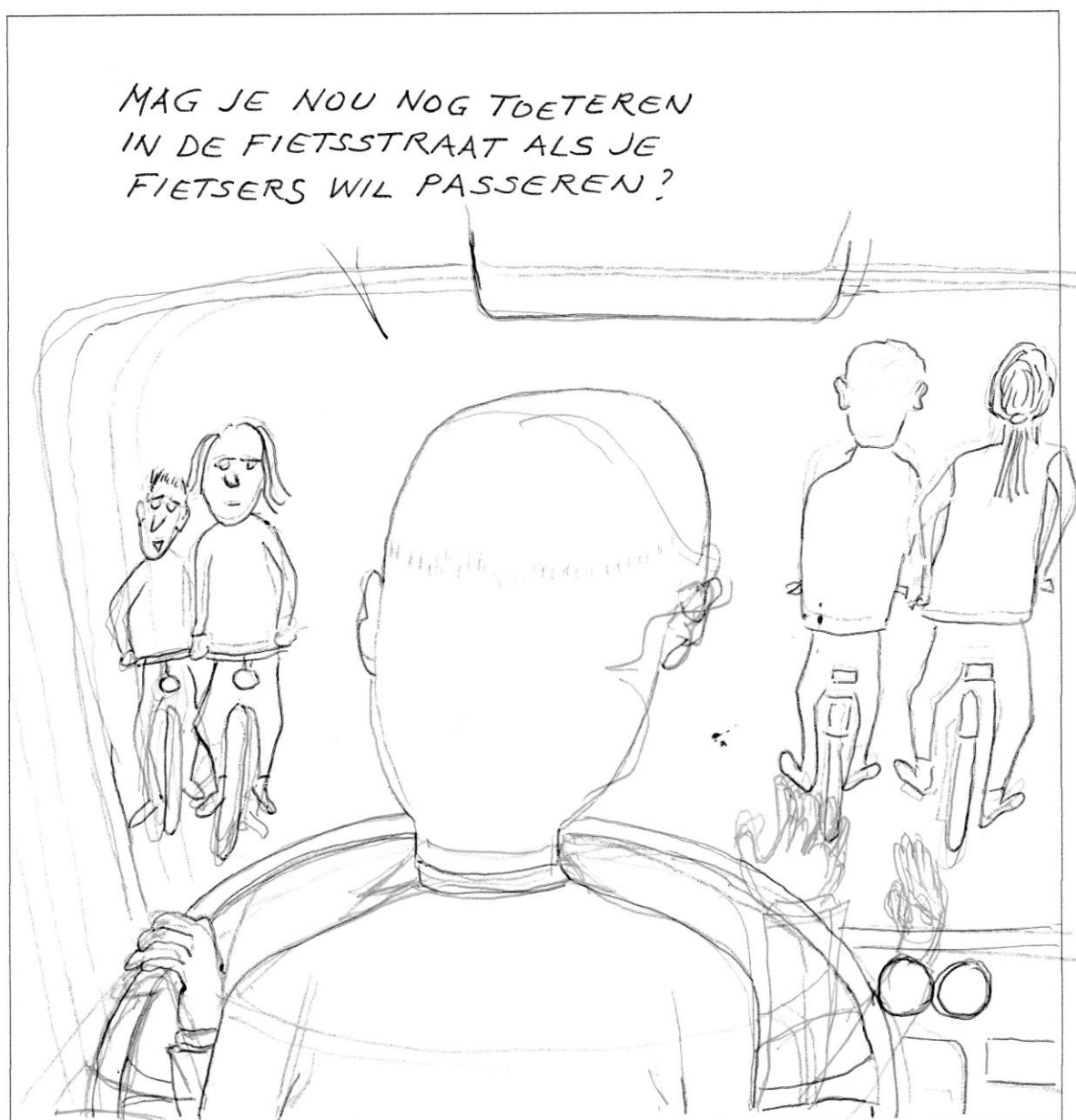


EDESE DE FIETSBEL

afdelingsblad van de Fietzersbond, Ede
secretariaat: Appelenburg 48, 6712 JH Ede
telefoon: (0318) 614504, (0318) 651350
website: <https://ede.fietzersbond.nl>
e-mail: ede@fietzersbond.nl



Van de redactie

Fietsbel 67, het nummer geeft al aan dat het afdelingsblad van de Fietzersbond Ede een lange geschiedenis heeft. Theo Mentjox was jarenlang de spil in de totstandkoming van de Fietsbel. Hij verzorgde zelf de illustraties, schreef columns en andere bijdragen en verzorgde de eindredactie. Theo is november jl. overleden, in dit nummer is een In memoriam opgenomen.

Van zijn hand in dit nummer nog enkele bijdragen waaraan hij was begonnen maar die hij helaas niet af heeft kunnen maken: de illustratie op de voorpagina, de column 'Julia's' en een jeugdherinnering.

Deze keer bijzondere aandacht voor de komende gemeenteraadsverkiezingen. Wat zeggen de partijen in hun verkiezingsprogramma's over de fiets en het fietsgebruik?

Verder in dit nummer: een verslag van een discussieavond die CU en D'66 hadden georganiseerd, een boekrecensie, de verkeersvisie van Bennekom en ontwikkelingen binnen onze afdeling.

Het jaarverslag 2021 kunt u lezen in het volgende nummer.

JULIA'S

Op eigen kracht op weg zijn. Dat is voor mij gewoon noodzaak. En het mooie is, dat heb ik verwezenlijkt, dat is inmiddels al jaren mijn werkelijkheid. Ik zal je eerlijk vertellen dat ik als kind al op zoek was naar iets dat mijn ideaal kon bevredigen. Na de driewieler en het kinderfietsje kwam de roze kinderfiets in mijn leven. Ik voelde de vrijheid naar believe een stukje te fietsen. Op de fiets naar school, dat ging fantastisch. Die meisjesfiets maakte plaats voor een stevige fiets met alles erop en eraan voor de opgroeiende tiener. Ik wist toen al, dat de fiets nooit meer uit mijn leven zou verdwijnen.

