

Fietsvriendelijk Enschede

Juni 2003



Inhoud

Inleiding 3

Fietsbalans 3

Fietsgebruik 3

Infrastructuur 5

Fietspaden 5

Fietsstroken 6

Fietsparkeren 6

Verkeerslichten 7

Knelpunten 7

Veiligheid 7

Duurzaam Veilig 8

Voorlichting 8

Brede stroomwegen en busbanen 8

Fietsdiefstal 8

Bewegwijzering 9

Literatuur 9

Inleiding

De gemeente Enschede is bezig met de herziening van het Mobiliteitsplan. Als bijdrage aan de discussie heeft de Fietsersbond besloten deze notitie "Fietsvriendelijk Enschede" te schrijven.

Deze notitie is een aanzet tot een vervolg van de Fietsnota [5] uit 1995.

De Fietsersbond onderschrijft de doelstelling zoals die in het Mobiliteitsplan [4] 1996-2005 is geformuleerd: "het beperken van voortdurend groeiende binnenstedelijke automobiliteit. (Hiervoor dient voor binnenstedelijke verplaatsingen de fiets en het openbaar vervoer (OV) aantrekkelijker te worden gemaakt. ...)."

Aantrekkelijke fietsvoorzieningen hebben tot gevolg dat er meer mensen op de fiets gaan en er dus minder auto's rijden; dit heeft waarschijnlijk een grotere invloed op het terugdringen van files dan welke verbetering specifiek gericht op autoverkeer dan ook. De Fietsersbond roept de gemeente op om te kiezen voor een fietsvriendelijk Enschede.

Apeldoorn formuleert erg mooi: "d.m.v. veilige, comfortabele en snelle fietsroutes vanuit de buitenwijken naar het Centrum en van de ene wijk naar de andere."

Fietsbalans

Het eindrapport van de Fietsbalans [1] is in 2001 overhandigd aan de wethouder. Deze documenten zijn te raadplegen op onze website

<http://www.fietsersbond.nl/enschede>.

Het resultaat van de Fietsbalans speelt een belangrijke rol bij de herziening van Mobiliteitsplan en Fietsnota.

Veel categoriën hebben als waardering "goed" gekregen, de waardering "zeer goed" wordt voor Enschede slechts twee keer gebruikt, in beide gevallen voor sub-items van de categorie "Beleid op papier".

De categorie "comfort (hinder)" en het sub-item "aanpak fietsdiefstal" hebben als waardering "zeer slecht" gekregen en deze moeten dan ook op de politieke agenda geplaatst worden.

Fietsgebruik

In een ideaal fietsnetwerk zijn alle plaatsen waar mensen wonen, via de kortste verbinding met de plaatsen, alwaar zich sociale, economische of andere activiteiten afspelen, per fiets bereikbaar. In de inleiding van de Fietsnota [5] staat dit al duidelijk geformuleerd in de laatste zin onderaan pagina 1: "Nieuwe

inzichten, ...: niet enkel méér fietsvoorzieningen, maar vooral kwalitatief betere fietsvoorzieningen.”

Fietsen naar het werk

Veel mensen die wonen en werken in Enschede gaan op de fiets naar het werk. Veel werkgevers hebben, met hulp van de belastingdienst hun medewerkers een fiets gegeven. Bedrijven kunnen zelf meer doen, maar de gemeente kan ook meer aan voorlichting, bewegwijzering en (onderhoud van de) infrastructuur doen.

Het nieuwe industrieterrein Grote Plooy is nog moeilijk per fiets bereikbaar. Dit is te verbeteren met een fietsbrug over de A35.

Fietsen naar school

De meeste scholieren gaan dagelijks met de fiets naar school. Het fietsnetwerk moet hier op afgestemd zijn. In oktober 1994 zijn de schoolroutes in kaart gebracht. De laatste jaren zijn er veel scholen gefuseerd en verplaatst. Voor een goed inzicht in de huidige schoolroutes is het noodzakelijk dit onderzoek opnieuw uit te voeren.

Fietsen naar winkels en voorzieningen

Op meerdere plekken zijn kleinschalige fietsparkeervoorzieningen nodig. Op een beperkt aantal strategisch gelegen plaatsen zijn grotere bewaakte gratis fietsparkeervoorzieningen noodzakelijk.

