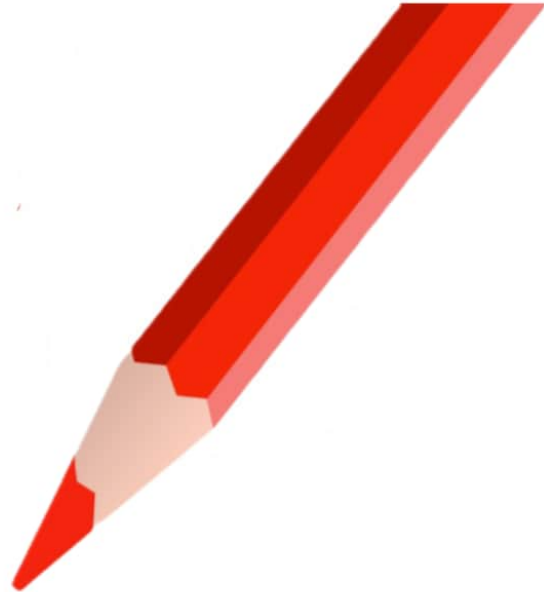


DE FIETSBEL

Afdelingsblad van de Fietsersbond Ede



StemWijzer

In dit nummer:

- **Gemeenteraadsverkiezingen 18 maart**
- De brommende fietser
- Actueel
- Top 10 Gevaarpunten
- Fietsverlichting
- Jaarverslag 2025
- Programma Algemene Ledenvergadering

Adres: Appelenburg 48, 6712 JH Ede
Tel: (0318) 614504 of (0318) 651350

Website: <https://ede.fietsersbond.nl>
E-mail: ede@fietsersbond.nl

Eigen keus



Laat ik maar meteen met de deur in huis vallen: ik draag een *hijab* - meestal een bruine. Eigen keus, ik houd van bruin en volgens mij doe ik er niemand kwaad mee. Heel soms roept iemand wel eens afkeurend dat ik me aan moet passen. Dat vind ik niet leuk en ook niet terecht. Die mensen begrijpen niet dat het in het land waar mijn ouders geboren zijn ondenkbaar is dat ik als vrouw fiets, hoofddoek of niet.

Want dat doe ik namelijk ook: ik fiets. Op een mooie bruine, elektrische bakfiets waar ik heel tevreden mee ben. Heerlijk voor het vervoer van kinderen en boodschappen. Ook eigen keus (mijn man wilde een zwarte). Helaas, ook op de bakfiets krijg ik wel eens negatieve reacties. Dat ligt waarschijnlijk vooral aan het feit dat de bakfiets vrij breed is en veel fietspaden in Ede nogal smal zijn. Natuurlijk, we hebben inmiddels een paar mooie doorfietsroutes, bijna af, maar vooral in het centrum zijn veel fietsstroken qua breedte niet meer van deze tijd. Het is daar voor mij bijna onmogelijk om andere fietsers in te halen, terwijl bijvoorbeeld fatbikes mij weer irritant vinden omdat ze me niet kunnen passeren zonder de straat op te gaan. Buiten het centrum zijn fietspaden en -stroken weliswaar vaak breder maar ook daar lang niet allemaal aangepast aan modern fietsverkeer. Zo liggen er langs veel straten aan beide zijden vrijliggende fietspaden waar fietsverkeer in beide richtingen gebruik van kan maken. Prima! Maar elders liggen tweerichtings fietspaden maar aan één kant van de weg met aan de andere kant een fietspad waar maar in één richting overheen gefietst mag worden. De Tooroplaan is maar één voorbeeld van deze onlogische, onpraktische en fietsonvriendelijke situatie. Het zal niemand verbazen dat veel fietsers ook eenrichtingsfietspaden in beide richtingen

gebruiken terwijl deze daar gewoon te smal voor zijn. Zeker voor bakfietsen. En o.k, die boze gezichten als ik daar tegen het verkeer in fiets, die begrijp ik dan wel weer (sorry: foute keuze bij haast – en als echte Nederlandse heb ik een hekel aan omfietsen). Maar wat ik niet begrijp is waarom niet alle vrijliggende fietspaden langs de grote wegen in de gemeente gewoon geschikt gemaakt worden voor fietsverkeer in twee richtingen? Vaak is daar ruimte genoeg voor. Dus waarom is er gekozen voor een fietsinfrastructuur met gaten? En waarom worden die gaten niet gevuld?

Wat me trouwens vanaf mijn bakfiets afgelopen winter ook opviel, was hoeveel kinderen er zonder licht naar school fietsen. Welke ouder staat dat toe? Als mijn zoon straks oud genoeg is om zelf te fietsen komt hij in het donker echt het tuinhok niet uit zonder zijn fietsverlichting aangezet te hebben!

Veel kinderen en jongeren zien het gevaar niet. Wanen zich onkwetsbaar. Dus ouders zijn verantwoordelijk voor hun veiligheid. Zelf in het donker zonder licht fietsen is al onverstandig. En het foute voorbeeld. Maar om als ouder de keus te maken je kinderen op een onveilige manier het verkeer in te sturen, daar kan ik met mijn verstand niet bij. Hetzelfde geldt voor het gebruik van mobieltjes in het verkeer. Ik begreep dat driekwart van alle fietsers onderweg op hun mobiele telefoons zit. Driekwart! Nou, volgens mij is het meer en ben ik de enige die twee handen aan het stuur houdt. Echt volslagen onverantwoord. Mijn kinderen hebben nog geen mobieltjes dus misschien heb ik makkelijk praten maar ik vind het heel dom om in het verkeer afgeleid te zijn.

Overigens begin ik op mijn moeder te lijken, zo vaak als ik denk 'waar zijn we toch met z'n allen mee bezig?' En daar maak ik me dan ook weer wat zorgen over...

