Gemeente Enschede



Fietsvisie Enschede 2030

Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar per fiets

enschede.nl

Samenvatting

Enschede heeft de afgelopen jaren veel geld gestoken in het verbeteren van de mogelijkheden om fietsen. Hierdoor is het fietsen in Enschede prettiger en veiliger geworden. We hebben veel bereikt de afgelopen jaren. De plannen die we in 2012 hebben gemaakt, zijn in 2020 bijna allemaal uitgevoerd. We willen graag dat alle verkeer kan blijven rijden en we willen een aantrekkelijke stad zijn om in te wonen. Daarom moeten we ervoor zorgen dat fietsen in en om Enschede nog prettiger en veiliger wordt. Zodat we nog vaker op de fiets stappen en voor korte ritjes minder de auto gebruiken, waardoor de stad ook voor de auto bereikbaar blijft.

We gaan fietsen in Enschede zo aangenaam mogelijk maken

We hebben gekeken hoe het de afgelopen jaren is gegaan en waar ons fietsbeleid nog beter kan. Daarover zijn we gaan praten met inwoners van Enschede en hoorden dat het nog prettiger en veiliger kan worden. Daarom hebben we nieuwe plannen gemaakt voor de komende jaren, deze plannen staan in deze Fietsvisie Enschede 2030. We hebben drie belangrijke doelen die we in 2030 willen halen:

- er wordt meer gefietst in Enschede;
- er gebeuren minder ongelukken met fietsers in Enschede;
- fietsers in Enschede zijn heel tevreden.

Om deze drie doelen te halen, gaan we vijf dingen doen

1. We bouwen door aan goede fietspaden in de stad. We gaan het fietsnetwerk helemaal afmaken en zorgen voor goede fietsenstallingen in de hele stad.
2. We gaan ons nog meer inzetten voor verkeersveiligheid. Daarbij willen we schoolomgevingen en het oversteken van de singel veiliger maken. En we gaan verder met voorlichting voor zowel jongeren als ouderen.
3. We willen dat iedereen veilig kan fietsen in Enschede. Daarvoor maken we plannen zodat ook de nieuwe types fietsen zoals snelle e-bikes en elektrische bakfietsen veilig kunnen fietsen.
4. We proberen Enschedeërs die minder fietsen aan te moedigen om de fiets te pakken.
5. We gaan er voor zorgen dat je makkelijk met de fiets naar de bus kunt en proberen vrachtwagens uit het centrum te houden. Vrachtwagens worden vervangen door bakfietsen.

Bij deze vier onderdelen hoort een lijst met twee delen ‘Basis’ en ‘Plus’

Op de lijst ‘Basis’ staan de maatregelen die we moeten uitvoeren om de gestelde doelen te behalen. We hopen hiervoor binnenkort geld te hebben, maar hebben dat nu nog niet. Deze maatregelen willen we de komende jaren uitvoeren.
De lijst ‘Plus’ willen we graag ook uitvoeren, maar die zijn voorlopig te duur. We hebben deze maatregelen opgeschreven, zodat we ze in de toekomst kunnen uitvoeren als er wel (extra) geld beschikbaar komt.

Titel rapport	*Fietsvisie Enschede 2030 Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar per fiets*
Datum publicatie	*9 februari 2021*
Projectteam opdrachtgever(s)	*Benjamin Groenewolt, Kees Lems*
Projectteam Goudappel Coffeng	*Richard ter Avest, Martijn Ruijgers, Iris Lansink*
Foto voorblad	*Bertil van Wieren*

Fietsvisie Enschede 2030

Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar per fiets

Enschede Fietsstad

- Beste Grote Fietsgemeente
- F35 Beste Fietssnelweg



Doorbouwen aan Enschede Fietsstad

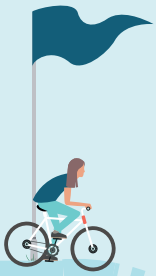
- Structureel aandacht voor fietsen
- Aanleg veilig fietsnetwerk door woonwijken
- Combinatie van infrastructuur, communicatie en educatie



Doelen 2030

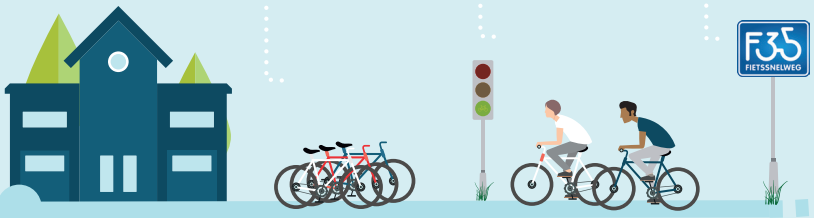


- Tevreden fietsers
- Veilig op de fiets
- Meer fietsritten



Maatregelen

- Veilige inrichting van basisschool-omgevingen
- Veilige stallingen bij station, in het centrum en in woonwijken
- Verbeteren oversteekbaarheid singels en andere hoofdautoroutes
- Fietsnetwerk afmaken



1. Enschede fietsstad 7

1.1 *Enschede investeert in de fiets* 7

1.2 *Enschede is van nature innovatief* 7

1.3 *Enschede is enthousiast: iedereen doet mee!* 7

1.4 *We kunnen trots zijn op de resultaten tot nu toe …* 8

1.5 *… maar onze ambitie reikt verder* 8

2. De ambitie: duurzaam, wonen, leven en werken 11

2.1 *Bereikbaarheid van banen* 11

2.2 *Talent aantrekken en vasthouden* 12

2.3 *Duurzame groene stad* 12

2.4 *Inclusieve samenleving* 12

3. Van ambitie naar concrete doelen 15

3.1 *Veilig op de fiets* 16

3.2 *Tevreden fietsers* 16

3.3 *Meer fietsbewegingen* 17

3.4 *Kwaliteit voor de fiets* 18

3.5 *Verdiepingsthema's* 19

3.6 *Uitwerking tot concrete maatregelen* 20

4. Doorbouwen aan goede voorzieningen 23

4.1 *Een degelijk fietsnetwerk* 23

4.2 *Aanleg en inrichting van de doorfietsroutes* 27

4.3 *Goede voorzieningen voor fietsparkeren* 29

4.4 *De fiets als eerste keuze voor een verplaatsing* 31

4.5 *Overweging bewegwijzering* 32

4.6 *Borgen van goed beheer en onderhoud* 32

5. Extra aandacht voor verkeersveiligheid 35

5.1 *Risicogestuurde aanpak* 35

5.2 *Veilig inrichting van 30-zones* 36

5.3 *Veilig op de fiets naar basisscholen* 36

5.4 *Veilig op de fiets naar middelbare school* 36

5.5 *Educatie voor kinderen* 37

5.6 *Aandacht voor ouderen* 37

6. Fietsen voor iedereen 39

6.1 *Doelgroepen die minder fietsen* 39

6.2 *Kansen voor nieuwe fietstypes* 39

7. Multimodale samenhang versterken 41

7.1 *Voor-/ natransport van OV* 41

7.2 *Schakel in netwerk van deelmobiliteit* 41

7.3 *Fiets in logistiek* 42

8. Uitvoeringsprogramma 45

8.1 *Programmering* 45

8.2 *Ambitieniveaus* 46

8.3 *Monitoring* 47

Bijlage 1. Projectenlijst 49

Bijlage 2. Beleid 55

Bijlage 3. Evaluatie 58

Bijlage 4. Fietsnetwerk Losstaand document



1. Enschede Fietsstad

"In Enschede geloven we dat de fiets het belangrijkste vervoersmiddel is voor de meeste verplaatsingen in de stad. Enschede blijft inzetten op het bereikbaar houden van de stad door verdere promotie van de fiets." *Fietswethouder Jurgen van Houdt bij de verkiezing van Enschede als beste grote fietsstad van Nederland*

1.1 Enschede investeert in de fiets

Enschede is een ambitieuze fietsstad. Al sinds jaar en dag investeert de stad in goede fietsvoorzieningen en innovatieve ideeën om fietsen steeds aantrekkelijker te maken. Sinds 2015 is er (deels met subsidie) veel geïnvesteerd in campagnes, maatregelen en infrastructurele projecten die specifiek op de fiets gericht zijn. Er zijn onder meer fietsstraten en fietsbruggen gerealiseerd. Ook is er voor meer (gratis) stallingsruimte voor fietsers gezorgd.

1.2 Enschede is van nature innovatief

Enschede is de bakermat van veel nieuwe ideeën die vervolgens in het hele land zijn overgenomen. 'Fietsers tegelijk groen' bij verkeerslichten is een Enschedese vinding. Enschede beloont fietsers sinds 2009 met de fiets-app en gebruikt regensensoren en wachttijdvoorspellers sinds 2013. Enschede was in 2018 de eerste gemeente die het mogelijk maakte om verkeerslichten aan te sturen met behulp van een app. En in 2019 werd de fietssnelweg F35 tussen Enschede en Hengelo door de ANWB tot beste fietssnelweg van Nederland uitgeroepen.

1.3 Enschede is enthousiast: iedereen doet mee!

Het onderwerp fiets 'leeft' bij de inwoners van de stad. Hun grote betrokkenheid bij de ambities van de gemeente als fietsstad, blijkt bijvoorbeeld uit het recordaantal stemmen dat Enschede binnenhaalde bij de verkiezing voor de landelijke 'Fietsstad 2020'. Dit heeft er mede toe geleid dat de Fietsersbond Enschede heeft uitgeroepen tot beste grote fietsstad van Nederland. Ook bij het opstellen van deze Fietsvisie blijkt weer dat er veel belangstelling is voor dit onderwerp. En daar hebben we dankbaar gebruik van gemaakt. We hebben gesproken met een groot aantal inwoners en organisaties. We hebben het EnschedePanel geraadpleegd, en we hebben de uitkomsten van de enquête van de Fietsstad-verkiezing goed kunnen gebruiken. We hebben in een klankbordgroep samengewerkt met vertegenwoordigers van de wijkraden, de Fietsersbond en ondernemers. En we hebben op vijf locaties in de wijken van Enschede circa 100 mensen gevraagd naar hun mening over fietsen. Ten slotte hebben we het concept van de Fietsvisie als filmpje voorgelegd aan de inwoners van Enschede. Al met al hebben ruim 5.000 mensen op een of andere manier een bijdrage geleverd! Zo konden we een visie maken die optimaal aansluit op de behoeften van de bevolking van Enschede.

1.4 *We kunnen trots zijn op de resultaten tot nu toe…*

Je wordt niet zomaar beste grote fietsstad. En de grote betrokkenheid van de inwoners van Enschede komt ook niet uit de lucht vallen. Er is al veel gebeurd voor de fiets. Zo heeft de keuze om fietsroutes zoveel mogelijk te scheiden van autoroutes goed uitgepakt. De stad heeft inmiddels een behoorlijk compleet fietsnetwerk. De resultaten daarvan zien we terug in het verplaatsingsgedrag. Steeds vaker kiezen Enschedeërs voor de fiets als ideaal vervoermiddel voor korte ritten. Het aandeel fietsen op de korte afstand is tussen 2012 en 2019 toegenomen van 34% naar 43%. En ook de waardering van het fietsklimaat is gegroeid: inwoners waardeerden dit in 2012 met een 6,6 en inmiddels met een 7,3.

1.5 *… maar onze ambitie reikt verder*

Uit een evaluatie van de ‘Fietsvisie Enschede Fietsstad 2020’ uit 2019 (zie bijlage 3) blijkt dat het gros van de plannen voor de periode 2012 tot 2020 daadwerkelijk is uitgevoerd. De meeste doelen zijn bereikt! Maar we zijn er nog niet. We zien nieuwe kansen en nieuwe ontwikkelingen waar we een antwoord op willen geven. Het wordt steeds drukker op de fietspaden en de diversiteit aan fietsen neemt toe (denk aan elektrische fietsen). Dat is mooi. Maar het vraagt om meer ruimte voor de fiets. Ook is extra aandacht voor de verkeersveiligheid van fietsers nodig. We gaan dus door met het verbeteren van faciliteiten voor fietsers, om ook de goede resultaten te kunnen doortrekken naar de toekomst. Het enthousiasme voor de fiets willen we vasthouden. We gaan voor het ‘vliegwieleffect’

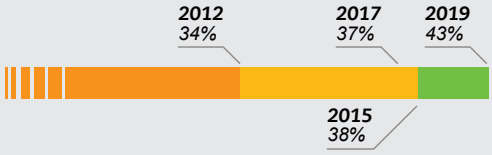
Gemeente Enschede

ENSCHEDE FIETSSTAD

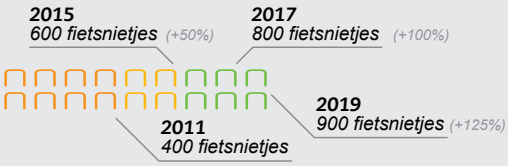
Tussenstand Fietsvisie 2019

Deze factsheet geeft een overzicht van de tussenstand op de doelstellingen van de Fietsvisie 2012-2020.

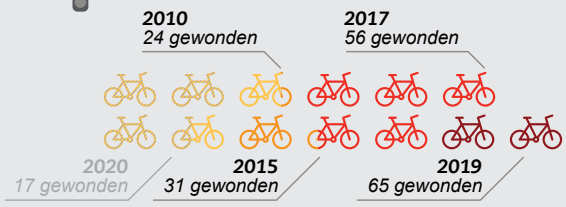
Minimaal 40% van de ritten korter dan 7,5 kilometer wordt op de fiets gemaakt in 2020.



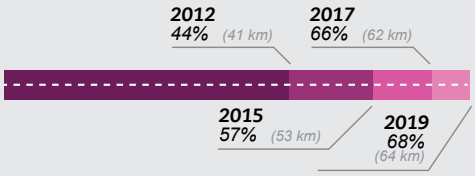
15% extra fietsnietjes in de binnenstad in 2020.



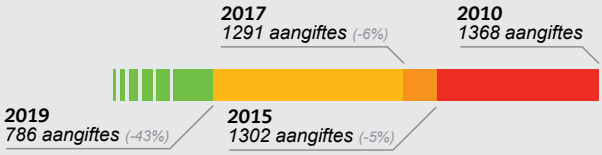
30% minder fietsverkeersgewonden in 2020.



Meer dan de helft van de fietsvoorzieningen langs hoofdwegen voldoet aan de eisen uit de Fietsvisie in 2020 (totale netwerk is 93,4 km).

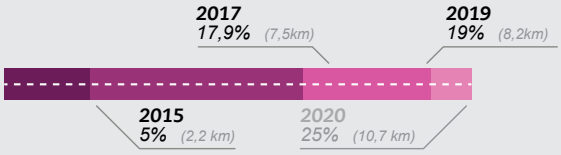


10% minder aangiftes fietsdiefstal in de binnenstad in 2020.



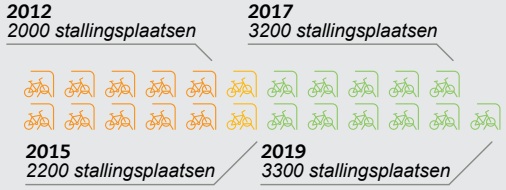
Waarvan aangiftes in de stationsomgeving
***2010**: 318 **2015**: 324 (+2%) **2017**: 164 (-48%) **2019**: 97 (-69%)*

Minimaal 25% van de aan te leggen fietsstraten is klaar in 2020 (totale netwerk is 43 km).

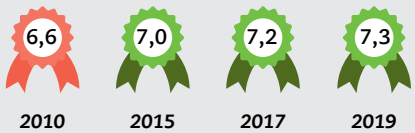


Waarvan F35 (totaal 18,95 km)
***2012**: 4 km (21%) **2017**: 6,95 km (37%) **2019**: 7,6 km (40%)*

1000 extra stallingsplaatsen bij station Enschede in 2020.



Rapportcijfer fietsklimaat is minimaal een 7,0 in 2020.



Bronnen:
Mobiliteitsonderzoek Nederland/Universiteit Twente. - Verkeersongevallen Registratie - Politie Oost-Nederland, afd. Twente
Gemeente Enschede, Domein Fysiek. - Kennispunt Twente; Onderzoek Fietspeilingen 2015-2017-2019

enschede.nl



2. De ambitie: duurzaam, wonen, leven en werken

"We blijven verder bouwen aan onze stad. Daarbij […] werken we aan de verbinding tussen verschillende opgaven. Denk aan klimaatadaptatie (meer groen) en gezondheid, fietsmaatregelen en duurzaamheid, gebiedsontwikkeling en bijdragen aan grote maatschappelijke vraagstukken zoals de energietransitie." *Gemeentebegroting 2020-2023, programma Duurzaam wonen, leven, werken*

De fiets heeft een belangrijke rol bij de ontwikkeling van de stad als geheel. We zijn ervan overtuigd dat fietsbeleid een significante bijdrage kan leveren aan de strategische doelen die de gemeente zichzelf heeft gesteld: banen bereikbaar houden, talent aantrekken en vasthouden, werken aan een duurzame groene stad en een inclusieve samenleving.

2.1 *Bereikbaarheid van banen*

Als stad groeien we en willen we nóg meer ruimte geven aan wonen en werken, terwijl de stad ook groen en leefbaar moet blijven. We moeten dus spaarzaam omgaan met de beschikbare ruimte.

De fiets is het belangrijkste middel om de stad draaiende te houden. In de Mobiliteitsvisie wordt de fiets genoemd als 'smeermiddel van het gehele vervoerssysteem van Enschede'. Want fietsen nemen veel minder ruimte in dan auto's. Door voor korte verplaatsingen voor de fiets te kiezen, neemt het autogebruik af en heb je als automobilist voor de langere ritten minder vertraging. Alleen zo kunnen we de bereikbaarheid in de stad garanderen.

Nu al gaat 63% van de inwoners met de fiets naar het werk. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) blijkt dat mensen die fietsend naar het werk gaan vaker tevreden en minder gestrest zijn dan mensen die de auto pakken. Ook werkgevers zijn daar blij mee, want fietsen is een goedkope vervoerswijze en geeft weinig parkeerproblemen.

