

Zadelpen



8,9 en 10 april. - Wij staan op de BeleefPlus beurs. Zie achterzijde



Informatieblad van de Fietzersbond Afdeling Nijmegen - 2015

Van het bestuur

De gemeenteraadsverkiezingen zijn weer achter de rug en voor Nijmegen is er een coalitie-akkoord uit de bus gekomen met veel fietsaccenten. Met de uitverkiezing van het knooppunt Arnhem-Nijmegen voor [Velo-city 2017](#) is er nog weer een extra impuls voor goede fietsvoorzieningen in de komende jaren. De ter beschikking gestelde financiële middelen zijn, mede door alle bezuinigingen, helaas beperkt. Echter met weinig geld kan men toch veel “grote” fietsverbeteringen doorvoeren, zoals het slim afstellen van stoplichten, verwijderen van (fiets)obstakels, asfalteren van fietspaden.

Het RijnWaalpad en de snelfietsroute Nijmegen-Beuningen zijn grotendeels gereed. De snelfietsroute [Cuijck-Nijmegen](#) staat in de steigers en zal een grote fiets-impuls geven tussen beide Maasoeveren. Een essentiële verbinding voor woon-werk verkeer, maar ook voor het recreatieve fietsverkeer. Het fietspad langs de “oude” spoorlijn naar Groesbeek is een aanwinst, maar daarbij dient men wel recht te doen aan de fauna in het gebied. Een fietspad door natuur en landschap vereist zorgvuldige

afwegingen, maar het resultaat kan voor beiden voordeel opleveren. Je hoeft als fietser niet meer die steile heuvels over en scholieren kunnen nu veilig en gemakkelijk naar school fietsen. De oversteek op de [Scheidingsweg](#) dient nog wel aangepast te worden.

Het fietsparkeren bij de stations, zowel centraal station als Heyendaal en Goffert is sterk verbeterd, maar of het uiteindelijk genoeg is voor de toekomst, de tijd zal het leren. Echter de [fietsparkeervoorzieningen bij winkelcentra](#) lopen nog wat achter. Er heerst nog steeds de misvatting dat de winkelomzet alleen bepaald wordt door automobilisten.

Het aantal ernstig verkeersgewonden blijft toenemen en wordt voor een groot deel veroorzaakt door enkelzijdige (dus zonder betrokkenheid van een auto) ongevallen van fietsers. Dit zal de komende tijd veel aandacht vragen.

Een aantal zaken, zoals onze website, de Zadelpen, maar ook het overleg met de gemeente over verkeersplannen lopen “gewoon” door.

Namens het bestuur

Kees Spoorenberg



De Zadelpen is een uitgave van de Fietsersbond afdeling Nijmegen en verschijnt een keer per jaar

Redactie

Kees Spoorenberg
Bert Klarenbeek
Mark Peters

De redactie behoudt zich het recht voor om artikelen in te korten of geheel niet te plaatsen

Opmaak

Kees Spoorenberg

Vermenigvuldiging en verspreiding
De Kleijn Digital Printing, Breed - Nijmegen
Oplage: 1250

Redactieadres en afdelingsinformatie
Fietsersbond Nijmegen
p/a Berg en Dalseweg 110
6522 BT Nijmegen
nijmegen@fietsersbond.nl
Twitter: @FB_Nijmegen
<http://nijmegen.fietsersbond.nl/>

Ledenadministratie

Voor abonnementen, adreswijzigingen e.d.:
Fietsersbond, Postbus 2828
3500 GV Utrecht, 030-2918171
info@fietsersbond.nl

Kosten lidmaatschap

€ 26 per jaar incl. tijdschrift Vogelvrije Fietser

Fietsersbond actieve leden Nijmegen

Kees Spoorenberg	Jan van Kessel
Martien Janssen	Pepijn Oomen
Mark Peters	Joost Verhoeven
Ger Coopman	Jos Sluijsmans
Daan Steenman	Hein Vosmar
Bert Klarenbeek	Ratna Pelle

Onderafdelingen

Lingewaard	: vacature
Heumen	: Dirk van Rens
Wijchen	: Wiebe Boonstra
Groesbeek	: Rona Vree

Verder na verkiezingen 2014

In de eerste helft van 2014 waren er gemeenteraadsverkiezingen in Nijmegen. De Fietzersbond heeft daaraan voorafgaand een verkiezingsdebat georganiseerd. Inmiddels is er al weer lang en breed een nieuwe gemeenteraad en een nieuw gemeentebestuur. Wat heeft het opgeleverd voor de fietser?