Fietsen in de stad

Het fietsnetwerk is uitgebreid en bestaat gedeeltelijk uit slimme doorsteekjes en vrijliggende fietspaden. De bekendheid van veel van deze routes is, ook bij bezoekers, slecht. Door een goede bewegwijzering kan gebruik hiervan verbeterd worden.

Fietsen naar het centrum

Veel van de nu beschikbare routes naar het centrum staan vol met auto's en zijn daarom onveilig en niet aantrekkelijk. De oversteekbaarheid van drukke autoroutes, zoals de singels en de centrumring is erg slecht; het is noodzakelijk hiervoor passende maatregelen te treffen.

Fietsen voor recreatie

Veel mensen maken graag een ommetje in het buitengebied of naar omliggende plaatsen. Goede, veilige en aantrekkelijke fietsmogelijkheden zijn daar van groot belang. Landelijke recreatieve fietsroutes (LF) zijn goed aangegeven; weinig bekende routes zoals de brug over het Twentekanaal bij Twekkelo en diverse groene grensovergangen worden echter thans niet met borden aangegeven.

De gemeente Enschede kan recreatief fietsen in de gemeente stimuleren door bewegwijzerde fietsroutes uit te (laten) zetten in en om Enschede.

Infrastructuur

In gemeentes met een goede infrastructuur wordt meer gefietst. Het verbeteren van de infrastructuur is een goede methode om het fietsgebruik te bevorderen.

Duidelijk bewegwijzerde fietsverbindingen van Oost naar West en van Noord naar Zuid door het centrum zijn noodzakelijk voor een goede doorstroming en bereikbaarheid.

Fietspaden

Veel fietspaden worden minder goed onderhouden. Asphalt is vaak te dun uitgevoerd, zodat schade ontstaat door wortels van bomen en incidenteel gebruik van fietspaden door zwaardere vervoersmiddelen. Tegels komen gemakkelijk los te liggen en zijn zeer oncomfortabel (zie ook de publikatie [3] van het Fietsberaad). De Fietsersbond wenst dat alle fietspaden goed onderhouden worden en in rood asphalt worden uitgevoerd.

Belijning is van groot belang, bij donker voor iedereen, overdag speciaal voor slechtzienden en kleurenblinden. Nu ontbreekt belijning over het algemeen.

Daar waar vrijliggende fietspaden in woonwijken gewone wegen kruisen heeft de fiets terecht voorrang. Om gevaarlijke situaties te voorkomen is het van groot belang dat het fietspad voor automobilisten goed herkenbaar is, liefst middels rood asphalt en witte blokken en dat de snelheid van automobilisten niet groter is dan 30 km. Wanneer de markeringsverf weggereden wordt dan moet deze snel opnieuw aangebracht worden.

Fietsstroken

Uit de Fietsbalans [1] is gebleken dat Enschede het minste scoort (zeer slecht) op het aspect comfort (hinder); dit heeft o.a. te maken met de te smalle fietsstroken.

Bij de huidige fietsstrookbreedte komen fietsers bij het inhalen op de rijbaan terecht, hetgeen gevaarlijke situaties oplevert. De fietsstrookbreedte is ook van belang voor ouders die, vanwege de veiligheid, naast hun kind willen fietsen. Derhalve zouden nieuw aan te leggen fietsstroken een minimale breedte van 2 m. dienen te krijgen, volgens de aanbevelingen daarover in "Tekenen voor de Fiets" [2], pag. 93.

Bestaande wegen zouden volgens deze aanbevelingen ingericht moeten worden; waar dit niet mogelijk zou blijken, kan gedacht worden aan het instellen van éénrichtingverkeer voor auto's.

Fietsparkeren

Alleen fietsparkeersystemen gebruiken met of volgens de eisen van "Het Fietsparkeur".

In het gehele centrum dienen overal naar behoefte fietsparkeervoorzieningen te zijn. Behalve de bewaakte fietsenstalling onder V&D, is in het Centrum behoefte aan een bewaakte en overdekte of inpandige fietsenstalling, ook toegankelijk voor fietsaanhangers (Kalanderveenplein). Verder dienen voldoende kleinschalige voorzieningen te worden gerealiseerd.

