

Enschede Fietsstad 2020

Fietsvisie 2012 - 2020

Gemeente  Enschede

Maart 2012

Amendementen verwerkt

Inhoudsopgave

ENSCHEDÉ PAKT DE FIETS!	5
1. INLEIDING	7
Fietsen in Enschede	8
Doelstellingen	12
Verwachte effecten	13
Monitoring	13
2. FIETSNETWERK	15
Nieuw fietsnetwerk: ontvlechten	15
Kwaliteitseisen	17
Veiligheid	22
Beheer	24
Ondersteunende innovaties	26

3. FIETSPARKEREN	27
Fietsparkeernormen	27
Evenementen	27
Fietsparkeren Binnenstad en stationsomgevingen	28
Fietsparkeren in de rest van de stad	29
Kwaliteit van fietsenstallingen	29
Aanpak weesfietsen en fietswrakken	29
Tegengaan fietsdiefstal	30
4. COMMUNICATIE	31
Goede informatievoorziening	31
Promotie	32
Participatie	33
5. UITVOERING	35
Projecten	35
Financieel	37
Het maatregelenpakket	38
BIJLAGEN	45
Fietsnetwerk Enschede 2012-2020	45

Enschede pakt de fiets!

U heeft de Enschedese visie op het fietsen in de stad in handen. Nu zult u misschien denken; hoe kan een gemeente met een beleidsnotitie meer mensen aan het fietsen krijgen? Want dat is wat we graag willen: om heel veel redenen zien we graag dat meer mensen de fiets pakken en dat de mensen die al fietsen dat nog vaker doen. Toegegeven, woorden alleen, het opschrijven van onze ambities en beleidsvoornemens zullen weinig uitrichten. En toch ben ik ontzettend blij met deze nieuwe fietsvisie, omdat we hierin de echte acties benoemen die we ondernemen om het fietsen in de stad aantrekkelijker te maken. De nadruk ligt daarbij in deze visie op de fietsbewegingen die niet recreatief van aard zijn; de boodschappen, het woon – werkverkeer, de bezoeken aan familie of voorzieningen in de stad. Met een duur woord: de visie richt zich op het utilitaire gebruik.

Voor het maken van deze visie heeft de gemeente samengewerkt met een klankbordgroep. Ik wil de Afdeling Enschede van de Fietzersbond, Politie Twente, Universiteit Twente, Regio Twente en de Stedelijke OuderVerkeersRaad hartelijk bedanken voor hun inzet in deze klankbordgroep.

We weten dat veel inwoners voor kleine ritjes vaak de auto nemen, terwijl de fiets een prima, gezond, handig, prettig en goedkoop alternatief is. We weten ook dat een deel van de fietsers in Enschede zich niet altijd overal



even veilig voelt. Soms voelt de fietser zich in onze stad zelfs niet altijd even welkom. Het lijkt er soms op alsof wij het autoverkeer op veel plekken voorrang verlenen boven de fietser. Op de grote hoofdwegen en doorgaande routes is die beleving wel te begrijpen. De bereikbaarheid van de stad voor automobilisten is enorm belangrijk voor de economische ontwikkeling. Maar dat betekent niet dat we de fietser maar vergeten. Heel vaak is het immers geen kwestie van of of, maar en en.

In deze visie kunt u lezen wat wij de komende jaren gaan doen; we bouwen tot het jaar 2020 door de hele stad een netwerk van voorkeursfietsroutes waar de fietser als prominente weggebruiker gebruik van kan maken van verbindingen die duidelijk, logisch en zo veilig mogelijk zijn. De komende jaren gaan we ons ook richten op speciale doelgroepen. De mensen die niet ver van huis werken, de scholieren en hun ouders. We zoeken ze op en zetten daarbij diverse initiatieven, acties en middelen in.

De uitgangspunten en ambities uit dit plan worden nader uitgewerkt in concrete verbeteringen die in de stad echt een verschil maken. Dat zal stap voor stap gebeuren, of liever in dit verband, trap voor trap. Fietst u met ons mee?

Hans van Agteren
Uw fietsende Wethouder

1. Inleiding

Op 23 januari 2012 heeft de Enschedese gemeenteraad deze Fietsvisie vastgesteld. Enschede kiest voor duurzame mobiliteit. Uit de mobiliteitsvisie en het verkeersveiligheidsplan volgen 4 hoofddoelen:

1. Verbeteren van de externe bereikbaarheid van Enschede-Centrum, Enschede-West en de Innovatiedriehoek
2. Verbeteren van de interne bereikbaarheid door een modal shift naar duurzame vervoerswijzen
3. Bijdragen aan een aantrekkelijke binnenstad
4. Verbeteren van de verkeersveiligheid

Om deze doelen te kunnen bereiken speelt naast de auto en het openbaar vervoer de fiets een belangrijke rol. Het belang van de fiets voor een duurzame stedelijke mobiliteit maakt een specifieke fietsvisie meer dan wenselijk.

Voor verplaatsingen binnen de stad (tot 7,5 kilometer) is de fiets in veel gevallen een zeer geschikt vervoermiddel. Bovendien is de fiets een duurzame en gezonde manier van verplaatsen die in tegenstelling tot de auto de leefbaarheid in de stad niet aantast. Het fietsgebruik in Enschede blijkt in de afgelopen 5 jaar echter te zijn afgenomen. De behoefte aan een heldere visie op de fiets in het Enschede van nu en een daarbij behorend samenhangend maatregelenpakket is daarmee alleen maar toegenomen.

De gemeenteraad heeft dit ook onderkend en daarom vooruitlopend op het gereed komen van dit document al een aanzienlijk deel van de beschikbare middelen van het mobiliteitsplan gereserveerd voor fietsprojecten. Er is reeds €9 miljoen gereserveerd voor rechtstreekse investeringen in het fietsklimaat in Enschede.

Bovenstaande punten vormen de aanleiding van het document wat nu voor u ligt. In dit stuk wordt de visie op het fietsen in Enschede voor de periode 2012 tot en met 2020 vastgelegd. Onderdeel hiervan is een samenhangend maatregelenpakket dat binnen de beperkingen van de beschikbare middelen bijdraagt aan het bereiken van de gestelde doelen. Deze visie is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de klankbordgroep Fietsvisie waarin de volgende partijen waren vertegenwoordigd: Afdeling Enschede van de Fietzersbond, Stedelijke OuderVerkeersRaad, Regio Twente, Universiteit Twente (vakgroep verkeer & vervoer) en Politie Twente.

Voor het opstellen van deze visie zijn veel data verzameld. Daarnaast zijn diverse details ook verder uitgewerkt dan in dit document wordt weergegeven. Alle gegevens en uitgebreidere achtergrondinformatie is te vinden in het Onderzoeksrapport Fietsvisie 2012-2020.

Fietsen in Enschede

Fietsbeleid tot nu

Tot nu toe had Enschede geen formeel vastgesteld fietsbeleid. Toch zijn maatregelen wel zoveel mogelijk in samenhang beoordeeld en gerealiseerd aan de hand van een concept fietsplan uit 1995. Het oude fietsnetwerk van Enschede bestaat uit een primair en een secundair netwerk. Het primaire netwerk valt samen met de hoofdwegen voor het autoverkeer waarlangs bijna overal fietspaden of fietsstroken liggen. Het secundaire netwerk is fijnmaziger en loopt door de woongebieden tussen de hoofdwegen.



Doordat het primaire netwerk voor de fiets samenvalt met de belangrijkste wegen voor het autoverkeer komen vooral de aantrekkelijkheid, de veiligheid en het comfort voor de fietser in het geding. De uitlaatgassen en het lawaai van auto's maken het fietsen langs drukke wegen minder aantrekkelijk en ongezonder. Daarnaast zijn er veel plekken waar de fiets en de auto elkaar tegenkomen, waardoor er diverse potentieel onveilige situaties ontstaan. Bovendien is er vaak niet genoeg ruimte voor alle verkeerssoorten, waardoor de fietser genoegen moet nemen met te smalle fietspaden of -stroken. Dit komt het comfort en de veiligheid niet ten goede. Dit wordt bevestigd door de resultaten van de door de Fietzersbond uitgevoerde Fietsbalans 2007, waarin Enschede met name op aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort minder goed scoort. Met de gestage toename van het verkeer en het complexer worden van verkeerssituaties, zal deze score zonder compenserende maatregelen verder verslechteren.

Hoewel de routes langs de hoofdwegen vaak wel direct zijn, zijn ze lang niet altijd snel. Op veel kruispunten staan verkeerslichten waarbij de capaciteit moet worden verdeeld tussen alle verkeersdeelnemers. De fietser wordt hier vaak geconfronteerd met lange wachttijden. In Enschede hebben het openbaar vervoer en de belangrijkste autostromen op de hoofdwegen een hogere prioriteit dan de fietsers. Hierdoor kan de gemeente de wachttijden voor de fietsers niet korter maken als dit ten koste gaat van het openbaar vervoer of belangrijke autostromen.

Het secundaire netwerk door de wijken is in de jaren 2000-2010 minder belangrijk geworden doordat de wijken in Enschede ingericht zijn als verblijfsgebieden (30 km/uur-zones). Daarom zijn op veel van deze routes geen bijzondere maatregelen meer nodig om er veilig en comfortabel te kunnen fietsen.

In de afgelopen jaren is fors geïnvesteerd in de bewaakte en onbewaakte stallingsmogelijkheden voor fietsers. In het centrum zijn twee bewaakte fietsenstallingen gerealiseerd. Bij het centraal station is een fietsenflat voor 1000 fietsen gebouwd en ook bij de stations Drienerlo, Eschmarke en Glanerbrug zijn fietsenstallingen gerealiseerd. Daarnaast zijn bij de HOV-haltes en op diverse plaatsen in de binnenstad fietsnietjes geplaatst waar fietsen gestald kunnen worden zonder gevaar voor omvallen en met de mogelijkheid om de fiets met een hangslot vast te maken. In de fietsbalansscore is dan ook terug te zien dat Enschede op dit punt flink beter is gaan scoren. Deze score had nog hoger kunnen zijn als er minder sprake was geweest van fietsdiefstal in Enschede.