Op een gegeven ogenblik kon ik van mijn oudere broer een brommer overnemen. Het was al een oud vehikel, hier en daar behoorlijk roestig. Maar je kon erop rijden. Ik ging mijn vriendinnen van het

Marnix opzoeken. Vol trots liet ik die oude Puch zien. Ja, dat was andere koffie dan zo'n gewone fiets. Ik reed erop naar kennissen in Ederveen, naar familie in Lunteren. Ze bekeken allemaal die bromfiets. 'Sjonge, Julia... jij op een brommer. Zul je wel voorzichtig zijn, er gebeuren veel ongelukken met die dingen.'

Maar toch kwam op die snorfiets het bevrijdende gevoel niet terug dat ik als tiener op mijn op eigen kracht aangedreven fiets had ervaren. Je bleef met je tweetaktmotor afhankelijk van de pomp. En van de dealer, want er mankeerde van alles aan dat oude ding. En – nog erger – toerend op die bromfiets berkroop mij een zekere onrust. Mijn karakter leed er ook onder: ik werd – hoe zal ik het zeggen? – enigszins ongedurig. (...)

Julia

Kunnen we op 16 maart voor de fiets kiezen?



16 maart 2022 zijn er ook in Ede weer verkiezingen voor de gemeenteraad. De lokale afdeling van de Fietsersbond heeft met het oog daarop (bijna) alle partijen in de gemeenteraad in mei vorig jaar al een lobbybrief gestuurd. Hoofdpunten uit deze brief, die terug te lezen is op onze website (ede.fietsersbond.nl), waren oproepen om fietsers en voetgangers “op 1” te zetten, uit te gaan van veiligheid voor fietsers en het fietsgebruik actief te stimuleren.

In de tussentijd heeft de gemeente stevig ingezet op ‘dierbaar, duurzaam en dynamisch’, zoals de titel van de Ontwerp Omgevingsvisie 2040 luidt. Deze visie, gedragen door een meerderheid in de gemeenteraad, klinkt als een stevige onderbouwing voor pro-fiets beleid. Maar is deze duurzame visie terug te vinden in de verkeersparagrafen van de verschillende verkiezingsprogramma’s?

Nu de verkiezingsdatum nadert hebben de meeste partijen hun verkiezingsprogramma op hun website gepubliceerd. En ook de andere partijen hebben wel standpunten op hun lokale website staan waaruit we hun aandacht voor de fiets en het fietsgebruik kunnen aflezen.

Het goede nieuws is dat vrijwel alle partijen aandacht aan duurzaamheid besteden, en ook aan de fiets en andere vormen van milieuvriendelijk vervoer. Enkele partijen hebben zelfs zinsneden in hun programma’s opgenomen die letterlijk uit onze brief of latere correspondentie zouden kunnen komen! Toch zien we ook partijen die de

fiets niet of nauwelijks vermeld hebben. Hieronder, in alfabetische volgorde, een aantal punten die ons opvielen in de verschillende partijprogramma’s.

Uit de partijprogramma’s

Burgerbelangen heeft, veelbelovend, prominent de Doesburgermolen afgebeeld op haar verkiezingsprogramma. Binnenin vraagt zij aandacht voor zaken die ergernis opwekken rond het fietsen zoals fietsendiefstal, maar bovenal horen fietsers zelf zich aan de regels te houden: ze dienen verlichting te voeren in het donker, niet te fietsen door het voetgangersgebied tijdens winkeltijden en horen niet te appen onderweg. Toch legt Burgerbelangen ook prioriteit bij goed onderhoud en goede verlichting van fietspaden en stelt zelfs een ongelijkvloerse kruising bij het Ziekenhuis voor waardoor fietsers dit drukke kruispunt sneller kunnen oversteken.

De partij stelt deze ongelijkvloerse kruising echter vooral voor om de doorstroming van het autoverkeer te bevorderen. Doorstroming van het autoverkeer is ook het doel van de aanleg van een (dure) nieuwe autotunnel ter hoogte van de Kerkweg. Geen pleidooi om voor de korte afstanden de fiets te pakken dus!

Het **CDA** ziet in de elektrische fiets juist “een goed en reëel alternatief voor de auto.” Deze partij heeft verder een aantal goede voornemens: zij wil zich hard maken voor blijvende investeringen in het fietsnetwerk, inclusief daarbij behorende voorzieningen als fietsenstallingen en oplaadpunten voor elektrische fietsen. Het CDA wil fietspaden verbreden en verlichting verbeteren waar dat mogelijk is. Toch is ook de partij van de huidige wethouder Jan Pieter van der Schans (o.a. verantwoordelijk voor de bovengenoemde Omgevingsvisie) voorstander van voldoende en veilige parkeermogelijkheden

voor auto's voor winkelend publiek en zeker ook voor centrumbewoners. Met andere woorden: wel aandacht maar geen echte beleidskeuze voor de fiets.

Nee, dan ademt het programma van de ChristenUnie een andere sfeer! Zomaar wat citaten: Fietsend en wandelend kan onze leefomgeving het best worden genoten. De auto krijgt een minder nadrukkelijke plaats in onze buitenruimte. De fiets, het openbaar vervoer en groen komen daarvoor terug. En fietsers kunnen zich, als de partij haar programma in de praktijk kan brengen, over stoplichtloze fietssnelwegen voortbewegen.

Deze partij heeft zelfs een oude wens van de Fietzersbond in haar programma opgenomen: 'omgekeerd ontwerpen'. Dat wil zeggen dat bij nieuwbouw of herstructurering van straten of wijken fietsers en voetgangers leidend zijn en de auto-ontsluiting volgt. En of dat nog niet genoeg is gebruikt het programma onze term 'fietsfamilie'.

Na het bovenstaande zal het niet verrassen dat de partij voorstander is van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in alle woonwijken – in het verkeersdenken in Nederland is dat inmiddels de norm geworden, alleen in de werkelijkheid nog niet. Misschien geen toeval dat CU wethouder Léon Meijer 'coördinerend wethouder klimaat' is in het huidige college.

