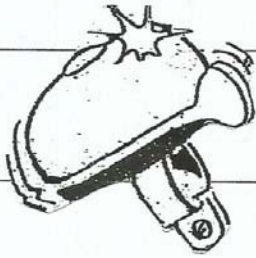


nummer 55 / maart 2016



EDESE DE FIETSBEL

afdelingsblad van de Fietsersbond, Ede
secretariaat: Obrechtlaan 25, 6711 EK Ede
telefoon: (0318) 614504, 651350
website: www.fietsersbond.nl/ede
e-mail: ede@fietsersbond.nl

*Ondertussen in het
gemeentehuis*

EDE FIETSSTAD...

EEN NIEUW
BEHANGETJE
DOET AL HEEL WAT



Ede Fietsstad 2018

Fietsplan als stap op weg naar groei van de fietsmobiliteit

Heeft Ede de ambitie om de komende tijd zodanige verbeteringen voor het fietsverkeer aan te brengen dat Ede zich met enige kans kandidaat kan stellen voor de fietsstad-verkiezing in 2018? Er moet nogal wat gebeuren aan de infrastructuur voor de fiets met snelle directe verbindingen, voorrang voor het fietsverkeer boven het autoverkeer, veiligheid voor de fietser en het fietscomfort in het algemeen. De exacte voorwaarden voor nominatie waaraan in 2018 moet worden voldaan zijn nog niet bekend, maar het is duidelijk dat aan bepaalde algemene basisvoorwaarden zal moeten worden voldaan wil Ede een kans maken.

Een van de voorwaarden is ongetwijfeld een fietsplan dat de nodige concrete verbeteringen in het vooruitzicht stelt. Daaraan lijkt de gemeente Ede te voldoen, blijkens het concept-fietsplan dat onlangs is uitgekomen. Hieruit blijkt de ambitie om tot concrete maatregelen te komen. Sommige projecten kunnen worden gerealiseerd in het kader van andere werkzaamheden, zoals bij de plannen voor een nieuw station. Bijvoorbeeld een fietstunnel waar nu alleen nog een doorgang voor voetgangers en reizigers is.

Er is een tijd geweest dat de gemeente op dit gebied weinig initiatief toonde. Voorjaar 2001 hebben we als fietsersbond zelf een redelijk uitgewerkt fietsplan voor Ede en Bennekom op papier gezet. Een initiatief dat veel bijval vond tijdens onze presentatie in de gemeenteraad. Vervolgens gaf in 2007 de raad het groene licht aan wethouder Peter van 't Hoog voor het plan *Voorrang voor de fiets*, later het *actieprogramma Fiets*. Dit fietsplan werd destijds op de onze ledenvergadering toegelicht door de toenmalige 'fietsambtenaar' Robbert Sterken. Voor echte vrijliggende fietspaden was onvoldoende ruimte, maar op de toegangswegen naar het

centrum werden stuk voor stuk verhoogde (weliswaar smalle) fietsstroken gerealiseerd. Dankzij een fietspad langs de Valleilijn werd het centrum van Ede beter bereikbaar. Ook werd de stallingscapaciteit in het centrum en bij station Ede-Wageningen vergroot. Het plan voorzag, naast vele andere punten, ook in een nieuwe fietstunnel onder het spoor ter hoogte van de Marconistraat plus een aansluitende fietsverbinding langs Veldhuizen met tunnel onder de N224 naar Kernhem. Helaas bleek bij nader overleg begin 2010 dat dit project als gevolg van bezuinigingen op de lange baan moest worden geschoven.

Terug naar onze tijd. De draad wordt weer opgepakt: die tunnel tussen Veldhuizen en Rietkampen staat wederom in het plan. Plus de nodige verdere plannen van toen en – terecht – een hele reeks nieuwe zaken. "De kandidaatstelling heeft alleen zin als er voldoende onderscheidende ambities zijn gerealiseerd," vond de gemeenteraad al.

Overigens is gebleken dat ook de gemeente Wageningen interesse heeft zich voor 2018 kandidaat te stellen. Vandaar dat er hier en daar stemmen zijn opgegaan om de inspanningen van beide gemeenten te combineren. Ede en Wageningen hebben belang bij een snelle fietsroute bijvoorbeeld. Het valt te betwijfelen of het mogelijk is dat twee gemeenten zich samen als combinatie kandidaat stellen. Maar dat doet er eigenlijk niet toe. Het zou toch fantastisch zijn als beide steden zodanige verbeteringen in de kwaliteit van het fietsen zouden aanbrenge dat je kunt spreken van een beslissende fase in de ontwikkeling naar een goede, evenwichtige en duurzame verkeersstructuur. Het fietsplan anno 2016 is voor Ede een nieuwe stap op weg naar verbetering van het fietsklimaat en zal daarmee leiden tot verdere toename van de fietsmobiliteit.

Notitie Fietsersbond Ede

Ede gaat op voor de nominatie Fietsstad 2018

De gemeenteraad van Ede heeft op 2 april 2015 het college van B en W gevraagd, zich voor te bereiden op de verkiezing van Ede Fietsstad 2018. In een eerste notitie heeft de kerngroep van de Edese afdeling zich eind vorig jaar met enige algemene adviezen gericht tot het gemeentebestuur van Ede.

Voor de nominatie is het van belang dat aangetoond kan worden wat er de laatste paar jaar door de gemeente is gedaan om die titel te verdienen. Daarnaast is het van belang dat er een langetermijnplanning lift, goedgekeurd door de raad, die getuigt van een gemeentebestuur dat doordrenkt is van de wil om meer te betekenen voor de fietser. Dat betekent dan ook heel concreet dat de financiële budgetten die men beschikbaar stelt vastgesteld worden voor een periode van 5 tot 10 jaar inclusief de besteding. Tevens dat aangegeven wordt welke voorzieningen er nog ontbreken die op de lange termijn verwezenlijkt moeten worden.

Onder het motto: *Meer Fiets – Minder CO2* wil de Fietsersbond daartoe een wezenlijke bijdrage leveren door meer mensen op de fiets te krijgen, waarbij als speerpunten kunnen gelden: comfort en veiligheid. Op deze manier wordt ook aangesloten bij het programma *Ede Duurzaam*.

Als de gemeente de onderstaande maatregelen zou nemen, worden er drie vliegen en een klap geslagen:

- 1) Ede nomineert zich voor Fietsstad 2018.
- 2) Door het vergroten van het aandeel fietsers in het verkeer wordt een essentiële bijdrage geleverd aan *Ede Duurzaam*.
- 3) Meer mensen op de fiets en dus in beweging levert een bijdrage aan de gezondheid.