De potentie van de fiets wordt steeds groter, binnen de stad, maar ook op regionaal niveau. Door de opkomst van elektrische fietsen is het makkelijk geworden om wat grotere afstanden te fietsen. Zo komen meer banen binnen bereik van fietsers. Toch ligt de grootste opgave binnen de stad, want daar is de ruimte het schaarst. Om in de stad voldoende ruimte te creëren voor fietsers, willen we het aantal autoritten in de stad met ten minste 10% verminderen. Dat moet kunnen, want er worden nog veel korte autoritten in de stad gemaakt, waarvoor de fiets een prima alternatief is!

2.2 Talent aantrekken en vasthouden

De groeiambitie van Enschede maakt een sterke visie op bereikbaarheid essentieel. We gaven eerder al aan dat de fiets daarin een belangrijke rol speelt, omdat het een heel efficiënte vervoerswijze is die weinig ruimte kost. Maar aandacht voor fietskwaliteit sluit ook goed aan bij de doelgroep waar Enschede zich specifiek op richt. Enschede wil jonge, hoogopgeleide mensen een aantrekkelijk vestigingsklimaat bieden. De trend is dat deze doelgroep zich vooral vestigt in (binnen)steden met veel voorzieningen en een hoge ruimtelijke kwaliteit, die niet gedomineerd wordt door auto's.
Zelf gebruiken jongeren veel vaker dan gemiddeld de fiets. Autobezit wordt minder belangrijk, de toegang tot mobiliteit blijft wel belangrijk. Dat kan ook een combinatie zijn van fiets, openbaar vervoer en af en toe een deelauto. Door daar op in te zetten, blijft er meer ruimte over om een aantrekkelijk woon- en leefklimaat te kunnen realiseren.

2.3 Duurzame groene stad

De fiets is een van de meeste duurzame vervoersmiddelen die er zijn. Fietsen is 100% uitstootvrij. Fietsbeleid sluit dan ook naadloos aan bij andere ambities van de stad, bijvoorbeeld om in het centrum een zero-emissiezone voor stadslogistiek te realiseren en om bij te dragen aan de WHO-ambities voor betere luchtkwaliteit. Andere aspecten van duurzaamheid waar Enschede hard aan werkt, zijn klimaatadaptatie en vermindering van hittestress. Ook daar kan fietsbeleid een steentje aan bijdragen. Want de stad inrichten voor de fiets betekent vaak dat er meer ruimte overblijft voor groen en water. Daarom kiezen we bij ruimtelijke ontwikkelingen steeds vaker expliciet voor de fiets. We ontwerpen goede structuren voor voetgangers en fietsers. Als voorbeelden noemen we het Cromhoffpark en Centrumkwadraat. Zo ontwikkelen we een leefbare, vitale en gezonde stad.

2.4 Inclusieve samenleving

Fietsen is een goedkope vervoerswijze, toegankelijk voor iedereen. Door in te zetten op de fiets, helpen we vervoersarmoede tegen te gaan. Voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt is de fiets vaak dé manier om een toekomstige baan te bereiken
Fietsen is een gezonde vervoerswijze. In het onlangs vastgestelde Sport-, beweeg- en leefstijlakkoord wordt de fiets benoemd als de manier om inwoners in beweging te houden. Want wie fietst, haalt gemakkelijk de dagelijks aanbevolen minuten beweging per dag.
Een voorwaarde voor een inclusieve samenleving is dat fietsen ook een veilige vervoerswijze is. Als fietsen veilig is, kunnen kinderen sneller zelfstandig naar school en durven ook ouderen zich met de fiets in het verkeer te begeven. Uit de evaluatie van de Fietsvisie uit 2012 (zie bijlage 3) blijkt dat de veiligheid voor fietsers een belangrijk aandachtspunt blijft. Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers is dan ook één van de concrete doelen voor deze nieuwe Fietsvisie. In het volgende hoofdstuk gaan we daar verder op in.


06 2365 71 59
72-32-BB


F35
FIETSSNELWEG
BESTE VAN
NEDERLAND

3. Van ambitie naar concrete doelen

"Een veilige openbare ruimte zorgt ervoor dat kinderen al van jongs af aan wennen aan het zelfstandig lopen en fietsen door onze stad en dit tot op late leeftijd kunnen blijven doen. […] Waar we gaan investeren in de stad staat veiligheid voorop. Veiligheid is een basisuitgangspunt dat bij herinrichting vanzelfsprekend wordt meegenomen." *Mobiliteitsvisie Enschede, leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar*

Fietsen is al heel populair in Enschede. Maar we leunen niet tevreden achterover. Integendeel. Door juist nu actief door te gaan met verbeteringen in het fietsnetwerk, kunnen we de spiraal naar boven dóórzetten. Daarmee bereiken we drie doelen die sterk met elkaar samenhangen:

1. Veilig op de fiets;
2. Tevreden fietsers;
3. Meer fietsbewegingen.



Om te beginnen moet fietsen veilig zijn. Dat is doelstelling één. Een veilig en comfortabel netwerk voor fietsers leidt vervolgens tot meer tevreden fietsers. En dat leidt er weer toe dat we steeds meer gaan fietsen. Uiteindelijk is dat ook weer positief voor de verkeersveiligheid. Want meer fietsers betekent minder auto's. En dat komt de verkeersveiligheid ten goede.

In dit hoofdstuk maken we eerst de drie genoemde doelstellingen concreet en meetbaar. Vervolgens geven we aan hoe we die doelstellingen willen bereiken. Om te beginnen gaat het om verdere kwaliteitsverbeteringen in het fietsnetwerk. Daarnaast benoemen we drie 'verdiepingsthema's' waarmee we het gebruik van de fiets extra stimuleren.

3.1 Veilig op de fiets

Bij de evaluatie van de Fietsvisie uit 2012 (zie bijlage 3) is gebleken dat vrijwel alle toen gestelde doelen nu zijn gehaald, maar de doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid niet. Het aantal gewonden onder fietsers is tussen 2012 en 2019 gestegen in plaats van gedaald. Dit is een landelijke trend, maar daar willen we ons niet achter verschuilen. Steden als Zwolle, Arnhem en Nijmegen doen het beter. Enschede kan en mag niet achterblijven. We moeten het tij keren: het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers moet fors naar beneden.

We investeren in verkeersveiligheid in de brede zin van het woord. Voor de aanpak sluiten we aan op de landelijke aanpak, zoals uitgewerkt in het programma 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' (SPV). Dat werken we op lokaal niveau uit in een Enschedees Verkeerveiligheidsplan. De ambitie 'Vision Zero' met als doel om in 2050 het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen naar nul, hanteren we als stip op de horizon. Maar 2050 is nog ver weg en voor dit langetermijndoel zijn we deels afhankelijk van landelijk beleid en technologische ontwikkelingen. Daarom hebben we voor dit plan een eigen concrete doelstelling voor 2030 geformuleerd. Met onze acties willen we het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers met 33% verminderen ten opzichte van de laatste cijfers uit 2019. In hoofdstuk 5 maken we duidelijk hoe we dat doel gaan bereiken.

3.2 Tevreden fietsers

Sinds de vorige Fietsvisie uit 2012 is de waardering van het fietsklimaat gegroeid. Het rapportcijfer dat inwoners hiervoor geven is gestegen van gemiddeld een 6,6 in 2012 naar een 7,3 nu. Dat is natuurlijk al een ruime voldoende, maar we gaan voor een 8,0 in 2030.
De waardering van het fietsklimaat kan natuurlijk wat verschillen per wijk, maar we willen in alle wijken tevreden fietsers. We kijken daarom bij de uitvoering van projecten nadrukkelijk naar de behoefte en potentie in de verschillende wijken. Concreet is ons doel daarbij dat het fietsklimaat in iedere wijk ten minste met een 7,5 gewaardeerd wordt.

3.3 Meer fietsbewegingen

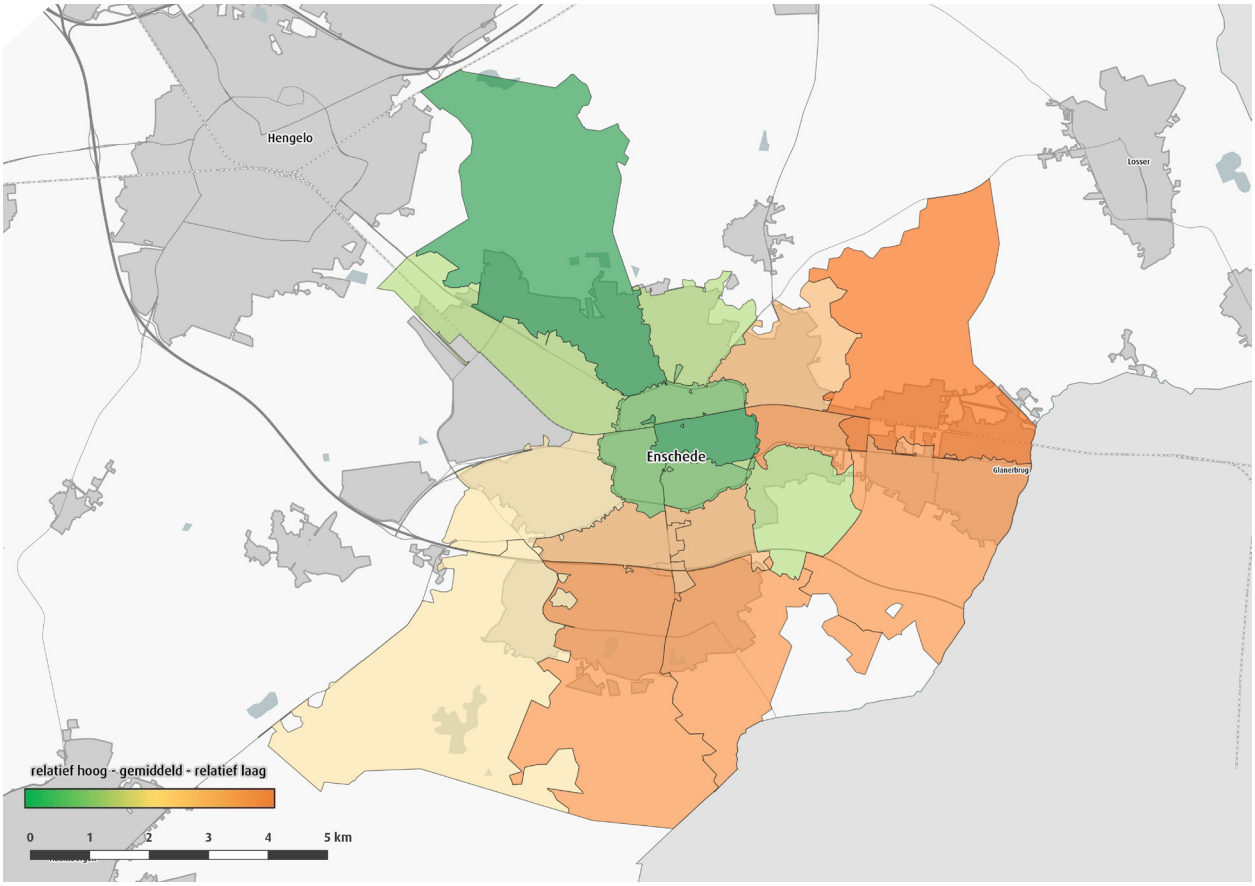
Het uiteindelijke doel van alle voorstellen is dat er meer gefietst gaat worden. Want alleen dan draagt het fietsbeleid ook echt bij aan de bredere doelen die in hoofdstuk 2 beschreven zijn: duurzaam wonen, leven, werken.

Het aandeel fietsen op korte afstand (tot 7,5 km) is tussen 2012 en 2019 toegenomen van 34% naar 43%. Die opwaartse lijn willen we tot 2030 doortrekken, zodat dan ten minste 50% van de korte verplaatsingen met de fiets plaatsvindt.

Nieuw is dat we ook een doelstelling formuleren voor het aandeel fietsverplaatsingen op de middellange afstand (tussen 7,5 en 15 kilometer). Door betere voorzieningen en door de komst van de elektrische fiets wordt de fiets immers ook voor die afstand steeds aantrekkelijker. Kernen zoals Hengelo, Oldenzaal, Losser, Haaksbergen en Gronau liggen allemaal binnen een straal van 15 kilometer en daarmee binnen fietsbereik.

Samen met de provincie en onze buurgemeentes maken we gebruik van die potentie en realiseren we hoogwaardige regionale fietsroutes. Concreet zetten we voor de middellange afstand in op een toename van het aandeel van de fiets van 19% nu naar 30% in 2030.

Ook bij de doelstelling om het gebruik van de fiets te laten groeien, kijken we nadrukkelijk naar de verschillen tussen wijken. Om fietsverplaatsingen goed te kunnen ‘koppelen’ aan een bepaalde wijk, hebben we een analyse gemaakt van het aandeel fietsverkeer onder de echt korte verplaatsingen tot 2 km. Dan zien we aanzienlijke verschillen per wijk. In sommige delen van Enschede valt dus nog veel meer winst te behalen dan in andere delen.



Figuur 3.1: aandeel korte fietsverplaatsingen op wijkniveau (bron: SMART data)

Samenvatting concrete doelen

Het aantal fietsverkeersslachtoffers is in 2030 met 33% afgenomen ten opzichte van 2019.

Het rapportcijfer van inwoners voor het fietsklimaat gaat van een gemiddeld een 7,3 nu naar een 8,0 in 2030. In iedere wijk wordt het fietsklimaat ten minste met een 7,5 gewaardeerd.

Van alle verplaatsingen tot 7,5 km vindt in 2030 50% met de fiets plaats (nu 43%).
Voor verplaatsingen tussen 7,5 en 15 km stijgt het fietsaandeel naar 30% (nu 19%).

3.4 *Kwaliteit voor de fiets*

Hoe bereiken we onze doelen? Het fietsnetwerk in Enschede is immers al behoorlijk compleet. Toch is er nog wel wat te verbeteren aan het netwerk. Op twee wezenlijke punten wijzigen we onze koers ten opzichte van het verleden.

1. Vanwege de wens om vooral ‘meters te maken’, zijn in het verleden soms concessies gedaan aan de kwaliteit van fietsroutes, met name bij de aanleg van fietsstraten. Nu kiezen we expliciet voor kwaliteit boven kwantiteit. En veiligheid is daarbij een randvoorwaarde. Vanwege de gewenste herkenbaarheid en kwaliteit zullen we de fietsstraten ook een meer uniforme inrichting gaan geven. Daarbij maken we gebruik van de vele ervaringen die we inmiddels hebben opgedaan met fietsstraten (in Enschede, maar ook landelijk).

2. We bouwen door aan ons netwerk van doorfietsroutes. Waar mogelijk lopen de doorfietsroutes via fietsstraten. Want fietsstraten binnen 30 km/h-zones zijn aantrekkelijker en veiliger dan fietspaden of fietsstroken langs hoofdwegen voor autoverkeer. Maar niet overal zijn routes door woonwijken mogelijk en de routes moeten wel duidelijk doorlopen, van begin tot einde, dus ook als de fietsroute deels samenvalt met een autoroute. Om de fietsroutes die langs autoroutes lopen echt de kwaliteit van een doorfietsroute te geven, krijgt de fiets hier meer ruimte. De hoofdroutes voor de fiets worden daardoor ook beter herkenbaar als doorgaande routes met een continue kwaliteit.

In hoofdstuk 4 geven we concreet aan op welke manier we het fietsnetwerk willen verbeteren om daarmee invulling te geven aan de drie samenhangende doelen die we hiervoor benoemd hebben.

3.5 *Verdiepingsthema's*

De drie algemene beleidsdoelstellingen die in dit hoofdstuk zijn benoemd vormen onze drijfveer om de kwaliteit van fietsnetwerk verder te vergroten. Alle voorstellen in dit plan zijn daarop gebaseerd. We hebben daarnaast echter drie thema's benoemd, die we – om verschillende redenen – specifieke aandacht willen geven. We noemen ze verdiepingsthema's. Het gaat om de thema's:

- verkeersveiligheid voor doelgroepen;
- fietsen voor iedereen;
- multimodale samenhang.

Verdiepingsthema verkeersveiligheid voor doelgroepen

Zoals we eerder hebben beschreven, is extra aandacht voor veiligheid nodig om de huidige trend van toenemende onveiligheid voor fietsers om te buigen en juist weer met één derde te laten dalen. Veiligheid is een basiskwaliteit van het fietsnetwerk die op orde moet zijn. Maar op het gebied van verkeerveiligheid is extra winst te halen door te focussen op bepaalde gebieden en specifieke, kwetsbare doelgroepen. Hoe we dit willen doen, staat in hoofdstuk 5. Onderdelen van dit verdiepingsthema zijn:

- risico-gestuurde aanpak vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid;
- aandacht voor de fiets bij veilige inrichting 30-zones;
- de Enschedese standaard schoolomgevingen;
- veilige fietsroutes naar middelbare scholen;
- verkeerseducatie voor kinderen;
- fietsveiligheid voor ouderen.

Verdiepingsthema fietsen voor iedereen

In hoofdstuk 2 hebben we beschreven dat fietsbeleid ook bijdraagt aan bredere doelstellingen. Sommige daarvan zijn vanzelfsprekend, bijvoorbeeld dat de fiets bijdraagt aan een duurzame samenleving. Minder vanzelfsprekend is dat de fiets ook bijdraagt aan een inclusieve samenleving. Iedereen moet kunnen fietsen. En voor alle soorten fietsen moet ruimte zijn. In hoofdstuk 6 gaan we hier in op deze twee onderdelen:

- mogelijkheden voor doelgroepen die minder fietsen;
- ruimte voor nieuwe fietstypes.

Verdiepingsthema multimodale samenhang

De fiets wordt heel vaak gebruikt als onderdeel van een ketenverplaatsing, in het bijzonder in het voor- en natransport voor het openbaar vervoer.
Daarom moet de overstap van fiets op trein of bus makkelijk en comfortabel zijn. In tal van Nederlandse steden blijken investeringen in stallingsvoorzieningen bij stations direct te leiden tot meer fietsers, waardoor al snel weer behoefte ontstaat aan nóg meer stallingen. Bijna iedereen wil met de fiets naar het station als daar goede voorzieningen worden geboden! Maar ook in combinatie met andere, nieuwe vormen van mobiliteit kan de fiets een belangrijke rol gaan spelen. Daarom is dit het derde thema waar we extra aandacht aan willen schenken (in hoofdstuk 7). Onderdelen van dit thema zijn:

- samenhang tussen fiets en openbaar vervoer;
- de fiets als schakel in het netwerk van deelmobiliteit;
- de fiets als oplossing in vergroening van de logistiek.

