



Eindrapport Fietsbalans

Enschede

Colofon

Utrecht, 8-6-01

Dit is een uitgave van het Benchmarkingsteam van de Fietsersbond

Postbus 2828

3500 GV Utrecht

Tel: 030 – 2918171

E-mail: info@fietsersbond.nl

www.fietsersbond.nl

Samenvatting Fietsbalans Enschede

Aanleiding

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. In dit kader voert de Fietsersbond met financiële steun van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een meerjarig project uit: de Fietsbalans. Dit onderzoek naar het gemeentelijk fietsklimaat heeft tot doel gemeenten te stimuleren en inspireren tot een (nog) beter fietsbeleid.



De Fietsbalans beoordeelt het gemeentelijk fietsklimaat op tien aspecten. Voor deze beoordeling is een groot aantal objectief meetbare gegevens verzameld en geanalyseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van landelijk databestanden, enquêtes onder gemeentelijke beleidsambtenaren en onder de dagelijkse fietsers en speciaal ontwikkelde meetfietsen.

Het resultaat is een sterkte-zwakte analyse van het Fietsklimaat. De scores worden afgezet tegen

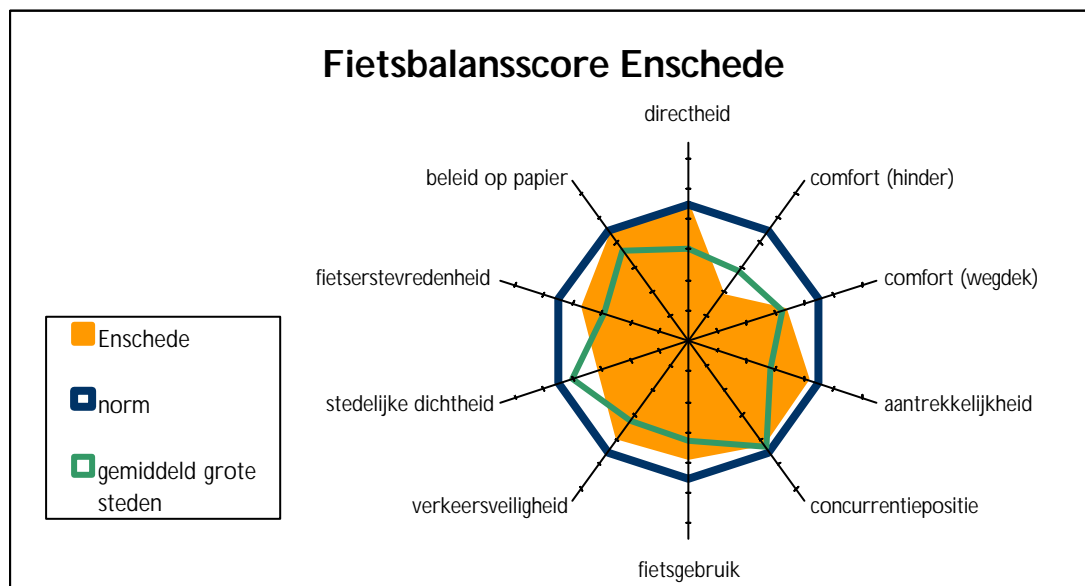
- bestaande en nieuw ontwikkelde normen;
- de scores van alle onderzochte gemeenten en gemeenten uit dezelfde grootteklasse;
- de best scorende gemeenten uit het onderzoek.

De analyse en vergelijking leiden tot duidelijke aanbevelingen voor verbeteringen in het gemeentelijk beleid.

In 2000 heeft de Fietsersbond samen met de betreffende gemeenten in de eerste 59 gemeenten een Fietsbalans opgemaakt. Dit rapport bevat de resultaten van de gemeente Enschede.

Resultaten

In onderstaande grafiek wordt op overzichtelijke wijze de beoordeling gepresenteerd van de gemeente Enschede op de 10 aspecten van het fietsklimaat die zijn onderzocht.



Het spinnenwebdiagram toont duidelijk de sterke en zwakke punten van het fietsklimaat van de gemeente Enschede, zowel ten opzichte van de norm als ten opzichte van het gemiddelde van alle onderzochte grote steden.

Enschede scoort overwegend matig tot goed op de onderzochte aspecten. Uitschieters naar beneden zijn 'stedelijke dichtheid' en vooral 'comfort (hinder)'. Met uitzondering van deze aspecten scoort Enschede ook gelijk aan of beter dan het gemiddelde van de grote steden. De score gaf geen aanleiding Enschede te nomineren voor de eretitel 'Fietsstad 2000'. De genomineerden waren

Groningen, Houten, Veenendaal, Wageningen en Zwolle. De onafhankelijke jury heeft de titel toegekend aan de gemeente Veenendaal.

Hieronder volgt een uitgebreid overzicht van de onderzoeksresultaten van de gemeente Enschede in het kader van de Fietsbalans.

