes, de verkeersdrukte en verkeerssnelheid in hun woonbuurten.

- De Helmonders zijn over het algemeen tevreden over de fietsvoorzieningen in de stad. De maatregel om de fietsenstallingen in het centrum gratis te maken heeft effect gehad: één op de vijf inwoners zijn daardoor vaker de fiets gaan gebruiken om naar het centrum te gaan.

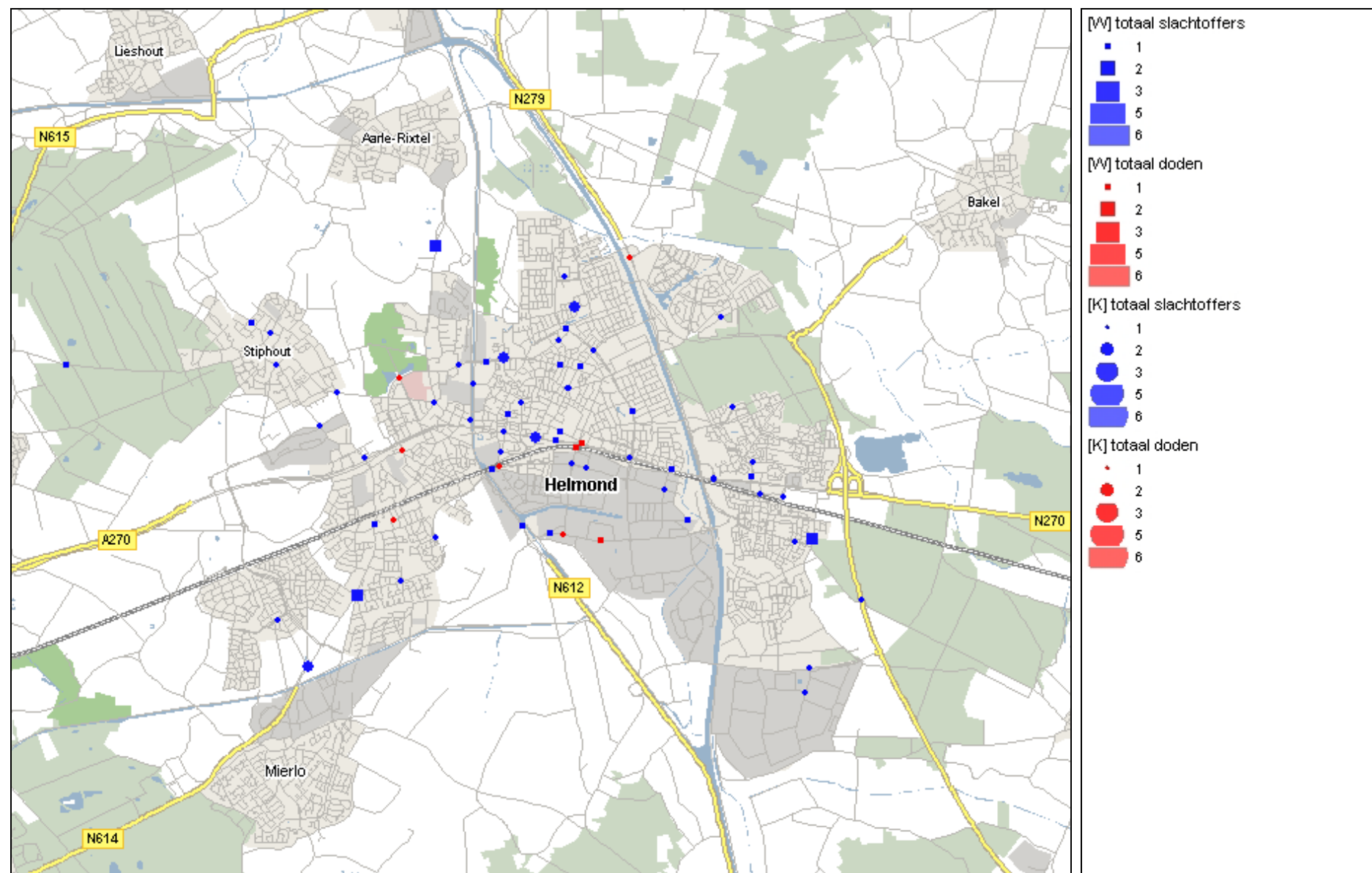
Er blijkt wel een beperkte aanvullende behoefte aan bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen en fietspaden in de stad. Daarnaast hebben de inwoners een verscheidenheid aan – in hun ogen voor fietsers - verkeersonveilige situaties genoemd.