3.6 *Uitwerking tot concrete maatregelen*

De voorstellen voor het fietsnetwerk en de uitwerking van de verdiepingsthema's leiden uiteindelijk tot concrete maatregelen. De verschillende voorgestelde maatregelen zetten we in hoofdstuk 8 overzichtelijk bij elkaar in een uitvoeringsprogramma. Dit overzicht geeft per maatregel ook inzicht in de globale kosten. De uitvoering van de maatregelen hangt uiteraard samen met het beschikbare budget. We maken daarom onderscheid in drie categorieën:

- 'Nu': maatregelen die we uitvoeren op basis van het bestaande beleid.
- 'Basis': de maatregelen die we op basis van deze visie willen uitvoeren, waar we extra geld voor vragen.
- 'Plus': de maatregelen die we op basis van deze visie willen uitvoeren, waar we echter nog geen geld voor hebben.

Bij de uitwerking van de fietsprojecten zoeken we nadrukkelijk naar samenhang en koppelkansen met andere projecten. Zo kunnen we niet alleen geld besparen, maar kunnen verkeerskundige en andere doelen elkaar ook zoveel mogelijk versterken. Zodat de stad bereikbaar blijft, maar ook aantrekkelijk, groen, gezond en sociaal.



Figuur 3.2: De opzet en samenhang van de hoofdstukken 4 tot en met 8



4. Doorbouwen aan goede voorzieningen

We gaan verder met het fietsnetwerk op orde maken. We zijn gestart met het realiseren van een volwaardig en veilig fietsnetwerk in Enschede. Veel ligt er al, er wordt continu gewerkt aan het verbeteren van de fietskwaliteit. Hier gaan we mee verder, om het voor fietsers veiliger en prettiger te maken. Daarnaast gaan we het fietsparkeren verbeteren, de campagnes om het fietsgebruik te stimuleren voortzetten en beheer en onderhoud beter borgen.

4.1 *Een degelijk fietsnetwerk*

We vinden het belangrijk om goede fietsverbindingen te hebben met omliggende steden en dorpen en binnen de stad tussen woonwijken, winkels, scholen, het station en de belangrijke werklocaties.

Een goed fietsnetwerk voldoet aan de volgende voorwaarden (bron CROW):

- Samenhang: routes sluiten goed op elkaar aan en alle routes samen zorgen voor goede verbindingen tussen alle belangrijke bestemmingen.
- Directheid: alle belangrijke verplaatsingen tussen bestemmingen zijn zonder grote omwegen te maken, bovendien is er onderweg weinig oponthoud, bijvoorbeeld bij verkeerslichten.
- Veiligheid: de routes zijn zowel verkeersveilig als sociaal veilig. Er gebeuren weinig tot geen verkeersongevallen en de routes zijn ook voor het gevoel verkeers- en sociaal veilig.
- Comfort: routes zijn zonder hinder te gebruiken. Het wegdek is van goede kwaliteit er hoeft weinig gestopt of gewacht te worden en de fietser wordt niet gehinderd door veel verkeerslawaai of uitlaatgassen.
- Aantrekkelijkheid/Beleving: het is prettig om van de routes in het netwerk gebruik te maken. Fietsers moeten zich veilig kunnen voelen en met plezier over een route fietsen.

Samenhang en directheid zijn netwerkcriteria, terwijl de overige drie met inrichting van straten en kruispunten te maken hebben. Comfort en aantrekkelijkheid/beleving zorgen voor meer fietsers. In de Fietsvisie 2012 van de gemeente Enschede hebben we deze criteria al toegepast.

Gekozen is voor de volgende indeling van het netwerk:

- Regionale fietsroutes: herkenbare routes voor de middellange afstand, maximaal comfort, minimaal oponthoud
- Doorfietsroutes: verbindingen tussen wijken en/of de regionale fietsroutes, bij voorkeur ontvlochten van gebiedsontsluitingswegen, hoog comfort, beperkt oponthoud
- Basis fietsnetwerk: veilige ontsluiting van woonwijken, scholen, winkelcentra en bedrijventerreinen richting de doorfiets- en regionale fietsroutes. Normaal comfort en oponthoud
- Recreatieve fietsroutes: Bedoeld voor recreatief fietsen, doorgaans onder goede weersomstandigheden. Het gaat om beleving en reistijd is van ondergeschikt belang.



Figuur 4.1: Fietsnetwerk gemeente Enschede



LEGENDA

- Regionale routes
  Hier kiezen we ontwerpuitgangspunten zoals vanuit die regionale aanpak gelden.
- Doorfietsroutes
  Hier kiezen we voor kwaliteit voor de fiets. Vaak een fietsstraat, maar dit hoeft niet.
- Basis fietsnetwerk
  Hier kiezen we voor goed onderhoud van bestaande wegen.
- Centrum fietsring

- Doorgetrokken streep
  Trace duidelijk en ambitie duidelijk
- Stippellijn
  Trace en/of ambitie nog niet duidelijk

- W Winkels
- B Basisonderwijs
- S Voortgezetonderwijs

Figuur 4.1 toont het Fietsnetwerk, in meer detail is deze te vinden in bijlage 4. We hebben het netwerk geüpdatet naar aanleiding van bovengenoemde classificering. Daarnaast hebben we andere criteria gebruikt voor aanpassingen aan het netwerk:

- Uitbouw door nieuwe gebieden (woningbouw, werklocaties, natuurgebieden).
- Verfijning van het netwerk in gebieden waar kansen liggen om meer te fietsen.
- Prioriteit voor fietsroutes naar werklocaties.
- Kansrijke combinaties vinden tussen functionaliteit en aantrekkelijkheid; waar kunnen fietsroutes 'groener' worden ingericht of kunnen verbindingen via aantrekkelijke alternatieven iets worden omgeleid.

De belangrijkste verschillen ten opzichte van het netwerk uit de vorige Fietsvisie zijn:

- Andere aanpak van routedefinitie (zie ook 3.4).
- Verbindingen met nieuwe wijken toegevoegd.
- Verbinding Enschede Noord-Kennispark/Haven.

4.1.1 Regionale fietsroutes tussen Enschede en andere steden en dorpen

Samen met de provincie werken we aan de fietssnelweg F35. Deze Twentse snelfietsroute verbindt Enschede met Gronau, Hengelo, Almelo, Sallandse Heuvelrug en Oldenzaal. Daarnaast werken we met de provincie Overijssel aan regionale snelfietsroutes. Zo verbeteren we de regionale routes naar Losser en Haaksbergen. Zo kunnen wij veilig en vlot op de fiets naar de omliggende dorpen en steden en omgekeerd kunnen hun inwoners eenvoudig met de fiets naar Enschede komen. Voor de middellange afstand wordt de elektrische fiets daardoor aantrekkelijker dan de auto.

Het Rijk wil met de regio's (landsdelen) in 2021 een Nationaal Toekomstbeeld Fiets opstellen voor het jaar 2040 (met tussenjaar 2027). De regionale hoofdfietsroutes en de doorfietsroutes van Enschede horen hierbij, evenals een schaalsprong in fietsparkeren en fietsstimulering. Zie bijlage 2.

4.1.2 De fietser centraal op de doorfietsroutes

De doorfietsroutes zijn binnen het stedelijke gebied belangrijke verbindingen van de woonwijken naar belangrijke en populaire bestemmingen zoals de binnenstad, voortgezet of hogere onderwijsinstellingen, het Havengebied en het Kennispark. Op de doorfietsroutes is het vlot en veilig fietsen en worden drukke autoroutes zoveel mogelijk vermeden.

De regionale fietsroutes uit 4.1.1 zijn binnen het stedelijk gebied vanzelfsprekend ook doorfietsroutes. Waar we eerder spraken van het ontvlochten netwerk in de wijken, kiezen we er nu voor de hele route van woon- naar werklocatie aan te duiden als doorfietsroute. Afhankelijk van de lokale situatie en wegencategorisering kiezen we hier voor een fietsvriendelijke inrichtingsvorm: idealiter solitaire fietspaden, fietsstraten of vrijliggende fietspaden. Het belangrijkste is dat de fietser vlot en veilig kan doorfietsen.

4.1.3 Een compleet basisnetwerk

Om een compleet fietsnetwerk te realiseren zijn er de fietsroutes van het basisnetwerk. Deze routes vormen het fijnmazige netwerk tussen de doorfietsroutes en specifieke bestemmingen. Groot onderhoud van de wegen in deze routes grijpen we aan om ook deze wegen veiliger en fietsvriendelijker te maken.

De inrichtingsvormen van deze routes werken we verder uit in het Toetsingskader Openbare Ruimte (TOR).

Voor Noord-West Enschede versterken we de fietsverbinding richting UT/Kennispark en de haven. Het Slagmanpad is al een aangename route die aan de zuidzijde aansluit op de fietsstraat Pijlhovestraat richting haven en de doorgaande route Hengelosestraat naar UT/Kennispark. Richting het noorden zoeken we, als onderdeel van de integrale studie naar Noord-West Enschede naar een verbinding richting Kottenpark College en de woonwijken ten oosten van de Deurningerstraat.

Daarnaast trekken we de doorfietsroute vanaf de Kottendijk door richting de Viermarkenweg, zodat ook hier een aantrekkelijke fietsverbinding richting de UT ontstaat.

4.1.4 Recreatieve fietsroutes

De omgeving van Enschede is prachtig, en dit kun je het beste op de fiets ervaren. Daarom willen we er de komende jaren voor zorgen dat er mooie en veilige routes tussen de wijken en het buitengebied zijn. We zorgen voor een goede aansluiting van het stedelijk fietsnetwerk op het recreatieve fietsnetwerk, inclusief bewegwijzering waar nodig. Fietsen is niet alleen een belangrijke vorm van mobiliteit, maar ook van recreatie, sport en bewegen. Met de regio Twente is het knooppuntennetwerk ontwikkeld. Een goede afstemming van het beheer en onderhoud is hierbij van belang. In paragraaf 4.6.3 wordt hier verder op in gegaan.

4.2 Aanleg en inrichting van de doorfietsroutes

De verschillende routes zorgen ervoor dat we veilig en prettig kunnen fietsen in Enschede. Hierbij vinden we ook de beleving van de route belangrijk. Het uitgangspunt is dat de doorfietsroutes zo aantrekkelijk mogelijk zijn. De uitvoering van de routes wordt nader bepaald, waarbij we kijken naar de ligging van de route. Belangrijke aandachtspunten in ons netwerk zijn de fietsstraten, de fietsvoorzieningen bij 50 km/uur wegen, oversteekbaarheid van de hoofdautoroutes en de fietsroute om de binnenstad.

4.2.1 Aantrekkelijkheid en beleving versterken

We willen het gebruik van de fiets aangenamer maken door de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Uit onderzoek blijkt dat de reistijd op aantrekkelijke fietsroutes als korter wordt ervaren. Naast veiligheid, snelheid en comfort is beleving daarom erg belangrijk bij het ontwerpen van een fietsroute.

Bij de verder realiseren van het fietsnetwerk gaat extra aandacht uit naar fietsroutes naar werklocaties. Voor de bereikbaarheid van banen, ook voor mensen die niet over een auto beschikken, is het belangrijk dat er veilige en prettige fietsroutes aanwezig zijn. Zo kunnen inwoners van Enschede op de fiets naar hun werk Dit doen we door extra prioriteit te leggen bij de realisatie van deze routes.

Factoren die meespelen zijn de afwisseling en kwaliteit van de omgeving: groen, bomen, water, architectonisch interessante gebouwen, maar ook voorzieningen zoals informatieborden, bankjes en dergelijke.

Als meer mensen voor de fiets kiezen in plaats van voor de auto ontstaat meer ruimte voor samenkomen en groen. Door ambities op het gebied van fietsroutes nadrukkelijk als uitgangspunt mee te nemen in de planvorming versterken we de routes. Bij de plannen voor het planten van 170.000 extra bomen in Enschede gaan we kijken naar de mogelijkheden om deze langs fietsroutes te planten.

4.2.2 Fietsstraten

Sinds 2012 is gemeente Enschede begonnen met het aanleggen van fietsstraten. Er zijn verschillende vormen van fietsstraten te zien in Enschede. Inmiddels hebben wij en andere steden meer ervaring met fietsstraten en heeft het kennisinstituut CROW de richtlijnen geactualiseerd. We hebben nu een beter beeld wat goed werkt en wat minder goed werkt. We willen werken aan een uniforme fietsvriendelijke inrichting van fietsstraten en gaan voor meer kwaliteit en met (nog) meer aandacht voor een verkeersveilige inrichting.

We sluiten daarbij aan bij de meest actuele richtlijnen van het CROW voor fietsstraten. De vormgeving moet enerzijds voldoen aan de vijf hoofdeisen (samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid).

Anderzijds moet de inrichting het (beoogde) gedrag bevorderen, zoals een gematigde (auto)snelheid, veilig inhaalgedrag en intensiteiten van auto- en fietsverkeer die passen bij de breedte van de fietsstraat. Daarvoor is het onder andere van belang dat de gebruikers aan de inrichting kunnen zien welk gedrag van hen verwacht wordt. Als basisuitgangspunt voor fietsstraten hanteren wij rood asfalt voor de rijloper, eventueel gecombineerd met naadloos aansluitende ‘rabatstroken’ van strak gestrate klinkers.

Auto- en fietsintensiteiten zijn van grote invloed op het functioneren van een fietsstraat. Zijn er te veel motorvoertuigen, dan wordt het fietscomfort en de (subjectieve) veiligheid te sterk aangetast. Zijn er te weinig fietsers, dan is een fietsstraat niet geloofwaardig. Fietsers moeten niet te vaak te maken krijgen met een hinderlijke of gevaarlijke ontmoeting met het autover-

keer. Het spreekt voor zichzelf dat een hogere auto-intensiteit leidt tot meer ‘auto-fietsontmoetingen’. Deze ontmoetingen hoeven echter niet per se gevaarlijk of hinderlijk te zijn. Pas als de rijbaan onvoldoende breed is voor een conflictvrije afwikkeling, zien we een sterke toename van het aantal ontmoetingen dat hinder of gevaar veroorzaakt. Om hier een goede afweging in te maken we gebruik van de ontmoetingenvoorspeller van het CROW.

Het is een uitdaging om te komen tot een geschikte inrichting van fietsstraten. We streven naar een zo uniform mogelijke inrichting, maar we hebben ook te maken met een bestaande situatie en omgeving waar rekening mee gehouden moet worden. Langs en op de fietsstraten staan we parkeren in principe niet toe. Drempels moeten comfortabel zijn voor fietsers en worden in principe uitgevoerd in asfalt, om zettingsverschillen te voorkomen. We willen de fietsroutes zo goed mogelijk inpassen in de omgeving. Soms moeten er concessies gedaan worden. Blijkt tijdens het (ontwerp) proces dat we te veel concessies moeten doen en de kwaliteit en functie van de fietsstraat niet gegarandeerd kan worden, dan gaan we de fietsstraat niet realiseren. Dan zoeken we naar andere oplossingen om een vlotte en veilige fietsroutes te realiseren. Gedacht kan worden aan een andere route, een inrichting met fietsstroken/-paden, het verminderen van het autoverkeer of parkeren anders organiseren. De opkomst van fietsstraten zien we ook buiten de bebouwde kom. We volgen daarbij de landelijke ontwikkeling ten aanzien van een standaard-inrichting.

4.2.3 Fietsvoorzieningen bij 50 km/uur wegen

Bij de doorfietsroutes staat de fietser centraal en gaan we voor veiliger en prettiger fietsen. We sluiten aan bij ontwerprichtlijnen van het CROW. Hierbij gaan we ook uit van het principe Duurzaam Veilig verkeer. Dat betekent dat op 50 km/uur wegen de verkeerssoorten gescheiden worden door bij voorkeur vrijliggende fietspaden toe te passen.

Maar ook hier zitten we in een bestaande situatie en omgeving. We zien ook dat dat niet overal op de doorfietsroutes kan of ten koste gaat van bijvoorbeeld veel bomen. En als er sprake is van veel zijstraataansluitingen of kruispunten met andere hoofdwegen, kunnen vrijliggende fietspaden minder verkeersveilig zijn omdat fietsers minder zichtbaar zijn voor afslaand autoverkeer.

Wat we wel doen is bij reconstructies van 50 km/uur wegen nagaan of en op welke wijze het mogelijk is. En we ontwerpen vanuit de fietser.

4.2.4 Oversteekbaarheid hoofdautowegen

De wegenstructuur van Enschede is opgebouwd uit een multimodaal netwerk, voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto’s. Op sommige locaties liggen de routes voor alle modaliteiten naast elkaar, bijvoorbeeld de Hengelosestraat. Op andere plekken is daar geen ruimte voor en moeten er andere keuzes worden gemaakt. Met de doorfietsroutes zijn de hoofdstromen van fiets en auto uit elkaar gehaald. Op sommige plekken kruisen deze routes elkaar, bijvoorbeeld op de singels. We proberen daar oponthoud voor fietsers zoveel mogelijk te beperken. Bij kruispunten van de singel met een doorfietsroute kiezen we voor rechtsaf in, rechtsaf uit voor auto’s. Alleen fietsers kunnen de singel oversteken. Dat verbetert de doorstroming van het autoverkeer en is overzichtelijker oversteken voor de fietsers. Ook op andere kruispunten van het doorfietsnetwerk met gebiedsontsluitingswegen (50 km/h wegen) kijken we of dit uitvoerbaar is.

Voldoende opstelruimte bij belangrijke oversteken

De doorstroming kan verbeterd worden door brede opstelplaatsen voor fietsers te maken. Er kunnen dan meer fietsers tegelijk beginnen met fietsen als ze over kunnen steken en fietsers uit tegengestelde richtingen hinderen elkaar minder. Om dat te bereiken in de beperkte ruimte passen we zo nodig vernieuwede oplossingen toe.

