

Naar drie fietsnetwerken in Ede in 2040

Met het oog op de leefbaarheid en gezondheid van de Nederlanders, en vanuit duurzaamheidsoverwegingen, ligt de keuze voor fietsmobiliteit boven automobilititeit voor de hand. Bovendien neemt de fietsinfrastructuur veel minder ruimte in beslag, leidt tot een lagere belasting van het milieu en is goedkoper in aanleg en onderhoud dan die voor gemotoriseerd verkeer.

De gemeente Ede heeft dat al geruime tijd geleden ingezien. Verschillende gemeentelijke documenten pleiten voor extra aandacht voor fietsers, in de hoop automobilisten te verleiden de fiets te pakken. In het Fietsplan uit 2015 staan de gemeentelijke standpunten in deze. De Stadsvisie Ede uit 2017 bouwt daar op voort en beschrijft de beoogde situatie in 2030 als volgt:

“Milieuvriendelijk verkeer en vervoer bepaalt meer en meer de inrichting van de stad. De gemeente stimuleert elektrisch rijden en schone logistiek in de stad. Primair zet de stad echter in op Ede als fietsstad. Veilige, aantrekkelijke en snelle routes nodigen uit om die fiets te gebruiken. De routes zijn geïntegreerd in het stedelijk weefsel en groenblauw raamwerk. Een fijnmazig netwerk van paden en snelfietsroutes zorgt voor goede verbindingen tussen wijken, werkgebieden, wijkcentra, brandpunten van het stedelijk netwerk, maar ook naar het buitengebied en de dorpen. Tegelijkertijd zal bij ruimtelijke ontwikkeling steeds vaker de keuze gemaakt worden om in de openbare ruimte het langzaam verkeer de prioriteit te geven boven het autoverkeer. Met name in de brandpunten vindt een transitie plaats van autostad naar fietsstad.”

De ontwikkelingen in Nederland

Tegelijkertijd zijn er verschillende, soms conflicterende ontwikkelingen op fietsgebied gaande:

- Het aantal fietsers is de laatste jaren sterk toegenomen;
- Het gebruiksgemak en de snelheid van fietsen en daarmee de actieradius van fietsers is enorm vergroot door de komst van de e-bike en nog snellere speed pedelecs;
- De snelheidsverschillen tussen gebruikers onderling zijn toegenomen;
- Fietsen zijn vaak groter geworden, met name sinds de bak- en aanhangfiets voor kindvervoer populair geworden zijn, maar ook met brede fietsen voor mensen met een handicap;
- De Nederlandse bevolking wordt ouder en mensen blijven langer doorfietsen naarmate zij ouder worden, geholpen door verbeterde gezondheid maar zeker ook door de populariteit van de genoemde e-bikes;
- Al dan niet elektrische rolstoelen nemen in aantal toe, zijn vaak te breed voor op trottoirs en maken daarom in toenemende mate gebruik van fietspaden;
- Vanwege milieu- en financiële overwegingen worden (snelle of brede) elektrische fietsen vaker ingezet bij transport en logistiek;
- Snelheidsbeperkingen, betaald parkeren en andere maatregelen maken gebruik van auto's nu al onaantrekkelijker en stimuleren daarmee het gebruik van (fiets)alternatieven.

De verwachting van velen is dat deze tendensen de komende twee decennia zullen versnellen. De huidige fietsinfrastructuur voldoet dan niet meer en daarom zal er, gezien de tijdsduur tussen planning en realisatie, op korte termijn een begin gemaakt dienen te worden om deze structuur toekomstbestendig te maken.

Daarnaast zal rekening gehouden moeten worden met een toenemend gebruik van de fietsinfrastructuur door vervoersmiddelen in Nederland die nu nog vrij onbekend zijn. Voorbeelden daarvan zijn – naast de reeds genoemde rolstoelen – onder veel meer (elektrische) stepjes, hooverboards, segways, skates en skateboards.

Naast de conflicten tussen (wat vroeger heette) voetgangers en fietsers, en fietsers onderling in de schaarser wordende ruimte, zullen technologische oplossingen een grotere rol gaan spelen in het 'langzame' verkeer, ter verhoging van de veiligheid maar ook ter regulering van het menselijk gedrag. Dit is analoog aan wat er de afgelopen vijftig jaar in het gemotoriseerd verkeer gebeurd is. Te denken valt aan airbags voor fietsers, ISA (Intelligente SnelheidsAanpassing) voor snelle fietsen, achteruitrij camera's voor gebruikers van rolstoelen en geïntegreerde communicatiesystemen.

Fietsvisie 2040 van de Fietsersbond

In het licht van bovenstaande ontwikkelingen heeft de Nederlandse Fietsersbond een antwoord gezocht in differentiatie van de huidige fietsinfrastructuur. Vooruitkijkend naar 2040 introduceert de Fietsersbond, bij wijze van antwoord op de uitdagingen die op ons afkomen, drie onderscheiden fietsnetwerken, net zoals nu al vaak het vrachtverkeer van het overige verkeer gescheiden wordt en het doorgaande autoverkeer van het bestemmingsverkeer.