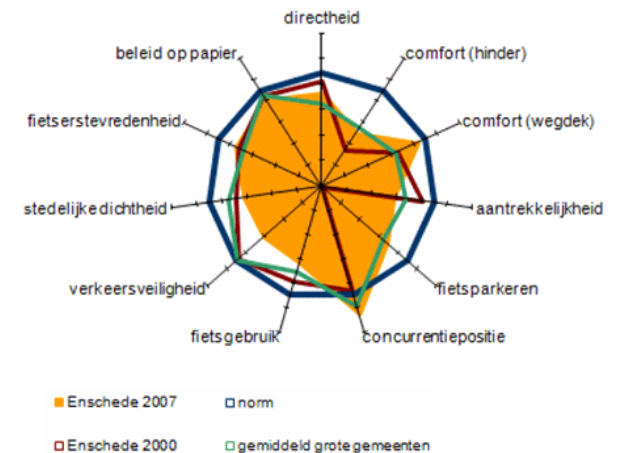
Feiten en cijfers

Om te komen tot een nieuwe visie op de fiets in Enschede zijn veel feiten en cijfers verzameld en geanalyseerd. Daarnaast zijn speciaal voor de fietsvisie twee onderzoeken uitgevoerd. Allereerst is via het Enschede Panel een internetpeiling over het fietsen in Enschede gehouden. Ten tweede is een onderzoek uitgevoerd naar het stallen van fietsen in de binnenstad en bij het centraal station. In deze paragraaf worden de belangrijkste onderzoeksresultaten kort weergegeven. Alle onderzoeken en de bijbehorende analyses zijn vastgelegd in een separate onderzoeksnota "Fietsvisie 2012 – 2020".

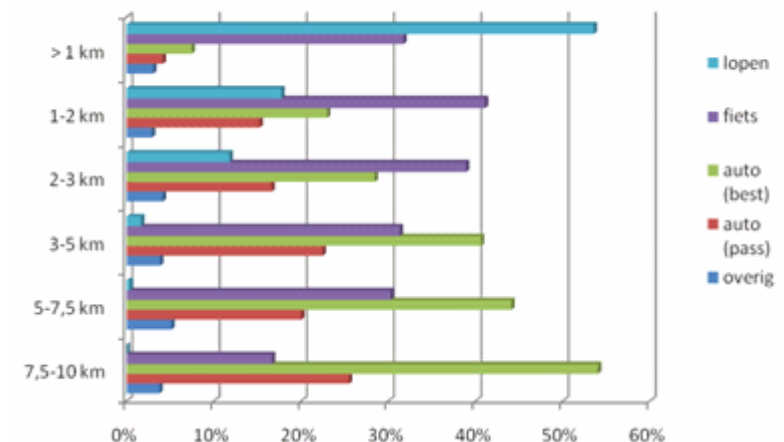
Fietsgebruik naar afstand

Uit gegevens van het CBS en OVG (Onderzoek VerplaatsingsGedrag 2007) kan de vervoerwijzekeuze per afstand worden bepaald, zie de grafiek hiernaast. Opvallend is dat veel Enschedeërs voor relatief korte verplaatsingen al in de auto stappen. Zo pakt voor een kort ritje van 1 tot 2 kilometer lengte al meer dan 35% van de Enschedeërs de auto (bestuurders en passagiers bij elkaar opgeteld). Dit betreft dus verplaatsingen binnen Enschede, vaak zelfs binnen de eigen wijk. Daarentegen valt ook op dat voor langere afstanden tussen de 5 en de 7,5 kilometer nog steeds 30% van de mensen de fiets gebruikt. Dit betreft bijvoorbeeld verplaatsingen van randje Enschede naar de binnenstad.

Fietsbalansscore Enschede



Modal split en ritafstand



**LOCATIES MET MEESTE LETSEL ONGEVALLEN MET FIETTERS
2005-2009**

Locatie	Aantal ongevallen
Broekheurnering – Buurserstraat*	12
Laaressingel - Schouwinkstraat	7
Broekheurnering - de Kiepe*	7
Gronausestraat - Winterweg	6
Heidevlinder - Keppelerdijk*	6
Auke Vleerstraat - Tweekeler Es*	6
Heng.straat - Auke Vleerstraat*	6
Vlierstraat - Knalhatteweg	5
Boulevard - CF Klaarstraat*	5
Broekheurnering - Broekh.rondweg*	5

* Maatregelen al getroffen in 2005-2009 of in planning

MEEST GENOEMDE ONVEILIGE LOCATIES PEILING 2011

Locatie	Aantal keer genoemd
Molenstraat - Deurningerstraat	392
Mooienhof (zuidlus) algemeen	175
Boulevard - Molukkenstraat	123
Broekheurnering - Broekh.rondweg	94
Haaksbergerstraat - Zuiderval	89
Zuid Esmarkerrondweg	86
Haaksbergerstraat - Boulevard	85
Beltstraat - Boulevard	76
Mooienhof - Kuipersdijk	67
Emmastraat - Haaksbergerstraat	41

Verkeersveiligheid

Volgens een risicoberekening is de verkeersveiligheid in Enschede met een geschat aantal slachtoffers (van een ernstig ongeval) van 27 slachtoffers per 100 miljoen fietskilometers substantieel slechter dan in andere steden (19 slachtoffers per 100 miljoen fietskilometers). Helaas worden verkeersongevallen steeds minder goed geregistreerd omdat de politie er niet meer bij betrokken is. Hierdoor is het vooral zinvol om te kijken naar ernstige ongevallen met ziekenhuisopname of de dood als gevolg. Deze worden nog steeds goed geregistreerd. In onderstaande tabel is de ontwikkeling van de ernstige fietsongevallen in de 10 meest recente jaren uit de ongevallenregistratie weergegeven. Hieruit blijkt dat het aantal ongevallen sterk fluctueert en gemiddeld genomen niet afneemt. In de meeste van onderstaande ongevallen was de fietser ook zelf het slachtoffer of één van de slachtoffers. Het komt echter ook voor dat fietsers bij een ernstig ongeval betrokken zijn, maar zelf niet gewond raken. Op deze pagina is ook een overzicht weergegeven van de voor fietsers meest onveilige locaties op basis van geregistreerde letsel ongevallen en een overzicht van de locaties die door de leden van het Enschede Panel als meest onveilig worden ervaren. Voor deze overzichten zijn de gegevens tot en met 2009 gebruikt. De gegevens voor 2010 zijn weliswaar ook beschikbaar, de registratiegraad in 2010 is echter zo sterk gedaald dat dit een vertekend beeld zou geven.

GEREGISTREERDE ERNSTIGE ONGEVALLEN MET FIETTERS

Jaar	Ongevallen met ziekenhuisgewonden	Ongevallen met dodelijke slachtoffers
2000	25	3
2001	30	3
2002	21	0
2003	28	1
2004	32	1
2005	29	0
2006	40	3
2007	26	1
2008	35	1
2009	24	1
Totaal 10 jaar	290	14

De mening van de Enschedeërs

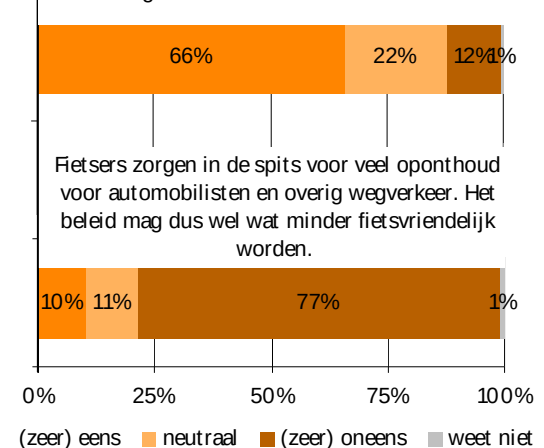
Om een goed beeld te krijgen hoe de Enschedeërs de huidige situatie voor fietsers in Enschede beoordelen, is in 2011 een peiling onder het Enschede Panel gehouden. De peiling is door 3068 panelleden van 12 jaar en ouder ingevuld. Een volledig overzicht van de resultaten is te vinden in de rapportage die I&O Research heeft opgesteld op basis van de peiling, een korter overzicht van de belangrijkste resultaten is te vinden in een aparte factsheet.

De peiling laat zien dat een grote meerderheid van de Enschedeërs vindt dat Enschede fietsvriendelijker zou moeten worden. Er is dus zeker draagvlak in de stad om te investeren in fietsvriendelijke maatregelen. Gezondheid, snelheid ten opzichte van andere vervoermiddelen en het parkeergemak zijn de drie meest genoemde redenen om voor de fiets te kiezen. Het woon-werkverkeer en privéverplaatsingen (familie, boodschappen, sport, etc..) zijn de belangrijkste typen verplaatsingen waarvoor Enschedeërs de fiets pakken. Veel van de respondenten geven aan dat betere en veiligere fietsvoorzieningen eraan bijdragen dat zij meer gebruik zullen maken van de fiets als vervoermiddel. Als onderdeel van de peiling konden mensen ook aangeven welke locaties in Enschede zij verkeersonveilig of sociaal onveilig vonden. Een overzicht van de belangrijkste uitkomsten van dit onderdeel komt terug in het hoofdstuk Fietsnetwerk. Alles overziend geven de Enschedeërs het fietsklimaat in Enschede een 6,6.

Belangrijkste doelen voor gebruik van de fiets als vervoermiddel onder fietsers

	Belangrijkste doel	Een na belangrijkste doel	Optelling (belangrijkste of een na belangrijkste doel)
Woon-werkverkeer of woon-studie/schoolverkeer	49%	15%	64%
Zakelijk verkeer (zoals klantenbezoek, bezorgen)	1%	4%	5%
Kinderen wegbrengen (naar bijvoorbeeld school)	5%	9%	14%
Privé (zoals familiebezoek, boodschappen, sport)	43%	46%	89%
Anders (zoals met name recreatief)	2%	7%	9%
Geen op een na belangrijkste doel genoemd		19%	

Enschede kan veel fietsvriendelijker. De gemeente moet het gebruik van de fiets meer stimuleren.



Doelstellingen

Enschede wil het fietsgebruik de komende jaren flink laten toenemen. Het hoofddoel is een toename van 4% in het aandeel fietsers in verplaatsing tot 7,5 kilometer lengte. Om dit hoofddoel te kunnen bereiken, is daarnaast een aantal subdoelen geformuleerd die aan het bereiken van dit hoofddoel bijdragen. Om de gewenste veranderingen te bereiken, zal in de periode 2012-2020 geïnvesteerd worden in de maatregelen die in de volgende hoofdstukken zullen worden behandeld. Het gestelde doel is ambitieus en vereist durf en doorzettingsvermogen om op bepaalde plekken in de stad echt voor de fiets te kiezen. Alleen dan is het mogelijk om de doelstellingen met betrekking tot de fiets in 2020 ook daadwerkelijk te halen.

