



afdeling Enschede e.o.

Kottendijk 142, 7522 BW Enschede

tel: (053) 433 29 59

email: enschede@fietsersbond.nl

28 mei 2001

Conclusies en aanbevelingen “Fietsbalans” Enschede

Commentaar van de afdeling Enschede bij het Eindrapport Fietsbalans

De landelijke Fietsersbond heeft in samenwerking met de gemeente Enschede en de Fietsersbond afdeling Enschede een onderzoek gedaan naar de kwaliteit van Enschede als fietsstad. Een soortgelijk onderzoek is gedaan in 58 andere gemeenten in Nederland.

DE BELANGRIJKSTE CONCLUSIES

- Het fietsbeleid van de gemeente kan zonder meer als “goed” gekenmerkt worden.
- De directheid van de verbindingen (weinig omrijden, vlotte reistijd, weinig oponthoud) is goed. Op dit punt scoort Enschede het hoogst van alle onderzochte grote gemeenten.
- Enschede scoort erg slecht op het onderdeel “hinder door andere weggebruikers”. Vanwege voetgangers, andere fietsers en met name auto's is het vaak niet mogelijk – veel meer dan in andere steden – om met zijn tweeën naast elkaar te fietsen. Een andere vorm van hinder is (gebrek aan) comfort van het wegdek. In Enschede liggen veel klinkers, en deze zijn bovendien van slechtere kwaliteit dan in andere grote steden.
- Bij een enquête onder fietsers bleek men zeer ontevreden over de aanpak van fietsendiefstal. Dat is niet specifiek voor Enschede, *alle* onderzochte gemeenten scoren hier “zeer slecht”. Hier ter stede was men wel enigszins tevreden over fietsenstallingen, comfort, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, en de ambities van de gemeente op fietsbeleid.

Samenvattend blijkt dat Enschede zeker niet slecht scoort (duidelijk boven gemiddeld) maar dat er nog een aantal verbeteringen mogelijk zijn.

NADERE ANALYSE

Beleid

Hier is gekeken in hoeverre er beleid te herkennen is in de plannen, nota's, en programma's van de gemeente, op een vijftal deelaspecten. Bij *ieder* aspect (nota's en plannen, fietsnetwerk, fietsparkeren, apart budget, gemeente als werkgever) scoort Enschede boven het landelijk gemiddelde en boven het gemiddelde van grote steden. Duidelijk is dat in Enschede het beleid goed op de kaart staat. Onze complimenten hiervoor aan de gemeente.

Directheid

Van A naar B fietsen gaat in Enschede zonder omwegen en met weinig oponthoud. Beter dan in alle andere (onderzochte) grote steden.

Uit het onderzoek kwam wel naar voren dat fietsers bij stoplichten soms relatief lang staan te wachten: 60 seconden is geen uitzondering. Een nadere analyse laat zien dat dit vooral de kruispunten met de singels zijn.

Tegelijkertijd is onderzocht wat de concurrentiepositie van de fiets t.o.v. de auto is. Daarin komt Enschede wat minder uit de bus. Ook met de auto ben je redelijk snel waar je wezen moet (als het niet in het centrum is), en parkeren is hier relatief goedkoop.

Onze conclusie: Er wordt wel veel gemopperd, maar vergeleken met andere grote steden heeft de automobilist het hier nog helemaal niet zo slecht.

Te onderzoeken is of een de afstelling van de verkeerslichten verbeterd kan worden.

Bijvoorbeeld: de fietsers niet overslaan als er net een bus langskomen is.

Hinder

Belangrijkste punt – het werd hierboven genoemd – is dat fietsers opvallend vaak niet met twee naast elkaar kunnen fietsen. Dat betekent dat inhalen ook vaak moeilijk is. Oorzaak hiervan zijn relatief smalle fietsstroken (in vergelijking met aparte fietspaden, die Enschede vrijwel niet heeft) en obstakels als geparkeerde auto's. Hoe breed een fietspad of -strook moet zijn om comfortabel te kunnen fietsen hangt ook af van het aantal fietsers. Dat is in Enschede de laatste jaren toegenomen (een resultaat van succesvol beleid?).