Comfortmaatregelen

- * Voorrang aanleg Marconitunnel
- * Meer aandacht voor infrastructuur bij planologische maatregelen
- * Regensensor bij verkeerslichten
- * Fietsdetectoren
- * Alle lichten tegelijk groen voor fietsers bij kruispunten
- * Groene golf voor fietsers
- * *Evergreen on bike app* combineren met verkeersregelinstanties
- * Uitbreiding fietsparkeermogelijkheden
- * Verbetering fietsrekken
- * Voetgangersgebieden meer toegankelijk maken voor fietsers
- * Aftelinstallaties bij verkeerslichten
- * Snelheidsbeperkende maatregelen fietsvriendelijker maken

Veiligheidsmaatregelen (leiden ook vaak tot meer comfort)

- * Breedte van eenrichtingsfietspaden/fietsstroken minimaal 1,70 meter
- * Breedte van tweerichtingsfietspaden minimaal 4,00 meter
- * Fietspaden voorzien van vergevingsgezinde berm
- * Fietspaden moeten verlicht zijn
- * Fietspaden moeten voorzien zijn van kantlijnen en bij tweerichtingsfietspaden van asmarkering
- * Minimale boogstaal van fietspaden 4 meter
- * Verwijderen van allerlei obstakels op fietspaden zoals z-hekken, paaltjes, kamelen- en biggenruggen
- * Fietspaden zijn voorzien van rood asfalt
- * Overgangen tussen fietspaden en wegen of uitritten verlopen geleidelijk
- * Gladheidsbestrijding uitbreiden naar meer fietspaden

Uit het rapport van CROW-Fietsberaad (publicatie 26) blijkt dat het fietsaandeel in Ede in vergelijking met onze buurgemeenten omhoog kan.

2010 Gemeente	aandeel fiets	minimaal	maximaal	categorie	aandeel < 7,5 km	categorie < 7,5 km
Ede	24%	22%	26%	gemiddeld	35%	gemiddeld
Veenendaal	29%	26%	32%	hoog	44%	hoog
Wageningen	26%	22%	30%	hoog	40%	hoog

Ontwerp-fietsplan

De gemeente Ede geeft blijk van ambitie

Hieronder enkele essentiële delen uit de Beleidsopgave van het concept-fietsplan om een indruk te geven wat de gemeente op het gebied van de fiets van plan is.

Deze paragraaf confronteert de huidige situatie van het hoofdfietsnetwerk met de gewenste situatie aan de hand van de ambitie en bijbehorende prestaties. Op basis van die confrontatie wordt direct beschreven welke aanpak we als gemeente voor het hoofdfietsnetwerk inzetten.

Het hoofdfietsnetwerk is van goede kwaliteit, direct en samenhangend (prestatie 1.1)

De bestaande rutedelen van het hoofdfietsnetwerk voldoen lang niet allemaal aan de kwaliteitsnormen. Ook geeft de perceptie van fietsers weer dat een verbetering nodig is. Matig gewaardeerd worden het strooien bij gladheid, de afstelling van verkeerslichten, het aantal ontmoetingen met autoverkeer en de mate van voorrang (Inwonerspanel, 2013). Tijdens de consultatie in december 2015 kwam daarnaast naar voren dat het onderhoud (reparaties, maar ook schoon houden van de fietspaden) als onvoldoende wordt gezien. Ook wordt fietsinfrastructuur als te smal ervaren, zeker in relatie tot het groeiend gebruik van de e-fiets.

De rutedelen vormen samen een nog onvoldoende een herkenbaar en uniform fietsnetwerk; samenhang en continuïteit laten te wensen over. Het huidige fietsnetwerk wordt door fietsers ervaren als onsaamenhangend en onlogisch (consultatie december 2015). Het fietsnetwerk heeft geen herkenbaar, uniform ontwerp. Specifiek worden de routes richting en door het centrum en die naar het ziekenhuis genoemd. Het huidige hoofdfietsnetwerk wordt daarnaast niet als aantrekkelijk ervaren, doordat veel hoofdfietsroutes gekoppeld zijn aan de hoofdautoroutes. Het aanleggen van solitaire fietspaden is echter kostbaar en levert vaak nieuwe knelpunten met kruisend verkeer op.

Waar mogelijk worden solitaire paden nagestreefd, indien ze de omrijfactor duidelijk verkleinen (zoals de gewenste tunnel ter hoogte van de Marconistraat). Daarnaast kunnen de fietspaden langs autoroutes aantrekkelijker worden gemaakt door de afstand tot het autoverkeer te vergroten, bijvoorbeeld met behulp van groen.

De belangrijkste ontbrekende schakels uit 2015 zijn opgelost (prestatie 1.2)

Diverse rutedelen van het hoofdfietsnetwerk bestaan nog niet en kennen ook geen "naastliggend" alternatief. Ze zijn echter essentieel om het hoofdfietsnetwerk een juiste maaswijdte (maximaal 400 meter) te geven. Het gaat om:

1. een route langs de zuidzijde van het spoor tussen de nieuwe fietstunnel bij de Kerkweg en het nieuwe station Ede-Wageningen ten oosten van de Albertstunnel (onderdeel fietssnelweg Ede-Veenendaal);
2. een route tussen Veldhuizen en Rietkampen. De wens is een verbinding tussen de wijken Kernhem en Veldhuizen aan de noordzijde en de bedrijventerreinen Frankeneng/Heestereng/De Vallei en de woonwijk de Rietkampen aan de zuidzijde. Hiervoor is een fietstunnel onder het spoor nodig, bijvoorbeeld ter hoogte van de Marconistraat. Op deze locatie is een fietstunnel aan de zuidzijde van het spoor al mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. De tunnel biedt de mogelijkheid snelfietsroutes ten noorden en zuiden van het spoor met elkaar te verknopen. In de verre toekomst kan deze tunnel tevens dienen als perronverbinding voor een mogelijk station Ede-West. Naast de tunnel is ook de noordelijke route tussen de tunnel en Kernhem nog niet bestaand;
3. een tunnel tussen de Oude Bennekomseweg en de Stationsweg, onder het spoor door (inclusief perronopgang). Op dit moment is sprake van een voetgangerstunnel ten behoeve van de stationsontsluiting. Als onderdeel van het nieuwe station Ede-Wageningen wordt hier een tunnel gerealiseerd die primair bedoeld is voor

doorgaand langzaam verkeer, daarnaast geeft deze perrontoeegang;

4. een route tussen Ede-Oost en Bennekom door Maurits Zuid, Enka en Hoekelum: een oostelijke route van de snelfietsroute Ede-Wageningen. De fietsbrug bij Maurits Zuid is onderdeel van de ontwikkeling van de OV-knoop Ede-Wageningen. De route door Hoekelum bestaat nog niet;

5. een route tussen de Dribergweg en de Hessenweg om een route te realiseren tussen station Ede-Wageningen en Otterlo/Nationaal Park De Hoge Veluwe.

Deze routes zijn meegenomen als mogelijke projecten in de dynamische uitvoeringsagenda.