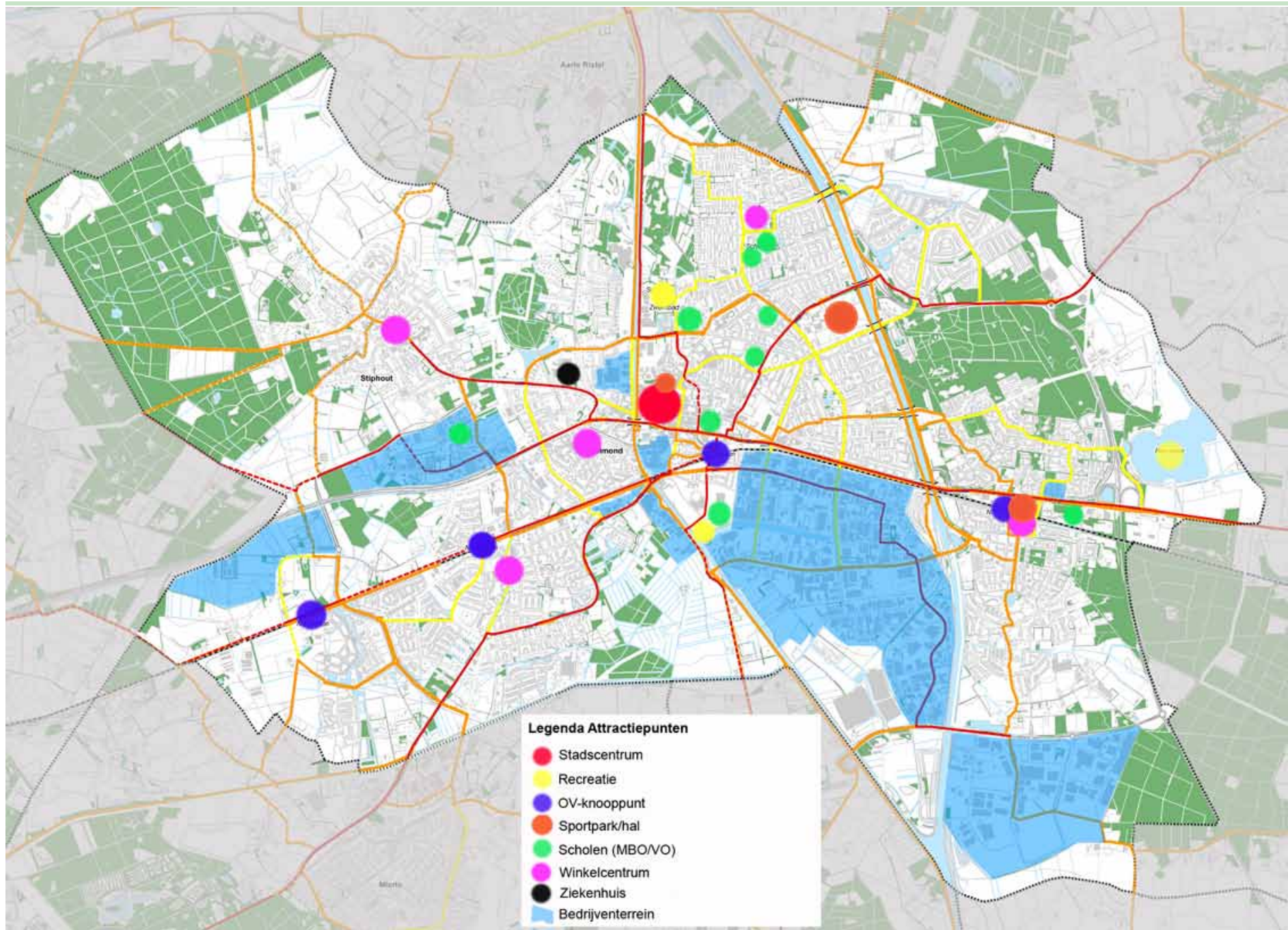
De Helmonders hebben hun mening gegeven over het verkeer en vervoer in de stad, waarover zij tevreden over zijn en waar zij veranderingen wensen. Het is aan de bestuurders om hier nota van te nemen en deze informatie mee te nemen als basisinformatie voor de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's wat betreft fietsbeleid en verkeersveiligheid.