De brommende fietser 😞

Veiligheid en comfort voor fietsers onder druk

Nederlanders fietsen vaker, langer en tot op latere leeftijd. De dynamiek op het fietspad verandert. Er zijn steeds meer licht elektrische voertuigen, zoals E-bikes, fatbikes, bakfietsen, biro's en steps met verschillende massa en snelheden. Sommige daarvan zijn illegaal. Ook rijden er meer zware en grote bakfietsen en brommobielen op het fietspad. Het wordt steeds drukker en er zijn verschillen in snelheid. Het aantal fietsongevallen stijgt en dat is zorgelijk. Het grote aandeel oudere slachtoffers wordt vooral veroorzaakt door een vergrijzende bevolking en het toenemende fietsgebruik onder ouderen, mede door de opkomst van de E-bike. De publieke discussie spitst zich vooral toe op de (berijders van) fatbikes. Een deel van de berijders van fatbikes (ook kinderen) gedraagt zich gevaarlijk en veroorzaakt overlast. We zien steeds meer jongeren overstappen van een gewone fiets naar een E-bike, wat tot negatieve gezondheidseffecten en -op zijn minst hinderlijk gedrag op de fiets- leidt. Vooral in drukke steden voelen ouderen en mensen met jonge kinderen zich minder prettig en veilig op de fiets.

Fietsen is een groot goed en moet gestimuleerd blijven worden. Want het is gezond, maakt gelukkig en maakt van dorpen en steden fijnere plekken. Gelukkig groeit het aantal fietsers nog steeds en neemt het aantal fietsritten ook nog altijd toe. De ruimte waar al deze fietsers gebruik van moeten maken groeit echter onvoldoende mee. We moeten dus met meer fietsers en meer verschillende typen fietsers dezelfde ruimte delen en dat heeft negatief effect op zowel fietscomfort als veiligheid. Daarbij is ook het autobezit en -gebruik gegroeid. Dat auto's steeds groter en zwaarder worden maakt het probleem nog groter. (bron: Landelijke Fietsersbond)

Op onze ALV van 16 april a.s. gaan we verder in op dit onderwerp (zie uitnodiging op de achterpagina).

Redactioneel

In de vorige Fietsbel kondigden we een jubileum aan in 2027: Fietsersbond Ede bestaat dan 50 jaar. Jos Aarnoudse zal in de volgende Fietsbel zijn serie vervolgen over de geschiedenis van onze afdeling.

Nu we het toch over jubilea hebben: ook deze Fietsbel nummer vijfenzeventig is een jubileumnummer. Wie weet trekt Jos in zijn serie nog interessante lessen uit wat ons in al die Fietsbellen heeft beziggehouden.

De gemeenteraadsverkiezingen staan voor de deur en dat is voor Fietsersbond Ede altijd weer een belangrijk moment om aandacht voor de fietser te vragen en de programma's van de partijen te analyseren. Uiteraard is er in dit nummer ruime aandacht voor deze verkiezingen.

Zonder een fiets is er ook geen fietser... Frank Giezen laat zijn licht schijnen over fietsverlichting en verbindt daarbij verleden en heden. Ook techniek en veiligheid komen aan bod.

Een groot deel van het werk van onze afdeling gebeurt achter de schermen. In Actueel en het Jaarverslag krijg je een aardig beeld van wat er allemaal speelt in Ede en hoe Fietsersbond Ede daarbij betrokken is.

Fietsgeluk is volgens de landelijke Fietsersbond 'het unieke, vrije en onbezorgde gevoel tijdens het fietsen'. Dat is ook de inzet van onze afdeling en we hopen dat deze Fietsbel een klein stukje bijdraagt aan jouw fietsgeluk in onze mooie gemeente.

Adverteren in de Fietsbel?

Met de Fietsbel bereik je 2x per jaar meer dan 300 mensen die fietsen leuk vinden en voor wie de veiligheid van fietsers belangrijk is. En je steunt het werk van de lokale fietsersbond.

Meer weten?

Mail dan naar ede@fietsersbond.nl

Gemeenteraadsverkiezingen Ede 18 maart 2026



Eerste resultaten analyse verkiezingsprogramma's

Hoeveel aandacht voor de fiets in verkiezingsprogramma's in Ede 2026?

Goed	Voldoende	Matig	Onvoldoende
D66 SGP ChristenUnie GroenLinks-PvdA	CDA VVD	Gemeentebelangen	Burgerbelangen Democratische Partij Ede

Voorlopige conclusies

De fiets staat lang niet altijd 'op 1' in de bestudeerde verkiezingsprogramma's voor de gemeenteraadsverkiezingen van 18 maart 2026. Dit ondanks de enorme voordelen die het terugdringen van autogebruik en het stimuleren van duurzamere vormen van vervoer hebben op mens en milieu in Ede. ChristenUnie, D66, GroenLinks-PvdA en SGP (in alfabetische volgorde) gaan op basis van een voorlopige en gedeeltelijke analyse, het meest uitgebreid in op 'Fietsgeluk'. Daarmee scoren ze op aandachtspunten die de Fietsersbond Ede voorafgaand aan de verkiezingen heeft ingebracht¹. In dit artikel beschrijven we onze eerste analyse van negen programma's.

Aanpak analyse

De Fietsersbond Ede bekeek de verkiezingsprogramma's voor zover die bij ons bekend waren op 27 januari. Dit betreft (op alfabetische volgorde): Burgerbelangen, CDA, ChristenUnie, D66, Democratische Partij Ede (DPE), Gemeentebelangen, GroenLinks-PvdA (voorlopig programma), SGP en VVD. De analyse van de programma's van Mens en Milieu Ede, Partij voor de Dieren en Forum voor Democratie volgt nog in een persbericht. We keken naar de aandacht in de programma's voor specifieke thema's van de Fietsersbond zoals verbeteren Veiliger Fietsen, Ruimte voor de Fiets, Fietsinfrastructuur en Fietsen voor Iedereen.

We hebben hierin niet meegenomen hoe de partijen in de gemeenteraad de afgelopen jaren hebben gestemd over fietsonderwerpen. De resultaten van de vergelijking zijn niet bedoeld als stemadvies, maar mensen die de fiets een warm hart toedragen kunnen de resultaten natuurlijk wel meenemen in hun overwegingen.

Visie op rol van de fiets

Een stevige visie op 'Fietsgeluk' en wat dit aan maatschappelijke winst oplevert, helpt partijen om toekomstbestendig te besturen of juist constructief oppositie te voeren.

Rol fiets benoemd

Meerdere partijen zien gelukkig dat de fiets een belangrijke maatschappelijke rol vervult. ChristenUnie noemt de bijdrage aan het behouden van mobiliteit bij ouderen. GroenLinks-PvdA ziet een positieve invloed op: Schone en Gezonde leefomgeving, vergroting Leefbaarheid in de Wijken en Gezondheid. De SGP noemt het gebruik van de fiets (en het OV) als middel om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Gemiste kansen

De VVD noemt wel de noodzaak van beperken van uitstoot, maar geeft hier geen expliciete aandacht aan de fiets. Ook bij andere beoordeelde partijen werd tot onze verbazing de rol van de fiets bij het oplossen van maatschappelijke opgaven niet genoemd.