Totaaloverzicht Fietsbalansscore Enschede				
	Enschede	Gemiddeld Totaal	Gemiddeld grote steden	Beste grote steden
Directheid				
Omrijfactor (ratio)	goed	matig	matig	
Oponthoud (sec/km)	goed	goed	matig	
Gemiddelde snelheid (km/uur)	matig	matig	matig	
<i>Totaaloordeel directheid</i>	goed	matig	matig	Enschede
Comfort (hinder)				
Stopfrequentie (N/km)	matig	matig	slecht	
Langzaam fietsen en lopen (% v.d. tijd)	matig	matig	matig	
Verkeershinder (v-Fv)	zeer slecht	matig	matig	
Infrahinder (v-Fi)	matig	matig	matig	
Geen voorrangrechten (N/km)	slecht	matig	matig	
Afslaan (N/km)	slecht	matig	matig	
<i>Totaaloordeel comfort (hinder)</i>	zeer slecht	matig	slecht	A'dam Noord
Comfort (wegdek)				
Trillinghinder (v-Ft)	matig	matig	matig	Groningen
Aantrekkelijkheid				
Geluidhinder (v-Fg)	goed	matig	slecht	Breda
Concurrentiepositie fiets t.o.v. auto				
Reistijdverhouding fiets/auto (ratio)	goed	goed	goed	
Verplaatsingen fiets sneller (%)	goed	matig	matig	
Kosten per verplaatsing (cent)	matig	slecht	goed	
<i>Totaaloordeel concurrentiepositie</i>	goed	matig	goed	A'dam Centrum
Fietsgebruik				
Aandeel in ritten tot 7,5 km (%)	matig	matig	matig	Groningen
Verkeersveiligheid				
Slachtoffers per 100 miljoen km (N)	matig	matig	matig	Rotterdam
Stedelijke dichtheid				
Omgevingsadressendichtheid (N/km ²)	matig	matig	goed	Leiden
Fietserstevredenheid				
Fietsenstalling (% ontevreden)	matig	matig	matig	
Fietscomfort(% ontevreden)	goed	matig	matig	
Verkeersveiligheid (% ontevreden)	goed	matig	matig	
Sociale veiligheid (% ontevreden)	goed	goed	goed	
Aanpak diefstal (% ontevreden)	zeer slecht	zeer slecht	zeer slecht	
Ambities gemeente (% ontevreden)	goed	goed	goed	
Rapportcijfer	goed	matig	matig	
<i>Totaaloordeel fietserstevredenheid</i>	matig	matig	matig	Apeldoorn
Beleid op papier				
Nota's en plannen (N)	matig	matig	matig	
Fietsnetwerk (N)	goed	matig	matig	
Fietsparkeren (N)	goed	slecht	matig	
Budget (N)	zeer goed	slecht	matig	
Gemeente als werkgever (N)	zeer goed	matig	matig	
<i>Totaaloordeel beleid op papier</i>	goed	matig	matig	Apeldoorn

Sterkten

De sterke kant van het fietsklimaat in de gemeente Enschede is de combinatie van een goede directheid en een goede concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Ook heeft een fietser in Enschede weinig last van lawaai en is het daarmee aantrekkelijk om te fietsen. Tevens heeft de gemeente Enschede het fietsbeleid goed op papier staan. Tenslotte zijn de fietsers in Enschede tevreden over het comfort, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de ambities van de gemeente.

Zwakten

De gemeente Enschede voldeed zeker niet in alle opzichten aan de gestelde normen. De aspecten die voor verbetering vatbaar zijn, zijn ook duidelijk uit het spinnenwebdiagram af te lezen. Enschede scoort zeer slecht op het aspect comfort (hinder). Fietsers hebben met name erg veel last van het autoverkeer. Ook zijn de fietsers zeer ontevreden over de aanpak van fietsendiefstal. De matige scores op verkeersveiligheid en comfort wegdek geven duidelijk aanleiding de zaken aan te pakken.

Conclusies en aanbevelingen

De bovenstaande sterkte-zwakte analyse leidt tot de volgende belangrijkste conclusies en aanbevelingen voor de gemeente Enschede. In deel II van het hoofdsrapport wordt bij ieder aspect een meer uitgebreid en uitputtend advies gegeven.

Met een zeer slechte score is op het aspect **comfort (hinder)** duidelijk verbetering gewenst. In Enschede hebben fietsers met name veel hinder van het autoverkeer. Daarnaast houdt de score van Enschede op **verkeersveiligheid** niet over. Systematische aandacht is nodig voor de veiligheidsprincipes. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is het met prioriteit en consequent doorvoeren van de principes van Duurzaam Veilig noodzakelijk. Concrete aanbevelingen zijn:

- In Enschede hebben fietsers veel hinder van het autoverkeer op gemengd profiel. De gemeente moet dan ook bekijken of drukke fietsverbindingen moeten worden aangepast, d.w.z. autoluw gemaakt óf voorzien van specifieke fietsinfrastructuur. Scheiding van verkeerssoorten wanneer hoge snelheden en grote verkeersintensiteiten onvermijdelijk zijn (50 km-wegen, alleen bij gebiedontsluitingswegen). Verlaging van snelheden (30 km/h) en, indien mogelijk, de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer wanneer scheiding onmogelijk of ongewenst is (overal binnen de verblijfsgebieden).
- Wat betreft de fietspaden lijkt het noodzakelijk een harde fysieke scheiding aan te brengen tussen de rijbaan van de auto's en het aanliggende fietspad. Op die wordt het automobilisten onmogelijk gemaakt het fietspad te blokkeren.
- Op belangrijke fietsverbindingen zou de voorrang consequenter ten gunste van de fietser moeten worden geregeld, ook binnen verblijfsgebieden.
- Op drukke routes moet de fietsinfrastructuur breed genoeg moet zijn dat fietsers elkaar veilig kunnen inhalen zonder af te hoeven remmen. Bij het ontwerp moet dus ook rekening worden gehouden met de te verwachten intensiteit van fietsers. In Enschede is de infrastructuur te vaak te smal om met tweeën naast elkaar te kunnen fietsen. Aanpassen van de breedte is daar gewenst, waarbij tevens rekening moet worden gehouden met eventuele aanliggende parkeerstroken.
- De herkenbaarheid van de doorgaande fietsverbinding kan waarschijnlijk verbeterd worden, gezien het grote aantal malen dat een fietser gemiddeld af moet slaan. Kies het hoofdrouthenetwerk zo dat fietsers geleid worden door herkenbare stedenbouwkundige structuren.
- Uiteraard blijft een black spot analyse van het fietsrouthenetwerk een goede basis voor noodzakelijke, eventueel aanvullende, infrastructurele maatregelen en voor het stellen van prioriteiten.

De wegdekkwaliteit is in Enschede matig en dus voor verbetering vatbaar.

- De fiets is een over het algemeen een ongeveerd voertuig. Klinker- en tegelverhardingen wekken, in tegenstelling tot asfalt, veel constante trillingen op en hebben daardoor een zeer negatieve invloed op het fietscomfort. Daarom zijn deze verhardingssoorten ongeschikt voor

belangrijke fietsverbindingen. In Enschede moeten fietser toch nog vaak over wegen met klinkerverharding rijden. De meest effectieve aanpak is het starten van een asfalteringsprogramma voor belangrijke fietsverbindingen.

- De kwaliteit van het de klinkerbestrating en het asfalt is slechter dan in andere gemeenten. Enschede zou meer werk moeten maken van het onderhoud en/of de fundering van het wegdek. Een goed onderhoudsprogramma is de beste aanpak.



De gemiddeld goede score op **beleid op papier** zou voor de gemeente een stimulans moeten zijn de zwakkere onderdelen voortvarend aan te pakken. De **(on)tevredenheid van de fietsers** is daarbij, naast de al eerder geconstateerde zwakke punten van het fietsklimaat, belangrijk voor het bepalen van de prioriteiten.

- Het zeer negatieve oordeel van de gemiddelde fietser in Enschede over de aanpak van fietsendiefstal moet zeker leiden tot intensivering van beleid op dit gebied. De aanpak van diefstal en heling moet hoog op de politieke agenda komen. Activiteiten en successen zou de gemeente ook goed moeten communiceren.
- Een anti-diefstalbeleid moet worden aangevuld met een gedegen stallingenbeleid. Het aanbieden van gratis bewaakte stallingen en het aanschaffen van rekken en systemen met Fietsparkeur kan een belangrijke aanvulling zijn op het geformuleerde beleid.
- Het opnemen van herkenbare en kwantitatieve doelstellingen voor onderdelen van het fietsbeleid in de nota's en plannen kan bijdragen aan een verbetering van het beleid. Uiteraard verdienen daarbij de minder goed scorende onderdelen van deze Fietsbalans speciale aandacht.
- Wat betreft het fietsnetwerk kan een herkomst- & bestemmingsanalyse bijdragen aan een betere keuze van de hoofdroutes en helpen bij de prioriteitstelling van het uitvoeringsprogramma.

De **directheid** voor de fiets is in Enschede goed, „maar kan nog beter. Dat geldt overigens ook voor de **concurrentiepositie ten opzichte van de auto**. Wellicht dat door verbeteringen op deze aspecten ook het **fietsgebruik** beter kan worden.

- In de praktijk leggen beperkende maatregelen voor het autoverkeer voor de concurrentiepositie van de fiets vaak meer gewicht in de schaal. Een vergroving van het autonetwerk, het knippen van doorgaande autoverbindingen, vergroting van verblijfsgebieden, beperking en beprijzing van de parkeermogelijkheden bij belangrijke bestemmingen en concentratie van parkeren aan de rand van de stad zijn dan ook effectieve maatregelen om er voor te zorgen dat de fiets de meest praktische keuze is voor de korte binnengemeentelijke verplaatsingen.
- Ondanks de goede score voor 'oponthoud' kan de gemeente Enschede ook op dit deelaspect nog substantiële winst boeken met een meer op fietsers toegesneden afstelling van verkeerslichten.