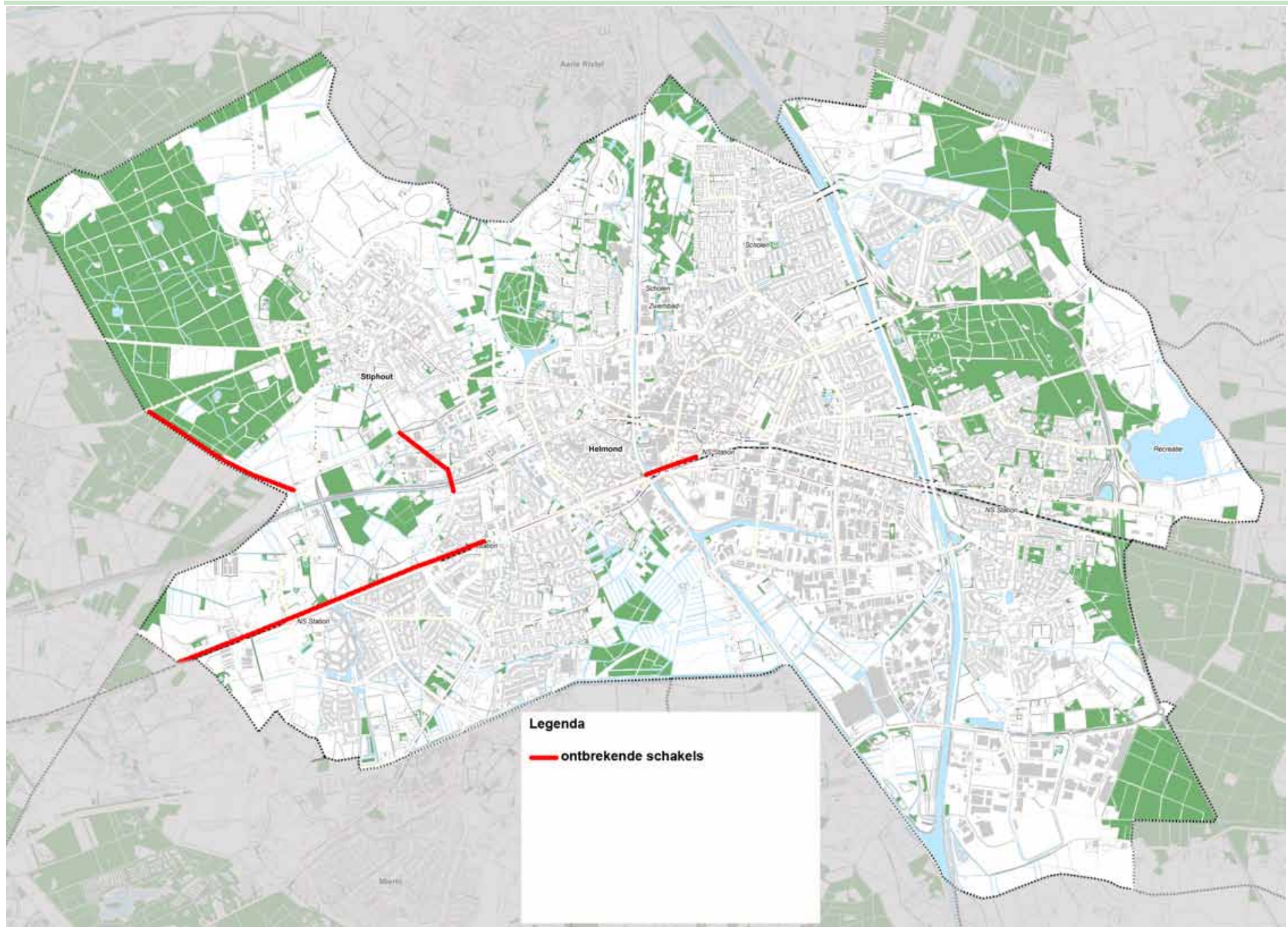
Aantal ongevallen met fietsers met ziekenhuisgewonden en doden periode 2003 t/m 2007