¹ Zie: <https://tinyurl.com/Brief-FB>

Veiliger fietsen

Veilige schoolroutes

De gemeente Ede wil dat kinderen vanaf acht jaar zelfstandig naar school kunnen fietsen of wandelen. Zes partijen onderstrepen het belang van veilige schoolroutes of veiligheid rondom scholen.

ChristenUnie geeft niet aan hoe ze dit willen bereiken. Ook de SGP is niet erg concreet, het blijft bij veilige fiets- en wandelroutes van en naar scholen. VVD noemt veilige wandel- en fietsroutes maar wil tegelijkertijd goede haal- en brengfaciliteiten voor kinderen vervoerd met de auto.

CDA en D66 zijn concreter: bijvoorbeeld schoolzones waarin fietser en voetganger voorrang hebben (CDA). D66 noemt veilige oversteken, lagere snelheden in schoolzones en rustige fietsroutes voor kinderen. GroenLinks-PvdA wil extra aandacht voor de veiligheid en het stimuleren van lopen en fietsen. Behalve een generieke verlaging van de maximumsnelheid (zie hieronder) hebben we in het programma (nog) geen specifieke maatregelen gevonden.



Maximumsnelheid van 30 km/u standaard in bebouwde kom/woonwijken.

Deze snelheidsverlaging levert een enorme veiligheidswinst op en vermindert zowel het sluisverkeer als de geluidshinder. In de praktijk bedraagt de extra reistijd voor bestuurders slechts één minuut per rit. CDA, ChristenUnie, Gemeentebelangen, SGP en VVD zijn allen voorstander van het invoeren van een maximumsnelheid van 30 km/u in woongebieden. SGP en VVD alleen onder voorwaarde van herkenbare

weginrichting. GroenLinks-PvdA en D66 gaan een stap verder: op alle wegen waar fietsers en automobilisten de weg delen gaat de maximale snelheid naar 30 km/u. Burgerbelangen geeft aan überhaupt geen voorstander te zijn van het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30km/u. Het standpunt van de Democratische Partij Ede hebben we nog niet gevonden.

Autoluwe of -vrije dorpskernen

Als bonus pleit D66 voor een sterke(re) beperking van het autoverkeer in de dorpskernen van Bennekom (autovrij), Lunteren en Otterlo.

Ruimte voor de Fiets

In welke mate hebben de partijen het zogenaamde STOMP² principe als leidraad in hun verkiezingsprogramma? Met andere woorden: zetten zij de fiets op 1?

Fiets unaniem op 1

D66, ChristenUnie en GroenLinks-PvdA omarmen dit principe. De laatste partij kiest bijvoorbeeld voor een slimme regulering van de parkeerruimte om ruimte vrij te maken voor fietser, voetganger en openbaar vervoer. ChristenUnie noemt 'omgekeerd ontwerpen' van nieuwbouw of herstructurering: fietsers en voetgangers zijn leidend en de auto-ontsluiting volgt. D66 stelt het belang van de fietsers (en wandelaars) voorop bij reconstructies van wegen. En als enige partij noemt zij in haar programma dat zij ook de Fietsersbond erbij wil betrekken.

Fiets op half 1

Alhoewel SGP de fiets niet duidelijk op 1 zet, wil zij voetgangers en fietsers voorrang geven bij de herinrichting van wegen en kruispunten. Hopelijk wordt dit zowel letterlijk als figuurlijk bedoeld. CDA noemt dat voetganger en fietser in het centrum meer prioriteit moeten krijgen. Wel blijft het CDA de auto faciliteren, bijvoorbeeld door vast te houden aan het gratis parkeren in de dorpen. Waardoor daar de verkeersveiligheid afneemt.

(fietsers), Openbaar Vervoer, Deelmobiliteit en dan pas de Privéauto.

² Het STOMP principe houdt in dat bij omgevings- en mobiliteitsplannen in afnemende prioriteit rekening wordt gehouden met: Stappen (wandelaars), Trappen

Geen keuzes

Gemeentebelangen ziet geen verschil in prioriteit tussen voetgangers, fietsen en auto's. Ook de VVD vindt dat iedereen vrij moet zijn in de keuze voor een vervoersvorm. Of dit te voet, met de fiets, openbaar vervoer of auto dan wel deelmobiliteit is. In de praktijk komt het niet kiezen voor de fiets (of voetganger) neer op de keuze voor auto's.

Auto op 1

Democratische Partij Ede vindt dat bij de inrichting van de omgeving er op een passende manier ruimte moet blijven voor de auto. Gezien het belang dat de partij hecht aan het gebruik van de auto wordt er met *passend* zeker niet *minder* bedoeld. Burgerbelangen vindt dat er in afgelopen collegeperiode onvoldoende aandacht is geweest voor de auto en wil dat het college verschillende oplossingen onderzoekt om de bereikbaarheid en doorstroming in Ede-Zuid op een toekomstbestendige manier te verbeteren. Volgens de Fietsersbond Ede speelt de fiets een belangrijke rol in de bereikbaarheid en doorstroming in Ede-Zuid!

Fietsinfrastructuur

Verschillende partijen willen investeren in *snelfietsroutes/doortraproutes* (ChristenUnie, D66 en SGP). SGP wil een onderzoek naar een fietspad langs de West-Zoom in Lunteren. VVD hecht belang aan brede fietspaden gericht op veiligheid, doorstroming en gebruik openbaar vervoer. VVD wil voor alle weggebruikers investeren in veilige wegen. D66 en GroenLinks-PvdA pleiten voor een *groene golf* voor fietsers. ChristenUnie wil dit eerst onderzoeken of en waar dit een belemmering vormt voor de fietser op doorgaande fietsroutes. Drie partijen willen meer strategisch geplaatste (beveiligde) *fietsenstallingen* (ChristenUnie, GroenLinks-PvdA en SGP). De andere zes partijen noemen dit niet.