Op 20 februari 2014 organiseerde de Fietzersbond Nijmegen een **verkiezingsdebat in Lux**. Alle zittende Nijmeegse partijen namen deel aan het debat, en ook andere partijen konden hun zegje doen. De zaal was met ruim 80 bezoekers zeer goed gevuld. Er was genoeg te bespreken en de avond was eigenlijk te kort. Belangrijke uitkomst van het debat was toch wel dat alle partijen zich uitspraken om de **Fietzersbond tijdig te betrekken** bij ruimtelijke projecten. De politiek vindt het waardevol om de Fietzersbond als deskundige belangengroep tijdig te betrekken bij plannen. In het verleden is, terwijl er toch ook veel goeds voor de fiets gebeurt, niet altijd of pas laat naar de fiets gekeken. Zoals bij de brug op- en afgang van de Oversteek, de toegankelijkheid van de bewaakte fietsenstallingen en het ontvlechten van autoverkeer en het fietsverkeer.

Daarnaast was het goed te horen dat meerder partijen voor een **minimale breedte van 2m** voor fietspaden kiezen. Ook **veilige zones bij scholen** vindt men belangrijk. **Lagere drempels** voor fietsers in woonwijken.

Het coalitieakkoord

Na de gemeenteraadsverkiezingen is een nieuw gemeentebestuur gekomen (PvdA, GroenLinks, SP en de Nijmeegse Fractie, gesteund door VSP) met een nieuwe wethouder voor mobiliteit: Harriët Tiemen. Basis van het beleid is het coalitieakkoord. De Fietzersbond heeft bij een inspraakbijeenkomst nog haar wensen voor het coalitieakkoord op tafel mogen leggen.

Belangrijkste uit het coalitieakkoord is, dat er **geïnvesteed wordt in fietsinfrastructuur**. Wij citeren:

“Wat betreft de fiets maken we € 5 miljoen vrij om meer te investeren voor verbetering van fietspaden, aanleg van fietssnelwegen, aanpakken van kruispunten en het aanleggen van fietsvriendelijke verkeersdrempels. We realiseren komende jaren een tweezijdig fietspad aan de westzijde van de Waalbrug. Voor de fiets- en busbaan op de Waalbrug maken we € 5 miljoen extra vrij in de investeringsagenda.



De haalbaarheid van infrastructurele fietsvoorzieningen bij de aanleg van Veur Lent wegen we af binnen de betreffende planexploitatie en het extra budget voor het fietsbeleid.”

(http://www2.nijmegen.nl/mmbase/attachments/1571067/Coalitieakkoord_2014-2018.pdf)

Het Stationsplein zal verder worden heringericht, mede vanwege de verkeersveiligheid, met een eigen budget. Bij het nieuwe station Goffert en omgeving zal worden gekeken hoe de fiets en het overig verkeer zich tot elkaar verhouden. De snelfietsroute Beuningen – Nijmegen campus komt hier langs en de afstand station Goffert – Campus is korter als de afstand centraal station – Campus.

Wat vinden wij ervan?

Wij zijn heel blij met extra investeringen voor de fiets. Dat is zeker nog nodig, ook om de grote groei in het fietsverkeer op te vangen, en fietsen verder te stimuleren. Infrastructuur is helaas niet goedkoop, maar je hebt er, als het goed is, wel heel lang voordeel van. We vinden wel dat de extra investering niet moet worden versnipperd, of besteed aan dingen die de gemeente sowieso moet doen (zoals onderhoud), of in allerlei overleggen moeten worden gestopt. De toegankelijkheid van de Waalbruggen zal ook wat geld kosten, maar fiets maar eens van Nijmegen-West over de Oversteek naar Oosterhout.

En op zomerdagen stonden de afgelopen jaren heel veel fietsen geparkeerd op de Snelbinder...Dat het Stationsplein wordt heringericht is nodig voor de verkeersveiligheid. Hier loopt ook een belangrijke fietsroute, vanaf de Snelbinder naar het zuiden van Nijmegen.

En de bereikbaarheid van de nieuwe fietsenstalling onder Doornroosje is een aandachtspunt.