Hoofddoelstelling voor 2020:

Aandeel fietsers in verplaatsingen tot 7,5 km van 34% naar 40%

Meetbare subdoelstellingen:

1. **30%** minder ernstige fietsslachtoffers (van 24 fietsslachtoffers in 2010 naar 17 in 2020)
2. **10%** minder aangiftes fietsdiefstal (van 1368 aangiftes in 2010 naar 1231 in 2020)
3. **1000** extra stallingsplaatsen bij het station ten opzichte van het aantal in 2010
4. **15%** extra stallingsplaatsen in de binnenstad ten opzichte van het aantal in 2010
5. minimaal **50%** van de belangrijke gebundelde fietsroutes voldoet aan de eisen
6. minimaal **25%** van het ontvlochten fietsnetwerk is gerealiseerd
7. rapportcijfer van de inwoners voor het fietsklimaat in Enschede stijgt van een 6,6 (2011) naar **7,0**

Niet-meetbare subdoelstellingen

8. Bij alle gemeentelijke plannen en maatregelen wordt **aandacht** besteed aan een goede en veilige oplossing voor fietsers, ook bij tijdelijke situaties zoals wegwerkzaamheden.
9. Sneller **beheer** van belangrijke fietsroutes; schades aan verharding en verlichting worden sneller hersteld, er is meer aandacht voor het snel en op tijd verwijderen van graffiti of sociaal onveilig groen.
10. Permanente aandacht voor de fiets in **communicatie**-uitingen, **promotie**acties en **doelgroep**maatregelen ter verdere stimulering van het fietsgebruik.

Verwachte effecten

Het realiseren van bovenstaande doelstellingen heeft diverse positieve effecten voor Enschede. De belangrijkste daarvan zijn:

1. Een beter bereikbare stad: doordat meer mensen van de fiets gebruik maken, kunnen meer mensen de belangrijke bestemmingen in Enschede zonder belemmeringen bereiken. Dit geldt voor alle vervoerwijzen dus ook voor automobilisten en OV-reizigers.
2. Een duurzamere stad: geschat wordt dat een toename van 4% in het fietsgebruik op afstanden tot 7,5km zal leiden tot een afname van het totaal aantal gereden autokilometers in Enschede met minimaal 1% en binnen de bebouwde kom zelfs met minimaal 2%. Hiermee daalt de uitstoot van CO₂ met 1% en de uitstoot van stikstofdioxiden en fijnstof met 2%. Dit resulteert in een afname van de jaarlijkse uitstoot van CO₂ van 11,1 kiloton. Deze afname is 27,5% van de totale gemeentelijke doelstelling op het gebied van verkeer en vervoer voor 2020.
3. Een gezondere stad: zoals hierboven beschreven wordt de lucht schoner, waardoor het leefklimaat in de stad gezonder wordt. Doordat meer mensen gaan fietsen en dus actief bewegen, worden problemen zoals overgewicht tegengegaan.
4. Een prettigere stad: geschat wordt dat een toename van 4% in het fietsgebruik leidt tot een afname van het autoverkeer door verblijfsgebieden van minimaal 3%. De leefbaarheid in de wijken wordt hierdoor verbeterd.
5. Enschede Fietsstad 2020: met een helder beleid voor de fiets en een daaraan gekoppeld krachtig uitvoeringsprogramma staat Enschede weer op de kaart als fietsvriendelijke stad. Hiermee gooit Enschede hoge ogen in de door de Fietzersbond jaarlijks georganiseerde verkiezing van Fietsstad van Nederland en maakt daarmee een goede kans om uiterlijk in 2020 de titel binnen te halen.

Monitoring

Om tussentijds te kunnen beoordelen of Enschede op koers ligt voor het behalen van de doelstellingen, zal de voortgang periodiek worden gemeten. Voor veel van de doelstellingen kan daarbij gebruik worden gemaakt van bestaande bronnen, zoals de jaarlijkse verkeersveiligheidscijfers, gegevens van de politie over aangiftes van fietsdiefstal en de data van het MobiliteitsOnderzoek Nederland. Voor de overige zaken zal twee keer in de uitvoeringsperiode van deze fietsvisie, in 2015 en 2019, een uitgebreide tussenbalans worden opgemaakt in de vorm van een Fietsbalans.

2. Fietsnetwerk

Één van de peilers onder een goed fietsbeleid is een vastgesteld fietsnetwerk, waarmee voor alle partijen duidelijk wordt op welke routes in de stad extra aandacht moet worden besteed aan de fietsers.

Een goed fietsnetwerk voldoet aan de volgende voorwaarden:

- **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.
- **Aantrekkelijkheid:** 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.
- **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 verkeerslawaaï of uitlaatgassen.

Nieuw fietsnetwerk: ontvlechten

Zoals uit de beoordeling van het huidige fietsnetwerk blijkt, kleven er nadelen aan de koppeling van hoofdroutes van fiets-, auto- en OV-verkeer (gebundelde fietsroutes). Daarom is het nieuwe streven van de gemeente Enschede om deze stromen zoveel mogelijk te ontvlechten. Door fietsroutes door verblijfsgebieden te laten lopen in plaats van langs drukke hoofdwegen, is het veel makkelijker om ze als goede fietsroute in te richten. Op de hoofdwegen zijn de auto en de bus duidelijk dominant. Op de ontvlochten routes door de verblijfsgebieden kan juist de fiets de meest dominante vervoerwijze zijn en kan de inrichting van de wegen daarop worden aangepast.

Het nieuwe fietsnetwerk Enschede is in kaartvorm te vinden in bijlage 1. De belangrijkste gebundelde fietsroutes (dikke lijnen op de kaart) en alle ontvlochten fietsroutes in het netwerk zijn gericht op Enschede-Centrum en Enschede-West. Dit zijn de gebieden in Enschede waarnaartoe en waarvandaan de meeste verplaatsingen worden gemaakt. Bovendien zijn deze twee gebieden economisch belangrijk en is een goede bereikbaarheid van groot belang. Het netwerk wordt aangevuld met andere routes (dunnere lijnen op de kaart) zodat verschillende wijken, scholen en voorzieningen allemaal verbonden worden via logische fietsroutes. In het nieuwe fietsnetwerk Enschede kunnen de volgende typen routes worden onderscheiden.

1. Ontvlochten fietsroutes

Routes van en naar Enschede-Centrum en Enschede-West door de verblijfsgebieden. Deze routes vormen een comfortabel en veilig alternatief voor de routes langs de drukke hoofdwegen. De inrichting en het beheer van deze routes maakt aan alle weggebruikers duidelijk dat de fietser hier dominant is. De straten worden zoveel mogelijk als fietsstraten ingericht.

2. Gebundelde fietsroutes

De routes langs de hoofdwegen voor het autoverkeer blijven voor veel fietsers de meest logische route naar hun bestemming. Hoewel Enschede inzet op de aanleg van ontvlochten routes, blijven de gebundelde routes een belangrijke rol vervullen in het fietsnetwerk. Door de combinatie van drukke auto- en fietsstromen is extra aandacht voor een veilige en comfortabele vormgeving en een goed beheer van de fietsvoorzieningen van groot belang.

3. Fietssnelweg

Een fietssnelweg is een exclusieve verbinding voor fietsers die stedelijke kernen snel, comfortabel en veilig met elkaar verbindt. In Twente wordt gewerkt aan de realisatie in fases van de fietssnelweg F35 die uiteindelijk van Nijverdal via Wierden, Almelo, Borne, Hengelo en Enschede naar Gronau loopt met zijtakken van Enschede naar Oldenzaal en van Almelo naar Vriezenveen.

4. Aanvullende fietsroutes

De aanvullende routes hebben tot doel om wijken en voorzieningen aan te sluiten op de ontvlochten en gebundelde fietsroutes. Daarnaast vormen de aanvullende routes verbindingen tussen wijken en voorzieningen onderling. Aan de inrichting van deze routes worden geen extra eisen gesteld, een goed ingerichte erftoegangsweg volstaat om deze functie te vervullen. Wel worden extra eisen gesteld aan het beheer van deze routes, zoals het op tijd strooien bij gladheid en het vegen om de straat schoon te houden.

5. Recreatieve fietsroutes

Enschede kent een prachtig buitengebied waar veel recreatieve fietsroutes doorheen lopen. Deze fietsvisie richt zich uitsluitend op het utilitaire fietsverkeer en dus niet op de recreatieve fietser. Het is echter goed om te weten dat mede door de realisatie van het Rondje Enschede in combinatie met de voorgestelde ontvlochten routes het stedelijk fietsnetwerk goed aansluit op de recreatieve routes in het buitengebied.

Kwaliteitseisen

De fietsvoorzieningen kunnen alleen goed functioneren als zij goed zijn ingericht en goed worden beheerd. In deze visie worden de belangrijkste kwaliteitseisen vastgelegd waaraan routes in principe moeten voldoen. Er zijn nog veel meer wensen denkbaar om een ontvlochten route optimaal in te richten. Deze zijn terug te vinden in diverse richtlijnen zoals de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW. In deze visie is er bewust voor gekozen om slechts een beperkt aantal criteria op te nemen zodat de realisatie van de routes niet bij voorbaat al onmogelijk wordt gemaakt en er nog maatwerk mogelijk is om, rekening houdend met de ruimtelijke kwaliteit, de route in te passen in de omgeving.

1. Ontvlochten fietsroutes

De belangrijkste eis voor een ontvlochten route is dat er niet teveel autoverkeer gebruik van maakt. Idealiter is het aantal fietsers veel groter dan het aantal auto's, bijvoorbeeld 2000 fietsers en slechts 500 auto's per dag. De bovengrens voor de auto-intensiteit is vastgelegd bij een intensiteit die past bij een normale woonstraat. Hierin passeren maximaal 2500 voertuigen per etmaal. Als op een route een hogere auto-intensiteit aanwezig is, moet met verkeerscirculatiemaatregelen de intensiteit omlaag worden gebracht tot een acceptabel niveau. Mogelijke maatregelen zijn het invoeren van eenrichtingsverkeer op





(delen van) de route of het knippen van wegen voor autoverkeer. Omdat deze maatregelen in een groter gebied van invloed zijn, zullen deze maatregelen onderdeel uit moeten maken van een wijkverkeersplan. Voor veel wijken is in het kader van de besluitvorming over het Verkeerscirculatieplan al vastgelegd dat er wijkverkeersplannen moeten komen. Wordt aan de belangrijke voorwaarde van een maximale auto-intensiteit niet voldaan, dan kan er nooit sprake zijn van een goede ontvlochten fietsroute, omdat de fietser hier nooit de dominante verkeersdeelnemer zal worden. Een voorbeeld waar door een te hoge auto-intensiteit de fietser niet dominant is en als gevolg daarvan soms letterlijk van de weg wordt gereden is de Zuidlus / Mooienhof.