De fiets is sneller dan de auto op de belangrijkste relaties (prestatie 1.3)

De fietsbereikbaarheid van werk- en kennisgebieden, vervoerknooppunten en interlokale relaties kan verbeterd worden. De routes zijn wel redelijk direct, maar niet conflictvrij, niet duidelijk herkenbaar en niet consistent in vormgeving. Het verbeteren van de directheid en de snelheid op het fietspad wordt voor een groot deel ingevuld door realisatie van ontbrekende schakels en door de snelfietsroutes.

Er zijn meerdere snelfietsroutes gepland die Ede verbinden met de omliggende kernen. De route Ede- Veenendaal is het verst gevorderd. Deze verbindt Ede vanaf het station Ede-Wageningen met Veenendaal, bedrijventerrein De Batterijen en het centrum. De route tussen winkelcentrum Spindop en het station Ede-Wageningen is een ontbrekende schakel. Ook moeten de meeste roudedelen nog worden opgewaardeerd naar het kwaliteitsniveau van een snelfietsroute. Om deze reden wordt via het werk-met-werk maken het fietspad langs de Frankeneng over diverse trajectdelen in 2016 verbreed.

Het kruispunt Galvanistraat/Frankeneng is een specifiek aandachtspunt. Hier bestaat de wens om een fietstunnel te realiseren. Een fietstunnel onder het spoor ter hoogte van de Marconistraat kan een hart-op-hart relatie bieden tussen de centra van Veenendaal en Ede, wat de snelfietsroute nog interessanter maakt. Hiervoor moeten wel onder andere de Koekeltseboslaan en de Veenderweg fietsvriendelijker worden ingericht.

De snelfietsroute Barneveld – Lunteren - Ede splitst zich ten noorden van Ede in een aftakking naar de Kenniscampus Ede en naar Ede-Centrum. De aftakking naar de Kenniscampus loopt via de nieuwe fietstunnel bij de Kerkweg (in 2016 gerealiseerd). De aftakking naar Ede-Centrum loopt via de Kernhemseweg. De oversteek van de N224 tussen de Kernhemseweg en de Amsterdamse weg is een belangrijk aandachtspunt. Bij voorkeur wordt hier een fietstunnel of een gelijkvloerse hoogwaardige oversteek (rotonde) gerealiseerd.

De fietsroute tussen Ede en Arnhem is door het Rijk en de Fietsersbond aangeduid als potentiële snelfietsroute. Ede ziet hierin vooral potentie via de bestaande route parallel aan het spoor tussen Ede-Wageningen, Wolfheze, Oosterbeek en Arnhem, met mogelijke aftakking naar Renkum. Het vergt nadere studie om de totaalopgave op deze route in beeld te brengen.

De snelfietsroute Ede - Wageningen loopt van Ede-Centrum naar de WUR en Wageningen, via de Kenniscampus Ede en Bennekom. De nieuwe Parklaan voorziet in goede fietsinfrastructuur langs de Bennekomseweg/ Edeseweg. Tussen de Edeseweg-noord en de Edeseweg-zuid onder de Parklaan door (net ten noorden van de A12) wordt een fietstunnel gerealiseerd. Daarnaast bestaat de wens om een fietstunnel te realiseren tussen de nieuwe spoortunnel ter hoogte van het Zuidplein en de Benne-komseweg onder de Emmalaan door. De Emmalaan is het grootste doorstromings-knelpunt op de route Ede-Centrum – Bennekom – WUR wanneer de Parklaan en het nieuwe station Ede-Wageningen zijn gerealiseerd.

Voor de Stationsweg is er de wens om deze in te richten tot fietsstraat. Deze mogelijkheid doet zich voor, omdat de lijnvoering van de bussen na realisatie van het nieuwe busstation bij Ede-Wageningen (deels) wordt verlegd naar de Klinkenbergerweg.

De gemeente Veenendaal heeft de ambitie om twee andere snelfietsroutes te realiseren die deels over Edes grondgebied lopen. Het betreft een verbinding tussen Veenendaal en Barneveld via Ederveen en een verbinding tussen Veenendaal en Wageningen/WUR via het Binnenveld. Voor beide verbindingen moeten de mogelijkheden van een korte, logische route en de inpassing daarvan nader worden onderzocht.

De overige hoofdroutes verbinden de kernen met elkaar die niet door een snelfietsroute worden verbonden. Het gaat onder andere om de verbinding De Klomp - Ederveen - Lunteren - Wekerom - Harskamp. De routes door het Binnenveld gaan in een latere fase een rol krijgen bij de ontwikkeling van een snelfietsroute tussen Veenendaal en de WUR.

Ten behoeve van een vitaal buitengebied en de bereikbaarheid van voorzieningen is het van essentieel belang dat de fiets een snelle en verkeersveilige verbinding biedt van en naar bovenlokale voorzieningen en opstaphaltes/stations van het openbaar vervoer. De opgave is om goede routes te realiseren vanuit de belangrijkste opstaphaltes van het zogenaamde vastnet, inclusief goede stallingsvoorzieningen voor de (elektrische) fiets, zoals fietskluizen. Belangrijk zijn met name de routes naar de treinstations, zoals Lunteren, Ede-Centrum, Veenendaal-De Klomp en Ede-Wageningen.

Het hoofdfietsnetwerk kruist hoofdautoroutes met voorrang/conflictvrij (prestatie 1. 4)

Zoals ook uit het Inwonerspanel en de consultatieavond in december naar voren kwam, is de oversteekbaarheid voor de fietser op veel plekken matig. Met name bij de kruispunten op de route Keesomstraat-Kastelenlaan-Slotlaan moet lang worden gewacht. Het probleem dat hier speelt is dat de kruisingsvlakken zo groot zijn, met veel kruisend verkeer, dat het fietsverkeer niet op alle richtingen tegelijk groen kan krijgen. De opgave is daarom om de kruisingsvlakken in het geval van een reconstructie te verkleinen of om te vormen tot rotonde.

In het GVVP is het beleid ingezet om daar waar mogelijk rotondes te realiseren, zodat fietsers in de voorrang kunnen oversteken. Daar waar een hoofdfietsroute een hoofdautoroute kruist, is de wens om de stromen ongelijkvloers af te wikkelen. Een voorbeeld is het kruispunt bij het ziekenhuis, waar de mogelijkheid ligt om het noord-zuid autoverkeer onder het kruispunt door te laten rijden. Een dergelijke ontvlechting speelt ook bij de eerder genoemde oversteken Amsterdamseweg/Kernhemseweg/N224 en Galvanistraat/Frankeneng.

Voor kruispunten met verkeerslichten is het proces in gang gezet om de verkeerslichten waar mogelijk fietsvriendelijker te maken. Het gaat hierbij om concepten als het

stroomopwaarts detecteren van fietsers, tweemaal groen per cyclus en alle fietslichten tegelijk groen, zodat de wachttijd wordt verkort.