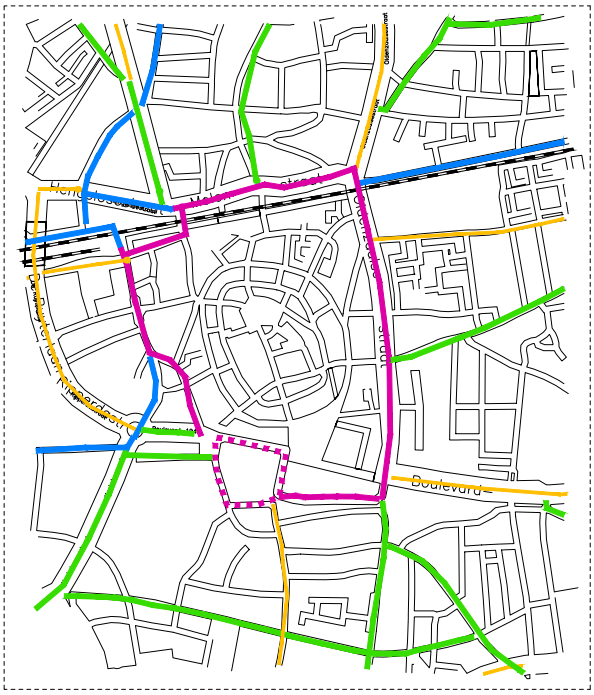
Doorstroming met behulp van een app

Op de Hengelosestraat en de Gronausestraat hebben fietsers profijt van een app waarmee ze sneller groen krijgen bij de verkeerslichten. We willen deze techniek toe passen op alle verkeerlichten op doorfietsroutes, zodat fietsers minder lang hoeven te wachten voor een rood licht. We kiezen hier voor technische oplossingen die voorkomen dat je tijdens het fietsen de app moet bedienen.

4.2.5 Fietsroute om de binnenstad

De binnenstad is het domein van voetgangers én fietsers, maar op enkele plaatsen begint dit te knellen. Om de binnenstad meer lucht te geven gaan we de fietsroute om de binnenstad stimuleren/verbeteren. Zo wordt het voor het doorgaande fietsverkeer, dat niet in de binnenstad hoeft te zijn, aantrekkelijker om om de binnenstad heen te fietsen. De fietser wordt geleid en verleid om deze route te gebruiken. De fietser die in de binnenstad moet zijn, kan als gast in de voetgangerszone wel alle bestemmingen bereiken.

De route om de binnenstad heen sluit aan op de doorfietsroutes van de stad. Het is een prettige en veilige fietsroute die wat reistijd betreft minstens concurrerend is met de route door de binnenstad. De exacte routevoering aan de zuidzijde van de binnenstad moet nader worden onderzocht.



Figuur 4.2: Fietsroute om de binnenstad

4.3 *Goede voorzieningen voor fietsparkeren*

Met meer fietsverplaatsingen neemt ook de vraag naar goede stallingsmogelijkheden toe. Dit geldt vooral bij de treinstations, maar ook in de binnenstad, bij bushaltes, woonbuurten en werk- en sportlocaties. Goede stallingsvoorzieningen helpen fietsendiefstal te voorkomen. Voor het aantal benodigde plekken streven we naar een maximale bezettingsgraad van 85% tijdens de piekmomenten. Aandachtspunt is de diversiteit aan type fietsen (bakfietsen, kratfietsen, etc.) en dus ook de verschillende behoeften aan voorzieningen.

Als fietsstad passen we bij ruimtelijke ontwikkelingen de fietsparkeernorm stringenter toe. Ook een fietsparkeerfonds is een optie. Deze normering is opgenomen in de parkeervisie en bijbehorende uitwerking in de parkeernormennota.

4.3.1 Fietsparkeren in de binnenstad

Fietsparkeren in de binnenstad is dynamisch en afhankelijk van het doel van het bezoek. Zo zijn er kort- en langparkeerders en dag- en avondbezoekers met verschillende wensen, waar het aanbod van fietsvoorzieningen op afgestemd moet worden. Het blijft mogelijk om de fiets in de binnenstad op maaiveldniveau te parkeren. Niet alleen voor mensen die minder mobiel zijn en zo geen beperking ervaren bij de hellingen van ondergrondse stallingen, maar ook voor de korte snelle boodschap dicht bij de bestemming.

We willen in de huidige fietsenstallingen de bezetting met nieuwe technieken monitoren. Dat maakt het beheer minder arbeidsintensief, de detectie van weesfietsen eenvoudiger en helpt reizigers sneller een vrije plek te vinden in een stalling. Het weesfietsenbeleid is cruciaal voor het behoud van voldoende stallingscapaciteit.

Stationsomgeving

Centrumkwadraat is een ontwikkelgebied met hoge ambities om de kwaliteit van Enschede te vergroten. Onze ambitie is om een nieuwe fiets- en autoparkeergarage te realiseren onder het huidige busstation. De nadere uitwerking zoals de capaciteit van de fietsparkeervoorziening vindt plaats in afstemming met het Centrumkwadraat.

Stallingen binnenstad

De afgelopen jaren zijn er diverse fietsenstallingen gerealiseerd in en rondom de binnenstad. Aan de noordzijde van de binnenstad is de fietsenstalling Wilminkplein gerealiseerd. Deze is voor bezoekers aan de binnenstad niet altijd goed vindbaar. Gekeken wordt of de bekendheid van deze fietsenstalling verbeterd kan worden of dat een andere stalling in het noorden van de binnenstad wenselijk is.

Ook bij de entree aan de oostzijde (De Heurne/Oldenzaalsestraat) verkennen we de mogelijkheid om een kwalitatief hoogwaardige stallingsmogelijkheid toe te voegen.

4.3.2 Fietsparkeren in wijken

Voor bestemmingen zoals scholen, winkelcentra, publiekstrekkers, sport en cultuur wordt de potentie van de fiets nog niet optimaal benut. Het zijn belangrijke functies die bijdragen aan de leefbaarheid van woonwijken. Het beleidskader ‘Retail in Enschede’ zet onder andere in op: “Winkelcentra in de wijk die je met de fiets of lopend kunt bezoeken. Waar verschillende winkels zijn. En die er mooi uitzien”. Voldoende fietsparkeervoorzieningen, die gunstig gesitueerd zijn, zorgen er voor dat men vaker met de fiets naar deze bestemmingen komt in plaats van met de auto.

Op locaties waar de beschikbare ruimte beperkt is starten we pilots met fietsvlonders. Voor fietsers gunstig gesitueerde autoparkeerplaatsen richten we in als tijdelijke fietsenstalling. Het plaatsen van extra fietsvoorzieningen gaat samen met de buurt en in afstemming met de vraag naar autoparkeerplaatsen. Door te werken met pilots en proefopstellingen kan draagvlak gecreëerd worden bij stakeholders.



4.3.3 Voldoende voorzieningen tijdens piekmomenten

Op sommige situaties/locaties is er extra behoefte aan fietsenstallingen (capaciteit). Denk hierbij aan evenementen en door seizoensinvloeden. Maar ook in de weekenden is er een piekmoment in de avonduren door horecabezoekers. Het gaat hierbij om een zeer specifieke piekvraag waarbij een permanente oplossing niet voorhanden is. De verantwoordelijkheid voor voldoende fietsenstallingen ligt bij de evenementenorganisatie. De gemeente heeft hierin een faciliterende rol. Het verplicht aanbieden van tijdelijke stallingen met toezicht bij (grote) evenementen wordt opgenomen in het vergunningsbeleid.

4.3.4 Verminderen en voorkomen fietsendiefstal

Het is erg vervelend als blijkt dat je (elektrische) fiets is gestolen nadat je je fiets ergens hebt neergezet. Toezicht kan bijdragen aan het verminderen van fietsdiefstallen, maar het vraagt ook om een bewuste houding van de fietser zelf. We zijn gestart met de bewustwordingscampagne ‘maak het ze niet te gemakkelijk: zet je fiets vast met een tweede slot’. Deze zetten we voort. Ook blijven we inzetten op het aanbieden van voldoende, veilige stallingsmogelijkheden.

Ook vinden we het belangrijk om inzicht te houden in het aantal aangiftes om zo een goed beeld te hebben van het probleem. Samen met de politie blijven we dit actief monitoren en stimuleren we mensen om aangifte van diefstal te doen om zo een zo goed mogelijk beeld van de problematiek te krijgen. We zijn voorstander van positieve registratie (bijvoorbeeld registratie van framenummers) en doen zo mogelijk mee met landelijke pilots hiervoor.

De fietsenstalling bij het station Enschede Kennispark is een belangrijke stalling voor forenzen en studenten. We blijven de capaciteit van deze stalling monitoren. We zien dat hier vaker fietsen gestolen worden dan op andere plekken in de wijk. Om het aantal fietsendiefstallen terug te dringen is toezicht wenselijk, bijvoorbeeld door middel van camera’s.

Tevens houden we de fietsenstallingen netjes en opgeruimd door opruimacties van wees- en wrakfietsen. Hierover maken we afspraken voor alle gemeentelijke stallingen.

4.4 De fiets als eerste keuze voor een verplaatsing

Ervaring leert dat alleen fysieke maatregelen niet voldoende zijn voor meer fietsgebruik. Attenderen, stimuleren en campagnes dragen aanzienlijk bij aan het fietsgebruik. Een goede basis, zoals prettige en veilige fietsroutes, weinig oponthoud, goede fietsenstallingen, is randvoorwaardelijk. In Enschede zijn deze randvoorwaarden al op een hoog niveau, maar we gaan ze nog verder verbeteren.

En toch fietst nog niet iedereen zo vaak als wenselijk. Om mensen nog meer te laten fietsen zetten we ook in op marketing/promotie, het betrekken van inwoners bij het verbeteren van het fietsklimaat en mobiliteitsmanagement.

4.4.1 Campagnes voor inwoners

Promotie van de fiets is een belangrijk middel om mensen meer aan het fietsen te krijgen. We gaan daarom door met de campagne ‘Enschede Fietsstad’, met een focus op gedragsverandering. Hierbij zetten we in op verschillende doelgroepen, door gerichte acties op te zetten voor verschillende doelgroepen en voor wijken van Enschede waar nog relatief weinig gefietst wordt.

Als er ergens nieuwe fietsinfrastructuur wordt opgeleverd besteden we hier aandacht aan, zodat niet alleen de huidige maar juist ook potentiële nieuwe gebruikers bereikt worden.

Ook zetten we in op nieuwe inwoners van de gemeente Enschede en bij verhuizing binnen Enschede. Dat is het moment waarop mensen keuzes maken over vervoer en nieuwe routes ontdekken.

Samen met horeca en retail wordt gekeken of er acties opgezet kunnen worden om meer klanten op de fiets te laten komen. Zo hebben we eerder een spaaractie gehad met prijzen bij lokale ondernemers.

4.4.2 Campagnes voor werknemers via Twente Mobiel

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen. Mobiliteitsmanagement biedt reizigers of werknemers betere keuzes en beïnvloedt daarmee het reisgedrag. Hierdoor wordt vervoer meer duurzaam en blijft de stad bereikbaar en aantrekkelijk.

Twente Mobiel is onderdeel van de provincie Overijssel en werkt regionaal aan het stimuleren van slimme en duurzame mobiliteit. Twente Mobiel heeft al bij veel bedrijven in Enschede mobiliteitsmanagement ingezet. We blijven Twente Mobiel hierbij ondersteunen.

4.4.3 Betrekken van de Enschedeër

Door inwoners, ondernemers en belangenverenigingen nadrukkelijk mee te laten denken over infrastructurele verbeteringen en eigen initiatief en verantwoordelijkheid te stimuleren, kunnen we de kwaliteit van het eindresultaat vergroten. Hierdoor worden de juiste gebieden met elkaar verbonden, ontstaan er minder olifantenpaadjes en ontstaat er meer begrip/draagvlak voor eventuele nadelen van bepaalde oplossingen.

Dit deden we de afgelopen jaren al en hier gaan we mee door. We zitten bijvoorbeeld regelmatig met de Fietsersbond Enschede om tafel. Daarnaast vragen we om het jaar de mening van de Enschedeër via het Enschede Panel. Bij infrastructurele projecten betrekken we omwonenden en toekomstige gebruikers via stakeholderbijeenkomsten.

4.5 *Overweging bewegwijzering*

Naast het faciliteren van de fietser door prettige en veilige fietsroutes, is het ook van belang dat we het gebruik van deze route stimuleren. Naast campagnes en promotie is bewegwijzering van de routes een middel. Dit kan onder andere door op strategische keuzepunten bewegwijzering toe te voegen. De informatie kan gaan over de nog af te leggen afstand naar belangrijke bestemmingen, maar kan ook uitgedrukt worden in tijd of aantrekkelijkheid van de route.

Uit onderzoek blijkt dat aantrekkelijke fietsroutes (beleving) als minder lang in tijd worden ervaren. Zo kan het zijn dat een aantrekkelijke route niet altijd strikt direct/rechtstreeks hoeft te zijn. Factoren die meespelen zijn de afwisseling en kwaliteit van de omgeving: groen, bomen, water, architectonisch interessante gebouwen.

Op de regionale fietsroutes hoort bewegwijzering bij het standaardontwerp van de route. Hierbij sluiten we aan op de landelijke ontwikkelingen en richtlijnen. Voor de doorfietsroutes onderzoeken we of hier ook een volledige bewegwijzering haalbaar en betaalbaar is. Digitale bewegwijzering of routeplanners via apps worden ook steeds meer gebruikt.

Het plaatsen van bewegwijzering dient afgestemd te worden met promotie van de route. Ook moeten er afspraken gemaakt worden over beheer en onderhoud.

4.6 *Borgen van goed beheer en onderhoud*

4.6.1 Betere interne afspraken over beheer en onderhoud

Een aantrekkelijk fietsnetwerk is niet alleen vlot en verkeersveilig, maar ook sociaal veilig, zowel subjectief als objectief. Goed beheer en onderhoud is daarvoor essentieel. Ongelijkheden in het wegdek, eikenprocessierupsen, graffiti of grote plassen door verstopte straatkolken, zijn enkele voorbeelden van situaties die een negatieve invloed hebben op de veiligheid en veiligheidsbeleving van mensen. Als automobilist heb je minder last van deze situatie, dat kan er toe leiden dat mensen de auto pakken in plaats van de fiets.

Het bevorderen van fietsgebruik en het goed uitvoeren van beheer en onderhoud zijn echter verschillende taken, die bij verschillende afdelingen belegd zijn en daardoor uit andere middelen gefinancierd worden. Goede afspraken tussen de verschillende afdelingen over inzet en budget zijn dus noodzakelijk. Er gaat al heel veel goed en fietsvoorzieningen worden conform het Wegenbeleidsplan op Basis plus niveau onderhouden. Maar er is ook nog ruimte voor verbetering. Bij het maken van nieuwe beleidsplannen, zoals het verlichtingsbeleidsplan, blijven we veel aandacht houden voor de fiets.

In het kader van onderhoud is het afstrooien met grind/split een kosteneffectieve manier voor duurzaam asfaltonderhoud. Wanneer we grind toepassen op een fiets-

pad besteden we extra aandacht aan het waarschuwen van fietsers en het zo tijdig mogelijk afzuigen van het overtollige grind. Daarnaast kijken we specifiek naar het beheer van de diverse fietstunneltjes. Met het oog op sociale veiligheid worden er op dit moment al extra maatregelen getroffen. Daarnaast onderzoeken we samen met de Universiteit Twente de mogelijkheden om door inzet van innovatieve technieken de tunneltjes nog veiliger te maken. Ook maken we in 2021 afspraken over het beheer van de muurschilderingen.

4.6.2 Wegwerkzaamheden

Groot onderhoud is nodig om de kwaliteit van de infrastructuur op peil te houden. Dit resulteert in tijdelijk ongemak voor de verkeersdeelnemers door omleidingsroutes of andere verkeerskundige maatregelen. De fietser zetten we centraal bij de omleidingen om zoveel mogelijk hinder te beperken. Hierbij gaat het om een prettige en zo kort mogelijke omleidingsroute, langs de wegwerkzaamheden kunnen fietsen met gepast gedrag en aanwezigheid van goede bewegwijzering.

Als er een omleiding is aangegeven, moet deze ook dagelijks gecontroleerd worden op compleetheid; niets is zo vervelend als het plotseling eindigen van een omleiding omdat borden weg of verdraaid zijn.

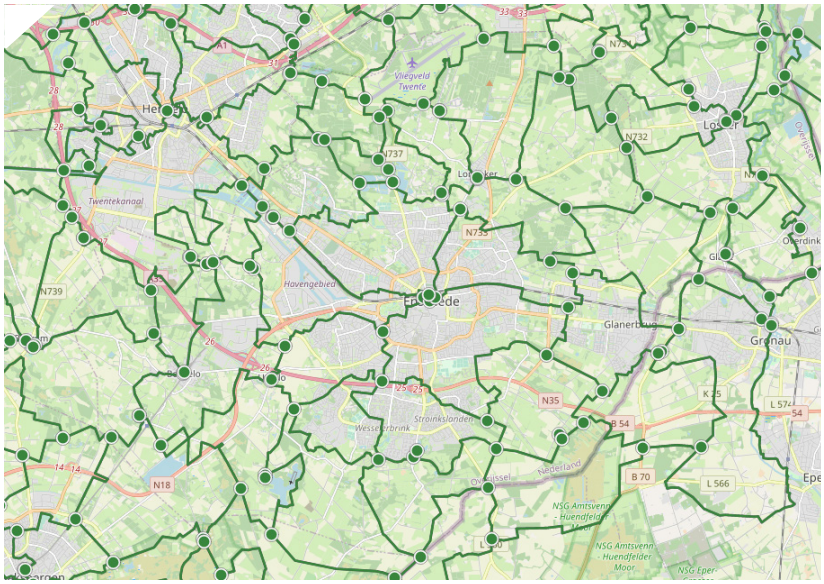
We maken eigen interne afspraken voor omleidingsroutes. Bij aanbestedingen gaan we aannemers nadrukkelijkere verplichtingen opleggen en leggen deze afspraken vast in de contracten. Om dit concreet te maken stellen we in 2021 een aanpak op voor Fietsgerichte omleidingsplannen.