Naast de belangrijkste kwaliteitseis met betrekking tot de auto-intensiteit gelden voor de ontvlochten routes nog enkele aanvullende eisen. Om de herkenbaarheid van de route en het comfort voor de fietsers te vergroten wordt op ontvlochten routes een verharding van rood asfalt toegepast. Eventueel benodigde snelheidsremmers om de snelheid van het autoverkeer omlaag te brengen worden ook in asfalt uitgevoerd, dat is de meest comfortabele oplossing voor fietsers. Om de snelheid en wederom het comfort van de fietsers te vergroten wordt op kruisingen met andere erftoegangswegen voorrang ingevoerd voor de fietsroute. De ontvlochten route krijgt in principe de breedte van de straat zoals die nu is, zodat alleen de verharding "tussen de banden" moet worden aangepast. Als aan alle genoemde voorwaarden wordt voldaan, is de breedte niet bepalend voor het succes van een fietsroute. Op deze manier kunnen hoge reconstructiekosten worden voorkomen. Bij brede straten van 6m breedte of meer kan met klinkerstroken langs de kant of in de as van de weg de asfaltbreedte worden verkleind om zo een te hoge snelheid van het autoverkeer tegen te gaan. Aan het parkeren wordt als harde eis gesteld dat een combinatie van parkeren op straat en een hoge auto-intensiteit (>1500 voertuigen/ etmaal) niet acceptabel is. Ook bij een busroute of hoge parkeerdruk moet naast de rijbaan worden geparkeerd. De kans dat fietsers klemgereden worden tussen geparkeerde en passerende auto's is dan te groot.

KWALITEITSEISEN ONTVLOCHTEN FIETSRoutes

Criterium	Eis
Auto-intensiteit	<2.500 voertuigen per etmaal
Verharding	Rood asfalt
Kruising erftoegangswegen	Voorrang voor fietsroute
Kruising gebiedsontsluitingswegen	Oversteek in 2 fasen en bij voorkeur geen oversteek voor auto's
Parkeren	Niet op de rijbaan bij meer dan 1.500 voertuigen / etmaal, bij busroute of bij hoge parkeerdruk

2. Gebundelde routes

Bij de gebundelde routes is het van belang om aandacht te hebben voor enerzijds de veiligheid van de fietsers en anderzijds het comfort van de fietsers. Langs de hoofdwegen komen twee typen fietsvoorzieningen voor: fietsstroken en vrijliggende fietspaden. Vrijliggende fietspaden voelen voor veel mensen veiliger, maar in de praktijk blijkt dat vaak niet zo te zijn. Op fietsstroken zijn de fietsers beter in beeld bij het overige verkeer dan op fietspaden die iets verder van de weg aflaggen. Voor Enschede worden zowel fietsstroken als vrijliggende fietspaden als goede oplossingen gezien, waarbij voor nieuwe situaties de voorkeur uitgaat naar vrijliggende fietspaden. Dat deze voorzieningen van rood asfalt zijn, is in Enschede al bijna vanzelfsprekend en dat moet het in de toekomst ook blijven. Waar in Enschede nog wel aandacht voor nodig is, is de juiste maatvoering. Veel fietsvoorzieningen in Enschede zijn te smal. Soms omdat er niet voldoende ruimte is, maar in veel gevallen is verbreding goed mogelijk. De minimale maten die we in Enschede hiervoor aan gaan houden zijn 1,75m voor fietsstroken, 2,50m voor vrijliggende éénrichting fietspaden en 3,50m voor in twee richtingen bereden fietspaden. Hierbij is belangrijk dat dit de effectieve breedte is van de fietsvoorziening. Bij bijvoorbeeld een fietsstrook tellen de belijning en de goottegels aan de buitenzijde niet mee. Deze breedtes maken inhalen van twee naast elkaar rijdende fietsers mogelijk. Door de opkomst van elektrische fietsen komen inhaalmanoeuvres steeds vaker voor, waardoor in de toekomst de behoefte aan voldoende brede fietsvoorzieningen alleen maar zal toenemen.

Op de gebundelde routes komen veel met verkeerslichten geregelde kruispunten voor. Vanzelfsprekend is het voor het bevorderen van het fietsverkeer goed om de wachttijden zo kort mogelijk te maken. In het mobiliteitsbeleid van Enschede heeft de fietser echter niet de hoogste prioriteit en moet de capaciteit worden verdeeld over alle verkeersstromen. Om realistisch te zijn over wat haalbaar is in Enschede, zijn daarom streefwaarden voor de wachttijden vastgesteld die op de meeste geregelde kruispunten gehaald kunnen worden. Deze streefwaarden zijn een maximale cyclustijd van 90 seconden en een maximale wachttijd van 80 seconden bij kruispunten met verkeerslichten waar geen ontvlochten route als alternatief voorhande is. Deze waarde wijkt fors af van de voor de fietser ideale waarden van maximaal 30 seconden wachttijd. Gelet op de belangen van andere vervoerssoorten is het echter niet reëel om dit ideaalbeeld in Enschede na te streven. Vanwege deze langere wachttijden worden bij geschikte kruispunten met een cyclustijd langer dan 1 minuut en een enigszins voorspelbare regeling (dus geen kruispunten met busgrepen) wachttijdindicatoren geplaatst. De fietsers worden daarmee beter geïnformeerd, waardoor de wachttijd minder lang aanvoelt en de neiging om door rood te rijden vermindert.

Een andere kruispuntvorm is de rotonde. Deze kruispuntvorm is voor de fietser gunstiger dan een kruising met verkeerslichten. Door de lagere snelheden van het autoverkeer, is de kans op een ernstig ongeval kleiner en een rotonde is door een fietser vlot te passeren. Enschede heeft er altijd voor gekozen om binnen de bebouwde kom fietsers op de rotonde in de voorrang op te nemen en blijft deze lijn vasthouden.

KWALITEITSEISEN GEBUNDELDE FIETSRoutes

Criterion	Eis / Streefwaarde
Breedte	Fietsstrook: minimaal 1,75m Fietspad 1 richting: minimaal 2,50m Fietspad 2 richtingen: minimaal 3,50m
Verharding	Rood asfalt
Wachttijd verkeerslichten	Daggemiddelde maximaal 40 seconden (= streefwaarde)
Cyclustijd verkeerslichten	Maximaal 90 seconden (=streefwaarde)
Rotondes	Binnen de bebouwde kom: fietsers in de voorrang



Smalle fietsstrook (1,3m):
Deurningerstraat



Brede fietsstrook (2,00m):
Gronausestraat



Smal fietspad (1,75m):
H. ter Kuilestraat



Breed fietspad (2,5m):
Hengelosestraat

3. Fietssnelweg

De fietssnelweg is een bijzondere voorziening waarvoor in regionaal verband is vastgelegd aan welke eisen deze moet voldoen. De basis wordt gevormd door een 4 tot 4,5 meter breed solitair fietspad, waarop ander verkeer in principe niet is toegestaan. Daarnaast is een belangrijke eis dat hoofdwegen voor het autoverkeer ongelijkvloers gekruist worden, zodat er geen oponthoud voor de fietser ontstaat. De gemeente Enschede werkt in regionaal verband mee aan het gefaseerd aanleggen van de fietssnelweg F35 tussen Nijverdal en Gronau met in Enschede een aftakking naar Oldenzaal. Vanwege de benodigde ruimte en de vaak hoge kosten van deze exclusieve fietsverbinding zal deze gefaseerd tot stand komen en zoveel mogelijk meeliften met andere projecten. Het deeltracé tussen Hengelo en Enschede (tot het Colosseum) is in 2011 geopend. In de komende jaren zullen delen van de F35 tussen het Colosseum en de Auke Vleerstraat en in de Tweekelerzoom tot aan de Lambertus Buddestraat worden aangelegd. Op de tak naar Oldenzaal voldoet de Lonnekerspoorlaan door Roombeek al grotendeels aan de eisen van een fietssnelweg. Andere delen richting Oldenzaal zullen gefaseerd worden aangelegd. In de toekomst zal de hoogste prioriteit liggen bij het doortrekken van de route vanuit Hengelo naar het Centraal Station Enschede. De uitvoering zal hier gecombineerd worden met de plannen om op hetzelfde tracé een stadsbeek te realiseren.

Het is waarschijnlijk dat de realisatie van de andere delen van de fietssnelweg nog jaren kan duren. Daarom kiest Enschede ervoor om enkele deeltracés die een belangrijke functie in het stedelijk fietsnetwerk vervullen, voorlopig in te richten als ontvlochten fietsroutes. Dit geldt met name voor de Oosterstraat tussen Noord Esmarkerrondweg en de Oldenzaalsestraat, de Lasonderstraat en een klein deel van de Voortsweg.

4. Aanvullende routes

Zoals reeds beschreven worden geen specifieke eisen gesteld aan de inrichting van de aanvullende routes. Zolang deze routes als goede erftoegangswegen (30km/uur) zijn ingericht, voldoet de inrichting om als aanvullende route te functioneren. Wel zijn op de aanvullende routes dezelfde beheereisen van toepassing als op de overige onderdelen van het fietsnetwerk. Zie hiervoor de beheerparagraaf.

Veiligheid

Bij veiligheid kan onderscheid worden gemaakt naar objectieve en subjectieve veiligheid. Bij objectieve veiligheid gaat het om harde getallen over geregistreeerde ongevallen, terwijl bij subjectieve veiligheid het gevoel van de gebruiker bepaalt of een fietsroute veilig is. Omdat een gebruiker uiteindelijk op basis van zijn eigen beleving bepaalt of hij of zij de fiets pakt en welke route wordt gebruikt, is de subjectieve verkeersveiligheid net zo belangrijk als de objectieve verkeersveiligheid. Daarnaast speelt nog de sociale veiligheid, die tot uitdrukking brengt of een plek in zijn algemeenheid veilig is. In de volgende paragrafen worden alle aspecten van veiligheid toegelicht.

Objectieve verkeersveiligheid

Vanzelfsprekend moeten de routes in het fietsnetwerk verkeersveilig zijn. Als mensen erop kunnen vertrouwen dat het fietsnetwerk Enschede verkeersveilig is, is dat geen reden meer om niet te gaan fietsen. Deelnemen aan het verkeer is echter mensenwerk en mensen maken wel eens fouten. Ongevallen zijn dan ook nooit helemaal uit te sluiten. Wel moet de infrastructuur het mogelijk maken om er op een veilige manier gebruik van te maken. Plekken waar meerdere ongevallen gebeuren, zijn een aanwijzing dat de inrichting van de openbare ruimte op die plek het voor meerdere mensen moeilijk maakt om zich er veilig te gedragen. Op die plekken zal de gemeente onderzoeken of er maatregelen mogelijk zijn om de inrichting veiliger te maken. Zogenaamde blackspots (6 of meer letselongevallen in 3 jaar) zijn niet acceptabel en worden altijd door de gemeente onderzocht en indien mogelijk aangepakt. In het kader van het algemene verkeersveiligheidsbeleid worden verkeersveiligheidsknelpunten in Enschede reeds aangepakt, vanuit de fietsvisie is hier geen aanvulling op nodig. Het ontwikkelen van ontvlochten routes kan bijdragen aan een verder verbetering van de veiligheid door ervoor te zorgen dat fietsers in de toekomst verkeersonveilige plekken niet meer hoeven te passeren omdat zij via een veiligere alternatieve route rijden.