Een partij waar de Fietzersbond al lange tijd goede banden mee heeft, is D66. Dat zien we terug in hun verkiezingsprogramma. "Door fietsen en wandelen veiliger en makkelijker te maken", schrijft de partij, "zorgen we dat mensen waar mogelijk ook sneller de auto laten staan." Mede met het oog op de veranderende fietsfamilie (zoals de opkomst van e-bikes en bakfietsen) zien de democraten de noodzaak van investeringen in de aanleg, verbreding en verbetering van veilige fietspaden, met name rond schoolroutes.

Het zal niet verrassen dat ook D66 voorstander is van een "algemene snelheidslimiet" van 30 km/u binnen de bebouwde kom.

Een andere partij waarmee de Fietzersbond altijd goede contacten had, was EdeNU. Deze partij is voor de verkiezingen van maart samengegaan met de Democratische Kiezers Ede en de Fractie Wijnsouw in de Democratische Partij Ede (DPE). Is het fietsvriendelijke karakter van EdeNU terug te lezen in het programma van DPE? Deels wel: zo zet de partij in op "beveiliging van fietspaden door ongelijkvloerse verbindingen en tunnels".

Hoewel DPE voor de fiets lijkt te kiezen, kiest zij niet tegen de auto – die toch veel vervuilerder is en veel meer plaats inneemt dan de fiets. Bovendien vonden we enkele standpunten op de website van de DPE die niet in het verkiezingsprogramma opgenomen zijn, bijvoorbeeld rond de relatie tussen fietsen en gezondheid. Ook het streven het aantal fietsongelukken te verminderen, hebben we helaas niet teruggevonden in het verkiezingsprogramma.

Met speciale belangstelling hebben we het verkiezingsprogramma van Gemeentebelangen bekeken. Tenslotte is dat de partij van wethouder Peter de Pater, die onder andere verkeer en vervoer in zijn portefeuille heeft. Als zodanig is hij onze 'politieke' aanspreekpersoon op het gemeentehuis.

Ondanks alle gesprekken en correspondentie die we de afgelopen jaren met de wethouder gehad hebben, is die (over het algemeen) prettige samenwerking niet terug te vinden in het programma van de partij van De Pater. Fietspaden en trottoirs dienen 'wortelvrij' gehouden te worden, oftewel uitgevoerd in beton. De Fietzersbond is daar geen voorstander van. Wel blij zijn we met het voornemen de maximumsnelheid in 30 km/u zones streng te handhaven en hebben we geen bezwaren tegen promotie van- en handhaving op- fietsverlichting.

Het zal geen verrassing zijn dat de ideeën van GroenLinks nauw aansluiten bij die van de Fietzersbond. Wethouder Ritsema van deze partij trad op 1 januari dit jaar af, onder meer

omdat hij op 'groene' gebieden te weinig voor elkaar kon krijgen. Dat heeft bij de partij niet geleid tot een minder groen programma. We zullen zien of GroenLinks in een volgend college wel kan scoren met een maximumsnelheid van 30 km/u als norm binnen de bebouwde kom, en 60 km/u daarbuiten op wegen zonder vrij liggende fietspaden of andere veiligheidsvoorzieningen.

Interessant is dat deze partij voorstander is van het invoeren van een maximumsnelheid van 25 kilometer per uur op fietspaden binnen de bebouwde kom. "Speed- en sportfietsen die sneller willen en kunnen vormen een te groot risico voor het langzamere fietsverkeer. Bij invoering van 30km wegen kunnen deze snelle tweewielers in principe gebruik maken van de rijweg." Of de partij ook voorstander is van snelheidscamera's boven fietspaden, vermeldt het programma niet.

Alfabetisch gezien de laatste partij in dit overzicht is de **VVD**. Deze partij ziet de fiets vooral als onderdeel van het verkeer en dat moet doorstromen. Opdat ook fietsers sneller op hun bestemming kunnen arriveren, pleit de partij voor meer doorfietsroutes. Daarnaast wordt de fiets vooral gezien als recreatiemiddel en de Edese natuur als aantrekkelijk voor toeristen en mountainbikers – zolang deze zich aan een (niet uitgewerkte) gedragscode houden.

Van de andere politieke partijen in Ede hebben we, zes weken voor de gemeenteraadsverkiezingen, helaas geen programma kunnen inzien. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat zij geen ideeën over fietsen hebben. De nieuwe partij **Mens en Milieu Ede** pleit op haar website zelfs voor minstens vier autoloze zondagen per jaar in de kern van Ede en op de website van de **PvdA** staat dat natuur, milieu, fiets en openbaar vervoer prioriteit hebben. Tenslotte, de grootste partij in de Edese gemeenteraad is op dit moment de **SGP**. Op haar website schrijven de Staatkundig Gereformeerden dat ook zij willen werken aan 'veilige en snelle fietsverbindingen'. Van drie partijen is in het

geheel geen informatie bekend: **Forum voor Democratie, Belang van Nederland** en de **Gereformeerde Beginssel Partij**.

Conclusies

De fiets wordt gezien, maar ons idee van gescheiden fietsnetwerken voor zwakkere, snelle en traditionele fietsers is nog niet breed omarmd. Met de nodige slagen om de arm (van zes politieke partijen hebben we geen programma kunnen inzien) lijkt geen enkele partij harde keuzes pro-fiets en anti-auto te maken als het gaat om de verdeling van schaarse middelen zoals geld en ruimte. Dat kan politiek gezien een verstandige keuze zijn omdat in Ede traditioneel de auto veel ruimte krijgt. Maar of toekomstige generaties Edenaren en het milieu in bredere zin daar blij mee zijn is de vraag.

Al met al concluderen wij dat de Christen Unie, D66 en GroenLinks de meeste aandacht willen geven aan het fietsbeleid in de gemeente Ede en daar concrete ideeën over hebben opgenomen in hun verkiezingsprogramma's. Ook het CDA heeft een aantal goede beleidsvoornemens over de fiets. Teleurstellend is de opstelling van Gemeentebelangen en de VVD: geen enkel punt zoals in onze correspondentie met hen aangedragen, is voor hen prioriteit. Daarmee bevestigen ze het beeld 'autopartijen' te zijn.