Het maken van een tweezijdig fietspad op de Waalbrug is ook een goede zaak. De afgelopen jaren werd er al illegaal in twee richtingen gefietst op de Waalbrug, terwijl dat daar te smal voor is, met als gevolg onveiligheid en irritaties.

Het Nijmeegs fietsbeleid bevat natuurlijk veel meer, maar niet alles hoeft natuurlijk weer worden genoemd in het coalitieakkoord. Wat de verkiezingen daadwerkelijk hebben opgeleverd voor de fietser, moet nog blijken. Wij zijn hoopvol en zullen de gemeente kritisch blijven volgen en waar mogelijk meepraten.

Tot slot

Op 18 maart 2015 zijn de verkiezingen van de Provinciale Staten van Gelderland. Ook daar valt wat te kiezen op fietsgebied... We zijn benieuwd.

Mark Peters



Fietsveiligheid.

De landelijke doelstelling uit 2008 gericht op het terugdringen van verkeersslachtoffers staat onder grote druk. Deze doelstelling is een beoogd aantal ernstig verkeersgewonden in 2020 op maximaal 10.600 per jaar. In 2013 waren het er echter nog altijd 18.800: een toename in plaats van afname t.o.v. 2008, wat mede veroorzaakt wordt door het grote aantal ernstig gewonde fietsers. Dat is sinds 2004 gestegen van 45% naar 60%.

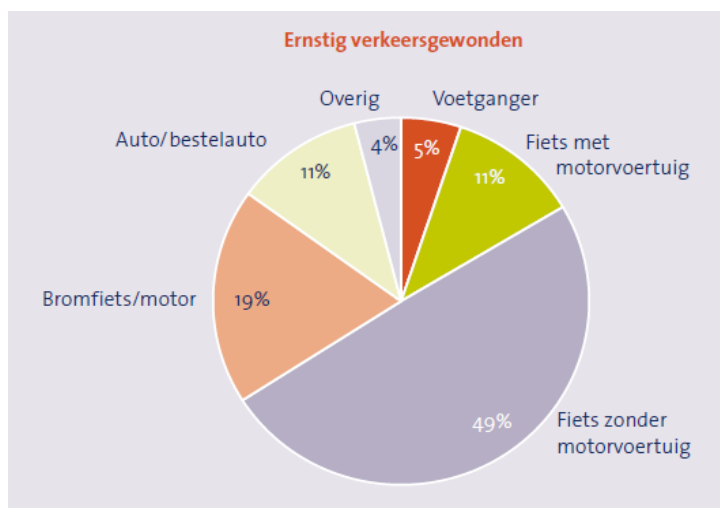
Zorgelijke cijfers fietsers en senioren

Zeker 9.000 fietsers raakten in 2013 ernstig gewond bij een ongeval zonder motorvoertuig (49%, zie figuur hieronder). Kijken we naar de leeftijd dan valt met name op dat meer dan de helft van de fietsdoden 70-plusser is en dat het aantal doden onder fietsers in de groep 60-69 jaar sterk toeneemt.

Wat doen we eraan?

Gezamenlijk kunnen we het veiliger maken voor onszelf en fietsers om ons heen. Komt u een gevaarlijke verkeerssituatie tegen, meld het bij de afdeling verkeer van uw gemeente of op meldpunt.fietsersbond.nl. Betreft het een onderhoudsprobleem, neem dan contact op met de Bel- en Herstellijn in uw gemeente. Het is van belang dat ook anderen deze zorg delen, c.q. melding hiervan doen. Dat draagt ertoe bij dat gevaren en problemen daadwerkelijk bekend raken bij de juiste instanties. Neem contact op met ons als de zorg onverminderd groot blijft.

Tevens organiseren we fietsinformatiedagen die u kunt vinden op onze website of u mailt naar ons en dan houden wij u op de hoogte.