KWALITEITSEISEN OBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID

Criterium	Eis
Blackspots	Geen locaties met 6 of meer ernstige fietsongevallen in 3 jaar
Overige onveilige locaties	Onderzoek en aanpak vanuit algemene verkeersveiligheidsbeleid

Subjectieve verkeersveiligheid

Ook plekken die door fietsers als verkeersonveilig worden ervaren, moeten worden aangepakt, zeker als die plekken zich op een route uit het fietsnetwerk bevinden. Dit is een effectieve aanpak om ook de beleefde verkeersonveiligheid voor fietsers te laten afnemen. Hierdoor zullen meer mensen van de fiets gebruik gaan maken. Het is lastig om hiervoor een concrete eis te formuleren. Doorlopende aandacht voor de meest gehoorde klachten en het herhalen van de uitgevoerde peiling in 2011 is zinvol. Actuele informatie kan leiden tot de aanpak van nieuwe locaties die fietsers als verkeersonveilig ervaren.

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid gaat over alle andere vormen van veiligheid naast de verkeersveiligheid. Voor het fietsnetwerk is het belangrijk dat alle routes niet alleen verkeersveilig zijn maar ook in zijn algemeenheid veilig. Gelukkig gebeuren er erg weinig incidenten waarbij fietsers worden aangevallen of lastig gevallen. Bij sociale veiligheid is het dan ook met name belangrijk dat fietsers zich veilig kunnen voelen op een fietsroute. Belangrijke punten hierbij zijn: sociale controle, verlichting, uitzicht en onderhoud. Sociale controle kan bevorderd worden door de fietsroutes door gebieden te leiden waar meestal ook andere mensen zijn. De voorgestelde ontvlochten routes die veelal door woonwijken lopen passen hier goed bij. Veel mensen voelen zich minder veilig in het donker. Goede verlichting van de fietsroutes is dan ook van groot belang. De openbare verlichting in Enschede voldoet overal aan de normen. Voor sociale veiligheid is met name aandacht nodig voor beheer, zodat kapotte verlichting snel wordt hersteld. Een goed uitzicht op de omgeving stelt mensen in staat om zelf te zien dat er geen personen zijn met eventuele kwade bedoelingen. Voor de fietsroutes betekent dit dat hoog opgaand groen en onoverzichtelijke hoeken niet thuishoren in de directe nabijheid van de routes. Een goed onderhouden omgeving van de fietsroutes draagt ook bij aan een veiliger gevoel, een fietstunnel vol met graffiti voelt bijvoorbeeld veel minder veilig aan dan een schone fietstunnel. Ook hier ligt een opgave om vanuit het beheer van de openbare ruimte alert te zijn en snel te reageren op misstanden.

Hoewel het niet reëel is om ernaar te streven dat iedereen zich overal en altijd veilig zal voelen, is aandacht voor de sociale veiligheid belangrijk. Van belang is om met name vaak genoemde sociaal onveilige hotspots sociaal veilig vorm te geven en te onderhouden. Dit kan onveilige gevoelens bij mensen wegnemen waardoor een belemmering om te gaan fietsen wordt opgeheven.

Beheer

Voor de fietser is een goed beheer van het fietsnetwerk van groot belang. Een fietser is in veel opzichten een kwetsbare deelnemer. Hij of zij ondervindt meer hinder van bijvoorbeeld gladheid en vuil op de weg. Bovendien is een fietser gevoeliger voor sociale onveiligheid, omdat een beschermend omhulsel zoals een auto ontbreekt.

In Enschede wordt nagenoeg de volledige openbare ruimte onderhouden op niveau basis. Voor de fietsvoorzieningen is het basisniveau van schoon, heel en veilig veelal voldoende. Voor de routes uit het fietsnetwerk zou het beheer op een beperkt aantal punten aangescherpt moeten worden. Dit is grotendeels mogelijk binnen de huidige budgetten en de huidige manier van werken. Voor enkele van de beheeracties is extra budget nodig om in een proefperiode ervaringen op te kunnen doen en zo vast te kunnen stellen wat eventuele meerkosten precies zijn.

Het fietsgerichte beheer vraagt met name extra aandacht van de medewerkers die het beheer uitvoeren en een andere prioriteitstelling. Door één plek te realiseren waar de fietser alle mogelijke klachten en opmerkingen kwijt kan en hierover duidelijk te communiceren, kunnen situaties die niet voldoen snel worden opgespoord. In het hoofdstuk Communicatie wordt hier nader op ingegaan.

Heel & Veilig

Fietzers ondervinden meer hinder van schades aan het wegdek dan bijvoorbeeld automobilisten. Bij het herstellen van schades, bijvoorbeeld vorstschade na de winter, moet daarom prioriteit worden gegeven aan de fietsvoorzieningen op de routes uit het fietsnetwerk. Ook bij werkzaamheden aan de riolering of kabels en leidingen onder de weg kan de situatie voor de fietser sneller worden hersteld. Nu worden dit soort sleuven tijdelijk gedicht met noodbestrating. Vervolgens wordt één keer per jaar alle noodbestrating vervangen door asfalt. Een efficiënte werkwijze die echter tot langdurig comfortverlies voor fietsers leidt. Door op de routes van het fietsnetwerk onmiddellijk na het voltooien van werkzaamheden de verharding op een goede manier te herstellen, stijgt het comfort voor de fietsers en laat de gemeente duidelijk zien dat de fietser belangrijk is in Enschede. De kosten voor het snellere herstel kunnen in veel gevallen op de bouwende partij worden verhaald.

Naast het wegdek is het ook belangrijk om schades aan verlichting en bebording snel te herstellen. Dit draagt bij aan een goede uitstraling van de fietsroutes, maar vooral aan een veiliger gevoel van de fietser. Het op tijd snoeien van beplanting om het uitzicht goed te houden en het snel verwijderen van graffiti zijn maatregelen die ook bijdragen aan een omgeving die de fietser een zo veilig mogelijk gevoel geeft, zeker op bijzondere plaatsen zoals de diverse fietstunnels in de stad.

Schoon

Naast het heel en veilig houden van de infrastructuur is ook het schoonhouden van groot belang. Fietsbanden gaan sneller lek en fietsers zijn gevoeliger voor gladheid en afval op de weg. In het beleid op het gebied van het schoonhouden van de openbare ruimte dient daarom prioriteit te worden gegeven aan het schoon houden van de fietsvoorzieningen die onderdeel uit maken van het fietsnetwerk. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat alle routes met de hoogste prioriteit worden opgenomen in het strooiplan. Maar ook bij bladval in de herfst en het reguliere vegen van de straten is extra snel handelen op de fietsroutes noodzakelijk.

KWALITEITSEISEN BEHEER ROUTES FIETSNETWERK

Criterium	Eis
Herstel wegdekschades regulier	Binnen 1 maand
Herstel wegdek bij bouwprojecten	Binnen 1 maand na voltooiing bouwwerkzaamheden
Herstel verlichting en bebording	Binnen 1 week na melding
Snoeien groenvoorzieningen	Continu, zodat altijd goed uitzicht is gegarandeerd
Verwijderen graffiti	Binnen 1 week na melding
Schoonhouden	Hoogste prioriteit voor fietsroutes
	Strooien: binnen 3 uur
	Vegen: hoogste frequentie, extra aandacht bij bladval in de herfst

Ondersteunende innovaties

De tot nu toe beschreven maatregelen dragen op een zeer directe wijze bij aan het verbeteren van het fietsklimaat in Enschede. In aanvulling hierop kiest Enschede ook voor de inzet van innovatieve middelen die verder bijdragen aan de uitstraling van het fietsnetwerk en het creëren van een positief fietsklimaat in de stad. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan de inzet van wachttijdvoorspellers bij verkeerslichten, informatiepanelen die het aantal passerende fietsers weergeven per dag en per jaar en proeven met groene golven voor fietsers bij kruispunten die dicht bij elkaar liggen. Ook zal bij een kruispunt met lange wachttijden voor de fiets een proef worden opgezet met een regensensor om te beoordelen wat de effecten zijn van het toepassen van een dergelijke sensoren, waarbij aan fietsers bij regen een hogere prioriteit (meer of vaker groen) kan worden gegeven. Deze maatregelen maken nog verder duidelijk dat de fietsers in Enschede welkom zijn en gewaardeerd worden omdat zij bijdragen aan een duurzame bereikbaarheid van de stad.



3. Fietsparkeren

Naast het fietsnetwerk is het van groot belang dat op of vlakbij de bestemming de fiets goed gestald kan worden. Een goede fietsenstalling bij de bestemming kan meer mensen stimuleren om van de fiets gebruik te maken. In Enschede zou een gebrek aan goede fietsenstallingen nooit een belemmering mogen zijn om de fiets te gebruiken. Voldoende en goede fietsenstallingen dragen er aan bij dat overlast door verkeerd gestalde fietsen vermindert. Om aan dit streven te voldoen, zal zowel bij nieuwe ontwikkelingen als in bestaande situaties extra aandacht nodig zijn voor het parkeren van fietsen. In onderstaande paragrafen wordt hier nader op ingegaan.

Fietsparkeernormen

Bij nieuwe ontwikkelingen is het gebruikelijk dat de gemeente voor het autoparkeren normen vaststelt. Vanaf nu wordt het net zo vanzelfsprekend dat er bij alle ontwikkelingen een fietsparkeernorm wordt vastgesteld waaraan de nieuwe ontwikkeling moet voldoen. De fietsparkeernormen zullen gaan gelden voor alle bouwprojecten behalve woningbouwprojecten. Voor deze laatste categorie is in het Bouwbesluit reeds vastgelegd dat een fietsenberging verplicht is. De gemeente zal zo veel mogelijk de landelijke richtlijn “Leidraad Fietsparkeren” volgen met daarbij de “Fietsparkeertool” om de fietsparkeernorm te bepalen.