De uiteenlopende opstellingen rond duurzaamheid kunnen de onderhandelingen over een nieuw college in het gemeentehuis na 16 maart flink vertragen. De Fietzersbond Ede hoopt dat de pro-fiets partijen zich niet uit elkaar laten spelen en in de volgende raadsperiode de fiets daadwerkelijk 'op 1' gezet wordt. Om het mooie van fietsen in Ede te behouden, de fietsvoorzieningen toekomstbestendig te maken en bijvoorbeeld ook toeristen blijvend te laten genieten van de natuur in de gemeente.

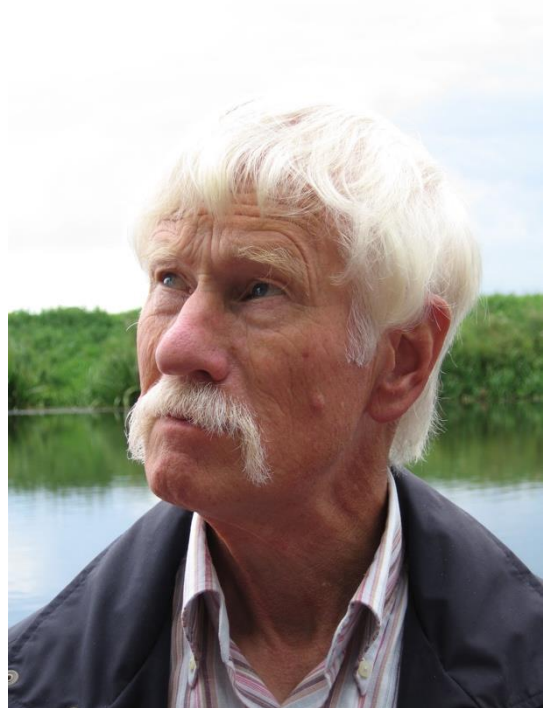
Ary Stigter en Frank Bron

In memoriam Theo Mentjox

Op 18 november 2021 overleed Theo Mentjox, lid van de Fietzersbond en een lange reeks van jaren actief in de Fietzersbond afdeling Ede. Hij is 82 jaar geworden.

In 1979 al ontstonden de eerste contacten. De Fietzersbond, toen nog ENWB geheten, had sinds 1977 een afdeling in Ede en liet volop van zich horen. De plaatselijke pers publiceerde al onze brieven, bezwaren en plannen. Er waren binnen de afdeling diverse werkgroepen actief, o.a. de Initiatiefgroep Edese Hei, die de verloedering van de hei tegen wilde gaan en daarop reageerde de Belangen Vereniging Ede Zuid met een adhesiebetuiging.

De secretaris van deze Belangenvereniging was Theo Mentjox, een man die de kunst van schrijven en communiceren verstond. Prima verslagen en prachtige brieven kwamen van zijn hand en veel publicaties in de Edese kranten.



Na dit eerste contact trokken beide verenigingen regelmatig met elkaar op, met name op verkeersgebied. Ede groeide: de Maandereng werd gebouwd, de Tooroplaan werd steeds drukker. Wij werden goed op de hoogte gehouden door Theo en regelmatig was de ENFB vertegenwoordigd op de vergadering van de Belangenvereniging.

Er waren gezamenlijke acties, zoals: medewerking van de Belangenvereniging aan de reactie van de ENFB op het Plan voor de fietsverbindingen in de gemeente Ede, samen in gesprek met NS rond een eventuele sluiting van een spoorwegovergang, een werkgroep rond de reconstructie van de Emmalaan, de ondersteuning bij een actie van bewoners van de gevaarlijke Schutterweg.

Theo was en bleef altijd een èchte fietser -zonder elektrische ondersteuning- maar óók een fervent wandelaar. Vaak kwam je het echtpaar Mentjox stevig-stappend tegen in Ede. Zij deden het zonder auto en gingen zeer regelmatig per trein ergens heen om daar te wandelen, in binnen- en buitenland.

In maart 1985 nam Theo afscheid als secretaris van de Belangen Vereniging Ede Zuid en in oktober van datzelfde jaar kwam hij de ENFB versterken.

Dat betekende versterking van onze afdeling, in menskracht, maar zeker ook in zeggingskracht. Theo had inzicht en wist alles ook goed te verwoorden. Hij is jarenlang secretaris geweest, zat in de Raad voor Verkeer en Vervoer namens de ENFB, schreef uitvoerige reacties en mooie plannen richting gemeente.

En intussen konden we ook genieten van de columns, gedichten en strips (Candide en Pangloss) in Ede Stad, allemaal van de hand van Theo. Vaak ging dit onder diverse

pseudoniemen (Dieudonné, Julia, Ad Interim), omdat hij wilde voorkomen dat zijn naam te veel te zien zou zijn en zeer regelmatig ging het over fietsers en verkeer.

Vanaf 1991 schreef en tekende Theo mee aan De Edese Fietsbel. Hij had zelfs het leeuwenaandeel hierin: veel teksten, gedichten en alle tekeningen kwamen van zijn hand. Niet veel leden zullen dit hebben geweten, want zijn naam kwam niet voor onder de stukjes die hij schreef, hooguit stond er af en toe "tjox" of een van de pseudoniemen, die hij gebruikte.

Op een gegeven moment verscheen ook hierin weer de strip van Candide en Pangloss , waarin Theo actuele zaken aan de orde (of aan de kaak) stelde in de figuren en woorden van een leraar en een leerling (figuren uit een boek van Voltaire: "Candide ou l'optimisme"). Bij het verschijnen van De Fietsbel waren wij altijd benieuwd wat de tekening op de voorpagina zou zijn en wat het onderwerp van de strip. En altijd bracht dit een glimlach teweeg.

In de Fietzersbondvergadering op 3 september 2014 nam Theo afscheid van de kerngroep. Hij wilde het wat rustiger aan doen, er waren nieuwe vrijwilligers bij gekomen, dus vond hij het een goed moment om te stoppen. Gelukkig wilde hij De Fietsbel nog wel blijven verzorgen. Dat heeft hij dus nog jaren gedaan tot volle tevredenheid. In oktober is het laatste nummer van zijn hand verschenen.

Bij hem thuis lagen alvast wat gedeelten van een tekening en enkele artikelen voor de volgende Fietsbel. Deze zijn in die vorm (onvolledig dus) opgenomen in deze Fietsbel ter nagedachtenis aan Theo.