4.6.3 Recreatief fietsnetwerk

Met de regio Twente is afgesproken dat bij infrastructurele projecten, gebiedsontwikkeling, onderhoud en nieuw beleid tijdig aandacht moet zijn voor de effecten op het regionale recreatieve fietsnetwerk en dat hierbij in een vroeg stadium afstemming moet worden gezocht.

Als gemeente geven de volgende invulling aan deze afspraak:

- De recreatieve fietsroutes nemen we op in het beheerarsenaal. Vervolgens vindt er een periodieke inspectie plaats en zo nodig onderhoud.
- We hebben de ambitie om goed en comfortabel over paden te kunnen fietsen. Dat betekent dat we alle zandwegen in het recreatieve fietsnetwerk in kaart brengen en onderzoeken of er maatregelen zoals het (gedeeltelijk) aanbrengen van halfverharding mogelijk zijn.
- Voor het beheer van diverse bruggetjes op recreatieve routes zijn middelen beschikbaar gesteld op basis van het Wegenbeleidsplan. Dit is verder uitgewerkt in Beleidsplan infrastructurele kunstwerken.



Figuur 4.3: Recreatief fietsnetwerk



5. Extra aandacht voor verkeersveiligheid

Na decennia waarin het aantal verkeersslachtoffers in Nederland jaarlijks afnam, is die ontwikkeling tot een halt gekomen. De laatste paar jaar is sprake van stagnatie van die dalende trend en is zelfs een lichte stijging te zien. Die ontwikkeling is onwenselijk, vooral omdat achter ieder ongeval veel menselijk leed schuilgaat.

5.1 *Risicogestuurde aanpak*

Ook in Enschede moeten we helaas constateren dat het aantal verkeersongevallen en slachtoffers weer stijgt. We maken een geactualiseerde versie van het verkeersveiligheidsplan 'Enschede veilig vooruit 2.0'. Voor de aanpak wordt aangesloten op de landelijke aanpak, zoals uitgewerkt in het programma 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' (SPV). In lijn met de daarin beschreven ambitie Vision Zero, waarbij nul verkeersslachtoffers in 2050 het doel is, zetten we ambitieus in op een daling van het aantal fietsverkeersslachteroffers met 33% in 2030.

Daarin ligt sterk de nadruk op een risicogestuurde aanpak. Dat betekent dat niet overal maatregelen worden getroffen maar dat onderzocht wordt waar de risico's het grootst zijn, zodat daar maatregelen getroffen kunnen worden. Dit kan gaan om risico's in onveilige infrastructuur, voor specifieke doelgroepen, voor specifieke types vervoermiddelen of door gedrag (alcohol, bellen). Vervolgens worden maatregelen getroffen om die risico's te verkleinen. Zeker bij het onderdeel gedrag zijn we voor succesvolle uitvoering van deze maatregelen sterk afhankelijk van alle verkeersdeelnemers.

De belangrijkste thema's voor Enschede zijn (overgenomen uit Enschede veilig vooruit 2.0):

- Terugdringen enkelzijdige fietsongevallen (fietsongevallen waarbij geen andere voertuigen betrokken zijn).
- Herinrichten van schoolomgevingen zodat kinderen veilig te voet en met de fiets naar school kunnen.
- Verbeteren van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.
- Het scheiden van verkeersdeelnemers met grote snelheids- en of massaverschillen.
- Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers: verkeerseducatie voor kinderen en ouderen, verbeteren van fietsroutes voor deze doelgroepen.
- Terugdringen snelheidsovertredingen.

Fietsers zijn per definitie een kwetsbare groep verkeersdeelnemers: fietsers worden niet beschermd door het voertuig zelf, ze hebben een veel kleinere massa (en vaak ook een lagere snelheid) dan gemotoriseerd verkeer en een fiets is van zichzelf instabiel, om niet te vallen moet je evenwicht houden. Heel veel van bovengenoemde punten zullen dus bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers. In onderstaande paragrafen behandelen we een aantal thema's waar we specifiek voor de fietser op in willen zetten.

5.2 Veilig inrichting van 30-zones

Een belangrijk principe van Duurzaam Veilig is dat de functie van een weg (uitwisselen of doorstromen), de vormgeving en het gebruik (voertuigcategorieën, snelheid en intensiteiten) bij elkaar moeten passen. Het streven is dat als fietsers en auto's over dezelfde weg rijden, de snelheid maximaal 30 kilometer per uur is.

Een belangrijke rol is weggelegd voor het ontwerp: een goede inrichting zorgt voor geloofwaardige snelheidslimieten en zorgt dus dat automobilisten zich aan de maximum snelheid houden. We weten dat nog niet alle 30 km/h wegen en zones ingericht zijn conform de Duurzaam Veilig inrichting. Hoge snelheden en verkeersonveiligheid zijn veel gehoorde klachten in de wijken.

Wanneer we 30 km/uur wegen herinrichten zetten we de fietser centraal in het ontwerp. Als in een 30-zone de intensiteiten van het autoverkeer te hoog zijn, worden deze met maatregelen teruggebracht tot een acceptabel niveau. Dit draagt niet alleen bij aan de verkeersveiligheid, maar ook aan de leefbaarheid en fietsbaarheid van de wijken.

In het kader van de Investeringsimpuls SPV van het Rijk heeft gemeente Enschede voor meerdere infrastructurele projecten subsidieaanvragen ingediend. Deze projecten voeren we al in 2021 uit.

5.3 Veilig op de fiets naar basisscholen

We vinden het belangrijk dat kinderen veilig naar school kunnen fietsen. Voor kleine kinderen betekent dit dat de schoolomgeving verkeersveilig moet zijn. De fysieke schoolomgeving heeft een grote impact op het verkeersgedrag van de ouders en de kinderen. Wanneer de schoolomgeving een inrichting kent waarbij het spelende kind centraal staat, heeft dit een ander mobiliteitsgedrag tot gevolg. Ouders worden zo meer gestimuleerd hun kind met de fiets of te voet naar school te brengen. Ook stimuleert dit ouders hun kinderen eerder zelfstandig naar school te laten gaan. Dit heeft allemaal een positief effect op de zelfredzaamheid van het kind. De kinderen kunnen zo op jonge leeftijd al wennen aan het deelnemen aan het verkeer.

Maatregelen die hieraan bij kunnen dragen zijn bijvoorbeeld: schoolstraten, oversteekouders en verkeerscirculatiemaatregelen tijdens de start en het einde van de schooldag.

De gemeente Enschede stelt eigen ontwerprichtlijnen op voor een veilige schoolomgeving. Hiervoor maken we gebruik van kennis uit de F10-pilots "Veilig fietsen naar school". Bijvoorbeeld voor het toepassen van schoolstraten, verankering in de omgevingsvisie, een streven naar beweegvriendelijke openbare ruimte en het betrekken van gezondheidsdiensten.

Vervolgens kan samen met scholen (verkeers)ouders, en andere instanties een integraal plan worden opgesteld voor een veilige schoolomgeving, met een belangrijke plaats voor fiets en voetganger en een minder prominente plaats voor de auto (halen-brengen). Hierbij gaat het niet enkel om de inrichting van de openbare ruimte, maar ook om verkeerseducatie, goede en voldoende fietsenstallingen en fietsacties. We zijn blij dat het theoretisch en praktisch verkeersexamen op bijna alle scholen wordt aangeboden en koesteren dit. We sluiten ons aan bij de lobby om dit op te nemen in onderwijsprogramma.

Er komt een grote vervangingsopgave aan van diverse schoolgebouwen. Die opgaven grijpen we aan om de schoolomgeving aantrekkelijker en veiliger in te richten voor langzaam verkeer en stimuleren we gedrags(veranderings)campagnes.

5.4 Veilig op de fiets naar middelbare school

Middelbare scholieren wonen meestal verder van school en worden zelden met de auto gebracht. Voor hen is dus het vooral belangrijk dat de routes naar de scholen toe veilig zijn, ook als ze in grotere groepen fietsen. Middelbare scholieren vormen een kwetsbare groep, doordat ze makkelijk afgeleid zijn en risico's minder goed inschatten. Om te zorgen dat deze scholieren zo veilig mogelijk naar school kunnen fietsen willen we dat in 2030 alle middelbare scholen aan veilige doorfietsroutes liggen. Verkeersveiligheid op deze routes is belangrijk. Knelpunten worden waar dat kan zo snel mogelijk aangepakt.

5.5 *Educatie voor kinderen*

Fietsen is voor kinderen een belangrijke manier om veilig deel te leren nemen aan het verkeer. Fietsende schoolkinderen missen nog ervaring (taakbekwaamheid) en bij de overgang van basis- naar voortgezet onderwijs komen ze op hun nieuwe schoolroutes meer en complexere verkeerssituaties in de stedelijke omgeving tegen. Voldoende oefenen is daarom erg belangrijk. Naast het zorgen voor een verkeersveilige schoolomgeving (3.3) zetten we in op educatie voor kinderen. Zodat zij leren zich veilig te verplaatsen in het verkeer.

In samenwerking met verschillende partijen en overheden werken we hieraan. Het ROV Oost Nederland (Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid) is in Overijssel en Gelderland de partner voor verkeersveiligheid. Zij initiëren projecten waar iedere gemeente op aan kan sluiten, bijvoorbeeld het verkeersexamen.

Ook doen we actief mee in pilots onder andere via het landelijke netwerk F10 vanuit Tour de Force (zie bijlage 2 voor een korte toelichting). Samen met andere ambitieuze fietssteden starten we pilots voor de verkeersveiligheid van fietsen. Hierbij willen we van elkaar leren: welke maatregelen werken goed, welke minder, kunnen de pilots ook (en onder welke voorwaarden) in andere gemeenten en bij andere scholen worden uitgevoerd?

Andere maatregelen die uitgevoerd worden:
- Scholen jaarlijks benaderen over de mogelijkheden voor verkeerseducatie;
- Effectiviteit van verkeerseducatieaanbod meten (eenmalig)
- Monitoringsaanpak opzetten om inzicht te krijgen in het aantal kinderen dat op de fiets naar school gaat.

De scholen krijgen het wel steeds drukker, met allerlei andere thema's in het onderwijsprogramma. Dit naast het noodzakelijke regulier onderwijs van 'taal en rekenen'. Het is belangrijk dat verkeerseducatie ook via het Basisonderwijs en Voortgezet Onderwijs aandacht krijgt. Veilig fiets-educatie kan behouden blijven in onze gemeente door krachten te bundelen en samen te werken. Daarbij werken we samen met het ROV (Regionaal Overlegorgaan Verkeersveiligheid) Oost Nederland.

5.6 *Aandacht voor ouderen*

Het is belangrijk dat alle Enschedeërs van deur tot deur kunnen bewegen, ook de ouderen. En dan gaat het om verplaatsingen van woningen naar de winkel, bibliotheek, verenigingen, zorgcentra et cetera. Het gebruik van elektrische fietsen neemt toe en houdt mensen langer mobiel, maar kent ook risico's. Het aandeel ouderen groeit de komende jaren en ook meer ouderen worden slachtoffer in het verkeer. Landelijk komt 82% van de ernstig verkeersgewonde fietsers voort uit ongevallen zonder betrokkenheid van motorvoertuigen. Het aantal fietsdoden stijgt vooral bij enkelvoudige fietsongevallen en onder 80-plussers (bron: De staat van de verkeersveiligheid 2020, SWOV, 2020).

Sinds 2018 loopt het project Doortrappen, ook in Enschede. Het project gaat uit van wat ouderen nog wel allemaal kunnen in het verkeer (op de fiets) en waar ondersteuning bij gewenst is. Dat gebeurt op een interactieve en informele manier door het fietsen, fietsplezier en fietsveiligheid als gespreksonderwerp in te brengen bij bestaande activiteiten binnen deze doelgroep (kaartmiddagen, kookworkshops, creatieve sessies, etc).
We zetten in op:
- Het aanbieden van (gratis) cursussen voor het gebruik van de elektrische fiets, in overleg met partijen, bijvoorbeeld fietsenmakers en VVN.
- Stimuleren van meer deelnemers aan het project Doortrappen, samen met de provincie Overijssel en het ROV Oost Nederland.
- Het terugdringen van enkelvoudige fietsongevallen door waar mogelijk schuine stoepranden toe te passen en te zorgen voor kantmarkering en goede bermen (beperkte hoogteverschillen).



6. Fietsen voor iedereen

In Enschede vinden we dat iedereen de mogelijkheid moet hebben om te kunnen fietsen. De fiets brengt je op een duurzame en goedkope wijze naar je werk, sportclub of school. Met welk soort fiets je dit doet kan verschillen. We zien steeds meer verschillende fietsen op het fietspad. Paragraaf 6.1 geeft aan wat wij doen om iedereen de mogelijkheid te geven om te fietsen. Paragraaf 6.2 beschrijft hoe we omgaan met nieuwe soorten fietsen en welke kansen zich voordoen.

6.1 Doelgroepen die minder fietsen

De fiets is een middel om naar je werk te gaan, naar de sportclub of naar school; met de fiets kan je sporten, ontspannen en boodschappen doen. Veel van deze ritten zijn relatief kort en vaak binnen de bebouwde kom. Maar dit zijn ook ritjes die vanuit ‘gemak’ nog niet altijd vanzelfsprekend met de fiets gebeuren. Als gemeente hebben we een aanjagende rol en we willen dat fietsen de norm is.

De fiets brengt je van deur tot deur. Enschede biedt ontplooiingskansen voor iedereen, dat betekent dat er voor iedereen toegang moet zijn tot arbeid en voorzieningen. Er liggen kansen om met de fiets ook andere gemeentelijke doelen te realiseren. Bijvoorbeeld door bedrijventerreinen goed bereikbaar te maken per fiets, waardoor arbeidsplaatsen laagdrempeliger bereikbaar zijn.

Samen met het sociaal domein leggen we verbinding met mensen die niet fietsen omdat ze geen fiets kunnen betalen of omdat ze het fietsen onvoldoende onder de knie hebben. We ondersteunen initiatieven om deze mensen aan een fiets te helpen. Een voorbeeld daarvan is de samenwerking tussen de wijkteams en het fietsdepot, waarbij niet opgehaalde weesfietsen worden opgeknapt voor een tweede leven. Verder zijn er ook diverse andere initiatieven zoals de fietsen die ter beschikking worden gesteld door de stichting Leergeld en het initiatief in Twekkelerveld waar het ANWB Kinderfietsenplan met Vereniging Activiteiten Twekkelerveld kinderen aan een fiets helpt.

6.2 Kansen voor nieuwe fietstypes

Er zijn verschillende redenen om te fietsen en er zijn verschillende type fietsen en fietsers. De afgelopen jaren is het aanbod van fietsen sterk toegenomen. De elektrische fiets, speed pedelec, bakfiets, racefiets of cargo-bike. Op dit moment levert dit nog geen grote knelpunten op, maar het wordt steeds drukker op het fietspad. Zo zien we in andere steden dat er wordt gekozen om de snorfietser/scooter naar de rijbaan te verschuiven. In Enschede monitoren we het fietsgebruik en de drukte op de fietsroutes. Ook houden we nieuwe innovaties goed in de gaten en plukken de vruchten als de tijd rijp is. Het landelijke netwerk F10 helpt daarbij. We zijn actief betrokken in de landelijke discussie over de positie van voertuigen op de weg en doen mee aan het onderzoek ‘Overlastgevende groepen op het fietspad’ van de F10. Wat betreft de snorfiets/scooter volgen we voorlopig de landelijke lijn.

Beleid is nodig om de beste plaats op het wegennet te bepalen voor de nieuwe fietstypes. De speed pedelec is (als pilot) toegestaan op de fietssnelweg F35; het landelijke CROW en Tour de Force monitoren deze pilot. Vraag is op welke rijbanen of fietspaden op andere wegen in Enschede deze fietscategorie het meest gewenst is. Hetzelfde geldt voor andere, nieuwe fietstypes die in de komende jaren op straat verschijnen. We gaan daar mee aan de slag op basis van de landelijke ontwikkelingen en komen in 2022/2023 met een plan van aanpak.



7. Multimodale samenhang versterken

De fiets is niet alleen belangrijk om van huis naar school, werk of sport te fietsen, maar ook als onderdeel van ketenverplaatsingen en als schakel in de stadsdistributie. Een ketenverplaatsing is een verplaatsing van A naar B, waarbij minstens twee vervoerwijzen worden gebruikt. De fiets is vaak onderdeel van een ketenverplaatsing.

7.1 Voor-/natransport van OV

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft in 2020 onderzoek gedaan naar ketenverplaatsingen. In Nederland blijkt ongeveer 4% van alle verplaatsingen onderdeel te zijn van een ketenverplaatsing en 88% van alle treinverplaatsingen is een ketenverplaatsing. We zien veel treinfietsers: bijna de helft van de treinreizigers fietst naar het station. Het station Enschede is dan ook een belangrijke 'mobiliteitshub'. Het aandeel ketenverplaatsingen op het totaal is klein, maar neemt wel toe. Ketenreizigers zijn vaak hoger opgeleid, jonger, reizend voor woon-werk of onderwijs, vaker zonder auto of rijbewijs of in bezit van een OV-studentkaart, wonend in stedelijk gebied of de Randstad en met vertrek- of aankomstlocatie dichterbij het station. Dit profiel sluit goed aan bij de bevolkingsgroep die Enschede meer aan wil trekken.

Om ketenverplaatsingen aantrekkelijker te maken, zetten we in op het verminderen van de overstapweerstand en het verbeteren van voor- en natransport. In de literatuur komen verschillende factoren naar voren die hierop inspelen en die we samenvatten in drie groepen: kwaliteit (keten)vervoer, ruimtelijke factoren en informatievoorziening (KiM 2020). We gaan inventariseren welke behoeften er met name in Enschede leven en hoe we daar het beste op in kunnen spelen. Daarbij komt de fiets als voortransport naar de bus ook nadrukkelijk aan de orde: goede fietsenstallingen bij bushaltes maken reizen met de bus aantrekkelijker. Door het 'strekken van lijnen' wordt de afstand naar een bushalte ook steeds groter en wordt dit dus steeds belangrijker.

