

Gemeenteraad Enschede



Enschede, 19 juni 2013

Geachte raadsleden,

Op maandag 24 juni zal de gemeenteraad o.a. spreken over de herinrichting van de Mooienhof. Hoewel dit niet in de tekst is opgenomen, blijkt uit de bijgaande tekening dat de gemeente bij de oversteek Brinkstraat de intentie heeft fietsers en voetgangers hier uit de voorrang te halen en automobilisten en busverkeer voorrang te geven. Blijkens de mondelinge toelichting in de stadsdeelcommissie Centrum van 11 juni heeft dit te maken met de persoonlijke ervaring van de wethouder t.a.v. de verkeersveiligheid ter plekke.

Om de raad van goede informatie te kunnen voorzien hebben we de tekening voorgelegd aan een verkeerskundige van het landelijkbureau van de Fietsersbond. Zijn reactie is hierna als bijlage toegevoegd.

Zoals vastgelegd in de Fietsvisie wil de gemeente Enschede het fietsgebruik flink laten toenemen. "Het gestelde doel is ambitieus en vereist durf en doorzettingsvermogen om op bepaalde plekken in de stad echt voor de fiets te kiezen." Ons inziens is de oversteek van de Mooienhof een van deze plekken.

In de nieuwe situatie gaat de Mooienhof door de fietsstroken lijken op een gebiedsontsluitingsweg, waardoor automobilisten zouden kunnen denken dat het een voorrangsweg in een 50km-gebied is. Gebiedsontsluitingswegen waar de auto in de voorrang is zijn de singels en de invalswegen. De Mooienhof is niet als zodanig bedoeld.

Het is dus noodzakelijk de snelheid van automobilisten te remmen en het idee dat ze 50km mogen en voorrang hebben weg te nemen. Dit kan door drempels op te nemen en borden zone 30km-gebied te gebruiken en de oversteek ook met voorrangsborden te markeren.

met vriendelijke groet,

Wim Koolhoven  
Fietsersbond Enschede

## Bijlage – Reactie verkeerskundige Fietsersbond

Op Street View ziet het er prachtig vorm gegeven uit. Het zou gevoelsmatig al zonde zijn als de fiets/voetvoorrang zou sneuvelen.

Er verandert nogal wat aan de hele weginrichting west van de bocht (profiel A) waardoor de Mooienhof daar van een onduidelijke autofunctie (mengen met fiets naast een busbaan, lijkt het meest op erftoegangsweg) naar een verkeersader=gebiedsontsluitingsweg gaat (met ruime fietsstroken zonder parkeerhinder), past bij 50 km en geloofwaardig scheiden.

Nu worden gebiedsontsluitingswegen ook binnen de kom in het kader van Duurzaam Veilig over het algemeen door fietsverkeer uit de voorrang overgestoken, ook op fietsroutes. Dat is het standaard verwachtingspatroon bij de automobilist op een gebiedsontsluitingsweg. Het gevolg kan zijn dat zo'n enkele plaats waar de voorrang ineens andersom is, niet goed door alle bestuurders wordt opgepakt zelfs als de markering uitstekend is. Dat heeft de wethouder blijkbaar aan het schrikken gebracht. Overigens sluit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (p.197 rechterkolom, tabel 24 op p.195) niet uit dat een hoofdfietsroute een kleine verkeersader in de voorrang oversteekt, mits de vormgeving die ondersteunt.

Wat we willen als Fietsersbond is dat binnen de stad hoofdfietsroutes het primaat hebben boven het autonet. Dat willen we niet om autootje te pesten, maar omdat binnen de stad de fiets het meest efficiënte vervoermiddel is. De auto is dat buiten de stad, waar die meters kan maken op een al uitstekend N- en A-wegennet. Met andere woorden: in de stad hakt verstoring op fietsroutes er harder in dan verstoring op autoroutes. De auto is immers pas efficiënt op de lange afstand.

Enschede zet in op ontvlochten fietsroutes, maar er zullen altijd conflictpunten fietsnet/autonet overblijven. Hoofdfietsroutes gaan dus bij goed fietsbeleid boven autoroutes zeker als het functieniveau voor de auto duidelijk lager ligt dan voor de fiets, wat naar ik aanneem hier het geval is (=voor de auto laag in de hiërarchie van auto-wegen, voor de fietser hoog in de hiërarchie van fietsinfra). Probeer dat laatste te onderbouwen door te wijzen op de gemeentelijke fietsplannen, waarin dit een hoofdschakel is.

Omdat het vanuit de verkeerskunde / de ergonomie op verkeersaders ongebruikelijk is om fietsoversteken in de voorrang te hebben, maar het van uit goed fietsbeleid wel gewenst is op deze plek, is de fietsvoorrang in te bedden in een afwaardering van de Mooienhof tot erftoegangsweg in een ruim gebied om de voet/fietsoversteek (zeg 100m ervoor tot 100m erna). Zoals we zagen aan de ontwerp-tekening, helpt het huidige ontwerp daar bepaald niet bij.

Een alternatieve oplossing, die zelden wordt toegepast, is de fietsvoorrang te schrappen maar iets anders terug te doen om recht te doen aan de hoofdfietsroute. Je zou een VRI kunnen maken die in bijzondere mate is ontworpen op het snel (met prioriteit) kunnen oversteken van voet en fiets. Men realiseert die wel voor auto en bus, maar nooit voor fietsers. Terwijl het naar believen zou kunnen. Als je er maar voor zorgt dat de automobilist niet voor nop wacht.

Samengevat: behoud de voorrang door herinrichting tot 30 km straat (met 30 drempels) aan weerszijden van de oversteek;

of ga uit van het huidige schetsplan maar waarborg de oversteekbaarheid met een verkeerslicht met een regiem ontworpen vanuit prioriteit voor het langzame verkeer.

Voorrang voor fietsoversteek in hoofdfietsroute:  
wanneer wel en wanneer niet? Een overzicht

Wel/mogelijk:

rotondes binnen de kom; bij zijwegen langs verkeersaders; bij zijstraten ten bate van fietsstraten; als een (hoofd)fietsroute oversteekt naast een zebra; solitair fietspad ten laste van erftoegangsweg; fietsroute voorlangs busbuffers; Ontwerpwijzer Fietsverkeer p.195-198.

Niet:

Bij veel meer dan 5m uitgebogen oversteek over zijwegen; rotondes buiten de kom (valkuil: rotondes in nieuwbouwgebieden die later binnen de komgrens vallen); bij oversteek gebiedsontsluitingswegen (de rustigste ervan en ondersteund met inrichting uitgezonderd); bij werkzame verkeerslichten (VRI groen is bepalend); erftoegangswegen zonder herkenbare hoofdfietsroute (rechts voorrang); het kruisen van een zebra;