Wij zijn hem veel dank verschuldigd voor zijn grote en langdurige inbreng! Hij bleef zelf altijd bescheiden, maar hij heeft veel voor de Fietzersbond en voor ons betekend!

Wij zullen hem zeer missen, maar houden Theo Mentjox in onze warme herinnering en wensen zijn vrouw Lenie en familie veel sterkte toe.

Namens Fietzersbond afdeling Ede,
Elly Hoogteijling – de Blaeij

Bespreking verkeersvisie Bennekom 2030-2040

Vorig jaar heeft de zeer actieve dorpsraad in Bennekom in een aantal sessies met hun verkeerswerkgroep toegewerkt naar de kaders voor de Verkeersvisie Bennekom 2030 – 2040. Deze visie is op 1 februari aangeboden aan wethouder De Pater.

De visie is samengevat in een duidelijke infograph over de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het centrum. De complete visie is beschikbaar via de website van de dorpsraad (<https://dorpsraadbennekom.nl>).

Een delegatie van de Fietzersbond Ede met een inwoner uit Bennekom, heeft in een open gesprek met de dorpsraad een aantal fietsers belangen en aanverwante zaken besproken. De dorpsraad toonde zich erkentelijk en zal over het opnemen van de besproken punten nadenken.

In het algemeen is het belang van het groeiende fietsverkeer te midden van het groeiend aantal verkeersbewegingen in Bennekom goed onder de aandacht gebracht.

De Fietzersbond heeft voorgesteld om de provincie explicieter als betrokkene te noemen, omdat twee drukke provinciale wegen het verkeer in Bennekom sterk beïnvloeden (N781 Ede-Wageningen, N782 Renkum-Bennekom).

Het onderhoud van de fietspaden mag meer aandacht krijgen, zoals de veelal slechte tegelbestrating van de fietspaden langs de Heelsumse weg. Bij sneeuw zijn deze fietspaden zeer gevaarlijk door de er op geschoven sneeuwruigen vanuit de autorijbanen en uitritten.

In de visie wordt gepleit om van Bennekom grotendeels een 30-km/u zone te maken, een goed en idealistisch plan. Maar het instellen van meer woonerven (stapvoets rijden) in wijken is nog veiliger. Wijken worden zo weer veilige verblijfsruimtes en geen alles overheersende autoverkeersruimte. Met het instellen van deze 30 km/u zone kunnen de voor fietsers gevaarlijke vluchtheuvels op de kruisingen Commandeursweg/Jonker Sloetlaan en Kierkamperweg/Langhoven verdwijnen en worden vervangen door verkeersplateaus met zebrapaden.

In de Achterstraat kan het parkeren in de bermen bij het sportveld worden ontmoedigd voor een veiliger en rustiger verkeersbeeld. Daarmee worden de bermflora en -fauna gespaard en het stimuleert om vaker te voet of met de fiets te komen sporten.

Daar waar in de visie wordt gesproken over “het opknippen van wegen” of “verkeerssluizen” tegen het sluipverkeer, gaat de Fietzersbond ervan uit dat het fietsverkeer onbelemmerd doorgang behoudt.

Het Binnenveld

De wegen in het Binnenveld zijn te smal voor de steeds grotere landbouwvoertuigen en de in aantal en omvang toenemende auto's. Als schaamlap zijn er betonnen geribbelde randen langs de wegen gemaakt. Automobilisten rijden hier vanwege het ratelende geluid veelal niet overheen waardoor de (tegemoetkomende) fietser moet uitwijken naar die gevaarlijk hobbelende rand. Een discutabele alternatieve oplossing zijn gegoten golvende randen, die minder lawaai maken, maar ook deze zijn niet veilig voor fietsers.

Centrum

Veel aandacht is er voor het doorgaande fietsverkeer in het centrum van Bennekom. Tegelijkertijd zijn er hier voor het fietsbestemmingsverkeer nog steeds te weinig strategisch gelegen (e-bike) fietsparkeerplekken. Dit knelpunt kan eenvoudig worden opgelost door de ombouw van een paar autoparkeerplaatsen.



Aansluitend wordt er steeds meer gemakzuchtig direct langs de Dorpsstraat geparkeerd door autoklanten, leveranciers en dergelijke, aangemoedigd door de door aanrijdschade stilletjes verdwijnende blauwe antiparkeerpaaltjes. Dit levert onoverzichtelijke en onveilige situaties op voor fietsers en voetgangers.

Naar onze mening is Bennekom te klein om een interregionaal winkelend publiek te lokken met die gratis autoparkeerplaatsen. De winkeliers kunnen daarom meer inzetten op het aantrekken van klanten die met de fiets of te voet hun boodschappen willen doen. Die noodzaak zal zomaar waarheid worden als het autoparkeren door de schaarste aan ruimte en de parkeerhinder geld gaat kosten. Hierin kan de verkeersvisie visie een duidelijkere stelling nemen.

Hullenberg

In de visie mag verder nog aandacht besteed worden aan het fietsparkeren bij de toegangen tot natuurgebieden rondom Bennekom. Zoals bij de Hullenberg, waar autoparkeerplaatsen letterlijk tot in de natuur ingereden zijn, maar waar er te weinig fatsoenlijke fietsparkeerplekken zijn.

De bewegwijzering voor het (doorgaande) fietsverkeer en het fietstoerisme dient een structurele evaluatie te krijgen.

Desondanks heeft de dorpsraad met voorbeeldige inspanning en in samenspraak met de Bennekommers een solide verkeersvisie gemaakt, waar de fietsers en voetgangers een betekenisvolle rol hebben gekregen.

Martien

Verslag discussiebijeenkomst “In Ede is 30 km/u de norm in de kom”

Op 28 januari 2022 vond er een digitale discussiebijeenkomst “In Ede is 30 km/u de norm in de kom” plaats, georganiseerd door D66 en CU. Ongeveer 20 mensen deden mee, waaronder vertegenwoordigers van zeker drie lokale politieke partijen. Drie sprekers hielden een korte inleiding, waarna alle deelnemers, mede naar aanleiding van 4 stellingen, met elkaar in discussie gingen.