7.2 Schakel in netwerk van deelmobiliteit

We willen de komende jaren inzetten op het realiseren van Mobipunten. Mobipunten zijn plekken waar overgestapt kan worden van de ene op de andere modaliteit, eventueel gecombineerd met diverse voorzieningen. Naast het openbaar vervoer zijn deelsystemen (zoals deelauto's) belangrijk op deze Mobipunten. We stellen in 2021 een agenda op voor deelmobiliteit in Enschede, waarbij we nadrukkelijk de ketenverplaatsing fiets-deelauto benoemen. Zo zorgen we dat Mobipunten goed bereikbaar worden vanaf het fietsnetwerk en er goede stallingsvoorzieningen komen.

Vanwege de verwachte groei van het aantal bezoekers naar Enschede is er behoefte om voor een groter aantal (auto)parkeermogelijkheden op afstand aan te bieden. In de mobiliteitsvisie 2030 is daarom de ambitie geformuleerd om bezoekers een keuze te geven in parkeerlocaties. We onderzoeken in dat kader de mogelijkheden voor het introduceren van Park+Bike, waarbij de laatste kilometer met de (deel)fiets wordt afgelegd.

7.3 Fiets in logistiek

In veel grote steden, waaronder Enschede is de fietskoerier in opkomst. Vanuit de groeiende aandacht voor duurzaamheid bij bedrijven en burgers en vanuit gezondheids- en duurzaamheidsmaatregelen die overheden opleggen (zero emissie-zones) ontstaat steeds meer vraag naar fietskoeriers op de first en last mile van pakketjes in binnensteden.

Duurzame stadsdistributie in het algemeen en fietskoeriers in het bijzonder dragen bij aan een leefbare, bereikbare en verkeersveilige binnenstad. De afgelopen jaren zetten wij daarom al de nodige stappen richting duurzame stadslogistiek. Zo ondertekende de gemeente in juni 2017 de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek.

Een jaar later, in juli 2018, werd in het coalitieakkoord het voornemen gepresenteerd om te starten met een onderzoek naar de mogelijkheid voor een volledige schone distributieketen voor levering aan inwoners en ondernemers in de binnenstad. In 2019 volgde een scenarioadvies aan de gemeenteraad om te komen tot zero emissie binnenstad distributie.

Vanuit de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES) werken we samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Overijssel en andere GDZES gemeentes aan de verdere concretisering van de invoering van zero emissie binnenstadsdistributie per 2025. In samenspraak met betrokken partijen is logistiek per fiets hierbij nadrukkelijk een van de mogelijkheden om uitstootloos te bevoorraden. Onze ambitie is dat pakketbezorging in de binnenstad buiten de venstertijden alleen per bakfiets wordt uitgevoerd.






SAXION
DE KOP
ONTP
Q-Park
Enschede
Hermandad
bereikbaar

8. Uitvoeringsprogramma

In dit uitvoeringsprogramma zijn de concrete acties voor de investering in kwaliteit voor de fiets en de drie verdiepingsthema's opgenomen. Deze acties zijn samengevat in drie onderdelen: (1) aanpassingen infrastructuur, (2) investeren in en beheer van fietsenstallingen en (3) educatie en communicatie. Daarna komen de ambitieniveaus basis en plus aan de orde. Tot slot wordt ingegaan op monitoring van het beleid en te nemen maatregelen.

8.1 programmering

Het uitvoeringsprogramma bestaat uit een aantal onderdelen:

1. Fietsinfrastructuur
2. Fietsenstallingen
3. Educatie en communicatie

8.1.1 Fietsinfrastructuur

Voor aanpassingen aan de infrastructuur is de categorisering van het fietsnetwerk leidend. De prioriteit ligt bij de centrum fietsring en de stedelijke doorfietsroutes. Voor de regionale routes stemmen we de prioriteit af met onze buurgemeenten en de provincie Overijssel, die via subsidie nadrukkelijk bijdraagt aan deze routes. Voor het basisnetwerk geldt dat we dit upgraden vanuit het bestaande onderhoudsprogramma en via werk met werk kleine verbeterslagen maken. Daarnaast liften we waar mogelijk mee met regulier onderhoud aan verkeerslichten en nieuwe gebiedsontwikkelingen.

Naast deze algemene aanpak is er een aantal concrete andere acties die we nemen:

- Inventarisatie van zandpaden op het bestaande recreatieve netwerk om te zien waar verbeteringen voor het fietscomfort mogelijk zijn.
- Scan van verkeerslichten met weinig opstelruimte voor fietsers en waar mogelijk meer ruimte maken.
- Het versterken van de centrum fietsring.
- Onderzoek naar wenselijkheid routebebording langs de doorfietsroutes.
- Verbeteren van fietsvriendelijkheid bij wegwerkzaamheden.

8.1.2 Investeren in en beheer van fietsenstallingen

Belangrijk is dat fietsers makkelijk en veilig hun tweewieler kunnen parkeren, bij stations, in de binnenstad en bij voorzieningen. De volgende maatregelen voor de komende tien jaren staan daarom in deze visie:

- Aan de noordzijde van het centrum en bij de kruising Oldenzaalsestraat/De Heurne creëren we goede stallingen.
- Wees- en wrakfietsen ruimen we op in alle gemeentelijke stallingen.
- Foutparkeren van fietsen rondom station Enschede wordt actief aangepakt.
- We maken meer ruimte voor fietsparkeren door het toepassen van fietsvlonders.
- Cameratoezicht op alle gemeentelijke stallingen loopt via Parkeerbedrijf.
- We hebben de ambitie voor een ondergrondse fietsenstalling bij station Enschede.
- In die nieuwe stalling automatiseren we het stallingsbeheer.

8.1.3 Educatie en communicatie

Educatie en communicatie gaan hand in hand met het uitvoeren van infra-maatregelen, maar ook om de huidige fietsvoorzieningen beter te laten gebruiken. We zetten daarom de huidige aanpak door:

- De Enschede Fietsstad-campagne, daarin versterken we de samenwerking met lokale ondernemers en leggen we nog nadrukkelijker de koppeling met infrastructurele maatregelen.
- De educatie aanpak van zowel basisscholen als ouderen loopt binnen bestaande verkeersveiligheidsaanpak en daarmee ook die middelen. Dit geldt ook voor de aanpak schoolomgevingen.

8.2 *Ambitieniveaus*

We hebben op dit moment niet de middelen om de ambities in deze visie waar te maken. De middelen voor mobiliteit zijn tot en met 2022 beschikbaar en daarna niet meer. Daarom hebben we gekeken naar de mogelijkheden om maatregelen samen te laten vallen met bestaande budgetten vanuit bijvoorbeeld verkeersveiligheid, dynamisch verkeersmanagement, parkeerbedrijf Enschede en beheer. Ook is op de rij gezet wat er vanuit het lopende beleid al in gang gezet is. Deze maatregelen vallen onder de noemer ‘nu’.

Voor de ambities daar bovenop hebben we twee niveaus uitgewerkt. Dat wat minimaal nodig is om de doelen uit deze visie te halen; dit noemen we ‘basis’. En daarnaast waar we nog meer kwaliteit voor de fiets kunnen toevoegen, maar we op dit moment de middelen niet voor vragen; dat noemen we ‘plus’. De middelen voor het ambitieniveau basis betrekken we bij de zomernota. Voor uitvoering van het ambitieniveau plus zijn we afhankelijk van aanvullende eigen middelen, meevallers en toekomstige subsidies.

8.2.1 Nu

De huidige middelen voor mobiliteit zijn eindig, waardoor er na 2022 geen geld meer beschikbaar is. Met de huidige middelen voeren we in die periode nog een aantal projecten uit:

- Het vervolmaken van de F35 naar Hengelo, Oldenzaal en Glanerbrug.
- Inrichten van de regionale routes naar Losser en Haaksbergen.
- Het verbeteren van een aantal stukken van het netwerk door mee te liften met beheer.
- Het meeliften bij gebiedsontwikkelingen.
- Uitvoering verkeersveiligheidsprojecten en schoolomgevingen.
- Het doorzetten van de fietsstadcampagne 2021 en 2022.

Zie voor het volledige overzicht van projecten bijlage 1.1.

8.2.2 Basis

Om het ambitieniveau van deze visie waar te maken, zijn er aanvullende middelen nodig. Daarmee realiseren we onder meer de volgende punten:

- Het afmaken van het fietsnetwerk conform de ambitie uit deze visie.
- Het verkeersveilig inrichten van alle kruispunten met hoofdautoroutes in het fietsnetwerk.
- Het realiseren van meer veilige fietsenstallingen.
- Het beheer van fietsenstallingen voor wat betreft wees- en wrakfietsen.
- Fietscampagnes na 2022.

Zie voor het volledige overzicht van projecten bijlage 1.2.

Voor het realiseren van deze maatregelen zijn extra middelen nodig. Rekening houdend met subsidiebijdrages gaat het hier om een structureel extra budget van €750.000 per jaar.

Op dit moment is een inschatting gedaan van het uitvoeringstempo en de noodzakelijke middelen. Hierin wordt zo nodig geschoven om optimaal te kunnen profiteren van meekoppelkansen of om financiële mee- en tegenvallers te verwerken.

8.2.3 Plus

Op een aantal plaatsen is het mogelijk om nog een tandje extra bij te zetten qua verkeersveiligheid en fietscomfort. Dit zijn plannen die we wel op de plank hebben liggen, maar die een flinke financiële opgave met zich meebrengen. Dit gaat om:

- Tunnels in doorfietsroutes om de singel te kruisen.
- Een fietsbrug in de Keppelerdijk over de Oostweg.
- De onderdoorgang onder station Enschede.
- Fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen.
- Vrijliggende fietspaden langs alle hoofdautowegen buiten het fietsnetwerk.
- Een aantal aanpassingen aan het netwerk waarvan de kosten dusdanig zijn dat ze niet opwegen tegen de baten en waarbij de huidige inrichting bijna conform de wensen is.

Zie voor het volledige overzicht van projecten bijlage 1.3.

Voor realisatie van deze plannen een structureel extra budget van €1.400.000 per jaar nodig, boven op de extra middelen van het ambitieniveau basis.

8.3 *Monitoring*

Gedurende de looptijd van de visie houden we vinger aan de pols. In de afgelopen jaren is het fietsgebruik al gegroeid, maar de lat ligt hoog voor de periode tot 2030. Zowel op het behalen van de doelstellingen als het realiseren van het uitvoeringsprogramma wordt gemonitord. Daarvoor steken we om het jaar de peilstok er in. Dit doen we door inwinnen van verkeersdata en onderzoek onder inwoners.

Daarnaast blijven we de komende jaren zoeken naar innovatieve mogelijkheden om nog beter inzicht te krijgen in fietsverplaatsingen om zo in de uitvoering nog beter te kunnen sturen op de doelen.





Bijlage 1 - Projectenlijst

B1.1 Ambitieniveau Nu

Project	Termijn
F18 Nijverheidsstraat	2021-2022
F35 | Molenstraat	2021-2022
F35 | Oversteek Lonnekerspoorlaan - Singel	2021-2022
F35 | Singel-Brandweerstraat	2021-2022
Haaksbergerstraat | Ripperdastraat - Zuiderval	2021-2022
Haaksbergerstraat | Zuiderval - Broekheurneweg	2021-2022
Kruising Oldenzaalsestraat - Molenstraat	2021-2022
Oversteek Broekheurneweg - Singel	2021-2022
Oversteek Cromhoffsbleekweg - Singel	2021-2022
Oversteek Heutinkstraat - Singel	2021-2022
Oversteek Kottendijk - Singel	2021-2022
Oversteek Lipperkerkstraat-Singel	2021-2022
Oversteek Perikweg - Singel	2021-2022
Oversteek Westerval - Singel	2021-2022
Wooldriksweg	2021-2022
F35 | Amelinkspad	2021-2022
F35 | dorp Lonneker tot Oude Deventerweg	2021-2022
F35 | Onderdoorgang station Kennispark	2021-2022
F35 | Oude Deventerweg - Oldenzaal	2021-2022
F35 | Oversteek Lambertus Buddestraat	2021-2022
F35 | Oversteek Tubantiasingel	2021-2022
F35 | Spoordijkstraat	2021-2022
F35 | Voortsweg | Lonnekerspoorlaan - Amelinkspad	2021-2022
Kottendijk | Buitensingel	2021-2022
Kruising Lambertus Buddestraat - Pijlhovestraat	2021-2022
Slagmanpad	2021-2022

Project	Termijn
Vanekerbeekweg / Scheperijweg in 't Vaneker	2021-2022
Vanekerbeekweg |'t Vaneker - Brandemaatweg	2021-2022
Hoge Boekelerweg | Noordesmarkerondweg-Losser	2021-2022
Oversteek Dr Wagenaarstraat - JJ Van Deinselaan	2021-2022
F18 Haaksbergerstraat | F. Bolstraat-Usselerrondweg	2021-2022
F18 Haaksbergerstraat | Kom Usselo	2021-2022
F18 Haaksbergerstraat | Kom Usselo - Haaksbergen	2021-2022
F18 Haaksbergerstraat | Usselerrondweg - Kom Usselo	2021-2022
H. ter Kuilestraat	2021-2022
Oversteek Parkweg - H ter Kuilestraat	2021-2022
Oversteek Parkweg - Westerval	2021-2022
Oversteek Utrechtlaan - Weth Beverstraat	2021-2022
Oversteek Zuid-Hollandlaan - Burg Van Veenlaan	2021-2022
Geessinkweg | Broekheurnerondweg - Broekheurne Ring	2021-2022
Tunnel A35 Boswinkel	2021-2022
Tunnel A35 Oude Dijk	2021-2022
Fietsroute Janninkskwartier Cromhoffsbleekweg	2023-2025
Mooienhof	2023-2025
F35 | De Eschmarke	2023-2025
F35 | De Eschmarke - Gronau	2023-2025
F35 | Oosterstraat | Noordesmarkerondweg-Euregioweg	2023-2025
F35 | Oosterstraat | singel-Noordesmarkerondweg	2023-2025
Utrechtlaan	2023-2025
Deurningerstraat | Molenstraat - Kottendijk	2026-2030
Sleutelweg | Euregioweg - De Eschmarke	2026-2030
Fietsroute Cromhofpark	2026-2030

B1.2 Ambitieniveau Basis

Project	Termijn	Kosten	Eigen investering
Acties en onderzoeken 2021-2022	2021-2022	€ 25.000	€ 25.000
Investeringskosten foutparkeren stationsplein	2021-2022	€ 15.000	€ 15.000
Scan zandpaden op Rondje Enschede	2021-2022	€ 10.000	€ 10.000
Aanpassen zandpaden Rondje Enschede	2021-2022	€ 50.000	€ 50.000
Beltstraat / Busstation Van Heekplein	2023-2025	€ 50.000	€ 25.000
Broekheurneweg	2023-2025	€ 285.000	€ 140.000
De Klomp/Lipperkerkstraat | Oldenzaalsestraat - 2e Bothovendwarsstraat	2023-2025	€ 540.000	€ 270.000
Javastraat	2023-2025	€ 565.000	€ 280.000
Oversteek Blijdensteinlaan - Singel	2023-2025	€ 50.000	€ 25.000
Oversteek Zwedeweg - Singel	2023-2025	€ 50.000	€ 25.000
Perikweg	2023-2025	€ 575.000	€ 285.000
Aansluiting Kottendijk - Deurningerstraat	2023-2025	€ 220.000	€ 110.000
Pierenkampweg	2023-2025	€ 90.000	€ 45.000
Schorpioenstraat/Maanstraat/Uranusstraat	2023-2025	€ 715.000	€ 355.000
Dr Wagenaarstraat	2023-2025	€ 310.000	€ 155.000
Hoge Boekelerweg | Oosterstraat-Noordesmarkerondweg	2023-2025	€ 920.000	€ 460.000
Keppelerdijk | Zuid Esmarkerondweg - Oostweg	2023-2025	€ 565.000	€ 280.000
Waterkerslaan / Waterdriebladlaan / Keppelerdijk	2023-2025	€ 1.675.000	€ 835.000
Burg. Van Veenlaan | Singel - Weth Elhorststraat	2023-2025	€ 50.000	€ 25.000
F18 | Usselerweg	2023-2025	€ 135.000	€ 135.000
Helmerzijdeweg	2023-2025	€ 200.000	€ 100.000
Rembrandtlaan | Bruggertstraat - H. ter Kuilestraat	2023-2025	€ 270.000	€ 135.000
Windmolenweg | (Auke Vleerstraat) Marssteden Oost - viaduct A35	2023-2025	€ 410.000	€ 205.000
Windmolenweg | Huisnr 217 - Kom Boekelo	2023-2025	€ 145.000	€ 70.000
Bekkershof / Fietspad Lintveldebrink	2023-2025	€ 570.000	€ 285.000
De Kiepe	2023-2025	€ 835.000	€ 420.000
Kruispunt Zuiderval - Vlierstraat VRI	2023-2025	€ 50.000	€ 25.000
Oversteek De Kiepe - Vlierstraat	2023-2025	€ 220.000	€ 110.000
Oversteek Fietspad Lintveldebrink - Broekheurne-ring	2023-2025	€ 50.000	€ 25.000
Vlierstraat | Buursestraat - De Kiepe	2023-2025	€ 75.000	€ 40.000
Aanschaf fietsvlonders	2023-2025	€ 35.000	€ 35.000

