

Op 25 februari 2019 zijn bij de raadsgriffie vragen binnen gekomen van de heer Robin Wessels van de fractie Groen Links gericht aan de voorzitter van de Raad op grond van ex artikel 35 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de Raad. Het college van Burgemeester en Wethouders beantwoordt de vragen als volgt.

Betreffende beantwoording schriftelijke vragen van de heer Robin Wessels (Groen Links) inzake Enschede Fietsstad.

De Fietzersbond Enschede heeft op haar website een korte notitie gepubliceerd waarin ze verschillende punten noemt waar fietsvoorzieningen er in Enschede op achteruit gaan [1] In de inleiding schrijft de bond: "Sinds 2012 zet Enschede zich actief in om de fietsinfrastructuur te verbeteren. De gemeente voert actief een campagne Fietsstad 2020, hierdoor verwachten fietsers dat het goed geregeld is in Enschede. Omdat dit soms tegenvalt, klagen fietsers en leden van de Fietzersbond dat de fietsinfrastructuur achteruit gaat. Omdat dit volgens ons nooit de bedoeling kan zijn hebben we deze notitie opgesteld.

Ook GroenLinks heeft diverse punten die de Fietzersbond beschrijft, al eens in commissievergaderingen en andere bijeenkomsten aan de orde gesteld.

GroenLinks is vanzelfsprekend erg blij is met de vele investeringen in (nieuwe) fietsroutes en verbeteringen sinds 2012, maar we vinden het ook erg jammer dat tegelijkertijd op andere plekken in de stad de fietsinfrastructuur verslechterd. Dit doet naar mening van GroenLinks afbreuk aan de campagne "Enschede Fietsstad 2020."

GroenLinks zou graag zien dat het College onomwonden voor de fiets kiest, ook als dit tot gevolg heeft dat automobilisten wat langer onderweg zijn. Want fietsen is gezonder, beter voor milieu en leefomgeving, en investeren in de fiets is één van de meest effectieve methodes om verkeersproblemen aan te pakken.

GroenLinks heeft naar aanleiding van de campagne "Enschede Fietsstad 2020", de notitie van de Fietzersbond en eigen ervaringen de volgende vragen aan het College:

1. Heeft het College kennis genomen van de notitie van de Fietzersbond? Wat is de reactie van het College op deze notitie en de daarin benoemde voorbeelden?

De Fietzersbond heeft een regulier bestuurlijk overleg met de fietswethouder; daar is de betreffende notitie uitgebreid inhoudelijk behandeld. De Fietzersbond en de gemeente pakken veel samen op en werken constructief samen positief-kritisch aan een beter fietsklimaat in de stad, het College is blij met deze samenwerking en ziet deze notitie dan ook vooral als kans om met elkaar nog harder te werken aan het fietsklimaat in deze stad. Dat doen we niet alleen, maar samen.

Aanvullend op de voorbeelden in de notitie van de Fietzersbond, zijn GroenLinks nog een aantal andere plaatsen opgevallen waar de voorzieningen voor de fietser er op achteruit zijn gegaan. In het bijzonder:

- a. De beperking in bemanning van, en daarmee service in, de ondergrondse fietsenstallingen;
- b. Het opheffen van de groene golf voor fietsers tussen Stadsveld en Tweekelerveld (de onderlinge afstelling tussen de vri's op de kruisingen Westerval/Parkweg en Hendrik ter Kuilestraat/Parkweg);

2. Wat is de reactie op en onderbouwing van het College bij deze veranderingen?

- a. *Het College heeft in december 2017 er voor gekozen om de fietsenstalling De Graaff 24/7 open te stellen, om dit mogelijk te maken is de stalling voorzien van cameratoezicht. Hierdoor is de service aanzienlijk verbeterd, van een opstelling van 101 uur naar 168 uur per week!. Fietsers kunnen hier de fiets veilig stallen in de binnenstad. Het College vindt gratis en bewaakte fietsenstallingen van belang omdat fietsendiefstal in Enschede nog steeds actueel is.*
- b. *Op deze kruispunten is nooit een groene golf voor fietsers van kracht geweest, wel zijn de 8 verkeerslichten in Enschede West in 2018 vanwege de openstelling van de N18 onderling met elkaar verbonden in een netwerkregeling om de verkeersafwikkeling van het autoverkeer in de spitsuren te verbeteren, zodat het optrekken en afremmen wordt verminderd. In sommige gevallen kan het daardoor voorkomen dat de wachttijd en doorstroming voor de fiets minder is. In maar liefst 80% van de gevallen halen we de maximumwachttijd die we met elkaar hebben afgesproken in de Fietsvisie. Dit terwijl het autoverkeer in deze hoek flink is toegenomen (zie ook het antwoord op vraag 4).*

3. In hoeverre is er bij de genoemde voorbeelden onder 1 en 2 ook onderzocht of er andere oplossingen mogelijk zijn die beter/comfortabeler zijn voor de fietser? Indien er alternatieven zijn bekeken, waarom zijn die dan afgefallen?

Bij alle verkeersreconstructies en plannen in onze fietsstad wordt gezien welke mogelijkheden er zijn om de verkeersveiligheid en/of de doorstroming voor de fiets te verbeteren binnen de ruimtelijke randvoorwaarden, en met oog voor de consequenties voor de andere vervoerswijzen. (zie ook antwoord op vraag 4).