Bron: Weijermans, W.A.M., Goldenbeld, Ch. En Bijleveld. F.D.
“Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2014”, SWOV, Den Haag

Opkomende fietstrends

Fietsen vereist ook aanpassingen van de fietser zelf. Er zijn veel mogelijkheden. Naast een zichtbare fiets en opvallende kleding kunt u denken aan nieuwe ontwikkelingen en opkomende trends, zoals

- gebruik van achteruitkijkspiegel of fietshelm
- overstap naar de driewielers.
- deelname aan opfriscursussen voor fietsers die overstappen op de elektrische fiets

Als u bij bovenstaande voorbeelden denkt: “mij niet gezien”, dan is het goed om te bedenken dat tien jaar geleden iemand op een e-bike meewarig werd nagekeken. Verder is de **helm** onder wielrenners en mountainbikers, na het aanvankelijke verzet, niet meer weg te denken uit het straatbeeld. Tot slot de traditionele herenfiets: deze is onder e-bikes al nauwelijks meer weg te denken.

Bovenstaande dingen kunt u zelf ervaren op de **BeleefPlus** beurs (zie achterkant Zadelpen) waar wij ook aanwezig zijn met onze stand. Misschien bent u bezorgd over de (elektrische) fietsvaardigheden van uw naasten (vader, moeder, oudere buren). Wijs ze eens op deze nieuwe trends op het gebied van fietsveiligheid en meer fietsplezier. Kom rustig langs. Wij helpen graag.

Daan Steenman



Velo-city 2017

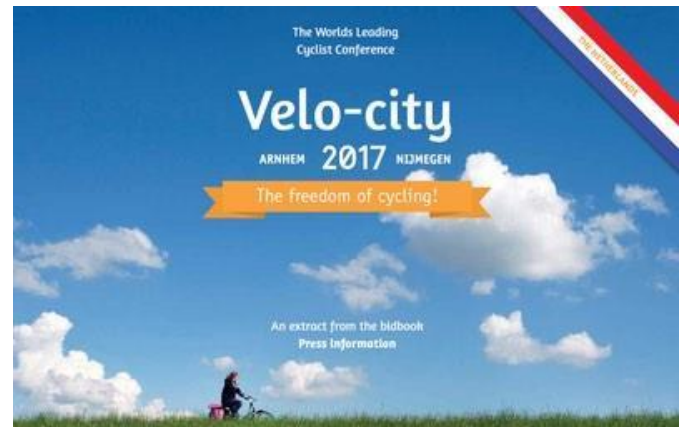
Op 17 december 2014 werd bekendgemaakt dat Arnhem en Nijmegen het internationale fietscongres Velo-city in 2017 mogen organiseren. Het is het grootste fietscongres in de wereld en zal naar schatting 1.500 tot 2.000 deelnemers uit tientallen landen trekken. Nijmegen en Arnhem hadden zich samen met de Stadsregio en de provincie Gelderland kandidaat gesteld. De kandidatuur werd ondersteund door de landelijke [Fietsersbond](#), het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, vele regionale kennis- en onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven. Begin november bezocht de selectiecommissie van de European Cyclists' Federation (ECF) de regio. Behalve Arnhem en Nijmegen waren ook Stockholm en Lissabon kandidaatsteden. Het congres thema is 'Freedom of Cycling'. Vrijheid kent veel facetten en fietsen is een fantastische manier om vrijheid te ervaren. De fiets is duurzaam, laagdrempelig, gezond en goedkoop. Het geeft mensen zelfstandigheid en onafhankelijkheid. Dat geldt in onze maatschappij, maar nog veel meer in minder ontwikkelde gebieden.

Innovaties

Velo-city vindt eens in de twee jaar plaats in een Europese stad. De andere jaren elders in de wereld. Bezoekers komen samen om de nieuwste innovaties op het gebied van fiets en -infrastructuur te bespreken, ideeën uit te wisselen en meer te leren over hoe je steden en regio's fietsvriendelijk kunt inrichten. In Nijmegen zitten veel innovatieve bedrijven zoals bijvoorbeeld Lumi Guide (optische sensoren voor fietsparkeersystemen), Cyclodeo (virtuele fietstochten), de vele fietsbedrijfjes in het 'Dutch Bicycle Centre' in het Honigcomplex en Het Fietsatelier in de Van Gentstraat. Behalve de conferentie zelf, zullen er ook tentoonstellingen zijn waar creatieve ondernemers, bedrijven en organisaties op het gebied van kunst, design en architectuur rond de fiets zichzelf presenteren.