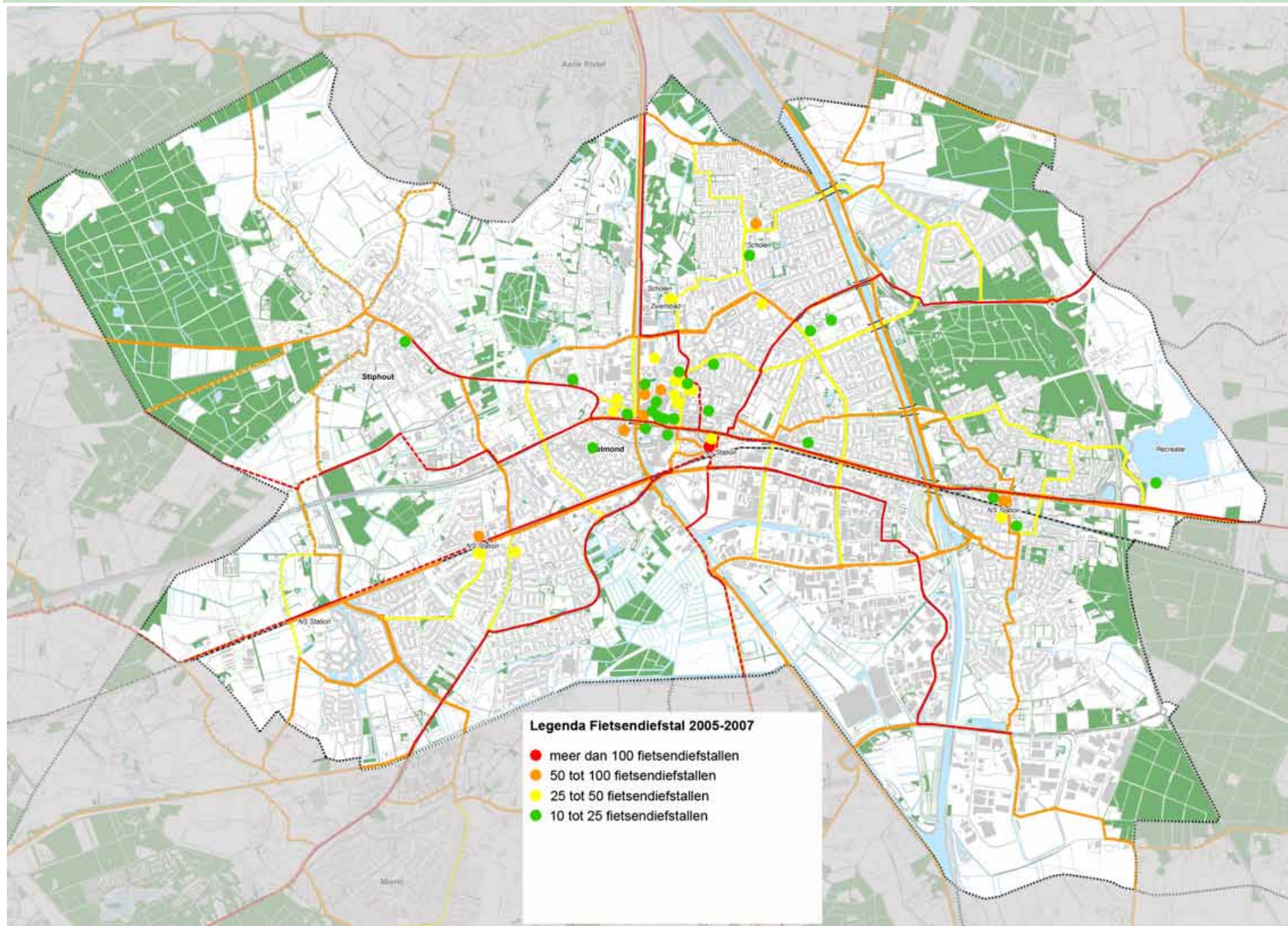


Totaal aantal fietsslachtoffers en doden periode 2003 t/m 2007









Verkenningentabel FIETS

Prioriteit 0: Projecten Ruimte voor de fiets, Prorail

Nr.	Gemeente	Project	Subsidiabele kosten	Max. subsidie
1	Deurne	Fietsenstalling Station Deurne	€ 392.700	€ 98.175
2	Eindhoven	Fietsenstalling Stationsplein centrumzijde	€ 200.000	€ 50.000
3	Eindhoven	Fietsenstalling Station Beukenlaan	€ 16.000	€ 4.000
4	Eindhoven	Fietsenstalling Stationsplein Neckerspoelzijde	€ 800.000	€ 43.650
5	Helmond	Fietsenstalling Station Brouwhuis	€ 57.500	€ 13.000
6	Helmond	Fietsenstalling Station 't Hout	€ 57.500	€ 5.700
Totaal				€214.525