Projecten

De afgelopen jaren is een groot aantal projecten ter verbetering van het (hoofd)fietsnetwerk opgepakt. Daarnaast zijn al verschillende projecten opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (UVV) voor 2016 (tabel V.5).

Afgelopen jaren zijn verkenningen uitgevoerd voor de realisatie van verschillende snelfietsroutes. Ontbrekende schakels in het netwerk zijn ingevuld door doortrekking van bestaande fietsroutes en de realisatie van een fietstunnel onder de N224 bij het Nieuwe Landgoed. Er zijn verschillende reconstructies van kruispunten uitgevoerd, waarbij deze zijn vervangen door rotondes (Raadhuisstraat-Molenstraat en Klaphekweg-Veenderweg) en waarbij meer ruimte voor de fiets is gecreëerd (Rozenplein, Proosdijerveldweg, Bovenbuurtweg). Daarnaast is op verschillende plaatsen de kwaliteit van het fietsnetwerk vergroot door onder andere toevoeging van fietsdetectie, verbetering coördinatie van verkeerslichten en verbreding van fietspaden/stroken. Op het zuidelijke deel van de Proosdijerveldweg is een fietsstraat aangelegd.

Ook voor 2016 en 2017 staat al een groot aantal relevante projecten gepland waaronder een reconstructie van de Veenendaalseweg tot fietsstraat, de realisatie van een fietstunnel onder het spoor ter hoogte van de Kerkweg, onder de toekomstige Parklaan ter hoogte van Hoekelum en onder het spoor in het verlengde van de Stationsweg, realisatie van de snelfietsroute Ede - Veenendaal en realisatie van twee fietsbruggen.

Naast de al geplande projecten zijn verschillende projecten nodig en/of gewenst in relatie tot de ambities en prestaties die voor het hoofdfietsnetwerk zijn gedefinieerd.

***Het (concept) fietsplan telt in totaal 103 pagina's.
Het is compleet met plattegronden, foto's en
grafieken, te vinden op de gemeentelijke website.***

Reactie Fietsersbond op het concept-fietsplan

Duurzaamheid vereist het maken van echte keuzes

In een schriftelijke reactie op het concept-fietsplan van de gemeente constateert de kerngroep van de Fietsersbond Ede dat de gemeente Ede duidelijk haar best heeft gedaan om de inwoners bij het opstellen van het plan te betrekken. Dat bevordert dat het fietsplan niet alleen gedragen zal gaan worden door de direct betrokkenen, maar dat de gehele gemeente het plan zal omarmen.

Om Ede daadwerkelijk voor te bereiden op de verkiezing tot Fietsstad 2018 maar ook gezien de ambities zoals weergegeven in het uitvoeringsprogramma duurzaamheid (waaronder het streven te behoren tot de top van meest duurzame gemeenten van Nederland), zullen er echte keuzes gemaakt moeten worden, zal het thema duurzaamheid altijd vanaf het begin van een beleidstraject uitgangspunt dienen te zijn en zullen de belangen van fietsers bij alle infrastructurele beslissingen zwaar moeten meewegen. Alleen als de ambities zoals omschreven in het fietsplan uitgangspunt worden van het gehele beleid van de gemeente, zal het lukken om qua duurzaamheid, in de woorden van wethouder Leon Meijer, “voor het peloton uit te fietsen”.

Om de in verschillende beleidsstukken genoemde ambities waar te maken hoopt de Fietsersbond dat het definitieve fietsplan ook concrete financiering voor de voorgenomen projecten vraagt en dat het plan gepaard gaat met een heldere prioriteitsstelling, een duidelijk tijdspad en tevens een kosten-batenanalyse. Omdat het aantal in het fietsplan genoemde onderwerpen te groot is om hier uitputtend te behandelen, valt in deze reactie de nadruk op drie punten die voor ons als Fietsersbond het belangrijkste zijn: veiligheid, comfort en infrastructuur. Hieronder wordt aangegeven welke van de zeven in het fietsplan genoemde activiteiten, projecten, studies en voornemens wat ons betreft de hoogste prioriteit hebben, aangevuld met een drietal punten die nog niet genoemd staan in dit beleidsplan.

Blijkens dit plan behoort de noord-zuid-verbinding door Ede en de snelfietsroute van het centrum van Ede naar Wageningen tot de infrastructurele prioriteiten van de gemeente. Daarnaast is terecht fietsveiligheid een uitdrukkelijk uitgangspunt van het concept-fietsplan. Daartoe dienen ook fietsstimulerende maatregelen te behoren als het instellen van snelheidsbeperkingen voor het gemotoriseerde verkeer, zoals het instellen van meer 30-kilometerzones en het omzetten van bepaalde 80- naar 50-kilometerzones. Ook kan gedacht worden aan een uitbreiding van het aantal éénrichting-verkeersstraten en het verder bevorderen van een “Levendig Centrum” van Ede door het voorkómen van doorgaand verkeer door dit gebied.

Het toevoegen van deze onderwerpen zal niet alleen de leefbaarheid van de gemeente ten goede komen, maar ook het behalen van de doelstellingen van het uiteindelijke fietsplan faciliteren.

In concreto wordt een aantal aanvullingen op in het fietsplan vermelde projecten voor de hoofdfietsnetwerk en mogelijke projecten voor de verkeersveiligheid aanbevolen, plus een reeks projecten eerder voorgesteld door de Fietsersbond die nog niet in het fietsplan zijn opgenomen (waaronder het fietsvriendelijker maken van verkeerslichten).

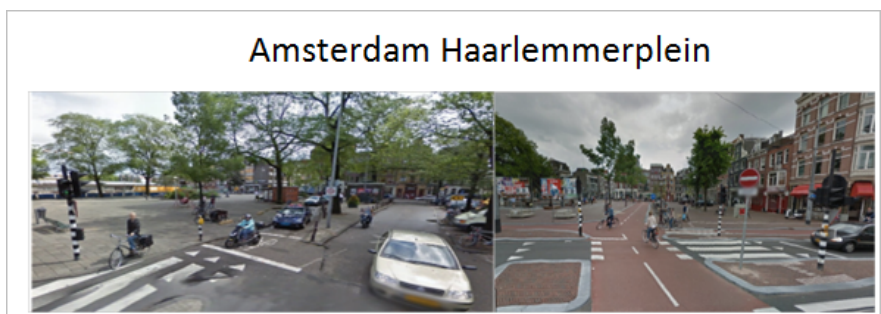
Ruimte voor voetgangers en fietsers en bezoekend verkeer

Een mensvriendelijker centrum in Ede

Als betrekkelijk nieuwe bewoner van Ede heb ik gemengde gevoelens over de positie van de fietser in de stad Ede. Het centrum komt op mij niet heel levendig over en het autoverkeer is er behoorlijk dominant aanwezig. De geschiedenis leert ons dat de dominantie van de auto de leefbaarheid van stadscentra negatief beïnvloedt. Het omgekeerde is ook het geval: bij het omleiden van doorgaand verkeer neemt de leefbaarheid van de stadscentra toe. Nadat gemeenten jarenlang de straten vooral ingericht hadden met het oog op het autoverkeer, begon in de jaren zeventig een beweging om de straat weer veiliger te maken en terug te geven aan de mensen. In Amsterdam riep vooral de aanleg van brede wegen door het centrum verzet op, maar het richtte zich ook tegen het grote aantal fietsers dat bij dodelijke ongelukken betrokken was. Deze beweging in combinatie met de oliecrisis had succes. Er ontstonden woonerven, 30 km-zones en andere snelheidsremmende maatregelen.