Evenementen

Voor evenementen is bereikbaarheid vaak van groot belang. Ook hier kan de fiets een grote bijdrage leveren aan de totale bijdrage van een evenement. Vergelijkbaar met de hierboven omschreven nieuwe ontwikkelingen wil Enschede in de toekomst bij alle grote evenementen voldoende fietsparkeervoorzieningen beschikbaar hebben. De verantwoordelijkheid daarvoor wordt bij de organisatoren van de evenementen neergelegd en kan via de vergunningverlening worden getoetst. Om de organisatoren van

evenementen te ondersteunen en om ook bij de gemeentelijke evenementen het goede voorbeeld te kunnen geven, wordt onderzocht of de gemeente tijdelijke stallingen aan kan schaffen die zowel door de gemeente als andere partijen kunnen worden ingezet. Eventueel kan hierbij ook een bewaakte variant worden toegepast die bemand wordt door vrijwilligers en/of mensen met een grotere afstand tot de reguliere arbeidsmarkt.

Fietsparkeren Binnenstad en stationsomgevingen

De binnenstad van Enschede trekt samen met Enschede Centraal erg veel fietsers aan. Ook de voorstadhalte Enschede Drienerlo wordt door veel fietsers gebruikt die vervolgens overstappen op de trein. Op deze voor fietsers belangrijke locaties wil de gemeente extra aandacht besteden aan een goed stallingenaanbod. Dit zal rechtstreeks bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Enschede-Centrum en Enschede-West.

In de afgelopen jaren zijn in de binnenstad twee bewaakte ondergrondse fietsenstallingen gerealiseerd, die met name op zaterdagen goed gebruikt worden maar nog wel beter gepromoot kunnen worden. Uit de peiling onder het Enschede Panel blijkt dat de meeste behoefte bestaat aan uitbreiding van onbewaakte stallingsmogelijkheden op de juiste plekken in de stad en bij het station. Om een beter inzicht te krijgen in het verschil tussen vraag en aanbod is in september 2011 een fietsparkeeronderzoek gehouden, waarbij alle onbewaakt gestalde fietsen zijn meegenomen. Uit het onderzoek blijkt dat op de drukste momenten (dinsdag, vrijdagmiddag en zaterdagochtend) er veel meer fietsen gestald staan dan dat er capaciteit in de vorm van fietsnietjes of fietsenklemmen beschikbaar is. Ook blijkt dat op sommige locaties stallingen nauwelijks gebruikt worden, terwijl een klein stukje verderop stallingen meer dan vol zijn. Ter verdere verbetering van het stallingenaanbod in de binnenstad zet de gemeente in op het verplaatsen en bijplaatsen van fietsnietjes bij de drukste entrees van de binnenstad, zoals o.a. bij de kop van de Dagmarkt, De Klomp (Hema) en het busstation Van Heekplein.

Voor station Enschede Centraal is samen met ProRail berekend dat in de periode t/m 2020 een uitbreiding van het aantal stallingsplekken met 1000 nieuwe plekken nodig is om te kunnen voorzien in de vraag naar stallingen. Onderdeel van de plannen voor de stationstunnel is een nieuwe gebouwde fietsenstalling aan de noordzijde van het station van 1000 plekken. Hiermee wordt in de periode t/m 2020 voorzien in voldoende stallingen van goede kwaliteit rondom Enschede Centraal. Een verdere uitbreiding na 2020 blijft noodzakelijk gezien de verwachte ontwikkeling van het fietsgebruik in combinatie met de trein.

Ook bij de voorstadhalte Enschede Drienerlo bestaat een grote behoefte aan fietsenstallingen. Ook hier kiest Enschede voor uitbreiding van het aantal fietsenstallingen. In de nieuwste plannen voor de inrichting van het stationsgebied wordt uitgegaan van een gebouwde fietsenstalling van 650 plaatsen die onderdeel uitmaakt van de nieuwe bebouwing bij het station.

Fietsparkeren in de rest van de stad

Hoewel de bereikbaarheid van Enschede-Centrum en Enschede-West de hoogste prioriteit heeft, wordt in de komende periode ook ingezet op het aanpak van tekorten aan fietsenstallingen in de rest van de stad. Bij bijvoorbeeld winkelcentra, scholen, sportvoorzieningen mag een gebrek aan stallingen geen reden zijn voor mensen om niet met de fiets te komen. De komende jaren zullen knelpunten in kaart worden gebracht en waar mogelijk zal de gemeente, eventueel samen met andere partijen, investeren in uitbreiding of verbetering van fietsenstallingen bij bestaande voorzieningen. Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar het faciliteren van de fiets als onderdeel van ketenmobiliteit door bij bijvoorbeeld bushaltes of op een P&R-terrein goede fietsenstallingen aan te bieden.

Kwaliteit van fietsenstallingen

Naast het aantal fietsenstallingen is de kwaliteit ook van groot belang. In de basis volgt de gemeente hierbij de kwaliteitseisen van de Stichting FietsParKeur die speciaal is opgericht om de kwaliteit van de fietsenstallingen in Nederland te verbeteren. Daarnaast is er speciale aandacht voor de sterk opkomende elektrische fiets, waarvoor stallingen met oplaadpunten nodig zijn.

Aanpak weesfietsen en fietswrakken

In de binnenstad van Enschede en rondom de stations Enschede Centraal en Enschede Drienerlo is sprake van een groot aantal weesfietsen en fietswrakken, fietsen die niet meer opgehaald worden door hun eigenaar of die niet meer gebruikt kunnen worden om te fietsen. Weesfietsen zorgen ervoor dat een deel van de capaciteit van de stallingen niet meer benut kan worden. Deze zorgen bovendien voor een

verminderde aantrekkelijkheid van de stallingen en door het rommelige beeld is het makkelijker voor fietsendieven om onopvallend hun gang te gaan.

Inmiddels is in Enschede een driejarig project gestart om rondom Enschede Centraal weesfietsen en fietswrakken te verwijderen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een landelijk opgestelde werkwijze die juridisch goed is vormgegeven. Weesfietsen worden verwijderd en opgeslagen, als de eigenaar de fiets niet komt ophalen dan wordt deze opgeknapt en weer uitgegeven voor gebruik. De uitvoering is in handen van stadsdeelbeheer centrum. Tevens worden in samenwerking met het Werkplein en plaatselijke fietshandelaren leerwerkplekken gerealiseerd. De eerste resultaten van het project zijn succesvol en hoopgevend. Bij verder succes van dit project, zal het project voortgezet en uitgebreid worden zodat weesfietsen en fietswrakken in Enschede geen plek innemen die ook door een ander gebruikt kan worden.

Tegengaan fietsdiefstal

Een belangrijk onderdeel van het fietsparkeren is dat iedereen erop kan vertrouwen dat zijn of haar fiets niet gestolen wordt. Een belangrijk deel van de verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de gebruikers die zijn of haar fiets op een goede manier op slot moet zetten. Gemeente en politie werken al nauw samen om de kans op fietsdiefstal verder te verkleinen. In Enschede worden verreweg de meeste fietsen gestolen in de binnenstad en rondom de stations Enschede Centraal en Enschede Drienerlo. De gemeente kan fietsendiefstal tegengaan door het aanbieden van bewaakte stallingen wat in de binnenstad reeds gebeurt. Ook het aanbieden van voldoende en goede onbewaakte fietsenstallingen draagt hieraan bij. Een fiets die vastgezet kan worden aan bijvoorbeeld een fietsnietje heeft een veel kleinere kans om gestolen te worden dan een losgestalde fiets. Zoals ook al bij de aanpak van weesfietsen is gemeld, draagt ook een opgeruimde stalling eraan bij dat fietsendieven minder makkelijk onopgemerkt hun gang kunnen gaan.

De rol van de politie ligt vanzelfsprekend bij de opsporing van fietsendieven. Vanaf 2008 is er een landelijk Plan van aanpak Fietsendiefstal. De politie Twente is recent begonnen met de inzet van lokfietsen om fietsendieven op heterdaad te kunnen betrappen. Deze aanpak lijkt succesvol. In de komende jaren kunnen gemeente en politie de maatregelen en acties nog verder op elkaar afstemmen om zo tot een zo goed mogelijk aanpak van fietsendiefstal te komen.

4. Communicatie

Tot nu toe heeft deze visie zich gericht op fysieke maatregelen gekoppeld aan het fietsnetwerk en de stallingen. Daarnaast richt Enschede zich ook rechtstreeks tot de mensen in de stad die nu al fietsen of die zouden kunnen gaan fietsen. Door structureel en incidenteel en op traditionele en innovatieve manieren aandacht te besteden aan het fietsen in Enschede, wordt bijgedragen aan een breed gevoeld fietsvriendelijk klimaat in de stad en kan het fietsgebruik worden gestimuleerd. In de volgende paragrafen wordt een beeld geschetst waarover, op welke manier en met wie gecommuniceerd gaat worden. Hierbij zal blijken dat op dit gebied een belangrijke rol is weggelegd voor partners van de gemeente.

Goede informatievoorziening

Makkelijk vindbare informatie over alles wat met de fiets te maken heeft in Enschede is een belangrijke basis. Mensen moeten gemakkelijk informatie kunnen vinden over de fietsvoorzieningen, promotieacties, fietsprojecten, etc. Deze informatie zou met alle communicatiemiddelen die mensen gebruiken, benaderd moeten kunnen worden. Naast de meer traditionele middelen zoals een folder en een website kan bijvoorbeeld ook gedacht worden aan een app voor de mobiele telefoon en het gebruik van social media. Hierbij kan ook aansluiting worden gezocht bij het (pilot)project “Incentive Zone Enschede-west”, met als doel om reizigers gepersonaliseerde reisadviezen te kunnen geven. Dit project wordt bij succes verder ingevoerd voor de gehele gemeente en kan een stimulans zijn om vaker de fiets te gebruiken.

Onderdeel van de informatievoorziening is een duidelijke plek waar mensen hun vragen en klachten over het fietsen in Enschede kwijt kunnen. Voor bijvoorbeeld snel ingrijpen door beheerders bij schades, is het belangrijk dat mensen makkelijk en snel meldingen kunnen doorgeven.

Door uitgebreid te communiceren over fietsprojecten die worden uitgevoerd, wordt voor iedereen duidelijk dat Enschede investeert in de fiets. Bovendien attendeert dit mensen meteen op nieuwe routes, stallingen of acties die voor hen interessant zouden kunnen zijn. Om de herkenning te vergroten is het gebruik van een herkenbare aan de fiets gerelateerde slogan aan te bevelen.

Promotie

Mensen kunnen ook heel gericht benaderd worden om het fietsgebruik verder te stimuleren. Enschede richt zich daarbij op doelgroepen die veel in de spitsen onderweg zijn omdat dan de bereikbaarheid van de stad het belangrijkst is en tegelijkertijd het meest onder druk staat. De doelgroepen moeten daarnaast via een of meerdere kanalen goed te bereiken zijn. Ingezet wordt op promotieacties gericht op de volgende doelgroepen:

- 1). Schoolverkeer;
- 2). Winkelend publiek;
- 3). Bedrijven en hun werknemers;
- 4). Bevolkingsgroepen met een laag fietsgebruik;
- 5). Evenementenverkeer.