Prioriteit 1: Projecten completering Sternet tussen Eindhoven – Nuenen – Geldrop – Mierlo - Helmond

Nr.	Gemeente	Project	Subsidiabele kosten excl. BTW.	Max. subsidie
7	Geldrop-Mierlo	Aanleg fietspaden Geldropseweg bij Santheuvel	€ 115.400	€ 57.700
8	Helmond	Realisatie fietsstraat Noord Parallelweg tussen Mierloseweg en Station 't Hout	€ 75.000	€ 37.500
TOTAAL				€95.200

Prioriteit 2: Projecten completering Sternet

Nr.	Gemeente	Project	Subsidiabele kosten excl. BTW.	Max. subsidie
9	Helmond	Realisatie fietspad Helmondsingel (N270)	€ 200.000	€ 100.000
10	Helmond	Realisatie fietspad Europaweg (N270)	€ 300.000	€ 150.000
11	Helmond	Realisatie tweerichtingen fietspad Kasteel Traverse	€ 150.000	€ 75.000
TOTAAL				€325.000

Prioriteit 3: Projecten completering Regionale Fietsnet tussen Eindhoven – Nuenen – Geldrop – Mierlo - Helmond

Nr.	Gemeente	Project	Subsidiabele kosten excl. BTW	Max. subsidie
12	Geldrop-Mierlo	Aanleg fietspad Brugstraat in Mierlo	€ 120.000	€ 30.000
13	Geldrop-Mierlo	Aanleg fietspad Grote Bos in Geldrop	€ 24.000	€ 6.000
TOTAAL				€36.000

Prioriteit 4: Projecten completering Regionale Fietsnet

Nr.	Gemeente	Project	Subsidiabele kosten excl. BTW	Max. subsidie
14	Best	Ringweg Fietstunnel	€ 1.000.000	€ 125.000
15	Cranendonck	Fietspad Oranje Nassaulaan	€ 297.250	€ 74.312,50
16	Eersel	Fietsverbinding Haagdoorn – Meerheide – E3-strand	€ ?	€ 125.000
17	Eindhoven	Fietsvoorziening Roostenlaan	€ 1.200.000	€ 125.000
18	Eindhoven	Herinrichting Kruisstraat	€ 120.000	€ 30.000
19	Eindhoven	Fietsstraat Ventweg Botenlaan	€ 150.000	€ 37.500
20	Geldrop-Mierlo	Fietspad Beekweide	€ 240.000	€ 60.000
21	Heeze-Leende	Fietspad Leende - Sterksel	€ 507.700	€ 125.000
22	Heeze-Leende	Fietspad Valkenswaardseweg – Dorpstraat – Oostrikkerstraat – Oostrikkerdijk te Leende	€ 423.900	€ 105.975
23	Oirschot	Aanleg fietspad Kempenweg (Harnasweg)	€ 126.000	€ 31.500
24	Someren	Fietspad Loovebaan tussen Dellerweg en Kerkendijk	€ 294.000	€ 73.500
25	Someren	Fietspad verlengde Loovebaan tussen Kerkendijk en Boerenkamplaan	€ 150.000	€ 37.500
26	Son en Breugel	Aanleg fietspad Planetenlaan	€ 300.000	€ 75.000
27	Veldhoven	Fietspaden Verlengde Oersebaan II	€ 1.017.058	€ 125.000
TOTAAL				€1.025.287,50

Prioriteit 5: Projecten kwaliteitsverbetering oversteekpunten (auto of spoor) Sternet

Geen ingediende projecten.

Prioriteit 6: Projecten kwaliteitsverbetering oversteekpunten (auto of spoor) Regionale Fietsnet

Nr.	Gemeente	Project	Subsidiabele kosten excl. BTW.	Max. subsidie
28	Heeze-Leende	Verbeteren spoorwegonderdoorgang NS Station Heeze	€ 100.000	€ 25.000
29	Helmond	Realisatie tweerichtingenfietspad Julianalaan	€ 100.000	€ 25.000
30	Someren	Rotonde Kerkendijk - Loovebaan	€ 504.000	€ 125.000
31	Someren	Rotonde Witvrouwenbergweg – Schoolstraat - Acaciastraat	€ 1.300.000	€ 125.000
TOTAAL				€300.000