Deze drie netwerken zijn (met citaten en terminologie uit de Fietsvisie die in dit document zal worden gebruikt maar die daarbuiten nog niet vast ligt):

- Het 8&80-netwerk¹. Hierbij ligt de nadruk "op een zo veilig mogelijke fietsroute voor de meest kwetsbaarste fietsers. Deze route is zo veel mogelijk gescheiden van de drukke fietsroutes en andere modaliteiten. Dit netwerk dient aan te sluiten op belangrijke locaties voor de gebruikers". Zoals de naam al aangeeft, is dit netwerk met name gericht op kinderen in de lagere schoolleeftijd en ouderen.
- Het VF-netwerk. Via dit netwerk voor Vaardige Fietsers (een voortzetting van het huidige fietsnetwerk) zijn "alle belangrijke locaties bereikbaar, zoals kantoorlocaties, scholen, winkelcentra, werkgebieden e.d." Vermindering van het autoverkeer schept ruimte voor de aanleg van het VF-netwerk wat tegelijkertijd ten goede komt aan milieu- en gezondheidsdoelstellingen van overheid en maatschappij.
- Het SZ-netwerk moet, net als het 8&80-netwerk, nog grotendeels ontwikkeld worden. Het is gericht op Snelle forenzen- en Zware vrachtfietsen en sluit aan "op logistieke locaties, zodat fietskoeriers via logische routes hun deel van de stadsdistributie kunnen uitvoeren".

Met name het 8&80-netwerk en het SZ-netwerk zijn nieuw. Het 8&80-netwerk wordt als apart netwerk gedefinieerd om een toenemend aantal verkeersslachtoffers te voorkomen, met name onder ouderen. Wij juichen toe dat ouderen langer en zelfstandig aan het verkeer blijven deelnemen maar constateren dat de hogere snelheden van e-bikes met name voor deze groep risico's met zich meebrengen. Ook (jonge) kinderen behoren tot de minder vaardige fietsers. Tot ± 12 jaar worden basismanoeuvres niet veilig genoeg uitgevoerd. Beide groepen 'slingeren' meer dan vaardige fietsers waardoor zij meer plaats op het drukker wordende fietsnetwerk innemen.

¹ De Fietsersbond spreekt van het '8&88 netwerk' omdat, volgens de bond, in 2040 '88 het nieuwe 80 is'. Daarmee wordt bedoeld dat ouderen langer fit blijven en in 2040 tot zeker hun 88e levensjaar door kunnen blijven fietsen. Om deze tongbreker te voorkomen, spreekt de afdeling Ede in dit stuk van het '8&80' netwerk maar bedoeld wordt hetzelfde netwerk voor de zwakkere verkeersdeelnemers: jonge kinderen, ouderen en mensen met een handicap.

Het nieuwe accent op het SZ-netwerk weerspiegelt dat in stedelijke omgevingen logistiek per fiets een grote vlucht neemt. Naast brede cargobikes zullen ook snelle elektrische steps hun intrede op het fietspad maken, dat daar nu nog niet op ingericht is.

Deze ideeën zijn ook voor Ede niet nieuw: vele daarvan staan al genoemd in het Fietsplan en de Stadsvisie. De Fietsvisie 2040 van de Fietsersbond gaat echter een stap verder: drie aparte fietsnetwerken vormen de kern van de verkeers- en vervoersinfrastructuur. Het drie-netwerkenconcept wordt hieronder gedeeltelijk voor Ede uitgewerkt.

De situatie in Ede

De verwachting is dat ook in Ede het aantal fietsers zal toenemen en dat ook de verschillen tussen fietsers onderling groter zullen worden. Een andere factor is dat de gemeente een groot buitengebied kent waar fietsers relatief grote afstanden moeten afleggen om bij voorzieningen te komen. De stap voor ouderen (en jongeren!) om dan snelle elektrische transportmiddelen te gebruiken nu die beschikbaar en betaalbaar zijn, is dan klein.

Ede is op deze ontwikkelingen onvoldoende voorbereid doordat er nauwelijks sprake is van een samenhangend netwerk voor fietsers los van de wegen voor gemotoriseerd vervoer. Ondanks gedegen nota's en lippendienst ontbreekt de implementatie van de in beleidsdocumenten beschreven fietsvisie. Fietsers moeten op dit moment nog vaak onnodig omrijden en onderweg concurreren met ander, zwaarder verkeer, als de fiets al niet sluitpost is bij de ruimtelijke ordening. Concreet voorbeeld van dat laatste is de herinrichting van de voormalige Kazerneterreinen in Ede-Oost waarbij eerst ontsluitingswegen voor auto's aangelegd werden en er uiteindelijk lapmiddelen toegepast moeten worden om fietsverkeer naar bestemmingen buiten die wijken te faciliteren. Dit 'fiets als sluitpost' beleid is niet toekomstbestendig.