4. Op basis van welke criteria en overwegingen maakt het College de afweging of op een bepaalde plek (kruispunt, wegvak) in de stad prioriteit wordt gelegd bij de fietser of juist bij de automobilist?

Binnen Enschede onderscheiden we twee soorten autoverkeer, intern autoverkeer (herkomst en bestemming binnen Enschede) en extern autoverkeer (herkomst of bestemming buiten Enschede). De nieuwe Mobiliteitsvisie zal hier duidelijk onderscheid tussen maken. Voor intern verkeer willen we de prioriteit sterker leggen op de fiets (van 'je kunt hier fietsen' naar 'uitnodigen tot fietsen'); Dit gaan we doen door het realiseren van fijne, comfortabele en snelle fietsroutes door de stad. Dit gaat op plekken (bv. de Molenstraat) ten koste van de auto, maar zorgt ervoor dat een grotere groep gaat fietsen. Daarnaast gaan we ook werken aan de versnelling van autoroutes elders.

Op belangrijke entrees van de stad, zoals de Zuiderval en Westerval, kiezen we voor een goede doorstroming van het autoverkeer zodat onze economische centra goed ontsloten worden. Op deze plekken kunnen de belangen 'botsen'. In de Fietsvisie 2012-2020 hebben we voorgesteld fietsverkeer van autoverkeer te ontvlechten. Dit principe blijft belangrijk! Door fietsers te verleiden andere routes te nemen, neemt de belasting van kruispunten met verkeerslichten af. Op kruispunten met verkeerslichten wordt gekeken naar een zo efficiënt mogelijke regeling waarbij de fietser in principe een zwaarder belang heeft. Tegelijk moet voorkomen worden dat wachtrijen van het autoverkeer terugslaan tot op/over een stroomopwaarts gelegen kruispunt van stedelijke hoofdwegen. Het inrichten en afstellen van verkeerslichtregelingen is en blijft maatwerk.

5. Is het College het met GroenLinks eens dat: 1. fietsen veel duurzamer en gezonder is dan automobilititeit, en ook beter is voor de leefomgeving; dat 2. fietsinfrastructuur in de regel veel goedkoper is om aan te leggen en onderhouden dan infrastructuur voor auto's en dat 3. investeren in de fiets één van de meest effectieve methoden is om verkeersproblemen aan te pakken? Zo nee, waarom niet?

1. Ja;

2. Ja;

3. Ja, voor intern verkeer is kiezen voor de fiets de meest effectieve oplossing. Dat laat onverlet dat de fiets niet voor iedereen en op elk moment het meest geschikte vervoermiddel kan zijn.

6. Is het College het met GroenLinks eens dat het enerzijds volop investeren in fietsroutes en tegelijkertijd op andere plekken de fietsinfrastructuur te verslechteren, een dubbel signaal naar buiten geeft en de indruk kan wekken dat Enschede toch niet volop op de fiets durft in te zetten? Zo nee, waarom niet?

Het College maakt onderscheid tussen intern en extern verkeer. Op interne routes zet het College, met de beschikbare middelen, vol in op de fiets. In de mobiliteitsvisie, die nu wordt geschreven, wordt dat ook de kernboodschap: binnen Enschede is fietsen de norm (fietsstad) en zo ontstaat er meer ruimte voor het externe verkeer. Voor ons externe verkeer is het van belang dat onze economische centra goed bereikbaar zijn. Zie verder vraag 4.

7. Naast verdere investeringen fysieke infrastructuur zoals de F35 en fietsstraten: Welke acties onderneemt het College verder, of is het College van plan deze raadsperiode in te zetten, om bewoners en bezoekers van onze gemeente te overtuigen de auto te laten staan en in plaats daarvan de fiets te pakken?

Zoals gezegd wordt op dit moment de laatste hand gelegd aan de mobiliteitsvisie, daarin wordt een duidelijke koers neergezet hoe wij met elkaar Enschede fietsstad bereikbaar kunnen houden. Daarvoor is het uitgangspunt dat alle ritten binnen de stad met de fiets gedaan worden. Om dat mogelijk te maken zal het resterende interne autoverkeer meer buitenom (bv. RW35) moeten gaan rijden, en interne routes (meer) ingericht kunnen worden voor de fiets. Verder wordt via communicatiecampagnes en de website Enschede Fietsstad 2020 het gebruik van de fiets gestimuleerd en aanbevolen. Ook via de SMART-app worden inwoners regelmatig met acties en uitdagingen gestimuleerd om de fiets te gebruiken.

8. Hoeveel waarde hecht het College er aan dat Enschede in 2020 daadwerkelijk wordt verkozen tot fietsstad van Nederland?

Fietsstad 2020 verkiezing is een middel en geen doelverkiezing waarbij we graag zouden zien dat we die titel in de wacht zouden slepen. Tegelijkertijd is ons echte doel om Enschede in alle opzichten bereikbaar en leefbaar te houden, nu en in de toekomst. Gelet op de toegenomen mobiliteitsvraag van de afgelopen jaren is duidelijk dat meer asfalt voor de auto neerleggen niet kan. De fiets en het OV zijn voor het college belangrijk. De keuze voor de fiets zal ook na 2020 bovenaan de agenda van het college staan.

[1] <https://enschede.fietsersbond.nl/2018/11/15/sluipenderwijs-verslechterende-fietsinfrastructuur/>

Enschede, 19 maart 2019

Burgemeester en Wethouders van Enschede,
de loco-Secretaris, de Burgemeester,

(E.A. Smit)

(dr. G.O. van Veldhuizen)