In sommige steden werden de eerste voetgangersstraten geopend. Al deze veranderingen gingen gepaard met verzet van winkeliersverenigingen die bang waren klanten kwijt te raken. Het bleek echter al snel dat voetgangersstraten succesvol waren in het trekken van winkelend publiek en daarnaast ontstond er ruimte voor andere activiteiten. De steden werden rustiger qua beleving en tegelijkertijd nam het aantal bezoekers toe. In Utrecht wordt tussen wijken de doorgang voor auto's onmogelijk gemaakt met

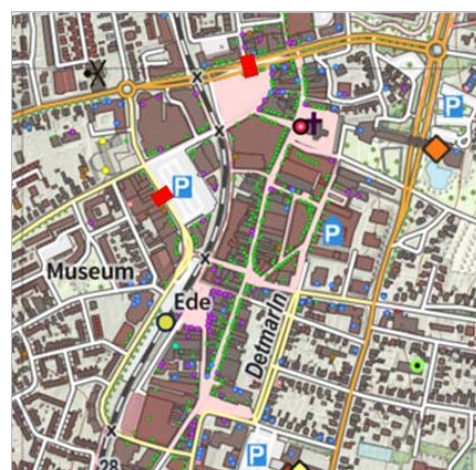
doorgangsbelemmerende maatregelen, maar je kunt nog steeds overal komen met de auto. Wel krijgen fietsers hierdoor meer ruimte en verschuift het autoverkeer richting hoofdroutes. Er ontstaat een rustiger straatbeeld en de veiligheid voor fietsers en voetgangers neemt toe.



In een rapport van het Fietsberaad staat dat in Nederland momenteel 6% van gelden voor weginfrastructuur wordt uitgegeven aan fietsinfrastructuur terwijl 27% van alle verplaatsingen per fiets is, oftewel 9% van alle gereisde kilometers. Het Openbaar Vervoer en het autoverkeer ontvangen per kilometer een veel groter aandeel. Ook in Ede kan door schuiven met geld meer gedaan worden om de stad voor fietsers aantrekkelijker te maken.

Leefbaarder Ede - de mogelijkheden

Om in Ede een leefbaarder en levendiger centrum te krijgen, wat uitgangspunt is van gemeentelijk beleid, kan men zich spiegelen aan wat elders in Nederland gebeurt en in Ede op



kleine schaal voor fietsers en voetgangers. De leefbaarheid is rondom het stationsgebied Ede-Centrum, bij mooi weer, levendig en ontspannen en een ontmoetingspunt voor Edenaren geworden.

Verdere doorvoering van dit beleid is gewenst. De investeringen in ringwegen rondom Ede zijn bijna klaar. Twee snelwegen en een provinciale weg (N224) liggen er al en de Parklaan komt er aan. In samenhang met de aanleg van de Parklaan kan Ede beginnen met het omleiden van het doorgaand autoverkeer om het centrum heen. Dat kan in eerste instantie op een vrij simpele manier en later verder worden uitgewerkt.

Heel concreet kan begonnen worden met een knip boven de inritten van de parkeergarage in de Molenstraat. Bestemmingsverkeer kan rustiger(!) dan voorheen het centrum bereiken. De menging van doorgaand en lokaal verkeer zit elkaar niet meer in de weg. Tegelijkertijd kan een knip worden aangebracht in de Telefoonweg ter hoogte van de parkeerplaats. (Zie de zwarte blokjes op de plattegrond van Ede.) De in- en uitritten moeten daar worden aangepast om de parkeerplaats van twee kanten bereikbaar te houden. Door het wegfilteren van doorgaand autoverkeer ontstaat er ook hier meer ruimte voor bestemmingsverkeer en het winkelend publiek. Het fietsen op die, nu onrustige, plekken wordt makkelijker en veiliger. Op een aantal plaatsen in de wijken is al sprake van filtering en dat heeft de leefbaarheid op die plekken aanzienlijk verhoogd.

Een mooi voorbeeld is de de knip halverwege de Nienhof boven het water. Daarnaast kan men leren van Nijmegen dat drastische maatregelen heeft genomen om 'zwerfverkeer' van auto's op zoek naar een parkeerplaats tegen te gaan: door parkeren op straat flink duurder te maken dan in de parkeergarages rijden automobilisten nu linea recta door naar de parkeergarages. De gevolgen waren een schonere lucht en minder auto's in het stadscentrum en ontstond er een

aangenamer en veiliger omgeving voor voetgangers en fietsers.



Nominatie fietsstad 2018

Ik ben van mening dat Ede, wanneer het de nominatie in 2018 voor fietsstad van Nederland waar wil maken, stevig moet ingrijpen in het doorgang verlenen van het autoverkeer in het centrum en tussen woonwijken. De auto moet wel overal kunnen komen (hulpdiensten!) maar gecontroleerd en via filtering. Volgens mij is er meer mogelijk dan ik nu heb beschreven, maar dit zijn de eerste stappen in een proces naar een fietsvriendelijker en leefbaarder centrum in Ede.

Als fietsersbond moeten wij de gemeente meer uitdagen om dergelijke stappen te zetten. Ik ben benieuwd welke meningen hierover leven bij de leden en hoever wij als Fietsersbond hierin moeten gaan met onze pleidooien. Ook ben ik benieuwd naar wat leden van de fietsersbond aan praktische invulling, zoals boven beschreven, voor ogen hebben. Is aangepast aan de situatie een dergelijk beleid ook in de dorpen gewenst en mogelijk.

Gerard Brouwer, lid Kerngroep Fietsersbond afdeling Ede.

Verlag over het verenigingsjaar 2015

Nieuwe ontwikkelingen vragen onze aandacht

Hete hangijzers

Het verbreden van de Bennekomseweg en Edeseweg tot een vierbaans-Parklaan bleef een heet hangijzer. In de Werkgroep Parklaan Anders bleef de Fietsersbond meedenken over een goedkopere en minder natuurschadelijke oplossing. De Fietsersbond diende een zienswijze in, maar de argumenten die wij aandroegen werden van onvoldoende belang gevonden. Zelfs onze aanbeveling om op het korte stukje van zeshonderd meter tussen Zandlaan en het kruispunt Hoekelumse Eng de snelheid voor het autoverkeer van 80 naar 50 km/uur terug te brengen, vond geen genade. Aan het eind van het verslagjaar hing de dreiging van de aanname van het bestemmingsplan door de gemeenteraad nog in de lucht. Inmiddels heeft de raad haar goedkeuring gegeven. Belanghebbenden kunnen nog in beroep bij de Raad van State.