Project	Termijn	Kosten	Eigen investering
Acties en onderzoeken 2023-2025	**2023-2025**	**€ 30.000**	**€ 30.000**
Onderzoek Fietsbewegwijzering	2023-2025	€ 25.000	€ 25.000
Stalling op maaiveld Binnenstad Noord	2023-2025	€ 800.000	€ 600.000
Uitvoering Fietsbewegwijzering	2023-2025	€ 100.000	€ 100.000
Brinkstraat | Binnensingel	2026-2030	€ 405.000	€ 205.000
Minkmaatstraat | Oldenzaalsestraat - Tulpstraat	2026-2030	€ 265.000	€ 130.000
Oldenzaalsestraat | Spoor - Minkmaatstraat	2026-2030	€ 50.000	€ 25.000
Oversteek Brinkstraat - Singel	2026-2030	€ 50.000	€ 25.000
Oversteek Tulpstraat - Singel	2026-2030	€ 50.000	€ 25.000
Tulpstraat	2026-2030	€ 350.000	€ 175.000
Dollardstraat / Berkelstraat	2026-2030	€ 160.000	€ 80.000
Dr Van Damstraat	2026-2030	€ 545.000	€ 275.000
Dr Zamenhoflaan | Mozartlaan-Viermarkeweg	2026-2030	€ 275.000	€ 135.000
Fietspad door park Waalstraat	2026-2030	€ 145.000	€ 70.000
Floraparkstraat	2026-2030	€ 1.215.000	€ 605.000
Lambertus Buddestraat	2026-2030	€ 730.000	€ 365.000
Mozartlaan | Kottendijk-Dr Zamenhoflaan	2026-2030	€ 300.000	€ 150.000
Oversteek Dr Van Damstraat - Deurningerstraat	2026-2030	€ 50.000	€ 25.000
Oversteek Lijsterstraat - Stroinksbleekweg	2026-2030	€ 220.000	€ 110.000
Stroinksbleekweg	2026-2030	€ 660.000	€ 330.000
Verbinding Museumlaan - Stroinksbleekweg	2026-2030	€ 30.000	€ 15.000
Verbinding Slagmanpad-Roessinghsbleekweg	2026-2030	€ 215.000	€ 105.000
Viermarkeweg	2026-2030	€ 775.000	€ 390.000
Waalstraat | Vanekerstraat - IJsselstraat	2026-2030	€ 295.000	€ 145.000
Brinkstraat | Buitensingel	2026-2030	€ 1.410.000	€ 705.000
Haverkampweg / Ekersdijk	2026-2030	€ 1.850.000	€ 925.000

Project	Termijn	Kosten	Eigen investering
Lipperkerkstraat | buitensingel	2026-2030	€ 970.000	€ 485.000
Oversteek Hoge Boekelerweg - Noord Esmarkerrondweg	2026-2030	€ 220.000	€ 110.000
Sleutelweg | Noord Eschmarkerondweg - Euregioweg	2026-2030	€ 730.000	€ 365.000
Bruggertstraat | Rembrandtlaan - Westerval	2026-2030	€ 425.000	€ 210.000
Verbinding Volkspark	2026-2030	€ 125.000	€ 60.000
Verbinding Westerval	2026-2030	€ 285.000	€ 145.000
Zuid Hollandlaan | West tov Burg Van Veenlaan	2026-2030	€ 255.000	€ 130.000
Broekheurne Ring | De Kiepe - Fietspad Lintveldebrink	2026-2030	€ 420.000	€ 210.000
Acties en onderzoeken 2026-2030	2026-2030	€ 40.000	€ 40.000
Stalling op maaiveld Oldenzaalsestraat/De Heurne	2026-2030	€ 800.000	€ 600.000
Beheerkosten uitbreiden weesfietsenbeleid (10 jaar)	2021-2030	€ 330.000	€ 330.000
Beheerkosten foutparkeren stationsplein (10 jaar)	2021-2030	€ 420.000	€ 420.000
Aanpak opstelruimte verkeerslichten (10 jaar, 2 locaties per jaar)	2021-2030	€ 200.000	€ 200.000
Beheerkosten fietsvlonders (8 jaar)	2023-2030	€ 120.000	€ 120.000
Uitvoering gedragscampagne na 2022 (8 jaar)	2023-2030	€ 960.000	€ 960.000
Totaal		**€ 27.055.000**	**€ 15.155.000**

Raming +/- 20%, prijspeil 2020, waar mogelijkheden zijn om projecten mee te laten liften (koppelkansen) kunnen de ramingen wellicht lager uitvallen. Subsidieramingen en percentages onder voorbehoud

B1.3 Ambitieniveau plus

Project	Kosten	Eigen investering
F18 | Emmastraat	€ 510.000	€ 510.000
F35 | Lasonderstraat	€ 160.000	€ 160.000
Rotonde kruising Haaksbergerstraat - Broekheurnerweg	€ 1.020.000	€ 510.000
Oldenzaalsestraat | Spoor - Minkmaatstraat	€ 570.000	€ 285.000
Onderdoorgang station	€ 11.900.000	€ 5.950.000
Tunnel Broekheurnerweg - Singel	€ 11.900.000	€ 5.950.000
Tunnel Heutinkstraat - Singel	€ 11.900.000	€ 5.950.000
F35 | Onderdoorgang Noord Esmarkerondweg	€ 4.000.000	€ 1.000.000
Fietsbrug Keppelerdijk - Oostweg	€ 6.800.000	€ 3.400.000
Burg. Van Veenlaan | Singel - Weth Elhorststraat	€ 235.000	€ 120.000
F18 | Zweringweg	€ 665.000	€ 330.000
Rottemerooglaan	€ 345.000	€ 170.000
Wethouder Elhorststraat / Belgiëlaan	€ 235.000	€ 115.000
Windmolenweg | Kom Boekelo	€ 460.000	€ 230.000
Geessinkweg | Broekheurnerondweg - Broekheurne-Ring	€ 485.000	€ 240.000
Rotonde Geessinkweg - Broekheurnerondweg	€ 1.020.000	€ 510.000
Rotonde Broekheurnering - De Kiepe	€ 1.020.000	€ 510.000
Fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen	€ 5.405.000	€ 2.700.000
Vrijliggende fietsvoorzieningen langs 50kmh-wegen	€ 13.015.000	€ 6.505.000
Totaal	**€ 71.645.000**	**€ 35.145.000**

Raming +/- 20%, prijspeil 2020, waar mogelijkheden zijn om projecten mee te laten liften (koppelkansen) kunnen de ramingen wellicht lager uitvallen. Subsidieramingen en percentages onder voorbehoud

Bijlage 2 - Beleid

Wat zegt de mobiliteitsvisie concreet over fietsen?

In de Mobiliteitsvisie wordt de fiets genoemd als smeermiddel van het gehele vervoerssysteem van Enschede: de fiets is het belangrijkste middel om de stad draaiende te houden. Alle interne verplaatsingen zijn fietsbaar en de ambitie is om in 2030 10% minder intern autoverkeer te hebben.

Knelpunten voor de fiets worden daarom met prioriteit aangepakt. De fietssnelweg F35 richting Hengelo en Oldenzaal wordt op korte termijn afgerond, met als focus de ontbrekende schakel Spoordijkstraat – Lambertus Buddestraat en de herinrichting van de Molenstraat als fietsstraat. De Hengelosestraat tussen de Raiffeisenstraat en de Deurningerstraat wordt ingericht als Stationsplein Noord met daarop een goede fietsverbinding als onderdeel van de F35 richting Glanerbrug.

In de eigen gemeente en richting buurgemeentes wordt gezocht naar nieuwe routes die bijdragen aan een beter fietsklimaat, zoals een nieuwe veilige fietsverbinding tussen de noordelijke woonwijken en het Kennispark en met het havengebied.

Langs de hoofdwegen, zoals de Haaksbergerstraat, de centrumroutes (Oldenzaalsestrat en Ripperdastraat), de singel, de Hengelosestraat en de Broekheurne Ring, worden de voorzieningen voor de fiets versterkt door de modaliteiten meer in balans te brengen.

In de hele binnenstad zijn de fietser en de voetganger de hoofdgebruiker. In de binnenstad mag gefietst worden en dienen er goede voorzieningen te zijn om je fiets te kunnen stallen. Op enkele plaatsen begint het gebruik echter te knellen. Daarom worden de fietsroutes om de binnenstad heen verbeterd, zodat er meer lucht ontstaat in de binnenstad en doorgaand fietsverkeer beter gescheiden wordt van bestemmingsverkeer.

We zorgen voor een goede aansluiting op de Mobipunten, met name nabij de stations ten behoeve van voor- en natransport. Hier dienen ook goede stallingsvoorzieningen te zijn voor de fiets. Bij het station Enschede zijn nieuwe fietsenstallingen nodig. Deze worden gerealiseerd onder het busstation.

Om het positieve effect van infrastructurele maatregelen te versterken wordt ook in de toekomst ingezet op communicatie, gedrags- en beloningscampagnes en werkgeversaanpak.

De Fietsvisie is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie en die valt weer onder de Omgevingsvisie, die de gemeente Enschede aan het opstellen is (2021). Kernpunten daarin zijn: ruimte geven aan nieuwe initiatieven en lokaal maatwerk mogelijk maken. Deze gedachte onderschrijven wij vanuit de fietsvisie.

Fietsbeleid Rijk: Tour de Force

Het ministerie van I&W heeft haar ambities ten aanzien van ruimte en mobiliteit vastgelegd in de Nationale Omgevingsvisie. Hierin staat hoe het land er over 30 jaar uit kan zien en hoe de overheid aan het wensbeeld kan bijdragen. Ten aanzien van fiets werkt het rijk (ministerie en Rijkswaterstaat) samen met de Fietsersbond in de Tour de Force. Dit is een programma van waaruit onderzoek wordt gedaan en thema's en maatregelen worden geinitieerd. Hieruit is ook de F10 ontstaan, een samenwerking van fietssteden vanuit de VNG. Enschede is een van de F10-steden (inmiddels hebben meer dan 10 steden hun krachten gebundeld).
Ten aanzien van beleid en uitvoering zet het rijk zwaar in op werkgeversaanpak en combinatie fiets – openbaar vervoer (stallingen bij stations) vanuit Klimaat en is er een uitvoeringsprogramma en subsidie voor verkeersveiligheid en slimme mobiliteit. Andere programma's zullen wellicht volgen in de komende jaren.



Figuur: F10 vanuit Tour de Force, waar Enschede deel van uit maakt

Nieuw Fietsbeleid Rijk: Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040

Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) moet fiets zichtbaarder maken!
Rijk en regio hebben afgesproken in 2021 regionale Fietsnetwerkplannen op te stellen die uiteindelijk samen optellen tot dit Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Uiteindelijk doel is om de te komen tot een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor. Daarvoor is een 'Schaalsprong voor de fiets' nodig.
De ambitie daarbij is om de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te kunnen zetten voor de nationale opgaven op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, veiligheid, klimaat en duurzaamheid.

Het Toekomstbeeld is een uitwerking van de afspraken die binnen het MIRT en de Tour de Force zijn gemaakt en waar in enkele Kamermoties op is aangedrongen. Het sorteert voor op de overgang van Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds, waar de positie van fiets duidelijker naar voren kan worden gebracht.

Opzet is dat eerst in de regionale fietsnetwerkplannen de hoofdfietsroutes in stad en regio (binnen en buiten de kom) in beeld worden gebracht. Daar moeten de plannen rond fietsparkeren en de stimulering van het fietsgebruik aan worden toegevoegd. Die stap moet in maart 2021 worden afgerond.
In de volgende fase wordt dit uitgewerkt tot het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (planning september 2021), waarmee moet worden gewaarborgd dat de komende jaren fietsprojecten voldoende voortgang kunnen boeken doordat er concrete programma's liggen en afspraken duidelijk geformuleerd zijn.

Provincie Overijssel: Omgevingsvisie en INO

Provincie Overijssel heeft enkele jaren geleden een Omgevingsvisie Overijssel vastgesteld. Hierin staat het beleid voor de fysieke leefomgeving, wat nauw samenhangt met de sociaaleconomische ontwikkeling van Overijssel en al haar 25 gemeenten. Een ontwikkeling die nodig is om Overijssel toekomstbestendig te houden. De opgaven en kansen waarvoor de provincie Overijssel staat, zijn vertaald in negen beleidsthema's met bijbehorende doelen en ambities. De overkoepelende rode draden (of leidende principes) zijn duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit.

Een mobiliteitsuitwerking van de Omgevingsvisie is de INO. De Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO) is een uitwerking van de Omgevingsvisie ten aanzien van mobiliteit en infrastructuur. Hierin staat het beleid voor de komende jaren, algemeen en verder specifiek ten aanzien van fietsverkeer, openbaar vervoer en autoverkeer/goederenvervoer. En daarbij verkeersveiligheid en slimme mobiliteit als rode draad door de verschillende modaliteiten. De INO is vastgesteld in de Provinciale Staten van september 2018 en wordt mede gebruikt voor toetsing van gemeentelijke plannen en uitkering van bijdragen voor belangrijke onderwerpen, zoals gebiedsontwikkelingen of de uitrol van een hoogwaardig regionaal Kernnet Fiets. Knooppunt-ontwikkeling met goede fietsvoorzieningen op knooppunten van treinen, bussen, carpoolplaatsen en mobi-punten wordt in de komende jaren nader uitgewerkt.

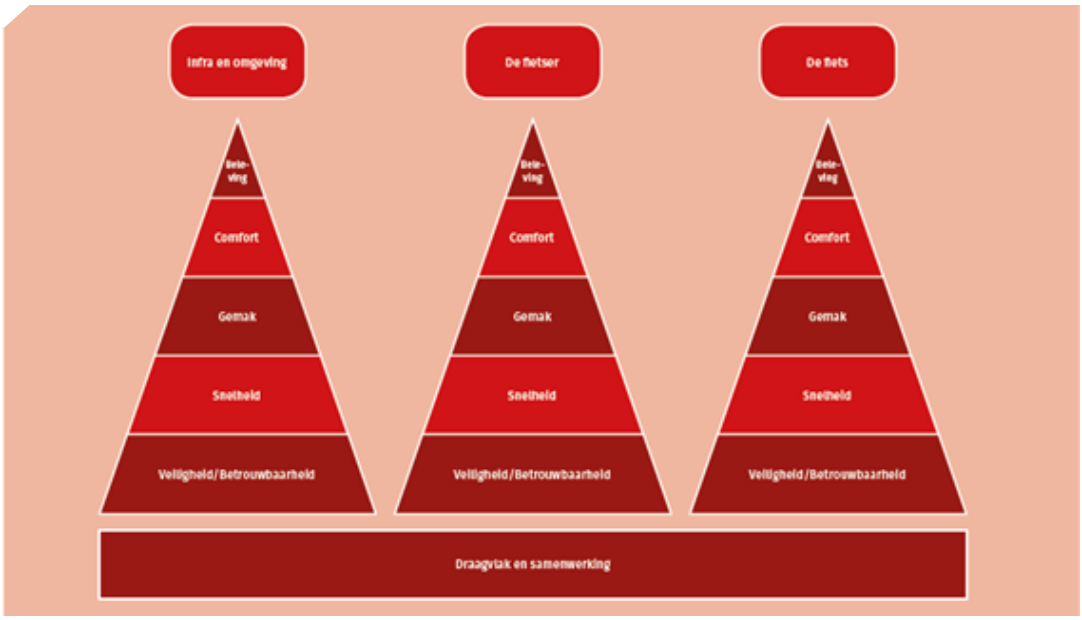
Provincie Overijssel: Kernnet Fiets en de Fietskroon

De fiets is een belangrijk middel om de bereikbaarheid van stad en platteland te verbeteren. In de stad draagt de fiets bij aan een vermindering van de overlast veroorzaakt door files, luchtvervuiling en geluid. Op het platteland draagt de fiets bij aan het verbinden van dorpen met steden, zeker ook op plekken waar het openbaar vervoer niet langer een bruikbare oplossing is. Verder helpt de fiets bij het verbeteren van de gezondheid van de inwoners en bezoekers van Twente. Ook zorgt de fiets voor een groot deel van de opbrengsten in de vrijetijdseconomie en versterkt de fiets het imago van de (groene) regio. (bron Fietsprogramma regio Twente in kader Fietsvisie Overijssel, 2017)

De fietskroon

Voor de uitwerking van de dit fietsprogramma hanteert de provincie de fietskroon. De fietskroon is een kader dat is gebaseerd op de piramide van Maslow en verdeelt de behoeften van fietsers in dissatisfiers en satisfiers. Dissatisfiers zijn de randvoorwaarden voor een persoon om te gaan fietsen: veiligheid, betrouwbaarheid en snelheid. Satisfiers zijn de behoeften van personen waardoor fietsen een aantrekkelijk vervoermiddel wordt: beleving, comfort en gemak. De fietskroon kijkt naar drie soorten maatregelen: maatregelen met betrekking tot de fiets, met betrekking tot de fietser (gedragsmaatregelen) en met betrekking tot infrastructuur en omgeving.

De fietskroon is de onderlegger bij het uitwerken van de maatregelen. Bewust is niet gekozen voor een indeling van maatregelen naar de fietskroon omdat het van grote waarde is zo integraal mogelijke maatregelen te ontwerpen. Oftewel: een maatregel moet op zoveel mogelijk facetten van de fietskroon inzetten.
Zo geldt bij aanleg van fietsinfrastructuur dat dit effectiever is als rekening wordt gehouden met de fiets als vervoermiddel en gedragscomponenten worden ingezet om de fietser te bewegen daadwerkelijk van de infra gebruik te maken. Het streven is dan ook tot maatregelen te komen die op zoveel mogelijk plekken van de fietskroon ‘ingrijpen’.



Figuur: Fietskroon Overijssel met infra, de fietser en de fiets

Bijlage 3 - Evaluatie

Terugblik op Fietsvisie 2012 – 2020

De inzet van de gemeente Enschede is beloond. Het fietsaandeel is sterk gegroeid. Was in 2012 34% van de korte ritten met de fiets, in 2019 was dit 43%. Ook werd de gemeente Enschede uitgeroepen als 'beste grote gemeente' bij de verkiezingen 'fietsstad 2020'. Het fietsen staat op nummer 1 in Enschede en is het smeermiddel van het gehele vervoerssysteem.

De Fietsvisie 'Enschede Fietsstad 2020' die in 2012 is vastgesteld heeft een grote bijdrage geleverd aan deze mindset. Naast het hoofddoel: Aandeel fietsers in verplaatsingen tot 7,5 km van 34% naar 40%. Zijn er 7 meetbare subdoelstellingen en 3 niet-meetbare subdoelstellingen opgesteld. De resultaten van de meetbare doelen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

We zien dat het aantal ongevallen is toegenomen in plaats van afgenomen. Het aantal fietsenstallingen is verder gegroeid dan verwacht, maar is altijd nog niet voldoende. Het aantal fietsendiefstallen is afgenomen. Gevoelsmatig blijft de kans aanwezig dat je fiets wordt gestolen. De volgende paragraven gaan verder in op de thema's en de uitgevoerde analyses.