Schoolverkeer

In het basisonderwijs kunnen veel meer ouders hun kind met de fiets naar school brengen. Kinderen doen hierdoor eerder waardevolle verkeerservaring op en krijgen bovendien op jonge leeftijd al een positievere basishouding tegenover fietsen in het algemeen. Daarnaast kunnen verkeerssituaties rondom scholen veiliger worden en draagt fietsen bij aan bijvoorbeeld het voorkomen van overgewicht onder kinderen.

In het middelbaar onderwijs ligt de nadruk op veilig deelnemen aan het verkeer. Dit draagt rechtstreeks bij aan het verminderen van het aantal ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn.

Vanuit het Verkeersveiligheidsactieplan worden al diverse acties op scholen uitgevoerd. In de komende jaren kan worden onderzocht of aanvulling en uitbreiding van die acties gewenst is.

Winkelend publiek

Via winkeliers en bewaakte stallingen kunnen acties worden georganiseerd om het fietsen te belonen. Enerzijds kunnen hiermee de vele mensen die al op de fiets gaan winkelen worden gestimuleerd om dit te blijven doen, anderzijds kan dit potentiële fietsers over de streep trekken om ook eens te ervaren hoe makkelijk het is om de fiets te gebruiken voor het winkelen.

Werknemers

Via de werkgevers kunnen werknemers nog meer dan nu gestimuleerd worden om op de fiets naar het werk te gaan. Er lopen reeds diverse initiatieven op dit gebied zoals Twente Mobiel en de al eerder vermelde I-Zone Enschede-West. De huidige initiatieven richten zich met name op grotere bedrijven. In alle kleinere bedrijven bij elkaar werken echter ook veel potentiële fietsers. In de komende jaren zal worden onderzocht met welke uitbreidingen en aanvullingen van de lopende acties werknemers via hun werkgevers gestimuleerd kunnen worden om te gaan fietsen.

Bevolkingsgroepen met een laag fietsgebruik

Landelijk en ook in Enschede zijn er bevolkingsgroepen die minder gebruik maken van de fiets als vervoersmiddel bijvoorbeeld omdat dat in hun eigen cultuur minder gebruikelijk is of als minderwaardig wordt gezien. Nader onderzoek moet uitwijzen of er in Enschede voldoende grote bevolkingsgroepen zijn die de fiets weinig gebruiken, zodat een effectieve promotiecampagne mogelijk is.

Evenementenverkeer

Bij grote evenementen in Enschede kan in de communicatie-uitingen nadrukkelijk worden gestimuleerd om op de fiets te komen. In combinatie met goede tijdelijke stallingsvoorzieningen (zie hoofdstuk 3) kan hiermee de bereikbaarheid van evenementen worden verbeterd. De gemeente kan hierover afspraken maken met de organisatoren van de evenementen en dit faciliteren door haar eigen communicatiekanalen hiervoor beschikbaar te stellen.

Participatie

Enschede heeft haar partners en burgers nodig om een succesvol fietsbeleid te kunnen uitvoeren, van het melden van schades tot het organiseren van fietspromotieacties en het meedenken over de maatregelen om van een straat een fietsstraat te maken, de gemeente kan het niet alleen. In de communicatie over de fietsvisie zal hieraan nadrukkelijk aandacht worden besteed. Alleen als de hele stad meedoet aan de uitvoering van het fietsbeleid, ontstaat een fietsvriendelijk klimaat. Een bijzondere partner op het gebied van de fiets is de lokale afdeling van de Fietzersbond die de gemeente op diverse fronten kan ondersteunen.

5. Uitvoering

In de voorgaande hoofdstukken is weergegeven hoe het eindbeeld voor 2020 voor de fiets in Enschede eruit zou moeten zien, zowel qua infrastructuur als in communicatie-uitingen. In dit hoofdstuk wordt in kaart gebracht welke projecten nodig zijn om de fietsvisie tot uitvoering te brengen en wat globaal de kosten van die projecten zijn. Hieruit wordt vervolgens een samenhangend pakket van projecten samengesteld wat leidt tot een optimale inzet van de beschikbare middelen om zo de gestelde doelen te bereiken. Omdat er in 8 jaar veel kan veranderen, zal het maatregelenpakket ieder jaar worden aangepast aan de nieuwste inzichten, waarna de raad voor het daaropvolgende jaar de projecten vast stelt en het uitvoeringskrediet beschikbaar stelt.

Projecten

Fietsnetwerk

De maatregelen om te komen tot een goed fietsnetwerk richten zich de komende acht jaar op het op peil brengen van de belangrijkste routes in het netwerk. Dit zijn alle ontvlochten routes en de belangrijkste gebundelde fietsroutes langs de hoofdwegen. Voor deze routes is in kaart gebracht welke maatregelen nodig zijn om ze aan de eisen uit deze visie te laten voldoen. Hieruit zijn kosten per route of knelpuntmaatregel afgeleid. Niet alle projecten kunnen in één keer worden uitgevoerd. Bij de prioritering zijn de volgende drie argumenten gebruikt:

1. Kosteneffectiviteit
2. Samenhang
3. Spreiding

Bij kosteneffectiviteit is beoordeeld hoe de verhouding is tussen de geraamde kosten van een project en de verwachte bijdrage aan de doelstellingen. Fietsroutes die door veel fietsers worden gebruikt of die een

goed alternatief zijn voor een onveilige of minder directe/snelle route krijgen een hogere prioriteit. Indien de aanpak van een route kan worden gecombineerd met bijvoorbeeld groot onderhoud aan een weg, worden de kosten lager en zal een route een hogere prioriteit krijgen. Ook knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid krijgen een hoge prioriteit. Omdat nog niet voor de gehele periode tot 2020 bekend is hoe het onderhoudsprogramma van de wegen en riolering eruit ziet, zal ieder jaar opnieuw beoordeeld worden of projecten een hogere of lagere prioriteit moeten krijgen, omdat ze wel of niet kunnen meeliften met andere werkzaamheden. Sommige aanpassingen kunnen volledig uit een ander project worden gedekt. Hierdoor ontstaat ruimte qua beschikbare middelen voor de uitvoering van het fietsbeleid. Voor de aanpak van verkeersonveilige punten is bijvoorbeeld al een jaarlijks budget beschikbaar.

Ook samenhang is belangrijk. De kwaliteit van een route wordt bepaald door de zwakste schakel. Daarom wordt ervoor gekozen om routes in één keer in zijn geheel aan te pakken. In het kader van samenhang moet aan het eind van de route een goede fietsparkeervoorziening aanwezig zijn of worden gerealiseerd. Spreiding over stad draagt eraan bij dat op korte termijn de meeste fietsers al verbetering kunnen waarnemen in hun eigen omgeving. In het kader van deze spreiding wordt ernaar gestreefd om in eerste instantie vanuit ieder stadsdeel één ontvlochten route te realiseren gericht op Enschede-Centrum.

Fietsparkeren

Voor het fietsparkeren in de binnenstad is voldoende informatie beschikbaar om te kunnen vaststellen wat de globale kosten zullen zijn van de gewenste verbeteringen. Voor veel projecten op het gebied van fietsparkeren zoals de aanpak van knelpunten in de rest van de stad en het aanschaffen van inzetten van een mobiele stalling bij evenementen zijn nog geen exacte kosten bekend. In het totale maatregelenpakket zijn voor deze projecten wel budgetten gereserveerd, zodat er na een verdere uitwerking van de ideeën in ieder geval budget is om deze belangrijke onderdelen te kunnen uitvoeren.

Communicatie

Ook voor de communicatieprojecten en -acties geldt dat nog een nadere uitwerkingsslag nodig is om te kunnen bepalen wat de concrete projecten worden en welke budgetten hiervoor nodig zijn. Voor deze onderdelen zijn daarom indicatieve budgetten gereserveerd om na een extra voorbereidingsstap de uitvoering mogelijk te maken.

Financieel

Voor de uitvoering van de alle projecten zijn vanuit diverse bronnen budgetten beschikbaar. Hieronder staat een overzicht van de middelen die binnen de gemeente beschikbaar zijn gesteld of zijn gereserveerd voor uitvoering van projecten voor de fiets.

OVERZICHT BESCHIKBARE MIDDELEN MOBILITEITSPLAN	
Budget	Bedrag
Uitvoering fietsvisie (incl. 50% subsidie)	€ 8.000.000
Inhaalslag beheer en aanpak knelpunten (amendement progr. Begroting '12)	€ 1.000.000
TOTAAL	€ 9.000.000

Daarnaast kunnen bepaalde projecten of onderdelen daarvan worden ondergebracht binnen lopende of toekomstige projecten, waardoor de kosten niet ten laste komen van het voor de fiets beschikbare budget. De belangrijkste projecten zijn:

- Grote infrastructurele projecten zoals: stationsplein Drienerlo, HOV-midden fase 5a, Auke Vleerstraat
- Stedelijke ontwikkelingsprojecten zoals: stationstunnel Enschede Centraal, Spoorzone
- Mobiliteitsplanprojecten: verkeersveiligheidsplan, knelpunten hoofdwegennet (verkeersveiligheid)
- Onderhoudsprojecten: MIW en MIR van de gemeente, onderhoud provinciale wegen.

Het maatregelenpakket

Op basis van de projecten, de prioriteiten en de beschikbare middelen is een maatregelenpakket voor Enschede opgesteld voor de periode 2012-2020. Dit maatregelenpakket laat zien welke projecten in ieder geval kunnen worden uitgevoerd binnen het beschikbare budget. Dit pakket zal jaarlijks moeten worden herzien op basis van de nieuwste inzichten in de mogelijkheden om subsidie te verkrijgen of om mee te liften met andere projecten. Het maatregelenpakket geeft een goed beeld van de inzet van Enschede om uiterlijk in 2020 Fietsstad van Nederland te worden. In de hierna volgende tabellen wordt het maatregelenpakket weergegeven. In de eerste tabel is een totaal overzicht op hoofdlijnen weergegeven, waarna per onderdeel van de Fietsvisie een nadere uitwerking in individuele projecten volgt. De geraamde kosten kennen een onnauwkeurigheid van +/- 30% en zijn gebaseerd op prijspeil 2011.