Er is weinig of geen voortgang geboekt in de ontwikkeling van de snelfietsroutes. Die naar/van Wageningen en WUR zou volgens de gemeente door Bennekom moeten lopen. Wij vragen ons echter af of de mogelijkheden via de westkant van Bennekom genoeg in ogenschouw zijn genomen. Van de route station Ede-Wageningen naar/van Veenendaal is een klein stukje aangelegd langs de Frankeneng tussen de aan te leggen Hakselsewegtunnel en de Keesomstraat. We hebben de gemeente meegedeeld dat de breedte van 3,5 meter niet voldoet aan de ambitie-eisen voor snelfietsroutes. De routes van/naar Barneveld verkeren nog in het studiestadium.

In de gemeente Ede heeft de A 12 een zevental viaducten voor fietsverkeer. De werkzaamheden aan de verbreding van de A 12 hebben voor fietsers blijkbaar weinig problemen opgeleverd, want er zijn geen klachten ontvangen. Waar routes tijdelijk geblokkeerde werden, is met borden een tijdelijke omleiding aangegeven. Vanwege de bouwwerkzaamheden is het westelijke fietspad langs de Edeseweg tussen het theehuisje en de A12 uitgebogen om het bouwverkeer een overzichtelijke in- en uitrit naar en van het bouwterrein te geven.

Wij breken een lans om van de westelijke parallelweg langs de Keesomstraat tussen Einsteinstraat en Frankeneng een fietsstraat te maken. Op dit moment is niet op fietsers in beide richtingen gerekend, terwijl schoolgaande jeugd de weg wel als zodanig gebruikt. De kwestie is in het verleden al verschillende keren aangekaart, en elke keer belooft de gemeente ernaar te zullen kijken.

Verdere problemen

Bewoners van de Bovenbuurtweg klaagden over auto's die van fietspaden gebruik maken en van fietsers die de rijweg kiezen in plaats van het verplichte fietspad. De gemeente erkende het probleem, maar vond dat maatregelen om dit te voorkomen niet zouden opwegen tegen de inspanningen, en kijkt voorlopig hoe de situatie zich ontwikkelt.

Een elders wonende grootmoeder die de kleinkinderen wel eens wegbrengt naar de basisschool Nederwoud aan de Kruisbeekweg in het buitengebied van Lunteren ervoer de omliggende wegen gevaarlijk vanwege het

zware, onder andere landbouw, verkeer. Bij de school zijn wel voorzieningen om op- en afstappen en in- en uitstappen zoveel mogelijk buiten de wegen te laten plaatsvinden. Het is echter het 60 km/uur regiem in het buitengebied dat het fietsen over de smalle wegen een onveilig gevoel geeft bij het halen en brengen van kinderen. Meestal zijn langs deze wegen geen fietspaden aanwezig.

We ontvingen ook klachten over de onmogelijkheid twee fietsen te stallen op één bankpas in de onbemande stalling aan de noordkant van het station Ede-Wageningen. De enige oplossing blijkt te zijn op de noodknop te drukken, waarna het draaihek wordt vrijgegeven door de bewaking op afstand.

Eindelijk heeft de gemeente het gewaagd om, tegen de zin van veel gemotoriseerde weggebruikers in, de Meulunterseweg van drempels te voorzien. Deze weg zou een fietspad moeten hebben.

Landelijk bureau Fietsersbond

Als gevolg van een te laat aanvragen van de jaarlijkse afdracht van het landelijk bureau van de Fietsersbond ontvingen we in 2015 bijna de helft minder dan waar we recht op hadden. Wij hadden gelukkig ruim genoeg in kas om dit op te vangen. Eigenlijk heeft het landelijk bureau het financieel moeilijker dan wij als gevolg van minder sponsoring-inkomsten en minder opdrachten van overheden. Desalniettemin bruist het bureau van activiteit en ideeën en ondersteunt het ons met enthousiasme in ons plaatselijke werk. In september organiseerde de landelijke Fietsersbond in samenwerking met Keypoint Consultancy een landelijke Fietstelweek. Wie een iPhone of een Smartphone heeft, kon na installatie van een app deelnemen aan GPS-waarnemingen over zijn of haar fiets-

bewegingen. In 2016 zal de Telweek op uitgebreidere schaal worden herhaald.

Kerngroep en andere vrijwilligers

In onze kerngroep vonden enkele mutaties plaats. Iny Visser verliet ons naar twaalf jaar trouwe en kritische dienst. Gerard Brouwer en Frank Bron zorgen voor verjonging van onze groep. Elly Hoogteijling, Gerke Mekkes en Leo Langeveld maken verder deel uit van de kerngroep. Naast de kerngroep zijn Martien van Loon (website) en Theo Mentjox (*de Fietsbel*) actief. De indertijd door Piet de Groot opgezette digitale *Nieuwsbrief* is ook dit jaar weer periodiek verschenen.

Daarnaast zijn er verschillende leden van onze Edese afdeling die bij gelegenheid ondersteunende diensten verrichten. Zo is, naar aanleiding van een discussie in de jaarvergadering, een werkgroep aan de gang gegaan met het inventariseren van verkeersknelpunten voor fietsers. Deze knelpunten zijn in oktober door Elsa Loosjes en Frank Bron besproken met de verkeersambtenaren. Daarnaast zijn er leden die ons halfjaarlijkse blad, *de Edese Fietsbel* bezorgen. De fietsverlichtingsactie – al meer dan 25 jaar een traditie – werd dit najaar gehouden in Ede, Bennekom, Lunteren, Ederveen en Otterlo. Ook daarvoor blijvende inzet van vrijwilligers.

Fietsplan voor de gemeente Ede

Voorjaar 2015 werd door de gemeenteraad de motie Ede Fietsstad 2018 aangenomen waarin B&W wordt gevraagd de gemeente Ede kandidaat te stellen voor de verkiezing tot Fietsstad in 2018. Dit heeft geleid tot het voorbereiden van een naar wij aannemen ambitieus fietsplan voor de komende jaren. Wij gaan hieraan, als afdeling voor de hele gemeente Ede, vol enthousiasme meewerken.

L.L.

Financieel overzicht 2015

Inkomsten		Uitgaven	
Beginsaldo	24,70	Secretariaat en reiskosten	110,52
Landelijke afdracht	1700,00	Jaarvergadering	85,00
Bijdrage gemeente verlichtingsactie	1150,00	Fietsverlichtingsacties	1203,33
Giften	7,00	Afdelingsblad	814,62
	—————	Eindsaldo	668,23
Totaal inkomsten	2881,70	Totaal uitgaven	2881,70

Begroting 2016

Inkomsten		Uitgaven	
Beginsaldo	668,23	Secretariaat, admin., reisk.	150,00
Landelijke afdracht	1200,00	Vergaderingen	100,00
Bijdrage gemeente verlichtingsactie	1100,00	Verlichtingsactie	1200,00
	—————	Ledenbinding en werving	50,00
		Afdelingsblad	800,00
		Eindsaldo	668,23
Totaal inkomsten	2968,23	Totaal uitgaven	2968,23

Milieutop

Waarom naar Parijs?