Doel	2012	2019
Minimaal 40% van de ritten korter dan 7,5 kilometer wordt op de fiets gemaakt in 2020.	34%	43%
30% minder fietsverkeersgewonden in 2020.	24 gewonden (2010)	65 gewonden
10% minder aangiftes fietsdiefstal in de binnenstad in 2020.	1368 aangiftes (2010)	786 aangiftes (-43%)
1000 extra stallingsplaatsen bij station Enschede in 2020.	2000 stallingsplaatsen	3300 stallingsplaatsen
15% extra fietsnietjes in de binnenstad in 2020.	400 nietjes (2011)	900 nietjes (+125%)
Minimaal 50% van de belangrijke gebundelde fietsroutes voldoet aan de eisen uit de Fietsvisie in 2020 (totale netwerk is 93,4 km).	44% (41 km.)	68% (64 km)
Minimaal 25% van het ontvlochten fietsnetwerk is gerealiseerd (totale netwerk is 43 km).	5 % in 2015 (2,2 km.)	19% (8,2 km)
Rapportcijfer fietsklimaat is minimaal een 7,0 in 2020	6,6 (2010)	7,3

Tabel: Resultaten van behaalde doelen Fietsvisie 2012

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een groot aandachtspunt. Het aantal verkeersslachtoffers is verder toegenomen in plaats van de tot doel gestelde afname. In 2010 waren er 24 fietsverkeersgewonden en in 2019 waren dit er 65. Het doel om 30% minder fietsverkeersgewonden te behalen is dan ook niet behaald.

In 2018 heeft een analyse plaatsgevonden naar de fietsongevallen in Enschede. Hierin is geconstateerd dat een toename van het aantal fietsongevallen een landelijke trend is. Vergelijkend met andere vergelijkbare steden zoals Zwolle, Arnhem en Nijmegen heeft Enschede wel meer letselongevallen.

In projectverband is reeds een begin gemaakt met de aanpak van de infrastructuur waarbij specifiek aandacht is voor ongevalslocaties. Daarbij is een actieplan opgesteld voor de belangrijkste 25 locaties. Het verbeteren van de situatie is gekoppeld aan reeds bestaande projecten of geprogrammeerd voor 2019, 2020 of 2021.

In december 2018 hebben de gezamenlijke Nederlandse overheden het Strategisch Plan Verkeersveiligheid opgesteld. Aanleiding hiervoor is de ambitie van de Europese Commissie dat er in 2050 geen verkeersslachtoffers meer zijn en de constatering dat de afname van het aantal verkeersongevallen in Nederland tot stilstand is gekomen. De gemeentelijke ongevallenanalyse en de provinciale monitoringsaanpak geven een op data gebaseerde indruk van de typen ongevallen die regelmatig voorkomen in Enschede. De oorzaak van een aantal van deze ongevalstypes zijn (deels) terug te herleiden naar:

- (Enkelvoudige) fietsongevallen; Met name ongevallen waarbij geen andere partijen dan de betreffende fietser zijn betrokken.
- Schoolomgevingen; De omgeving is onvoldoende ingericht op de bewegingen die in de omgeving van scholen voorkomen.
- Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom; Onduidelijke inrichtingen of inrichtingen die niet passen bij de omgeving leveren gevaarlijke situaties op.

Zowel vanuit dat programma als de Fietsvisie is het verbeteren van de verkeersveiligheid een must. Er is nu behoefte aan leiderschap om de ambities om te zetten in maatregelen op straat. Zonder nieuwe maatregelen wordt halvering (doelstelling VN en EU voor periode 2020-2030) bij lange na niet gehaald.

Ontvlochten fietsroutes

De afgelopen jaren is hard ingezet op het realiseren van ontvlochten fietsroutes van de woonwijken naar de binnenstad (radialen). Ontvlochten routes vormen een comfortabel en veilig alternatief voor de routes langs drukke hoofdwegen. De routes lopen voornamelijk door verblijfsgebieden en is de fietser een dominante weggebruiker. De straten zijn zoveel mogelijk als fietsstraten ingericht.

In 2012 is begonnen met realiseren van het ontvlochten fietsnetwerk, dat in totaal 93,4 km is. Grotendeels waren het bestaande wegen. In 2012 was 44% gerealiseerd van het netwerk, afgelopen jaren is meer dan 20 kilometer aan ontvlochten routes gerealiseerd. Dat is circa 68% van het netwerk (anno 2019).

Ontvlochten routes / fietsstraten is als nieuw inrichtingsvorm toegepast in Enschede. Op dat moment was er nog minder over bekend over de kwaliteit en inrichtingsvormen van fietsstraten. Enschede heeft zich voornamelijk gefocust op realiseren van fietskilometers met het beschikbare budget. Hierbij is de beoogde kwaliteit soms naar achteren verdwenen. Gezocht is naar maatwerk op lokaalniveau. Dat heeft geresulteerd in veel verschillende vormen van fietsstraten, een uniforme inrichting ontbreekt. Anno 2020 leeft de wens om meer in te zetten op het realiseren kwalitatieve goede fietsstraten, in plaats van kwantiteit en veel fietsstraten tegelijkertijd te realiseren.

Wachttijden bij verkeerslichten

Enschede kent circa 55 verkeerslichten die fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer ondersteunen bij het oversteken. Hierbij is het een afweging welke verkeersdeelnemer op welk moment prioriteit krijgt. Een aantal verkeerlichten voldoen niet aan de norm van een maximale gemiddelde wachttijd. Hier zijn lange wachttijden voor fietsers of zijn er veel fietsers die tegelijkertijd moeten wachten op groen. De oversteekbaarheid van de singel is een vaak gehoord probleem zowel in de klankbordgroep als tijdens de gesprekken op straat.

SMART is een app die Enschedeërs helpt om slimmer en bewuster van, naar en in Twente te reizen. Op de achtergrond houdt de app alle verplaatsingen bij. Ook kent het de functie ‘SMART groen’. Fietsers krijgen bij alle verkeerslichten op de Hengelosestraat en de Gronausestraat prioriteit. Ook bij andere kruisingen hebben fietsers het ‘gevoel’ dat ze sneller groen krijgen.

Fietsparkeren

Afgelopen jaren is het aantal fietsenstallingen rondom het station fors uitgebreid om aan de vraag te kunnen voldoen. Op het moment dat het aantal fietsverplaatsingen toeneemt, neemt ook de vraag naar het stallen van fietsen toe. De vraag van goede stallingsmogelijkheden in de binnenstad blijft bestaan.

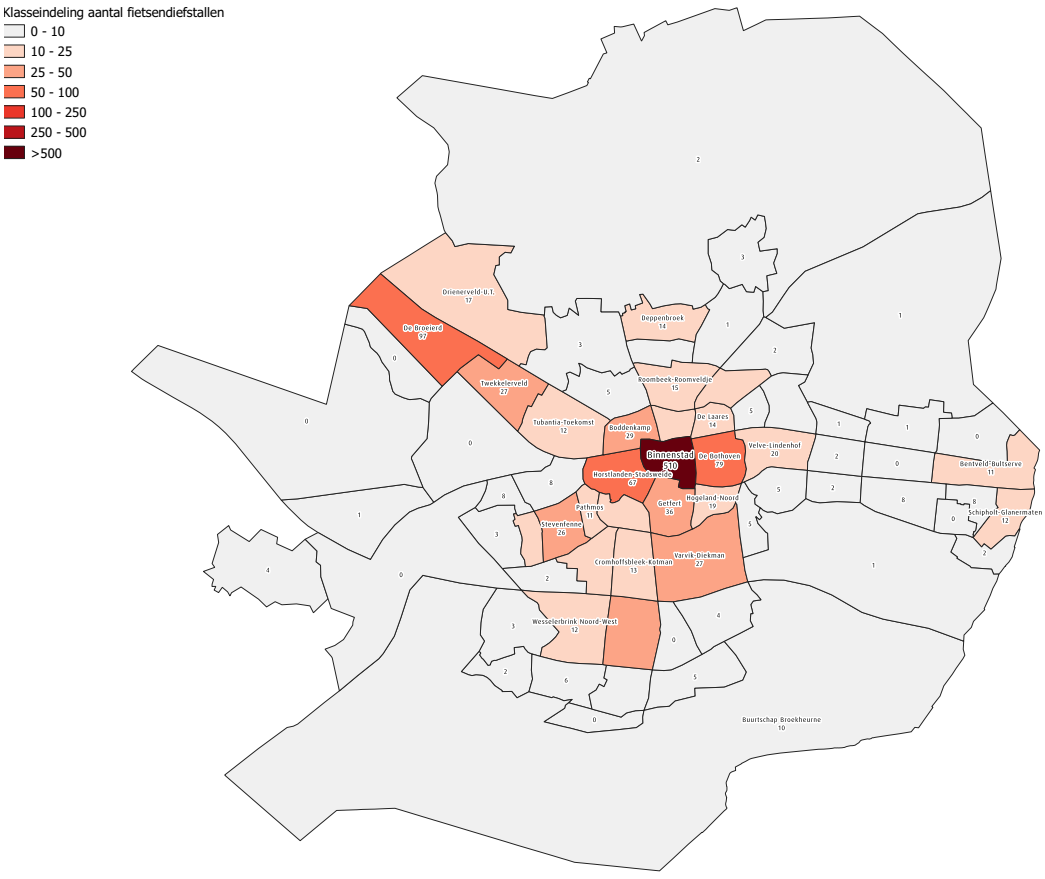
Daarnaast is er vraag naar goede stallingen met aanbindmogelijkheden bij buurt- en wijkvoorzieningen. Dit laatste wordt ook meegegeven in het beleidskader ‘Retail in Enschede’ (2019).

Fietsendiefstal

Het aantal fietsendiefstallen is afgelopen jaren gedaald. Echter blijft het een terugkomend thema. Het kwam onder andere terug in de enquête van ‘fietsstad 2020’ en de rode loper gesprekken op straat.

Figuur B1 laat op buurtniveau het aantal fietsendiefstallen van 2019 zien. Hierbij zien we dat de binnenstad en de Broeierd opvallen. De fietsenstalling bij het station Enschede Kennispark valt onder de buurt de Broeierd. Dat verklaart het hoge aantal fietsendiefstal in deze buurt. Andere buurten of wijken scoren niet significant hoog in het aantal fietsendiefstallen in 2019.

Disclaimer: Het werkelijk aantal fietsendiefstal ligt waarschijnlijk hoger. Het aantal aangiftes van fietsendiefstal neemt landelijk gezien af. Onder ander een verhoogde drempel (verplicht inloggen met DigiD) voor aangifte wordt als reden genoemd door Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc).



Figuur: Fetsendiefstal op buurtniveau 2019

Sociale veiligheid

Fietstunnels worden als sociaal onveilig ervaren. Belangrijk is om de tunnels netjes en schoon te houden. Op die manier wordt het gevoelsmatig geen verloederde plek. Voor de nieuwe Fietsvisie liggen er kansen nog meer aandacht te besteden aan beheer en onderhoud.

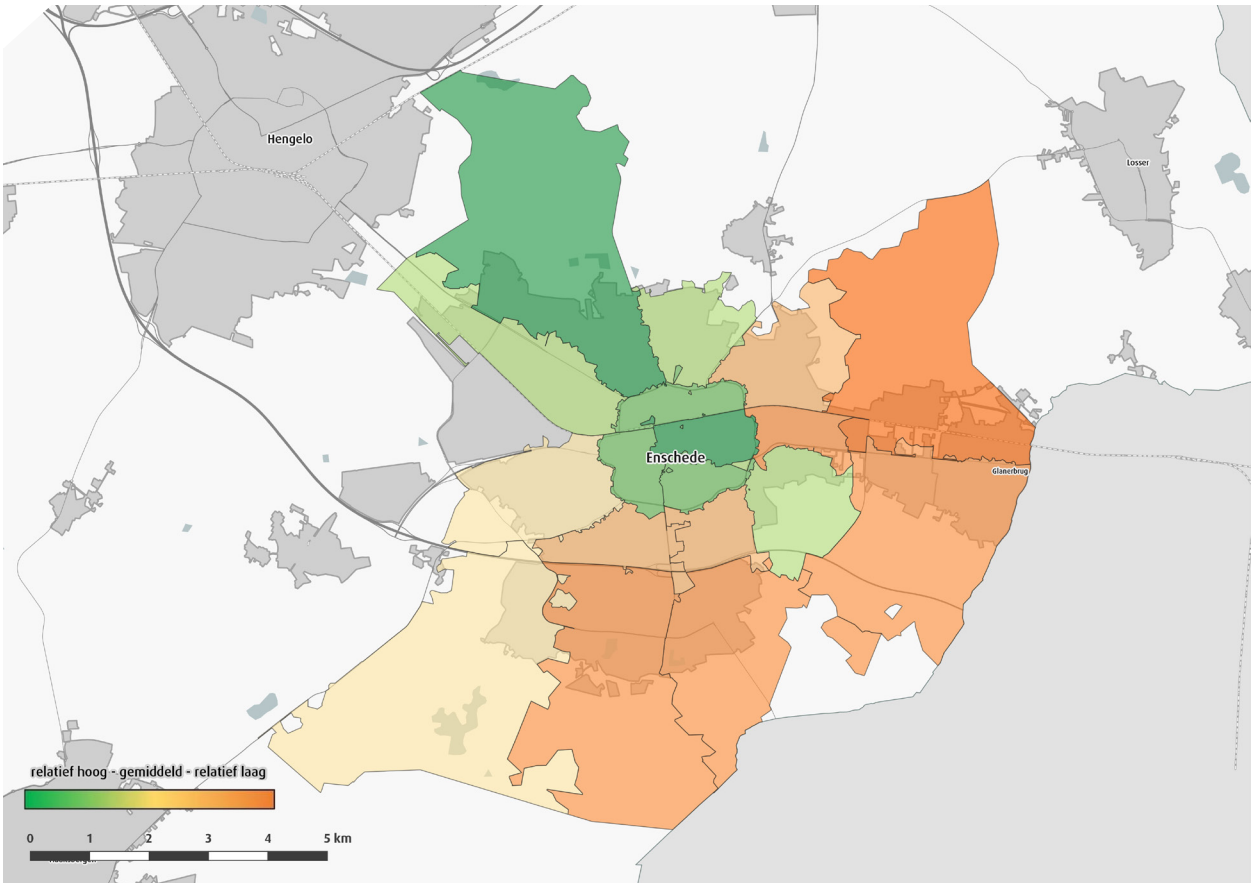
Leefbaarheid in de wijken

Tijdens de klankbordgroep kwam nadrukkelijk het signaal terug om te werken aan leefbare wijken. Wijken waar Enschedeërs prettig kunnen wonen en het veilig is om met de fiets te verplaatsen. Belangrijke bestemmingen voor jong- en oud zijn scholen, buurt- en wijkcentrums en sportvoorzieningen. Ook de hoge snelheden in de wijk is als aandachtspunt genoemd.

Op basis van data over verplaatsingsgedrag in Enschede is een analyse uitgevoerd naar de modal split per woonwijk in Enschede. Uit deze analyse blijkt dat er aanzienlijke verschillen zitten tussen de wijken. Figuur B2 toont per wijk het aandeel fietsverkeer in het totaal aantal ritten.

Uit de figuur blijkt dat het aandeel fiets in het centrum, de UT, Twekkelerveld en Deppenbroek/Mekkelholt hoger is dan in de andere wijken. Dit kan misschien verklaard worden door de populatie (bijvoorbeeld meer studenten), of doordat de reisafstanden daar meestal kort zijn. Maar uit een nadere analyse blijkt dat deze verschillen ook gelden voor alle afstandsklassen. Voor reizen tussen 0 en 2 kilometer wordt in Glanerbrug, Stroinkslanden, Wesselerbrink, Pathmos, Stadsveld en Boswinkel twee keer zo vaak de auto gepakt als in de eerder genoemde wijken.

In sommige delen van Enschede valt dus nog veel meer winst te behalen dan in andere delen. Hoewel niet onderzocht, is het aannemelijk dat ook de effectiviteit van maatregelen zal verschillen per wijk.



Figuur: Korte fietsverplaatsingen op wijkniveau (bron: SMART data)

Wegwerkzaamheden

Bij wegwerkzaamheden wordt verwezen naar een omleidingsroute voor fietsers. Ook is het mogelijk om langs de wegwerkzaamheden heen te fietsen, deze is niet altijd even comfortabel en snel. We zien dat vooral bebording en routering aandachtspunten zijn.

Bebording: hoe geef je de route duidelijke aan? Op dit moment zijn het de gebruikelijke gele bebording die ook voor autoverkeer gebruikt worden. We zien ook dat gedurende de wegwerkzaamheden de bebording niet altijd meer klopt. Echter worden de routes en bebording niet actief gecontroleerd gedurende de werkzaamheden.

Routering: de omleidingsroute is niet altijd de meest logische of korte route. Mede doordat ook het gemotoriseerde verkeer wordt omgeleid, komen fietsers soms op drukkere (onveiligere) routes.

Beheer

Achterstallig onderhoud is tijdens de stadsgesprekken en door de klankbordgroep regelmatig genoemd. Hierbij gaat het om groen dat over het fietspad groeit, wortelopdruk of ontbreken/slijtage van markering of onregelmatig asfalt. Onder andere de route tussen Enschede en Lonneker is genoemd. Ook bij het recreatieve fietsnetwerk is het een aandachtspunt.

Ook bleek dat de gemaakte afspraken over graffiti en sociaal onveilig groen niet meer helder op het netvlies stond bij alle betrokkenen.

Communicatie en promotie

De term ‘Enschede fietsstad 2020’ is bij veel Enschedeërs bekend. De tevredenheid met de invulling van de campagne scoort een 6.2. Tijdens de stadsgesprekken kwam onder andere terug dat inwoners mee wilden doen met een fietsspaaractie, maar te laat waren met aanmelden om te kunnen deelnemen.

Het gebruik en bekendheid van de Smartapp is afgelopen jaren toegenomen. Was in 2015 nog maar 13% bekend met de app, is dit aandeel in 2019 gegroeid naar 52%.

Bijlage 4 - Fietsnetwerk

Losstaand document

Fietsvisie Enschede 2030

Versie 9 februari 2021

Versie: 1.1

enschede.nl