Fietsen voor iedereen

Weinig partijen zien de noodzaak om te stimuleren dat fietsen voor iedereen toegankelijk is. Uitzonderingen zijn ChristenUnie en D66: ChristenUnie wil

meedoen met de City Deal 'Fietsen Voor Iedereen' en D66 wil dat nieuwkomers mee kunnen doen door het stimuleren van fietslessen. Teleurstellend is dat geen enkele partij zich expliciet uitspreekt voor toegankelijkheid van de aangepaste fiets. SGP noemt wel het belang van voldoende brede fietspaden die toegankelijk zijn voor elke fietser.

Wilma Arendse (in afstemming met de Kerngroep Fietsersbond Ede)

NASCHRIFT KERNGROEP

Na de afronding van de analyse van negen verkiezingsprogramma's op 27 januari 2026, kregen we nog verschillende programma's onder ogen. Deze konden om technische redenen niet meer in dit artikel meegenomen worden, maar wel bij het later te versturen persbericht.

Kort samengevat zet de Partij voor de Dieren stevig in op het gebruik van de fiets. Als hun programma in Ede doorgevoerd wordt, zal de auto daadwerkelijk stappen terug doen in het straatbeeld. De PvdD heeft het meest fietsvriendelijke verkiezingsprogramma van alle Edese partijen.

Ook Mens en Milieu Ede stelt zich fietsvriendelijk op en is onder meer voorstander van het reduceren van de maximumsnelheid van het verkeer in grote delen van de gemeente. "Dat is beter voor de gezondheid van omwonenden, de veiligheid van verkeersdeelnemers en vermindert het aantal aanrijdingen met dieren." Vanwege de beknoptheid van hun programma scoort MME in het totaaloverzicht niet heel hoog maar ook bij hen zal de auto een flinke stap terug moeten doen.

Anders ligt dat bij Forum voor Democratie. Deze partij wil vooral investeren "in goede ontsluiting met de auto". Hoewel de partij het belang erkent "van goed onderhouden fietsen-voetpaden en een betrouwbaar openbaar vervoer, vooral voor jongeren en ouderen", vindt ze dat autogebruik nooit moet "worden ontmoedigd of bestraft, maar juist gefaciliteerd waar dat nodig is."

Fietsersbond Ede te gast bij de Gemeenteraad

Zoals in de Fietsersbond nieuwsbrief al werd aangekondigd, heeft de Fietsersbond Ede samen met twee ambtenaren van de gemeente Ede een presentatie gegeven aan de Gemeenteraad in het kader van de Staat van de Fiets. Deze sessie vond plaats op 22 januari op uitnodiging van verkeerswethouder de Pater. Tijdens een informatieve bijeenkomst werden de leden van de gemeenteraad geïnformeerd over allerlei zaken op fietsgebied. Ook was het mogelijk vragen te stellen. Gemeentelijke verkeerskundige Peter Spruijt en verkeersplanoloog Daniël Willems gaven een presentatie over de Staat van de Fiets in Ede. Daarna vertelde Ello Weits over het standpunt van de Fietsersbond, en gaf ook een visie op de toekomst.

Voor beide presentaties was dezelfde duur gepland. De presentatie van de gemeente duurde, mede door vragen van raadsleden 40 minuten, voor de Fietsersbond bleven er uiteindelijk nog 25 minuten over...

De presentatie van de gemeente ging over de ontwikkelingen in de gemeente op het gebied van de mobiliteit. Voor de fiets was er in de jaren '70 en '80 sprake van een kentering (niet toevallig ook de tijd dat de Fietsersbond werd opgericht). Voor de fiets werd een speciale infrastructuur aangelegd voor meer veiligheid. Toch zien we de afgelopen jaren dat er, ondanks alle inspanningen en investeringen, nog steeds veel ongelukken gebeuren. Peter Spruijt en Daniël Willems haalden een rapport van het onderzoeksinstituut SWOV aan. In dat rapport wordt als verklaring gegeven dat er meer op hogere leeftijd wordt doorgefietst, dat fietsen sneller worden (E-bikes, fatbikes) en dat gemotoriseerde voertuigen steeds groter zijn. Ook is er meer afleiding in het verkeer (gebruik van de mobiel), dit geldt zowel voor fietsers als voor automobilisten.

De presentatie vervolgde met het bespreken van diverse plannen voor de fiets die er zijn geweest (Fietsplan 2016) als ook projecten die op de planning staan. Denk hierbij aan Agenda Fiets 2040 in combinatie met het Ontwikkel-

kader Ede-Stad, waarin de fiets ook een belangrijke positie heeft. Kern van deze plannen is dat, vanwege de verwachte groei van het inwonersaantal naar 100.000 in 2040, de fiets daar een belangrijke rol bij moet spelen. Als de gemeente de komende 15 jaar de auto dezelfde rol geeft als nu, past dat niet binnen het huidige gebied. Als fietsers kunnen we dit zeker beamen. Enkele raadsleden stelden voor om oplossingen voor knelpunten die mogelijk veel resultaat opleveren, naar voren te halen. Dhr. Stap (Gemeentebelangen) kreeg een toezegging dat duidelijk zou worden gemaakt wanneer en welke GOW-wegen 30 km/uur zullen worden.



Toen gaf de voorzitter van de vergadering Ello het woord om voor de Fietsersbond de kijk op de Staat van de Fiets in Ede te geven. Na het wat meer technische en "ambtelijke" verhaal van Peter en Daniël, ging Ello vooral in op zaken als fietsgeluk en lange termijn ambities.

Als mensen zich veilig voelen op de fiets, de route goed en comfortabel en de omgeving fijn is, is het fietsgeluk groot. Dan nemen mensen graag de fiets. Het heeft voordelen voor de gezondheid, zowel door het verbeterde milieu als ook door de extra beweging.

De Fietsersbond Ede beaamt dat er het afgelopen decennium sprake is geweest van een koerswijziging (o.a. Doorfietsroutes en Fietsstraten) en dat er goede plannen in uitvoering en onderweg zijn zoals reductie van de snelheid van 50 naar 30 km/u op wegen waar de fietsers de weg delen met auto's, de eerste fietstunnels en de Groene lopers in het Ontwikkelkader Ede-Stad.

Lees verder op pagina 9 >>>

Actueel

Gemeenteraadsverkiezingen en fietsbeleid

De gemeenteraadsverkiezingen staan voor de deur, op 18 maart aanstaande. Er valt weer veel te kiezen en natuurlijk is fietsbeleid daarbij een factor. Na een lobbybrief verstuurd te hebben heeft Wilma Arendse de verkiezingsprogramma's geanalyseerd. Zie elders in dit nummer voor de resultaten.