Mobiliteit niet maatgevend

Marco te Brömmelstroet, hoogleraar Toekomst en Stedelijke Mobiliteit en inwoner van Ede, benadrukte dat de taal die we gebruiken bepaalt wat we zien als probleem en wat de bijbehorende oplossingen zijn. Hij pleitte ervoor om kritisch te kijken naar de taal die verkeerskundigen gebruiken om te praten over de inrichten van straten. In deze taal fungeert de straat als een pijp, die een optimale doorstroming moet bieden aan auto's en, vooruit, ook aan de fiets. Maar de straat is primair openbare ruimte. Wat dat betekent illustreerde Marco aan de hand van de 'Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte', die de gemeenteraad van Groningen in december 2021 heeft vastgesteld. (Zie <https://gemeente.groningen.nl/leidraad-leefkwaliteit-openbare-ruimte>.)

Essentieel in deze leidraad is dat er sprake is van een multidimensionale ontwerpmethodologie voor de straten van de gemeente Groningen. Multidimensionaal wil zeggen dat mobiliteit niet maatgevend is, maar dat er 9 andere dimensies van de straat als openbare ruimte worden onderkend. Deze dimensies zijn: toegankelijkheid, veiligheid, beleving, gezondheid, sociale interactie, ecologie, klimaatadaptatie, economie en cultuurhistorie. Zie pagina 13 van de leidraad.

Wettelijk kader

Frank Bron, lid van de kerngroep van de Fietzersbond Ede, vatte het “Afwegingskader 30 km/h” samen, dat het CROW op verzoek van het ministerie van I&W in november 2021 heeft samengesteld. Zo is er op dit moment nog geen wettelijk kader voor doorgaande straten waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt: slechts voor woonstraten is e.e.a. uitgewerkt. Achtergrond is een Tweede Kamermotie (van 27 oktober 2020) die verzoekt om een dergelijk afwegingskader. Frank stelde dat gebruik van het afwegingskader in Ede een ingrijpende verandering is, die echter nodig is i.v.m. belangen van toekomstige generaties. Ga niet uit van de situatie van nu!

Drie-netwerkenconcept

Ello Weits, ook lid van de kerngroep, vatte kort het zogeheten drie-netwerkenconcept samen. Centraal punt is dat naast twee, deels overlappende, netwerken voor 'deskundige', snelle fietsers, er ook een netwerk moet komen voor kwetsbare fietsers. Kwetsbare fietsers, dat zijn (jonge) kinderen, ouderen (met een beperking) en andere fietsers met een beperking. Overigens bestaat het netwerk voor kwetsbare fietsers niet of nauwelijks uit aparte fietspaden. Daar is geen ruimte voor. In veel gevallen zullen woonstraten zodanig moeten worden ingericht dat zij deel uit kunnen maken van een dergelijk netwerk. Op de

website van de Fietzersbond Ede staat een en ander nader uitgewerkt:

<https://ede.fietzersbond.nl/2021/09/13/naar-drie-fietsnetwerken-in-ed-e-in-2040/>.

De invoering van 30 km/u als standaard snelheid in de bebouwde kom maakt het in principe mogelijk dat de twee netwerken voor de snelle fietsers mede gebruik kunnen maken van de rijbaan (kleinere snelheidsverschillen), zodat er ruimte vrijkomt voor kwetsbare fietsers op de huidige fietspaden.

Discussie

In de discussie werd geconstateerd dat de politiek en ook Fietzersbond in Ede nog te vaak praten over de straat in termen mobiliteit, als een middel voor een snelle reis van A naar B. Toch krijgen zowel politiek als Fietzersbond steeds meer aandacht voor kwetsbare weggebruikers die zich veilig op straat moeten kunnen begeven, waarbij snelheid niet langer prioriteit heeft.



De discussie spitste zich vervolgens toe op scholen. Bij de (her)inrichting van de schoolomgeving moet vooral fietsen en wandelen naar school de norm zijn. Dat betekent dat kinderen, ook in de basisschoolleeftijd door heel Ede veilig moeten kunnen fietsen.

Een veiliger fietsomgeving is niet alleen goed nieuws voor fietsers maar leidt ook tot verbeteringen op punten als gezondheid, luchtkwaliteit en geluidshinder.

De conclusie van de avond voor ondergetekenden is dat 30 km/u in de bebouwde een belangrijke eerste stap is. De volgende stap is meer aandacht voor de kwetsbare weggebruikers, zowel fietsers als voetgangers. En deze aandacht voor de kwetsbare weggebruikers moet onderdeel zijn van een brede beschouwing van de straat als openbare ruimte.

Ello Weits en Frank Bron

Nieuwe activiteiten van de Fietsersbond

De afdeling Ede begon het jaar 2022 positief. In het afgelopen jaar is het aantal leden van 265 naar 285 gegaan. Niet alleen het aantal leden groeit, ook het aantal vrijwilligers neemt toe. Naast de kerngroep en enkele vrijwilligers die in hun eentje meehelpen, zijn er nu twee werkgroepen.

De kerngroep is tegelijkertijd het bestuur en onderhoudt contacten met de gemeente (voor beleidsbeïnvloeding). De leden van de kerngroep zijn: Frank Bron, Rob Hof, Elly Hoogteijling, Annejan Jager, Leo Langeveld en Ello Weits. André Klomp, een van de provinciale vertegenwoordigers van de Fietsersbond in Gelderland vergadert regelmatig mee.

Sinds november 2021 is de *Werkgroep Communicatie en Acties* gevormd. De leden houden zich bezig met de productie en verspreiding van de Fietsbel en de Nieuwsbrief. Verder neemt de werkgroep (publieks)acties zoals verkeersexamens voor zijn rekening. De leden van de werkgroep zijn Charles Groen, Tineke Hamming, Liesbeth van Roekel, Ary Stigter en Jan Vermeer. In het verleden deden leden van de kerngroep deze zaken er zo goed en kwaad als dat ging erbij. We zijn blij dat nu een aparte werkgroep deze taken op zich neemt. We zijn zo minder kwetsbaar voor als er iemand (tijdelijk) uitvalt.