Teneinde fietsgebruik te stimuleren dient het bewaakt stallen in het Centrum gratis te zijn, meer en meer gemeentes gaan hiertoe over. Op/aan fietsroutes vanuit de wijken dient in het binnen-singelgebied met behulp van borden en stadspattingen te worden verwezen naar de diverse fietsparkeervoorzieningen en -locaties.

Buiten de binnenstad dienen er in het binnensingel-gebied en in de wijken voldoende fietsparkeervoorzieningen te zijn bij de volgende algemene locaties:

- Bioscopen, theater- en concertzalen;
- Winkelcentra; kleine concentraties van winkels in de buurt; tuincentra; café's, restaurants, afhaalcentra en snackbars;
- Wijkcentra; buurthuizen, sportterreinen, fitness- en sociale clubs; verenigingsgebouwen; kerken;
- Dokters-, tandarts- en physio-therapie praktijken; apotheken; verzorgings- en verpleeghuizen; thuiszorgcentra;
- Politie-wijkposten en overige vestigingen van publieke instellingen;
- Ingangen van parken; jongerenhangplekken; kinderboerderijen, speeltuinen en speelplaatsen;
- Veel gebruikte opstapplaatsen voor interlokale bussen;
- Carpoolverzamelplaatsen en liftplaatsen.

Verkeerslichten

Lang wachten voor verkeerslichten is voor fietsers vervelend en ontmoedigt het gebruik van de fiets. De Fietsbalans [1] (pag. 17) constateert dat de wachttijden boven de richtwaarden uit 'Tekenen voor de Fiets' [2] liggen. De maximale wachttijd is op sommige kruispunten erg hoog.

Een korte steekproef eind maart 2003 in het namiddag spitsuur gaf aan dat wachttijden op kunnen lopen tot boven de twee minuten. Een uitvoeriger onderzoek door de Gemeente is gewenst.

'Tekenen voor de fiets' beveelt maximale wachttijden aan; als vuistregel kan een maximale wachttijd van 40 seconden gehanteerd worden. Hiervoor is een meer fietsvriendelijke afstelling van het Utopia Spot systeem nodig. Op plekken waar regelmatig langer dan 20 seconden gewacht moet worden is het aan te bevelen om een wachttijd indicator aan te brengen, dit kan veel door-rood-licht-rijden voorkomen.

Knelpunten

In de Fietsnota worden in hoofdstuk 3 veel knelpunten genoemd. Veel van deze punten zijn inmiddels aangepakt. Een formele inventarisatie om vast te stellen wat al of (nog) niet is uitgevoerd lijkt zinnig.

Vervolgens kan er een hernieuwde prioriteitenlijst worden opgesteld van grote knelpunten.

Veiligheid

In gemeentes waar veel gefietst wordt vinden minder ongelukken met fietsen plaats. Het bevorderen van het fietsgebruik is dus een goede methode om de veiligheid te vergroten.

Driekantige troitoirbanden kunnen weliswaar nuttig toegepast worden bij de afscheiding tussen verschillende rijstroken, selectieve toepassing in bochten, zoals in Enschede toegepast, leidt tot onveilige situaties.

Overgangen van rijstroken, ook bij op- en afritten vertonen regelmatig hoogteverschillen. Dit is niet alleen oncomfortabel voor fietsers, maar kan ook gevaarlijke situaties veroorzaken, o.a. door het risico van wegglijden.

Duurzaam Veilig

De gemeente Enschede heeft ruim invulling gegeven aan het aanwijzen van 30 en 60 km zones, hetgeen te prijzen is. Echter in veel gevallen is er sprake van nog niet meer dan een bord bij de ingang en wat verf, hetgeen onvoldoende is. De Fietsersbond wenst dat 30 km en 60 km gebieden zo worden ingericht dat er daadwerkelijk niet harder dan de aangegeven snelheid gereden kan worden.