PROJECTEN FIETSVISIE ENSCHEDE 2012-2020

Project	Totale kosten	Verwachte Subsidie	Dekking uit Andere bronnen	Dekking uit Knelpunten-pot € 1 mln	Dekking uit Fietsvisie €4 mln
Ontvlochten routes	€ 4.701.500	€ 2.350.750	€ 0	€ 0	€ 2.350.750
Gebundelde routes	€ 2.040.000	€ 615.000	PM	€ 550.000	€ 875.000
Fietsenstallingen	€ 187.500	€ 0	PM	€ 0	€ 187.500
Communicatie	€ 292.000	€ 121.000	€ 16.000	€ 0	€ 155.000
Knelpunten & veiligheid	€ 900.000	€ 112.500	€ 0	€ 450.000	€ 337.500
TOTAAL	€ 8.121.000	€ 3.199.250	€ 16.000	€ 1.000.000	€ 3.905.750

PROJECTEN FIETSVISIE ENSCHEDE 2012-2020

Project	Totale kosten	Verwachte Subsidie	Dekking uit Andere bronnen	Dekking uit Knelpunten- pot € 1 mln	Dekking uit Fietsvisie €4 mln	Uitvoerings- periode
Fietsnetwerk - Ontvlochten routes						
Route Noord: Lasonderstraat	€ 121.500	€ 60.750	€ 0	€ 0	€ 60.750	2012-2013
Route Oost: H. Boekelerweg binnen bebouwde kom	€ 920.000	€ 460.000	€ 0	€ 0	€ 460.000	2014-2015
Route Oost: Keppelerdijk	€ 510.000	€ 255.000	€ 0	€ 0	€ 255.000	2018-2019
Route Oost: Z-Esm.rndw-Heutinkweg-Boulevard	€ 710.000	€ 355.000	€ 0	€ 0	€ 355.000	2012-2013
Route Zuid: Broekh.rondwg- Z.Holl.In-Weth. Elhorststr.	€ 460.000	€ 230.000	€ 0	€ 0	€ 230.000	2012-2013
Route West: Zweringweg-Emmastraat	€ 810.000	€ 405.000	€ 0	€ 0	€ 405.000	2014-2015
Route Noord: Pijlhovenstraat	€ 170.000	€ 85.000	€ 0	€ 0	€ 85.000	2012-2013
Route West: Helmerzijdeweg-F.Bolstraat-Rembrln.	€ 1.000.000	€ 500.000	€ 0	€ 0	€ 500.000	2016-2017
Subtotaal ontvlochten routes	€ 4.701.500	€ 2.350.750		€ 0	€ 2.350.750	

PROJECTEN FIETSVISIE ENSCHEDE 2012-2020

Project	Totale kosten	Verwachte Subsidie	Dekking uit Andere bronnen	Dekking uit Knelpunten-pot € 1 mln	Dekking uit Fietsvisie €4 mln	Uitvoerings-periode
Fietsnetwerk - Gebundelde routes						
Raiffeisenstraat	PM	PM	Spoorzone	€ 0	€ 0	2012-2013
Broekheurnerweg	€ 100.000	€ 50.000	€ 0	€ 0	€ 50.000	2012-2013
Oldenzaalsestraat (Molenstraat-Boulevard)	€ 330.000	€ 165.000	€ 0	€ 0	€ 165.000	2016-2017
Oldenzaalsestraat (nabij Potsweg)	PM	€ 0	Provincie+HOV	€ 0	€ 0	2012-2013
Kuipersdijk (Weth. Beversstraat-Tiemeister)	€ 110.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 110.000	2012-2013
Hengelosestraat (Goolkatenweg – Olieslagweg)	PM	PM	HOV-5a	€ 0	€ 0	2012-2013
Capitool	€ 190.000	€ 95.000	€ 0	€ 0	€ 95.000	2014-2015
Auke Vleerstraat (Heng.straat-Capitool); AV fase 3	PM	PM	AV fase 3	€ 0	€ 0	2014-2015
Auke Vleerstraat (Transportcnt-Ir. Hanlostr.); AV2	PM	PM	AV fase 2	€ 0	€ 0	2014-2015
H.ter Kuilestraat (A.VI.str-Binnenhaven)	€ 320.000	€ 160.000	€ 0	€ 105.000	€ 55.000	2012-2019*
Usselerrondweg (Haaksbergerstraat-Afinkstraat)	€ 290.000	€ 145.000	€ 0	€ 145.000	€ 0	2012-2013
Haaksbergerstraat (Usselerrondweg – Europalaan)	€ 400.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 400.000	2012-2013
Overige knelpunten fiets hoofdwegenet (loc. pm)	€ 300.000	€ 0	€ 0	€ 300.000	€ 0	2012-2013
Subtotaal gebundelde routes	€ 2.040.000	€ 615.000	€ 230.000	€ 550.000	€ 875.000	

HOV-5a = Hoogwaardig openbaar vervoer (busbaan) tussen Goolkatenweg en Olieslagweg

AV = Auke Vleerstraat

* = De uitvoering van dit project wordt gefaseerd. In de periode 2012-2013 kan een snelle investering worden gedaan op basis van de middelen uit het amendement "1 miljoen inhaalslag onderhoud fietspaden en aanpak knelpunten". De resterende werkzaamheden worden uitgevoerd in een latere fase als het budget van de Fietsvisie beschikbaar komt.

NB: In deze tabel is het fietspad Zuid Esmarkerrondweg niet opgenomen omdat de raad hier via een apart besluit al krediet voor beschikbaar heeft gesteld.

PROJECTEN FIETSVISIE ENSCHEDE 2012-2020

Project	Totale kosten	Verwachte Subsidie	Dekking uit Andere bronnen	Dekking uit Knelpunten-pot € 1 mln	Dekking uit Fietsvisie €4 mln	Uitvoerings-periode
Fietsenstallingen						
Fietsenstalling Noordzijde Station CS	PM	PM	Spoorzone	€ 0	€ 0	2012-2013
Fietsenstalling Oostzijde Station CS	PM	PM	Spoorzone	€ 0	€ 0	2016-2017
Fietsenstalling Station Drienerlo	PM	PM	Drienerlo	€ 0	€ 0	2012-2013
Fietsenstalling Wilminkplein	PM	PM	Centrumontw.	€ 0	€ 0	2012-2013
Verplaatsen en bijplaatsen 250 fietsnietjes centrum	€ 62.500	€ 0	€ 0	€ 0	€ 62.500	2012-2013
Tijdelijke mobiele stalling Centrum – West	€ 25.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 25.000	2012-2013
Aanpak weesfietsen/fietswrakken	€ 25.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 25.000	2012-2013
Knelpunten overige stadsdelen fietsparkeren	€ 50.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 50.000	2012-2015
Knelpunten fietsparkeren bij OV-haltes	€ 25.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 25.000	2012-2015
Subtotaal fietsenstallingen	€ 187.500	€ 0		€ 0	€ 187.500	

PROJECTEN FIETSVISIE ENSCHEDE 2012-2020

Project	Totale kosten	Verwachte Subsidie	Dekking uit Andere bronnen	Dekking uit Knelpunten-pot € 1 mln	Dekking uit Fietsvisie €4 mln	Uitvoerings-periode
Communicatie						
Doelgroepenbeleid schoolkinderen	€ 32.000	€ 16.000	100% GVVP	€ 0	€ 0	2012-2015
Doelgroepenbeleid winkelend publiek	€ 20.000	€ 10.000	€ 0	€ 0	€ 10.000	2012-2015
Doelgroepenbeleid werkers/bedrijven	€ 60.000	€ 30.000	€ 0	€ 0	€ 30.000	2012-2015
Doelgroepenbeleid laag fietsgebruik	€ 10.000	€ 5.000	€ 0	€ 0	€ 5.000	2012-2013
Doelgroepenbeleid evenementen	€ 10.000	€ 2.500	€ 0	€ 0	€ 7.500	2012-2013
Communicatie/promotie Website	€ 30.000	€ 15.000	€ 0	€ 0	€ 15.000	2012-2019
Communicatie/fietskaart + DVD	€ 16.000	€ 8.000	€ 0	€ 0	€ 8.000	2012-2019
Communicatie/promotie permanent	€ 64.000	€ 32.000	€ 0	€ 0	€ 32.000	2012-2019
Monitoring	€ 50.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 50.000	2012-2019
Subtotaal communicatie	€ 292.000	€ 121.000		€ 0	€ 155.000	

GVVP = Gemeentelijk VerkeersVeiligheidsPlan (project Knelpunten Hoofdwegennet)

PROJECTEN FIETSVISIE ENSCHEDE 2012-2020

Project	Totale kosten	Verwachte Subsidie	Dekking uit Andere bronnen	Dekking uit Knelpunten-pot € 1 mln	Dekking uit Fietsvisie €4 mln	Uitvoerings-periode
Knelpunten veiligheid/Verkeerslichten, e.d.						
Aanpak objectief verkeersonveilige knelp. fiets	€ 200.000	PM	€ 0	€ 200.000	€ 0	2012-2020
Aanpak subjectief verkeersonveilige knelp. fiets	€ 100.000	PM	€ 0	€ 100.000	€ 0	2012-2020
Aanpak sociaal verkeersonveilige knelp. fiets	€ 150.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 150.000	2012-2015
Aanpassen verkeerslichten t.b.v. fiets	€ 300.000	€ 75.000	€ 0	€ 150.000	€ 75.000	2012-2015
Innovatie: groene golf en regensensor fietsregeling	€ 50.000	€ 12.500	€ 0	€ 0	€ 37.500	2012-2013
Innovatie: matrix fietstelborden	€ 100.000	€ 25.000	€ 0	€ 0	€ 75.000	2012-2013
Subtotaal knelpunten	€ 900.000	€ 112.500	€ 0	€ 450.000	€ 337.500	

GVVP = Gemeentelijk VerkeersVeiligheidsPlan (project Knelpunten Hoofdwegennet)

MAATREGELENPAKKET FIETSVISIE ENSCHEDE NA 2020

Gebundelde fietsroutes

West: Windmolenweg (Auke Vleerstraat – viaduct A35)

Gronausestraat (parallelwegen)

Buurserstraat (Vlierstraat – Broekheurnerrondweg)

Ontvlochten fietsroutes

Noord- UT: Bosweg- Campuslaan

Noord: Viermarkenweg- MozartIn-Kottendijk

Noord: Voortsweg (Lijsterstraat – Oldenzaalsestraat)

Oost: Floraparkstraat-Tulpstraat - Minkmaatstraat

Oost: Hoge Boekelerweg buiten bebouwde kom

Oost: Lenteweg – fietspad Esmarkelaan – Gronausestraat langs station

Oost: Sleutelweg – Lipperkerkstraat – De Klomp

Oost: Ekersdijk – Haverkampweg – Moerasspirealaan

Zuid: Brinkstraat

Zuid: fietsviaduct RW35 J. Smitlanden-Joh. Wagenaarstraat-Perikweg

West: Strootsweg- A. Vleerstraat – Tweekelerbeekweg

West: Kanaalstraat of Lonnekerbrugstraat (of verbinding met F35)

Bijlagen

Fietsnetwerk Enschede 2012-2020