Vanaf februari 2022 start een tijdelijke werkgroep *Fietsinfrastructuur in het buitengebied*. Vorig jaar heeft de kerngroep van de Fietsersbond Ede een toepassing gemaakt van het *drie-netwerkenconcept* voor Ede stad (zie ook <https://ede.fietsersbond.nl/>). In de Fietsbel van oktober 2021 schreven wij ook hierover. Terecht is opgemerkt dat daarin niets wordt gezegd over een visie op het buitengebied van de gemeente Ede, namelijk de verschillende dorpen, het agrarisch gebied en natuurgebied. De werkgroep gaat hier verandering in brengen.

In de (elektronische) Nieuwsbrief no. 27 (verstuurd op 13 januari) werden drie oproepen gedaan. Een voor de bovengenoemde tijdelijke werkgroep *Fietsinfrastructuur in het buitengebied*. De andere twee oproepen betroffen meldingen van gevaarpunten voor fietsers in Ede en, als speciaal geval, meldingen over belangrijke, doorgaande fietspaden, die bij gladheid niet of te laat gestrooid worden. De *Werkgroep Communicatie en Acties* gaat met de meldingen aan de slag. Terzijde: als iemand de Nieuwsbrief niet ontvangen heeft (of een melding heeft): graag een e-mail naar ede@fietsersbond.nl.

In het bovenstaande overzicht ontbreken nog de mensen, die het liefst op hun eentje hun taken uitvoeren. Hierbij denken wij onder meer aan onze webmaster en de vele vrijwilligers die de Fietsbel rondbrengen. Over Theo Mentjox leest u elders in dit nummer.

Fietsen wordt steeds belangrijker om redenen van gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid, maar daarbij moet het fietsen wel veilig en uitnodigend zijn. Naarmate meer mensen als vrijwilliger hun steentje bijdragen, kunnen we meer activiteiten ten behoeve van het fietsen in Ede ontplooien.

Ello Weits

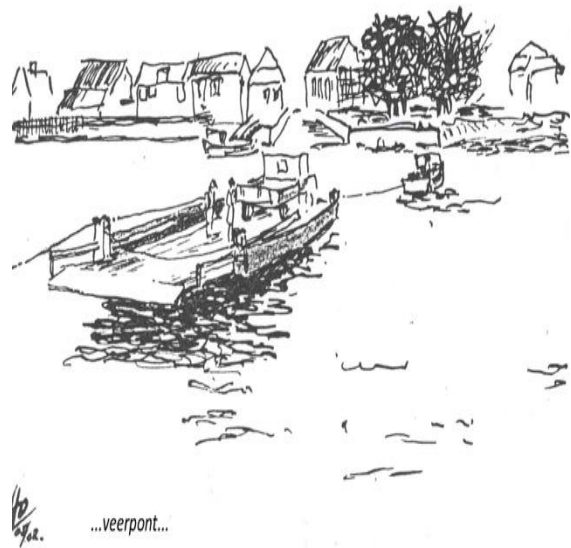
Een fietsbelevenis uit mijn lagere-schooltijd

Sinds de tweede klas van de lagere school heb ik een vriend die ik nog steeds op geregelde tijden zie. Henk K., hij is onlangs nog op bezoek geweest in Ede. Destijds zat ik op de Prinses Julianaschool in IJsselmonde. Toevallig had juffrouw Kouwenhoven ons in de bank naast elkaar geplaatst bij de overgang van de eerste naar de tweede klas. Kennelijk klikte het tussen ons, anders had die vriendschap niet zo lang standgehouden. En al gauw gingen we op de fiets naar elkaar toe.

Een zonnige zaterdag in augustus. Mijn vriend Henk en ik fietsen over dijken in het Zuid-Hollandse landschap. Om preciezer te zijn we zijn op de dijk langs de Noord op het eiland IJsselmonde tussen Slikkerveer en Hendrik-Ido-Ambacht. We zijn net Huis ten Donck gepasseerd waar we de wapenschilden in het hekwerk hebben bekeken.



Even verderop slaan we een half verhard weggetje dat richting de rivier loopt langs zoiets als een vroegere rivierarm. Het tafereel wordt beheerst door wilgen en riet. Aan de andere kant van het water een weiland, gestoffeerd met zwart-witte koeien. En kijk, daar heb je zowaar een veepont, aan een kabel met katrol, aan beide kanten stevig in beton verankerd. Ik trek aan de kabel en de boot komt naar ons toe. We kunnen er zo opstappen.



We kijken om ons heen en zien even verderop een visser die zijn hengel heeft uitgeworpen en bewegingsloos naar zijn dobber tuurt. Van die man zullen we geen last hebben. Hoogstens zou die man van ons last hebben als we in het water gaan plonsen maar dat zijn we niet van plan.

We hebben de fietsen in de berm gegooid en staan al op de veepont. We trekken aan de kabel en de bot vaart al midden op de vaart om langzaam door te varen naar de overkant. Zo varen we ettelijke keren heen en terug over die rivierarm. Dit was weer eens wat anders dan domweg die dijken af fietsen. Ik zie mijn vriend zich op de reling hijsen. Je kunt er makkelijk op staan, roept hij. Hij balanceert al gauw als een balletdanser op een been op die reling. Ik vaar intussen richting het midden van het water. Dan hoor ik een plons. Ik zie Henk niet meer. Ik kijk over de reling en daar hangt hij in het water, de beide handen om de reling geklemd. "Kan je daar staan?" roep ik. "Nee, te diep!" roept hij terug. Ik geef een ruk aan de kabel om naar de kant te varen. "Ik voel geen grond!" hijgt hij. We liggen nu wel aan de kant maar hij hangt daar ongeveer in het midden van de boot. Ik bedenk dat Henk

niet kan zwemmen. Daar ben ik medeschuldig aan. Zijn moeder heeft hem op zwemles gestuurd, maar op de tijden dat hij in het zwembad moet zijn zit hij bij ons thuis. Als hij naar huis fietst zijn we wel zo leep zijn zwembroek onder de kraan te houden, zodat het voor z'n moeder net lijkt of hij echt in het water is geweest. En nu hangt hij daar aan z'n handen en dreigt hij elk moment in het diepe water te verdwijnen.