- Het dient opgemerkt te worden dat onlangs alle fietssuggestiestroken veranderd zijn in fietsstroken. Het verschil is dat auto's alleen op de strook mogen komen als ze het fietsverkeer niet hinderen, en dat er niet geparkeerd mag worden. Dit laatste hebben nog niet alle Enschedese autobestuurders begrepen. Misschien is het nodig hier handhavend op te treden. Overigens heeft deze verandering weer geleid tot een stukje extra hinder (8 mm thermoplast hobbelt behoorlijk...); het zou wat ons betreft een stukje dunner moeten.
- De kwaliteit van het wegdek laat hier en daar te wensen over. De wegvakken met asfalt zijn van iets slechtere kwaliteit dan in andere grote steden (meer trillingen), de klinkers in Enschede zijn beduidend slechter dan elders. Waar Enschede wel goed scoorde was op kruispunten en rotondes, daar vindt men in andere steden juist weer meer hobbels. Met name op straten waar veel gefietst wordt en die geen deel uitmaken van het hoofdverkeersnet liggen klinkers, soms in niet al te beste toestand. Bijvoorbeeld van het centrum naar Pathmos en Stadsveld is geen enkele kwalitatief goede verbinding. Op hoofdverbindingen voor het fietsverkeer (bijv. Emmastraat, Elfrinksweg) mogen eigenlijk geen klinkers liggen.
- Door specifiek iets aan de hoofdfietsverbindingen door wijken (zoals Stadsveld) te doen kan ook de *herkenbaarheid* van deze routes verbeterd worden. (zoals in de Helmerhoek waar altijd volstrekt duidelijk is waar de fietsroute is).

Conclusies en aanbevelingen “Fietsbalans” – commentaar van de afdeling Enschede

- Daarnaast is het mogelijk ook in 30 km/u-gebieden fietsroutes voorrang te geven op kruisende straten, bijvoorbeeld door aanleg op verhoogd plateau. Dit vermindert het aantal keren dat voorrang moet worden gegeven. Een voorbeeld waar dit wel goed gebeurd is is de route door de Helmerhoek naar het Rutbeek.
- Op wegen met gemengd profiel (fietsers en auto's niet gescheiden) is naast elkaar fietsen lastig als te veel verkeersdruk is. Op wegen met maximumsnelheid 30 resp. 60 km/u hanteert de gemeente het beleid dat er geen aparte fietsstroken of -paden komen, omdat het gemotoriseerde verkeer anders sneller gaat rijden. Dit dient heroverwogen te worden, fietsers mogen niet gebruikt worden als verkeersremmers. Is de verkeersdruk echt te hoog, dan moet er voor fietsers een andere oplossing komen (Buurserstraat...).

Fietsendiefstal

71 % van de deelnemers aan de enquête gaf aan “ontevreden” of “zeer ontevreden” te zijn over de aanpak van fietsendiefstal in de gemeente. Landelijk gemiddelde is 72 %, voor grote steden 77 %. Het is dus overal zeer slecht. Kennelijk is dit een punt dat de mensen dwars zit. Omdat het probleem overal speelt ligt het voor de hand om naar een landelijke aanpak te streven. Maar dat neemt niet weg dat de gemeenten dan niet kunnen doen alsof er geen probleem is. In andere gemeenten (Apeldoorn, Venendaal, Wageningen) is gebleken dat gratis bewaakte stallingen de fietstevredenheid op dit punt sterk verhogen. De gemeente Enschede zou hier serieus naar moeten kijken.

Andere onderzochte punten

Andere onderzochte punten leiden niet tot spectaculaire conclusies. We noemen hier

- *Geluidshinder*. Daar heb je als fietser in Enschede reletief weinig last van. Enschede scoort hier “goed”. Dat is beter dan het landelijk gemiddelde (“matig”) en veel beter dan het gemiddelde in grote steden (“slecht”). De meeste geluidshinder werd opgevangen op fietsstroken (Singels en hoofdassen...)
- *Fietsgebruik*. Gekeken werd naar CBS-cijfers over de jaren 1996-1998. Ritten tot 7,5 km werden voor 40 % op de fiets gemaakt, gemiddeld landelijke en in grote steden 38 %. (*Vraag aan de gemeente*: hoe zijn de cijfers in 2000?)
- *Verkeersveiligheid*. Het risico op een ernstig ongeval per gefietste km is hier iets kleiner dan in andere (grote) steden. Het onderzoek is gebaseerd op CBS-cijfers over de jaren 1994-1998. In 2001 is er inmiddels veel veranderd en nog veel gaande met de inrichting van 30-km-zones. (*Vraag aan de gemeente*: zijn er cijfers over veranderingen op het gebied van verkeersveiligheid?)
- *Stedelijke dichtheid*. Als maat voor hoeveel bestemmingen op fietsafstand zijn werd de “omgevingsadressendichtheid” uit de CBS-cijfers gebruikt. Dat geeft aan hoeveel postadressen er binnen 1 km van een gemiddelde woning zijn. Enschede scoort hier laag. Dit ligt aan de specifieke structuur van de stad. Door middel van “inbreiding” (uitbreiding van het woningbestand binnen de stad, op leegstaande terreinen) wordt de stad compacter. Maar er is ook veel groen in de buurt van de binnenstad, en dat wil niemand in Enschede kwijt – ook de Fietsersbond niet.