Drempels in de vorm van rubbereilanden geven fietsers een onveilig gevoel, doordat er onvoldoende ruimte is voor twee fietsers. Ouders met kinderen willen graag naast hun kind blijven fietsen, de drempel maakt dit lastig. Scholieren zwermen op deze plaatsen vaak uit over de hele weg. Fietsers die met enige snelheid de bocht om rijden moeten sterk afremmen. Wanneer het niet mogelijk is om andere oplossingen voor de bus te vinden, dan kunnen deze drempels in ieder geval beter niet vlakbij een kruispunt aangebracht worden.

Voorlichting

De voorlichting met betrekking tot de verkeersregels moet worden opgevoerd, de speciale pagina's "Algemene Informatie v.d. Gemeente" in de wekelijkse Huis aan Huis zouden een vaste rubriek moeten krijgen.

De kennis van regels over 30/60 km zones, over voorrang van rechts, drempels (o.a. de "pianotoetsen"), uitritten en het verbod voor motorvoertuigen om te stoppen op fietsstroken is gering. Er zijn zelfs autorijschool-instructeurs die niet bekend zijn met deze laatste regel. Veel mensen denken dat klinkerwegen voorrang behoren te geven aan asfalt wegen; wellicht kan een verbeterde inrichting hier helpen.

Brede stroomwegen en busbanen

Het oversteken van brede wegen al of niet met een busbaan is voor veel fietsers vaak onveilig. Door het nemen van duidelijke en effectieve maatregelen (bebording, belijning, knipperbollen en voldoende opstel mogelijkheden, bv. middels vluchtheuvels) dient deze onveiligheid te worden bestreden.

Fietsdiefstal

Fietsdiefstal is de belangrijkste reden waarom mensen op de korte afstand de auto nemen in plaats van de fiets. Het bestrijden van fietsdiefstal is dus een goede methode om het fietsgebruik te bevorderen.

Het aantal aangiften van gestolen fietsen in 2002 is 2074; dit aantal geldt voor Enschede, incl. Glanerbrug, Lonneker en Boekelo, en de gemeente Haaksbergen. Het is aannemelijk dat voor een veelvoud hiervan geen aangifte werd gedaan.

Landelijk wordt dit aantal op tussen 800.000 en 1.000.000 geraamd. Een landelijke campagne voor aanpak van fietsdiefstal "Houd de Fiets" is inmiddels gestart. Medewerking van de zijde van de Gemeente hieraan is gewenst.

Bewegwijzering

Buiten de bebouwde kom van Enschede, binnen de gemeentegrenzen, staat een aantal wegwijzers speciaal voor fietsers. De aangewezen routes zijn vaak niet optimaal en behoeven verbetering; meer fietsers zouden van de routes gebruik kunnen maken. Een nadere studie wordt aanbevolen.

Binnen de bebouwde kom van Enschede staan nauwelijks wegwijzers speciaal voor fietsers, terwijl rustige routes wèg van het autoverkeer niet algemeen bekend zijn. Voor bezoekers van buiten Enschede en voor mensen die niet thuis zijn in een bepaalde wijk kunnen wegwijzers een groot hulpmiddel zijn. Daarom vraagt de Fietsersbond om bewegwijzering speciaal voor fietsers. Daar hoort bewegwijzering naar belangrijke publieke voorzieningen als stations, ziekenhuizen, het Rutbeek en bewaakte fietsenstallingen in ieder geval bij.

Daar waar goede infrastructuur speciaal voor fietsers is aangelegd is het raadzaam om hier middels bewegwijzering ook de nadruk op te leggen. Zowel wegwijzers naar en door wijken als naar straten zijn inmiddels in vele plaatsen gemeengoed. De brug bij Tweekelo en groene grensovergangen kunnen middels wegwijzers ook meer gebruikers krijgen.

Literatuur

- [1] Eindrapport Fietsbalans Enschede
 - Fietsersbond, mei 2001
- [2] Tekenen voor de fiets
 - CROW publikatie 74, 2e druk november 1994
- [3] Verhardingskeuze voor fietsverbindingen: asfalt, beton of tegels?
 - Fietsberaad publikatie 2, november 2002
- [4] Nota Mobiliteitsplan Enschede 1996-2005
 - Gemeente Enschede, december 1996
- [5] Fietsnota Enschede
 - Werkgroep Fietsnetwerk, Gemeente Enschede, mei 1995