Ja, Waarom wilde ik erbij zijn? Op vrijdag 11 en zaterdag 12 december 2015: Bij de internationale manifestatie in Parijs bij het einde van de Milieutop. Ben ik dan zo'n milieuactivist? Of is het nieuwsgierigheid? Of enkel het gevoel dat ik dit niet zou hebben willen missen? Ik weet het nog steeds niet. Maar ik tekende in op de lijst van Milieudefensie. Te laat, want de bus die vanuit Arnhem zou vertrekken was al vol. Toen kwam de aanslag in Parijs, en zegden enkele deelnemers af. En zo kon ik toch mee. Ik vroeg aan mijn vrouw: vind je het niet eng dat ik meega? Nee hoor, ga maar lekker. Zodoende.

Om op vrijdagmorgen kwart over zes met die bus vanaf de achterkant van het Arnhemse station te kunnen vertrekken is het toch wel verstandig dat je om vijf uur de fiets pakt in duisternis en regen. Maar dat gebeurt wel vaker. Het is alleen een klus om van de Sonsbeekzijde de fiets naar de nieuwe stalling aan de voorkant te brengen. Kost een kwartier: via stationperrons, trappen en liften heen en terug.

Milieudefensie heeft enthousiaste mensen. Het moeten allemaal vrijwilligers zijn. Zij praten ons in de bus bij en lichten ons voor over wat we in Parijs gaan doen. Pluim heb ik achteraf doorgegeven. Wij vertellen om beurt waar we vandaan komen en wat onze speciale belangstelling heeft. Onderweg leer ik van mijn buurman dat hij esperantist is en bezoeker van radioamateurlampen in binnen- en buitenland. Behalve hij en ik, zitten er meer apartelingen in de bus. Na regenwegen in het zuiden van Nederland en de droeve

wegomgevingen in België volgt het vrolijkere oegend Frankrijk.

Om vier uur in de middag reeds zijn we op de plaats van overnachting: Op een zwaar bewaakt en afgesloten terrein vlakbij de noordoostpunt van de Route Périphérique: Een reusachtige met betonblokken verankerde witte tent met houten vloer. Op die vloer mogen we vannacht met ongeveer zeshonderd personen mannetje aan vrouwtje slapen.

Eerst gaan we met de Metro naar een manifestatiehal, een Jaarbeursachtig gebouw van wat oudere snit. Daar is van alles te doen van toespraken tot workshops. Ik ga langs bij *"The coal struggle"* (problemen die bewoners *all over the world* ondervinden als gevolg van kolenwinning) en bij een discussie over vrije woonvormen. Ik versta er nauwelijks een hout van vanwege mijn oren, het Engels en het lawaai van vijfhonderd andere aanwezigen. Maar de stemming is gemoedelijk. Helaas kan ik niet spreken met de vier mannen die rondlopen met achterop hun mantel de woorden *"Islamic Relief"*. Rond acht uur kunnen we in de rij voor een veganistische maaltijd die uit pannen op borden wordt geschept. Veganistisch omdat dit de grootste gemene deler is.

Slapen met de grote meute gaat prima! Ik geef slechts één tik aan mijn buurman bij een herschikking van mijn slaapzak halverwege de nacht. "O, ik voelde wel wat, geloof ik." antwoordt hij mij de volgende ochtend als ik mijn excuses probeer aan te bieden. Ondertussen stel ik me voor dat ik als vluchteling maanden achtereen in een tent

moet verblijven. Lopend rond tafels in een hoek van de tent, ontbijten we, wederom veganistisch. We mogen ook zelf afwassen à la vroegere jeugdherberg.

Zaterdagochtend gaan we naar het noordoostoostelijke puntje van de binnenstad. Er is een samentochtverbod. Dus duizenden mensen moeten met kleine groepjes op stap door de hele stad om, via onze mobieltjes en GPS, op internet in de plattegrond van Parijs de slogan CLIMATE – JUSTICE - PEACE te vormen. Wij zullen een stukje van de E van CLIMATE voor onze rekening nemen. Hoe dit werkt, snap ik niet, maar besluit mee te doen. Echter beland ik op het Metro-station Bellevue in plaats van Belleville. Zo ontgaat mij de essentie, maar de anderen blijken later bij thuiskomst hun spoor op de landkaart van Parijs te hebben achtergelaten <http://home.bt.com/tech-gadgets/tech-news/thousands-of-people-in-paris-spell-out-a-message-for-climate-justice-using-geolocation-11364028556572>

Zaterdagmiddag naar de Rue de la grande Armee, in het zicht van de Arc de Triomphe. Bij het uitgaan van het Metrostation worden we gefouilleerd, sommigen moeten hun tas leeg halen. Alle zijstraten zijn afgezet door politie en/of leger. Bij de Arc is de brede boulevard gebarricadeerd met politiebussen. Maar wij zijn met z'n tienduizenden uiteraard rustig en spannen met rode lappen en alles wat maar rood is de "rode lijn" die aan onze energieverkwisting moet worden gesteld. Wij waarderen het bestuur van de stad Parijs dat, in afwijking van het samentochtverbod, de Rue voor ons heeft willen vrijmaken. Ondertussen ontmoeten we ook de fietsploeg die er een week over heeft gedaan om naar deze klimaatop te fietsen. Zij worden bewonderd om hun moed. Mij lijkt een gevoel van jaloezie te bekruipe.

Onderweg terug in de bus mogen wij via de geluidsinstallatie onze ervaringen en plannen delen. Tja..., ik ontmoette andere mensen dan in mijn Edese sleur. Wat ik ga doen: geen eigen initiatieven; mogelijk aansluiten bij wat anderen aanzwengelen (ik heb hier al de Fietsersbond).

Zaterdagavond om 23.00 uur zijn we alweer terug in Arnhem. Om 0.45 uur ben ik thuis. Zo'n wind heb ik, fietsend van Arnhem naar Ede, niet eerder meegemaakt.

Is mijn beginvraag eigenlijk wel beantwoord? Wie weet, konden we door gezamenlijk meeleven draadloos iets overbrengen naar de klimaatonderhandelaars.

LL



Onze bijna ontruimde slaaptent

foto Henk de Kievit

Houd de fietser in het centrum

Tijdens een in oktober gehouden raadsvergadering over flexibele regels in het centrum van Ede, heeft wethouder Johan Weijland. De wethouder gaf aan “te willen activeren dat fietsers niet meer zo makkelijk door het centrum kunnen komen, ook niet aan de hand. Dat gaan wij niet in de pilot regelen, maar dat doen we gewoon definitief.”