De situatie in de al wat oudere wijken Maandereng en Rietkampen is een ander voorbeeld van gebrek aan specifieke aandacht voor de fiets. De fietsinfrastructuur hier bestaat grotendeels uit geïsoleerd liggende fietspaden (Lange Parkpad, Singelpad, Mesdagstraat) zonder goede onderlinge verbinding, meer of minder vage fietsstroken en hobbelige woonerven. Bovendien zijn de fietsverbindingen tussen deze wijken en naar bestemmingen daarbuiten voor verbetering vatbaar.

Hoewel het onterecht zou zijn te beweren dat fietsers er in de gemeente Ede 'bekaaid' van afkomen, lijken de ambities van het Fietsplan uit 2015 verwaterd. Daarnaast ging het Fietsplan uit van een verbetering van de *toen bestaande* situatie en niet van de veranderingen die ons de komende decennia te wachten staan.

Om de discussie concreter te maken wordt de door de Fietsersbond voorgestelde driedeling in de fietsinfrastructuur hierbij voor Ede (gedeeltelijk) uitgewerkt aan de hand van de aanleg van een 8&80-netwerk voor de Rietkampen en Maandereng en een eerste opzet voor de VF- en SZ netwerken. Beide voorbeelduitwerking zijn te vinden in de bijlage. Hieronder de voorbeelduitwerking van het 8&80-netwerk in de genoemde wijken.

We willen daarbij geenszins op de stoelen van de gemeentelijke politiek of de betrokken ambtenaren gaan zitten. Wij hopen slechts dat de gemeente dit discussiestuk serieus neemt en indien mogelijk verwerkt in plannen en projecten.

Voorbeelduitwerking Rietkampen en Maandereng

De Maandereng ligt in het zuiden van de kern Ede en is gebouwd vanaf de jaren '80 van de vorige eeuw. Karakteristiek is de ligging pal naast de 'kenniscampus' die veel (fiets)verkeer aantrekt, en het vrijliggende fietspad Fernhoutstraat – Krusemanstraat – Willem Keystraat – Mesdagstraat. Helaas eindigt dit fietspad in het noorden bij de Jan Th. Tooroplaan zonder logische voortzetting naar bijvoorbeeld het centrum². In het zuiden eindigt de verbinding bij een onoverzichtelijke rotonde bij de Frans Halslaan.

De iets jongere woonwijk De Rietkampen ligt direct ten westen van de Maandereng en is aangelegd vanaf begin jaren '90. De wijk heeft maar één echte toegangsweg: de Laan der Verenigde Naties, met name daar waar deze aansluit op de Dreeslaan/Keesomstraat. Het zuidelijke einde van deze laan is via de Willy Brandtlaan weliswaar ook verbonden met de Dreeslaan (en via de Frans Halslaan met de wijk Maandereng) maar deze verbinding is duidelijk minder geschikt voor grote verkeersstromen.

Doorgaand fietsverkeer komt over het algemeen niet door de wijken, hoewel bewegwijzerde routes vanaf het Ziekenhuis Gelderse Vallei naar Veenendaal en Rhenen door de Rietkampen leiden.

Veel fietsdoorsteekjes die van belang kunnen zijn bij het 8&80 netwerk worden in beide wijken gekenmerkt door stoeprandjes, paaltjes en verkeersdrempels. Met relatief eenvoudige ingrepen kunnen deze verbindingen geschikt gemaakt worden voor het nieuwe netwerk. Figuur 2 in de bijlage geeft een schets van de huidige voorzieningen en een mogelijk 8&80-netwerk, inclusief knelpunten.

Met het steeksleutel-symbool zijn de knelpunten weergegeven. De belangrijkste daarvan zijn:

- Samenkomen fietsnetwerken bij grotere centra zoals Winkelcentrum Stadspoort en Ziekenhuis (geen geschikte fietspaden of -stroken op het ziekenhuisterrein).
- De verbindingen onderling en met de rest van Ede zijn vaak onhandig (Vijverpad), onveilig (rotonde Frans Halslaan) of nog niet bestaand (Peppelensteeg/Veldhuizen).

Relatief eenvoudig is het om de bestaande infrastructuur geschikt te maken voor de VF en SZ netwerken. Zo kunnen de Laan der Verenigde Naties door de Rietkampen en de Bovenbuurtweg langs de Kenniscampus als fietsstraat onderdeel worden van de VF- en SZ-netwerken. Alle verkeersdeelnemers zullen hier in 2040 immers maximaal 30 km/u kunnen rijden waarmee de huidige fietspaden ter plaatse geschikt zijn voor het 8&80 netwerk. Daarmee zullen alle voorzieningen ook voor kwetsbare fietsers goed bereikbaar zijn, bereikbaar worden voor vrachtfietsen en goed bereikbaar blijven voor ander verkeer.

Een nadere uitwerking van deze voorstellen is te vinden in de bijlage. We hopen met onze uitwerking van het drie-netwerkenconcept voor het Ede van 2040 een bijdrage te leveren aan de realisatie van de fietsvisies van zowel de Fietsersbond als van de gemeente.

Oktober 2020

Fietsersbond, kerngroep afdeling Ede

² Op het moment van schrijven, september 2020, werd er een begin gemaakt met de aanleg van een fietsverbinding tussen genoemd fietspad en de SOMA-tunnel.