Staan nu binnen de gemeente de activiteiten op een laag pitje? Geenzins.

De werkzaamheden rondom het Ontwikkelkader Ede-Stad gaan door. Nadat de gemeenteraad op 20 november het Ontwerp-Ontwikkelkader Ede-Stad vastgesteld heeft, heeft het ontwerp van 4 december 2025 tot en met 29 januari 2026 ter inzage gelegen. De vaststelling van het definitieve Ontwikkelkader Ede-Stad volgt later in 2026. Op 22 januari 2026 heeft de gemeenteraad met het Ontwikkelplan WFC-terrein en de Pegasusbrug (de langzaam verkeersbrug tussen het WFC-terrein en het Noordplein) ingestemd, in het geval van de Pegasusbrug met algemene stemmen.



In zowel het Ontwikkelkader Ede-Stad als in het Ontwikkelplan WFC-terrein speelt de fiets gelukkig een prominente rol. Maar daarnaast zijn er meer ontwikkelingen die in meer of mindere mate positief zijn voor de fiets. In 2026 komt het Pico Bello Pad gereed. Op enkele wegen wordt 30 km/u als maximumsnelheid ingevoerd. De gedeeltelijk afsluiting van het Binnenveld voor sluipverkeer gaat door, zij het heel

langzaam (zie bijvoorbeeld

<https://edesevos.nl/binnenveld-twee-jaar-later-sluipverkeer-eindelijk-aangepakt/>).

Het traject 'Veilige schoolfietsroutes' is door de gemeente en een aantal basisscholen in 2025 voortvarend begonnen en we verwachten dat de activiteiten in 2026 worden voortgezet.

Wat doet de Fietsersbond?

We praten mee en geven adviezen over alle hier bovengenoemde onderwerpen. Vaak gebeurt dat achter de schermen. Soms treden we meer op de voorgrond. Op 22 januari heeft de kerngroep een presentatie aan de gemeenteraad gegeven (zie pagina 7).

De Fietsersbond heeft zich de afgelopen jaren nadrukkelijk ingezet om de Pegasusbrug prominent bij de gemeente op de agenda te houden. We zullen dat ook blijven doen voor andere ongelijkvloerse fietsverbindingen zoals bij de N224 en bij het spoor als onderdeel van de westelijke noord-zuid verbinding. Deze laatste verbinding wordt nu door provincie en gemeente opgepakt als onderdeel van een doorfietsroute van Wageningen naar Barneveld.

Behalve aandacht voor beleid is er ook aandacht voor (relatief) kleine zaken.

We verzamelen knelpunten in onze knelpuntenlijst (zie voor de Top Tien het overzicht elders in dit blad).

Bij de gemeente hebben we het beleid t.a.v. zout-strooien aangekaart, evenals de uitvoering van dat beleid.

Voor de strooiroutes zie

<https://geo.ede.nl/index.php?@Strooiroutes-Ede>).

Veel dank aan iedereen die een melding deed over het zout strooien na de oproep in de Nieuwsbrief.



Vanaf begin 2026 zijn er bouwactiviteiten langs de Pelotonlaan op het WFC-terrein. Hierbij is de fiets weer eens vergeten. Een belangrijke fietsverbinding is zonder pardon afgesloten en vervangen door een slechte omleidingsroute. De kerngroep heeft geprotesteerd en gelukkig is er uitzicht op een tijdelijk fietspad langs de Pelotonlaan.

Waar doen we het voor?

Vaak zijn we bezig te kijken waar fietsvoorzieningen (nog) niet goed (genoeg) zijn. Je zou bijna vergeten waar je het voor doet.

De film 'Fietsgeluk' van de landelijke Fietsersbond brengt dat laatste duidelijk in beeld (zie <https://www.youtube.com/watch?v=EmRSA1mUWGo>).

En voor nieuws over positieve ontwikkelingen buiten Ede en buiten de landsgrenzen verwijzen we graag naar de film Cycling Cities (<https://www.youtube.com/watch?v=R5jQc1jXLAU>; Duits gesproken, met onder meer Engelse ondertitels).

Ello Weits

>>> vervolg van pagina 7

Net zoals de ambtenaren hoopt ook De Fietsersbond Ede dat er een verschuiving plaats zal vinden van autogebruik naar fietsgebruik voor de korte afstand (tot 2,5 km) maar ook voor de iets langere afstand (2,5 – 10 km). Fietsgeluk vraagt niet alleen om meer infrastructuur voor de fiets, maar ook om veiligheid (zoals veilig naar school) en comfort (zie ook thema van de ALV). Hierbij is ontvlechten van auto- en fietsverkeer heel belangrijk.

Ten slotte was er nog aandacht voor het verkeerscirculatieplan, zoals al enige jaren geleden gepresenteerd door de Fietsersbond Ede. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de spoorlijnen om Ede op te delen in sectoren voor auto's die geen gebruik meer kunnen maken van de spoorwegovergangen. Fietsers kunnen daar nog wel gebruik van maken waardoor het gebruik van de fiets aantrekkelijker wordt om snel van A naar B te gaan binnen Ede. Heel Ede blijft in deze opzet bereikbaar voor automobilisten maar die moeten soms een stukje omrijden.

De meest relevante vraag die nog werd gesteld vanuit de raad kwam van D66: wat

kan Ede leren van Veenendaal, dat stevast hoog staat in de Top100 van Fietsgemeenten in Nederland.

Ello antwoordde daarop dat de gemeente Veenendaal ten opzichte van Ede goede vrijliggende fietsroutes heeft waardoor je snel en veilig door heel Veenendaal kunt fietsen. Verkeerswethouder De Pater vond dat je geen goede vergelijking kunt maken tussen beide gemeenten aangezien Veenendaal met relatief veel geld en een klein oppervlak gemakkelijker maatregelen kon treffen. De wethouder gaf fietsers nog het advies om automobilisten vaker te bedanken als ze voorrang krijgen.

Daarna werden de sprekers bedankt en gingen de gemeenteraadsleden eten omdat ze nog een lange vergaderavond voor de boeg hadden.

We kijken terug op een boeiende avond en realiseren ons dat het best uitzonderlijk is om als kritische belangenorganisatie spreektijd te krijgen voor de raad.