De Fietsersbond reageerde met een brief aan deze wethouder. Hierin werd uitgelegd dat het voor de winkelstand van belang is dat er juist meer in het centrum gefietst kan worden, ook tijdens de winkeltijden. “Ook verruiming van mogelijkheden voor het fietsparkeren door het aanbrengen van (rechthoekige) fietsparkeervakken en veilige stallingsmogelijkheden doet mensen besluiten om de fiets te pakken. Stallingsmogelijkheid in een van de al jaren leegstaande winkelpanden in de Doelenstraat biedt daartoe een prachtige gelegenheid.”

De uitspraak van de wethouder om het fietsen in het centrum aan banden te willen leggen, is in strijd met de Startnotitie Duurzaamheid en de motie Fietsmobiliteit, die beide breed door de gemeenteraad worden gesteund. Een maatregel om het fietsen in het centrum te beperken zal zeker niet bijdragen aan de serieuze kandidatuur in de competitie Fietsstad 2018.

Reactie Marten Idema

Marten Idema, die in 2002 als raadslid het initiatiefvoorstel indiende om de fiets zoveel mogelijk in en rond het centrum toe te laten, reageerde verontwaardigd in een mail aan de Fietsersbond op de uitspraken van wethouder Weijland. “Weijland is een beetje de weg kwijt”, aldus Idema. “Als hij de fietser die het centrum kruist en/of die zijn fiets aan de hand meeneemt wil weren uit het centrum, dan schiet hij het doel van het primaire beleidsonderdeel ‘de fietser’ in het GVVP voorbij. Sterker, hij draait het om. Heb je zoveel moeite gedaan om de mensen op de fiets naar het centrum te krijgen, werk je ze de auto weer in. Niet handig. Irritant zelfs.”

“Het vaststellen van het fietsbeleid in het centrum begon met het eerste initiatiefvoorstel in het duale stelsel dat Ede kende. Dit diende ik (na regelmatig overleg met de FB) voor de CU in november 2002 in: ‘Initiatiefvoorstel wijziging voetgangerszone en aanwijzing fietsroutes Ede-centrum’. (...) Uitgangspunt was dat je nergens in de voetgangerszone meer dan

150 meter hoeft te lopen om weer te kunnen fietsen. Daarin voorzag dit raadsvoorstel dat met ruime meerderheid is aangenomen. Ook dat de fietser snel en gemakkelijk de barrière van de voetgangerszone Grotestraat en Maandereind moest kunnen kruisen om snel en doeltreffend alle kanten van het centrum te bereiken. Weijland vergeet ook dat er twee soorten fietsers zijn: de (snel) boodschappen doende en de recreërende shoppende.” Aldus Marten Idema.

Ook de ouderenorganisatie COSBO heeft verontrust gereageerd op de uitspraken van de wethouder. Vanuit de gemeenteraad is de wethouder inmiddels eveneens tot de orde geroepen.

Fietspaden in de natuur

De Koeweg tussen Ede en Otterloo was enkele maanden geleden al aangepakt. Inmiddels is ook het Mosselsepad helemaal voorzien van 2 meter brede betonplaten. Kuilen en plassen zijn er niet meer. Dit is de fietsroute met langs de kant gepolijste en ongepolijste stenen in allerlei verrassende formaties, het werk van kunstenaar Adri Verhoeven. Tot voor kort was slechts een deel van deze fietsroute verbreed.

Als laatste fietspad is ook het fietspad vanaf Bennekom richting Panoramaweg onder handen genomen. Halverwege de Prins Hendrikweg is ook dit fietspad tot 2 meter verbreed. Daarmee is de natuurlijke omgeving van Ede beter toegankelijk geworden, juist ook voor recreanten met fietsende kinderen. Op deze verbrede paden kunnen fietsers elkaar gemakkelijker en veiliger passeren, wat voorheen vaak problematisch was.

Nieuwsbrief Fietsersbond

Enkele onderwerpen uit recent verschenen nummers van onze digitale *Nieuwsbrief*:

* nr. 9 – oktober 2015

Knelpuntennotitie van de werkgroep knelpunten besproken met verkeersambtenaren. Uitgaanspubliek rijdt veelal zonder licht.

* nr. 10 – november 2015

Meepraten over Ede op de fiets. Fietsverlichtingsacties in de gemeente. Snelfietsroute Ede-Wageningen.

* nr. 11 – december 2015

Fietsplan gemeente Ede. Afscheid van Iny Visser als lid van de kerngroep. Fietsstroken de maat genomen.

*nr. 12 – maart 2016

Oversteek voor fietsers Edeseweg, Fietspan voor de gemeente Ede. Effect fietshelm. Overbodige fietspaaltjes.

Wie op de hoogte wil blijven van actuele ontwikkelingen kan zich bij de secretaris opgeven voor de digitale *Nieuwsbrief* van de Fietsersbond afdeling Ede.

Aan:



<p>Jaarvergadering Fietsersbond afdeling Ede – donderdagavond 21 april – Thema: het nieuwe Fietsplan van de gemeente Ede</p>

De jaarlijkse algemene ledenvergadering van de Fietsersbond, afdeling Ede, wordt gehouden op donderdag 21 april, aanvang 19.30 uur.

Locatie: Clubgebouw van Speeltuinenvereniging De Zanderij, Nijverheidlaan 23A (ingang tussen nummers 41 en 43, Ede-Zuid).

De gemeente Ede heeft een nieuw *Fietsplan* gelanceerd. Het concept kwam in december uit en medio april wordt de definitieve versie verwacht. Met dit fietsplan wil de gemeente de fietsmobiliteit een extra impuls geven door het creëren van een betere infrastructuur, vergroting van het fietscomfort en verbetering van de verkeersveiligheid. Bovendien wordt met dit plan beoogd het fietsklimaat in de gemeente zodanig te verbeteren dat de gemeente Ede kan worden genomineerd voor de verkiezing *Fietsstad 2018*.

Paul Hoffschult, als adviseur fietsmobiliteit van de gemeente nauw betrokken bij het opstellen van het fietsplan, zal deze avond een presentatie met de nodige uitleg geven over wat er aan nieuwe ontwikkelingen te verwachten valt. Hij is benieuwd naar reacties van aanwezigen en zal graag vragen beantwoorden.

Agenda:

1. Opening van de vergadering
2. Presentatie door Paul Hoffschult over het nieuwe Fietsplan van de gemeente
- Pauze*
3. Financieel verslag 2015 en begroting voor 2016
4. Verslag kascommissie en verkiezing van een nieuw lid van de kascommissie
5. Jaarverslag – de Fietsersbond in Ede in het afgelopen verenigingsjaar
6. Plannen voor 2016
7. Rondvraag
8. Sluiting van de vergadering