Prioriteit 7: Projecten completering netwerk belangrijkste lokale verbindingen

Nr.	Gemeente	Project	Subsidiabele kosten excl. BTW.	Max. subsidie
32	Asten	Herinrichting Tuinstraat - Emmastraat	€ 50.000	€ 12.500
33	Helmond	Realisatie fietsvoorzieningen Harmoniestraat	€ 100.000	€ 25.000
34	Helmond	Realisatie fietspad Reigerlaan	€ 110.000	€ 27.500
35	Helmond	Realisatie fietspaden De Voort	€ 1.000.000	€ 125.000
36	Oirschot	Aanleg fietspad Beerseweg	€ 300.000	€ 75.000
37	Someren	Fietspad Ter Hofstadlaan tussen Provincialeweg en Noorderlaan	€ 126.000	€ 31.500
38	Veldhoven	Fietspaden Verlengde Heerbaan	€ 421.837	€ 105.450
TOTAAL				€ 401.950

Prioriteit 8: Projecten kwaliteitsverbetering Sternet

Nr.	Gemeente	Project	Subsidiabele kosten excl. BTW.	Max. subsidie
39	Eindhoven	Verbeteren fietsinfrastructuur westzijde Aalsterweg (Ring – A2)	€ 200.000	€ 100.000
40	Helmond	Aanbrengen verlichting + kwaliteit verharding fietspad President Rooseveltlaan	€ 125.000	€ 62.500
41	Helmond	Aanbrengen verlichting fietspad Rochadeweg	€ 150.000	€ 75.000
42	Helmond	Aanbrengen verlichting fietspad Rembrandtlaan	€ 100.000	€ 50.000
43	Helmond	Aanbrengen verlichting + kwaliteit verharding fietspad Kanaaldijk NO	€ 150.000	€ 75.000
TOTAAL				€ 362.500

Prioriteit 9: Projecten kwaliteitsverbetering Regionaal Fietsnet

Nr.	Gemeente	Project	Subsidiabele kosten excl. BTW.	Max. subsidie
44	Eindhoven	Verbeteren fietsinfrastructuur Sterrenlaan	€ 400.000	€ 100.000
45	Eindhoven	Verbeteren fietsinfrastructuur westzijde Dr. Berlagelaan	€ 410.000	€ 102.500
46	Eindhoven	Verbeteren fietsinfrastructuur westzijde Dr. Cuyperslaan	€ 290.000	€ 72.500
47	Eindhoven	Verbeteren fietsinfrastructuur Leenderweg binnen de Ring	€ 360.000	€ 90.000
48	Eindhoven	Verbetering fietsinfrastructuur Van Leeuwenhoekstraat (westzijde)	€ 200.000	€ 50.000
49	Eindhoven	Fietspaden Huizingalaan	€ 840.000	€ 125.000
50	Heeze-Leende	Fietspad Bels Lijntje (Fietsknooppunt 52 – Valkenswaardseweg)	€ 261.800	€ 65.450
51	Heeze-Leende	Fietspad Bels Lijntje (Fietsknooppunt 50 – 52)	€ 214.200	€ 53.550
52	Heeze-Leende	Fietspad Bels Lijntje (gemeentegrens Geldrop – Fietsknooppunt 50)	€ 166.600	€ 41.650
53	Helmond	Realisatie fietsstraat Peeleik	€ 300.000	€ 75.000
54	Valkenswaard	Fietspad Maastrichterweg	€ 229.680	€ 57.420
55	Valkenswaard	Reconstructie Europalaan	€ ?	€ 125.000
56	Waalre	Aanleg fietspaden Koningin Julianalaan	€ 200.000	€ 50.000
TOTAAL				€ 1.008.070

Prioriteit 10: Overige projecten

Nr.	Gemeente	Project	Subsidiabele kosten excl. BTW.	Max. subsidie
57	Deurne	Lock 'n Go fietsenstalling centrum Deurne	€ 214.200	€ 107.100
58	Eindhoven	Uitbreiding fietsenstalling binnenstad	€ 550.000	€ 250.000
59	Helmond	Aanbrengen verlichting fietspad Janus Meulendijkspad - Piet van Bokhovenpad	€ 250.000	€ 62.500
60	Helmond	Aanbrengen verlichting fietspad Gerwenseweg	€ 250.000	€ 62.500
61	Veldhoven	Uitbreiding Lock 'n Go stallingen	€ 200.000	€ 100.000
TOTAAL				€582.100