Annejan Jager

Top 10 Gevaarpunten

Met de *Top 10 Gevaarpunten* voor fietsers willen we focus aanbrengen in onze inzet voor fietsveiligheid. Knelpunten (bv fietsbeleid of gebrekkige fietsverbindingen) hebben ook onze aandacht maar komen in dit overzicht niet voor.



Nr	Omschrijving*	Categorie	Actuele status
1	Wegen in buitengebied zonder vrij liggend fietspad zoals Binnenveld, Meulunterseweg en Hoge Valkseweg met veel zwaar gemotoriseerd verkeer waar structureel te hard wordt gereden (69, 70, 72).	Ontbrekend of te smal fietspad Snelheid buitengebied	<u>Binnenveld:</u> Er zijn bezwaren ingediend tegen het besluit voor het instellen van een geslotenverklaring. Deze bezwaren worden nu behandeld door de bezwarencommissie. Daarnaast zijn onlangs bredere rode fietsstroken aangelegd en zijn 30 km/uur zones ingesteld. <u>Meulunterseweg:</u> Groot onderhoud staat gepland, daarbij willen we fietsstroken aanbrengen/verbreden en wat doen aan snelheidsremming. <u>Hoge Valkseweg:</u> Gemeente kijkt naar mogelijkheden om vrachtverkeer om De Valk heen te leiden.
2	Heelsumseweg, oversteekbaarheid, slechte fietspaden en medegebruik door voetgangers (41, 43, 44, 46).	Gevaarlijke oversteek Slecht wegdek Ontbrekend of te smal fietspad	Vanwege capaciteitsgebrek is het project Heelsumseweg-Selterkampweg vorig jaar niet opgepakt. Streven is om dit in 2026 wel op te pakken.
3	Rotondes: aanrijdingen van fietsers door auto's (bijvoorbeeld langs de Veenderweg (88,89).	Gevaarlijke oversteek	<u>Zandlaan:</u> Er zijn in de nasleep van ongevallen op deze rotonde maatregelen genomen. De situatie wordt op dit moment gemonitord.
4	Gevaarlijke oversteek N310 Arnhemseweg-Harskamperweg Otterlo voor voetgangers en fietsers (82).	Gevaarlijke oversteek Ontbrekend of te smal fietspad	<u>Otterlo S-bocht:</u> Er zijn kleinschalige maatregelen in voorbereiding om de verkeersveiligheid te verbeteren. Plantsoen ten westen van de S-bocht wordt/is opnieuw ingericht om voetgangers logischer te sturen. Ook wordt gewerkt aan maatregelen voor de langere termijn, maar deze zijn afhankelijk van de trajectaanpak van de provincie.

5	Ongevallen bij langzaam verkeer oversteken N224, tussen Apeldoornseweg en Lunterseweg maar ook bij de Kade (65).	Gevaarlijke oversteek	In samenwerking met provincie worden schetsvarianten ontwikkeld voor een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer ter hoogte van de Amsterdamseweg/ Kernhemseweg.
6	Molenstraat Ede C tussen spoorwegovergang en Bunschoterweg is te smal waardoor een bus of vrachtauto niet zonder gevaar naast een fiets kan rijden. (58).	Ontbrekend of te smal fietspad	Medio 2026 wordt het wegvak waar 30km/u geldt verlengd.
7	Rijgedrag van automobilisten a. op fietsstraten (bijv. Stationsweg) (113); b. in omgeving van scholen zonder adequate fietsvoorzieningen (92, 104).	Gevaarlijk rijgedrag	In januari is er een campagne geweest met mottoborden om maximale snelheid van 30 km/h op meerdere wegen onder de aandacht te brengen. Daarnaast is in 2025 het onderzoek veilige schoolroutes uitgevoerd en pakken we vanaf 2026 de eerste knelpunten in schoolomgevingen aan.
8	Te smalle fietsstroken langs onder meer Klinkenbergerweg, Jan Th. Tooroplaan, Molenstraat (58).	Ontbrekend of te smal fietspad	Voor de Klinkenbergerweg geldt dat de Stationsweg als alternatief wordt gezien. Veel van deze wegen zijn daarnaast onderdeel van een studie naar gebiedsontsluitingswegen waarop de gemeente overweegt (deels) 30 km/h in te voeren.
9	Rozenplein: kruising van doorgaand fietspad en toegang tot parkeerplaats voor auto's (38).	Parkeerhinder op fietsstroken of -paden	Op dit moment vindt als onderdeel van het project Veilige Schoolomgevingen (en routes) een verkenning plaats naar de verkeerssituatie op het Rozenplein, specifiek ter hoogte van de fietsoversteek.
10	Te smalle fietspaden in buitengebied zoals Doesburgermolenweg en Dr. Holboomweg (57).	Ontbrekend of te smal fietspad	Botsende belangen tussen verkeersveiligheid/comfort en ecologie/natuurwaarden, zeker in Natura2000. Wordt selectief ingezet op fietspaden waar verbreding wel mogelijk en nodig is.

* De nummers in de omschrijving verwijzen naar het totaaloverzicht van knel- en verbeterpunten (ede.fietsersbond.nl).

Fiets en techniek

Als er iets een enorme ontwikkeling heeft doorgemaakt, dan is het wel de verlichting van ons rijwiel.

Carbid...

Rond de tijd dat John Kemp Starley de wereld verblijdde met het traditionele driehoekframe (1885), deed de carbidverlichting zijn intrede. Daarvoor behielp men zich met kaars- en olielampen. Elektriciteit stond in de kinderschoenen: er was wel batterijverlichting voorhanden, maar dat was extreem duur en daarom haast onbetaalbaar voor de gemiddelde rijwielbezitter.

Terug naar de carbidlamp. Veel licht, maar ook veel gedoe. In het kort de werking: je druppelt in geringe mate water op het carbid waardoor er acetyleengas ontstaat. Men leidt dit naar een brander. Een vonkje erbij en de lamp brandt. Niet verbazingwekkend is dat de carbidlamp een hoop geregel met zich bracht: de juiste dosering water en carbid was een punt van aandacht. Veel en helder licht gaf de carbidlamp wel.

Het is haast niet te geloven, maar het heeft tot ver in de jaren '30 geduurd voordat de voornamelijk (elektrische) dynamoverlichting gemeengoed werd. Bij gebrek aan geld, immers, het waren de crisisjaren, bouwde men vaak de bestaande carbidlamp om naar een elektrische variant.