Ik grijp z'n handen vast en probeer hem op de boot te hijsen. Maar dat lukt niet, vooral niet omdat zijn voeten geen richel kunnen vinden die ondersteuning zou kunnen bieden. Ik kijk om me heen en zie de visserman nog onbekommerd naar zijn dobber staren. "Meneer, meneer, kom helpen! Mijn vriend is in het water gevallen en kan niet meer op de boot komen!"



De meneer legt zijn hengel zorgvuldig neer en komt met trage stappen onze kant uit. "Kom nog wat verder naar de kant", roept hij. Ik geef nog een ruk aan de kabel en de man stapt op de boot. "Ik grijp hem wel," zegt hij. En Henk wordt weer op de boot gehesen.

'Kan je niet zwemmen?' vraagt de man. Henk schudt het hoofd. 'Nee,' bekennt hij. 'Maar ik zit wel op zwemles'. "Dan zou ik het maar eens gauw leren", zegt de man. "Je moet je altijd kunnen redden, zeker in dit waterland".

"Zullen we verder fietsen?" vraag ik Henk. Henk is bezig zijn schoenen uit te trekken en zijn sokken uit te wringen. "Nee, niet verder" zegt hij terwijl hij zijn hemd probeert uit te wringen. Ik bibber van de kou, of de schrik, of beide. "We gaan naar jouw huis". Dat is nog een kleine twintig kilometer, maar omdat we hard fietsen zijn we er binnen een uur.

Gelukkig, mijn moeder is thuis. "Wat hebben jullie uitgevreten?" vraagt ze als ze mijn nog natte vriend ziet. "Nou ja, Henk is in het water gevallen", zeg ik. Ze weet dat vooral de vader van Henk niet makkelijk is en dat Henk er eigenlijk mee in zit.

"Trek je kleren maar uit", zegt ze dan. Ze haalt uit een kast droog ondergoed van mij, "Trek dit maar aan, dan was ik dat natte spul van jou wel. Bah, het stinkt naar slootwater. Dat natte spul is van katoen, dat krijg ik zo gauw niet droog. En je bovengoed haal ik wel even door de wringer. Dan gaat het in ieder geval sneller drogen". Een droogzwieper bestaat nog niet in die tijd.

(.....)

Theo Mentjox

Recensie 'Het recht van de snelste. Hoe ons verkeer steeds asocialer werd', door Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet.

Steekt een hert de N224 over of loopt die weg door zijn leefgebied? Waarom reizen we steeds sneller maar komen we niet eerder thuis? Hoe we ons verplaatsen heeft enorme invloed op de inrichting van onze straten en onze samenleving. Journaliste Thalia Verkade woont in Rotterdam, een stad die na de Tweede Wereldoorlog als moderne autostad heropgebouwd werd. Ze aanvaardt dat als 'normaal' – tot ze hoogleraar Toekomst van Stedelijke Mobiliteit Marco te Brömmelstroet ontmoet.

Te Brömmelstroet was een paar jaar geleden spreker op de jaarvergadering van de afdeling Ede van de Fietzersbond. Hij vertelde toen bewust verhuisd te zijn naar de Edese Enkawijk in de verwachting dat daar, vlak bij het station en het bos, meer ruimte zou zijn om 'autoluw' te kunnen leven. Dat viel tegen: ook in onze groene gemeente bleek de auto het uitgangspunt van beleid.



Verkade laat, samen met te Brömmelstroet, zien hoe ze haar vertrouwen verliest in technische oplossingen voor verkeersproblemen. Aan de hand van persoonlijke en ook Edese voorbeelden krijg je als lezer een goed beeld van waarom de openbare ruimte in Nederland veranderd is in een verkeersruimte waarbij de snelste verkeersdeelnemers eigenlijk altijd voorrang krijgen.

Want waarom moet je als fietser op een knopje drukken om een straat over te mogen steken? Wie bepaalt hoe een nieuw schoolplein wordt ingericht? Als beslissingen eenmaal genomen zijn, door politici, projectontwikkelaars of onder druk van bewoners, zijn ze moeilijk weer terug te draaien. En dat terwijl er nu juist veel ontwikkelingen (e-bikes!) zijn die pleiten voor andere keuzes - zie bijvoorbeeld ook ons artikel over drie fietsnetwerken in de Edese Fietsbel van oktober 2021.

Ondanks dat de hele wereld jaloers kijkt naar onze Nederlandse fietsinfrastructuur, krijgt deze opvallend weinig specifieke aandacht bij de inrichting van onze wegen en wijken. Fietspaden zijn sluitposten, 'de fietser vindt zijn weg toch wel', zijn vaak de woorden van ambtenaren en politici. Ook in Ede: eerst de Parklaan aanleggen en dan kijken of er fietspaden langs komen. Of, een voorbeeld van te Brömmelstroet uit het boek, een nieuwbouwwijk vlak naast het treinstation aanleggen en er dan van uitgaan dat mensen hun kinderen met de auto naar de school in de wijk brengen.

Bij het opstellen van de plannen voor de inrichting van zijn nieuwe woonwijk was wel een verkeerskundige betrokken, maar dus "geen pedagoog, geen ecooloog, geen gezondheidsdeskundige of psycholoog" – ook niet toen het over het plein bij de school ging. De verkeerskundige normen voor parkeren in de Enkawijk zijn van het 'neutrale' kennisinstituut CROW overgenomen: 1.7 auto-parkeerplaats per gezin: "vier à vijf voetbalvelden aan parkeerplaatsen".

Een goed geschreven boek. Verplichte kost voor iedereen, ook beleidsmakers in Ede, die wil weten waarom de buitenruimte vooral ruimte aan auto's geeft. Met verklaringen, uitdagingen en gelukkig ook oplossingen. *Spoiler alert:* die oplossingen komen niet van meer auto's of meer wegen.

Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet, Het recht van de snelste. Hoe ons verkeer steeds asocialer werd. De correspondent 2020, ISBN 9789083000718, 238 pagina's, € 20,00

Frank Bron

Agenda 2022

28 april 2022 Ledenvergadering Fietzersbond Ede

11 juni 2022 Fietsfestival (landelijk)

Oktober 2022 Fietsbel nummer 68