AANBEVELINGEN

Zoals gezegd complimenteren we de gemeente Enschede met het fietsbeleid zoals dat uit het rapport naar voren is gekomen. Dit rapport kan echter helpen om het beleid voor de komende jaren te verbeteren, het fietsen in Enschede nog aantrekkelijker te maken. De verkeersdruk in Enschede is nog niet zo groot als in de randstad, maar zal blijven toenemen. Iedereen die zich *niet* per auto verplaatst helpt deze verkeersdruk te

Conclusies en aanbevelingen “Fietsbalans” – commentaar van de afdeling Enschede

verminderen, en daarom is het verstandig de concurrentiepositie van de fiets t.o.v. de auto nog te verbeteren.

Verbeteringen op de lange termijn

De onder “hinder” gesignaleerde tekortkomingen zijn niet zomaar overal op te lossen. Het gaat niet om enkele grote knelpunten maar om structurele verbeteringen. Om te zorgen dat dat op termijn goed komt stellen we de volgende aanpak voor:

1. De komende 6-12 maanden wordt op basis van deze analyse een inventarisatie gemaakt van huidige en te verwachten verbeterpunten.
2. Aan de hand daarvan komt er begin/medio 2002 een plan voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de te verwachten behoefte in 2010. Dit plan vervangt het fietsnetwerkplan uit 1995, dat vrijwel voltooid is.
3. Het plan wordt gerealiseerd tussen 2002 en 2010, waarbij een geschikt compromis gevonden kan worden tussen belangrijke knelpunten meteen aanpakken en meeliften met infrastructurele maatregelen die voor later op de agenda staan.

De Fietsersbond is bereid de eerste twee stappen met raad en daad te ondersteunen.

Verbeteringen op de korte termijn

- *Stallingenbeleid.* Hierover vindt al overleg plaats tussen de Fietsersbond en de gemeente. Wij blijven pleiten voor gratis bewaakte stallingen.
- *Afstelling van verkeerslichten.* Hoewel de afstelling van verkeerslichten zeker beter is dan bij enige naburige gemeenten worden de normen van het CROW voor fietsvriendelijke verkeerslichtenregeling niet gehaald. Er moet naar gestreefd worden om die normen wel te halen.
- *Wegen met gemengd profiel en grote verkeersdruk* (30 resp. 60 km/u-gebieden). Het beleid van de gemeente was om hier geen fietsstroken of paden aan te leggen omdat dit de snelheid van het autoverkeer zou verhogen. Als het fietsverkeer te veel hinder ondervindt moet dit wel gebeuren en moet er een andere oplossing gevonden worden om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer omlaag te brengen. Fietsers mogen niet gebruikt worden als snelheidsremmers voor het autoverkeer.

SAMENVATTING EINDRAPPORT LANDELIJKE FIETSERSBOND

Als bijlage bij dit stuk ontvangt u tevens de samenvatting van het rapport. Wellicht ten overvloede wijzen we erop dat ook hierop embargo rust tot de presentatie op 28 mei. Het zal de oplettende lezer opvallen dat de toonzetting hier en daar anders is.

Wat ligt er tussen “goed” en “slecht”? Wij hebben dit bij de tussenrapportage in november “redelijk” genoemd, want het is niet al te beroerd. De eindrapportage van de landelijke Fietsersbond spreekt van “matig”, want het kan nog stukken beter!

Het is maar hoe je het ziet: Enschede scoort boven gemiddeld (en dat mag zeker gezegd worden worden), maar veel dingen kunnen nog beter.

De conclusies van het Eindrapport zijn zeer algemeen. De landelijke fietsersbond is goed op de hoogte van de cijfers, maar niet van de locale situatie. Hierboven hebben we onze vertaling van deze algemene conclusies naar de specifieke situatie in Enschede gegeven. Er kan nog veel verbeterd worden en wij menen dat dit rapport aanknopingspunten geeft om hiermee aan de slag te gaan.