De generator, ofwel: de dynamo

De eerste uitvoeringen waren nog "lekker" zwaar in gewicht. De degelijkheid droop ervan af: een mooie aansluiting van messing waaronder het voedingsdraadje, voorzien van een heus oogje, geklemd was. De geleverde



Fietsverlichting

wisselspanning* bedroeg maximaal 6 Volt en het opgewekte vermogen was beperkt tot 3 Watt. Toch was dat voldoende om een voorlamp en een achterlampje te laten branden. Beiden uitgevoerd met een traditioneel gloeilampje.

Een weetje: bij fietsen met een gemiddelde snelheid van 15 à 20 km/h zit je rond de beoogde 6 Volt. Nu hoor ik menigee denken: maar wat als ik met ingeschakelde dynamo de Amerongseberg met pakweg 50 km/h af kom zeilen? Dan branden vast mijn lampjes door? Een geruststelling: de dynamo raakt dan in zijn zogenaamde verzadiging.

** Een spanning die constant van richting en grootte verandert.*

Enkel- of 2 draads?

Om een lampje of ledbron tot leven te wekken heb je altijd 2 aansluitpunten nodig: een voedende draad en een retourdraad, de laatste meestal via de massa. Hiermee komt meteen het zwakke punt van het één-draads systeem naar boven.

Want die retourdraad wordt letterlijk gevormd door de massa: het frame dus. In dat circuit kom je genoeg zwakke punten tegen: o.a. roestende en daardoor slecht contact makende verbindingsboutjes. Denk ook aan het balhoofd (stuurinrichting van de fiets) waar de stroom feitelijk door je lagers moet. Het zijn allemaal bronnen van storing welke daarmee zorgen voor een boel ergernis: waar zit de koperworm?

Toch maar 2-draads? Bij de moderne naaf-dynamo is er feitelijk geen keuze. Er is per definitie al sprake van een 2-draads systeem. Een 2-draads snoer wordt in ieder geval naar de vóórlamp geleid en eventueel naar het



achterlicht. De tijd stond niet stil: het bolletje van de voorlamp transformeerde via een halogeenlampje naar een ledbron.



Moderne naafdynamo

Het achterlicht kreeg door de jaren heen sowieso een ledbron en heeft vaak een eigen energiebron: 2 (meestal) penlite batterijen. Toch zie je vaak bij de duurdere fietsen dat de dubbele draad is doorgetrokken naar het led-achterlicht.

Regelgeving

Wat we er dan ook van vinden: er is door de wetgever qua wet- en regelgeving veel veranderd, niet altijd ten goede (bungelende lampjes aan het stuur en/of zadel). Op zich bijzonder, want het gaat hier wel over veiligheid. Menigeen herinnert zich vast nog het achterste stukje van het spatbord dat over een lengte van 30 cm wit diende te zijn. Dit was een verplichting tot 1995, maar is met de komst van de verplichte achterreflector komen te vervallen. Fietsen werden plots meer trendy, maar ach... Daarnaast werden, terecht, reflectoren in de pedalen en band/wiel verplicht.

Verlichtingsactie

Meestal uitgevoerd door de Fietsersbond, maar soms ook door gemeenten en de branche. Jarenlang tuigde de afdeling Ede van de Fietsersbond rondom het terugzetten van de klok deze actie op. De toegevoegde waarde was hoog en, sprekende uit eigen ervaring: het was nog gezellig ook.

In Ede en Bennekom is men gestopt met deze actie omdat er veel minder belangstelling voor is.

Fietsverlichting is beter en betrouwbaarder geworden, het aantal E-bikes (waarbij de verlichting brandt via de aandrijfacu) is toegenomen en tenslotte heeft de wetgever

toegestaan dat de fietser zich door het donker mag begeven met ledlampjes die je voor weinig geld kan kopen. Zeker, je wordt gezien, maar op donkere en slecht verlichte stukken zie je zelf weinig, want je beschikt natuurlijk niet over een lichtbundel.

Het omgekeerde...

Waar vroeger de verlichting op een fiets vaak een zorgenkindje was, zien we helaas de laatste tijd het tegenovergestelde: felle en verblindende led-

koplampen, niet alleen op gewone fietsen en E-bikes, maar ook steeds meer op fatbikes. Deze fatbikes worden massaal via het internet besteld. Van aflevering en afstelling door een rijwielhandelaar is dan geen sprake. Dat verklaart ook de vaak



Klein van stuk, maar heel veel licht (Lumen)

slecht afgestelde koplampen van fatbikes. Het aantal Lumen (we spreken bij leds niet meer over Watts) is hoog te noemen. Dat is mooi, maar als het lampje te hoog staat afgesteld, dan heeft dit een zeer irritant en letterlijk verblindend effect.

De betreffende fietser/fietsster er op aanspreken is in het algemeen de beste oplossing, want meestal heeft men het zelf niet in de gaten. Vaak is het letterlijk in één handomdraai opgelost en anders biedt een inbus- of torxsleutel uitkomst.

Tenslotte...

Je kunt ook overwegen om uitsluitend ledverlichting op batterijen op je fiets toe te passen. Ik bedoel dan niet de goedkope led lampjes waar ik het eerder over had, maar over de meer serieuze led "armaturen" welke een betrouwbare lichtbundel afgeven. Het is het maken van de afweging: hoeveel minuten of uren zou ik op jaarbasis in het donker rijden? Bij mijn vakantiefiets is die keuze al snel gemaakt: alles op batterij...

Frank Giezen

Jaarverslag 2025

Fietsersbond afdeling Ede

Rob Hof, Ello Weits en Leo Langeveld

In dit jaarverslag gaan we, net als vorig jaar, in op grote veranderingen in de fietsstructuur en op de plannen voor toekomstige veranderingen.

Verder besteden we kort aandacht aan veilige schoolroutes en knelpunten.

Fietsrotonde, Stationsweg en Westtunnel

Een groot deel van het Pico Bello Pad is in 2024 gebruik genomen. In 2025 volgden nieuwe gedeelten, met name de fietsrotonde bij de Molenstraat, de Bovenweg en de rotonde Bovenweg-Heelsumseweg in Bennekom en de Westtunnel in Ede. (In 2026 zal er nog worden gewerkt aan het laatste deel in het noorden van Bennekom.)

De fietsrotonde bij de Molenstraat is een nieuw fenomeen en heeft eerder veel vragen opgeroepen. Om de veiligheid op deze rotonde nauwkeurig in de gaten te houden zijn in november 2025 camera's bij het kruispunt geplaatst. De Gemeente beraadt zich over nu over mogelijke verbeteringen.

Nadat in mei de Stationsweg als fietsstraat is geopend, is in juni de Westtunnel officieel in gebruik genomen. Al met al zal, na de laatste werkzaamheden in het noorden van Bennekom de Doorfietsroute Ede-Wageningen af zijn, op de Emmatunnel na. De rare slinger vanaf de Oude Bennekomseweg naar de verkeerslichten zal nog geruime tijd blijven bestaan

Stationsweg



Hiermee zullen de grootste lopende projecten afgerond zijn. Gelukkig loopt de realisatie van 30 km/u-wegen in de bebouwde kom door. Grote nieuwe projecten staan op stapel als onderdeel van *Ontwikkeldkader Ede-stad*.

Ontwikkeldkader Ede-Stad

Ede is een belangrijke schakel in de Food Valley, die van Wageningen tot Nijkerk loopt (en ook Rhenen en Veenendaal omvat). De Food Valley groeit: meer bedrijvigheid, meer inwoners en veel nieuwe woningen. Tot 2040 komen er zo'n 10.000 woningen bij in de stad Ede.

Om deze groei in goede banen te leiden is, aansluitend op de Omgevingsvisie 2040 het Ontwikkeldkader Ede-Stad door de gemeente geschreven. De Fietsersbond Ede heeft deelgenomen aan meerdere zogeheten stakeholderbijeenkomsten. Met name heeft de Fietsersbond Ede zijn inbreng gegeven over de mobiliteitstransitie die een noodzakelijk onderdeel is van de voorziene groei. Kort samengevat: er moet een verschuiving optreden naar de fiets en dat kan alleen als fietsen veilig en voor de hand liggend is. Fietsen ligt voor de hand als het snel is, comfortabel en prettig; kortom als er sprake is van *fietsgeluk*. In januari 2026 zal de kerngroep zijn standpunten inbrengen in een informatieve bijeenkomst voor de gemeenteraad.

Veilige schoolroutes en schoolomgeving

De Fietsersbond Ede is bezig om na te denken over goede fietsverbindingen in Ede (stad en gemeente). Het resultaat willen we inbrengen in de hiervoor genoemde mobiliteitstransitie. Mede door moties in de gemeenteraad en een project van de landelijke Fietsersbond hebben we ons in 2025 eerst gericht op veilige schoolroutes. Op de ALV van 21 april hebben we daarover een brainstormsessie georganiseerd. Inmiddels heeft de gemeente dit thema samen met diverse basisscholen voortvarend opgepakt, zodat de Fietsersbond Ede op dit moment geen verdere initiatieven ontplooit. Voor informatie over 'veilig naar school' zie: <https://www.ede.nl/in-de-gemeente-edede-fietst/veilige-fietsroutes>.

Knelpunten

Naast onveilige schoolroutes en schoolomgeving zijn er veel meer gevaarpunten en knelpunten. Zie de top 10 elders in dit blad. De volledige knelpuntenlijst is te vinden op onze website: ede.fietsersbond.nl/knel-en-verbeterpunten. We houden ons aanbevolen voor nieuwe meldingen!

Eén knelpunt verdient speciale aandacht: fietsen in het *Binnenveld*. Ondanks alle inspanningen is de afsluiting van het Binnenveld voor sluipverkeer nog steeds niet gerealiseerd. Gelukkig is het verkeersbesluit al wel gepubliceerd (op 6 november 2025).

Op pad

De redactie van de Fietsbel bezoekt één voor één de dorpsraden. In 2025 werden Bennekom en Harskamp bezocht. Hiermee is onze ronde langs de dorpen afgerond. Het is ons streven om het contact met de dorpsraden te blijven onderhouden.

Op 17 mei was er de jaarlijkse fietstocht met leden. Hierover kon je lezen in het vorige nummer.

Dichter bij huis heeft de kerngroep de tweede Driewielfietsontdekkingdag op 23 oktober in de Van de Knaaphal bezocht. De organisatie was in handen van Sportservice De Vallei.



Financieel overzicht

Financieel overzicht 2025

Inkomsten

Landelijke afdracht (o.b.v. 294 leden)	1555,30
Advertenties	40,00

Totaal inkomsten **1595,30**

Uitgaven

Fietstocht leden	40,00
Jaarvergadering	121,12
Ledenbinding en -werving	247,42
Edese Fietsbel	1186,76
Saldo 2025	0,00

Totaal uitgaven **1595,30**

Begroting 2026

Landelijke afdracht (op basis van 303 leden)	1600,00
---	---------

Totaal inkomsten **1600,00**

Edese Fietsbel	1150,00
Jaarvergadering	120,00
Ledenbinding en -werving	300,00
Secretariaat	30,00

Totaal uitgaven **1600,00**

Algemene Ledenvergadering **Fietsersbond Afdeling Ede**

Donderdag 16 april 2026, inloop vanaf 19.45 uur, aanvang 20.00 uur

Locatie: Wijkcentrum Het Kernhuis, Parkrand 60, Ede



De landelijke Fietsersbond is het afgelopen jaar in gesprek geweest over verkeersonveiligheid voor fietsers door drukte en snelheidsverschillen op het fietspad. Daarna konden leden reageren op voorgestelde oplossingsrichtingen. Vanavond gaan we in gesprek over de standpunten die de landelijke Fietsersbond nu heeft ingenomen. Ook inventariseren we met elkaar knelpunten in onze gemeente. Op pagina 3 van deze Fietsbel lees je meer over dit onderwerp.

Agenda

1. Opening en mededelingen
2.
 - a. Vaststellen verslag ALV 2025 (zie Fietsbel 74 en website)
 - b. Jaarverslag 2025 (in deze Fietsbel)
 - c. Financieel verslag over 2025 en begroting 2026 (in deze Fietsbel)
3. Verslag kascommissie en verkiezing nieuw lid van de kascommissie
4. Fietsnieuws in Ede voorjaar 2026
 - a. Staat van de Fiets
 - b. Gemeenteraadsverkiezingen
 - c. Veilige schoolroutes
- Pauze
5. Thema: Veiligheid en comfort voor fietsers onder druk
 - a. Nieuwe standpunten van het landelijk bestuur
 - b. Knelpunten inventariseren voor Ede en buitengebied
6. Plannen voor 2026
7. Rondvraag
8. Sluiting