Kansen

Velo-city 2017 biedt kansen aan hightech bedrijven, aan creatieve en culturele ondernemers, aan recreatie- en toerisme en aan de maakindustrie om te laten zien wat we in huis hebben. Nederland staat internationaal bekend als fietsland nummer 1 en dat moeten we meer laten zien en te gelde maken. Wereldwijd is de interesse voor de fiets groeiende. Vooral in de stedelijke gebieden wordt de fiets gezien als de ideale



oplossing voor problemen als filevorming, luchtvervuiling, parkeeroverlast en obesitas. Volgens de 'Global Industry Analysts, Inc.', een van de grootste uitgevers op het gebied van marktonderzoek, zal de wereldwijde markt voor fietsen in 2015 gegroeid zijn tot meer dan 78 miljard US dollars (ca.68 miljard euro). En dat gaat dan alleen om het product fiets. Advisering, kennisoverdracht, onderzoek, fietsinfrastructuur, fietsparkeervoorzieningen en mobiliteitsmanagement, zaken waar Nederland goed in is, vallen daar nog buiten. Op dit moment leeft ongeveer 50% van de wereldbevolking van bijna 7 miljard mensen in steden. In 2050 zal dat 70% zijn van de verwachte wereldbevolking van 9 miljard inwoners. Dan praten we over 6,3 miljard mensen. Als we vooruit willen blijven komen in de steden dan moeten we meer gaan investeren in de fiets. De fiets is energie-efficiënt, kostenefficiënt, gezond, vervuult niet en neemt weinig plaats in.

Jos Sluijsmans

Fotos: [bidbook_velo-city2017_arnhem_nijmegen_press](#)



Vrijwilligersdag 2014

De Fietzersbond organiseert elk jaar een dag voor de actieve leden. In 2014 was die in Nijmegen en hebben wij die georganiseerd. We hebben wat kunnen vertellen over bijvoorbeeld het RijnWaalPad. We hebben samen gefietst over de Oversteek en de groene fietsbrug over de Mauritssingel. Dankzij het mooie weer konden we lekker buiten lunchen, en bijkletsen met andere actieve Fietzersbondleden uit heel Nederland. Al met al **een hele gezellige dag**.

Mark Peters



Oproep aan onze leden

Wij (actieve leden van de afdeling Nijmegen en omstreken) willen graag, bijvoorbeeld een keer per jaar, per e-mail een nieuwsbrief verzenden aan alle leden. Is uw mailadres nog niet bekend bij ons, of is die gewijzigd, ontvangen wij die graag. De Zadelpen komt 1 keer per jaar uit. Graag willen wij door het jaar heen ook onder uw aandacht brengen wat er speelt met een **e-mailnieuwsbrief**. Of u misschien zo per mail uitnodigen voor een activiteit.

Als u ons uw mailadres doorgeeft, zorgen wij dat dit ook in de administratie van de landelijke vereniging komt.

Stuur daarom een mailtje (waarin u ook gerust mag vertellen wat u van het plaatselijk fietsbeleid vindt, of van deze Zadelpen bijvoorbeeld) naar **nijmegen@fietzersbond.nl**.

Ik wil je zien!

Het hoe en waarom van onze fietsverlichtingsacties.

De Fietzersbond organiseert al meerdere jaren fietsverlichtingsacties. De Nijmeegse afdeling heeft de afgelopen 3 jaar ook daaraan meegedaan, zo ook in 2014. Op 4 december 2014 organiseerden wij, in samenwerking met [BikeWerk](#) en de politie weer een fietsverlichtingsactie in het centrum van Nijmegen. De politie controleerde 's avonds her en der in het centrum op verlichting. Een bon voor ontbrekende verlichting kost maar liefst 55 euro. Voor 5 euro konden de betrapte fietsers zonder licht op het Koningsplein een setje goede fietslampjes krijgen, die er ook meteen werden gemonteerd. Daarmee konden ze voorkomen dat ze de boete van 55 euro zouden moeten betalen. Deze lampjes zijn geen "thuiskomlampjes" maar lampjes die de fietsers echt goed zichtbaar maken en ook lang meegaan.

De gemeente Nijmegen en het ROVG (Regionaal Overleg Verkeersveiligheid Gelderland) organiseerden deze winter ook een aantal fietsverlichtingsacties. Juist in de winterperiode is het probleem van ontbrekende verlichting natuurlijk extra groot.

De [fietsverlichtingsactie](#) is onderdeel van de campagne "Ik wil je zien" van de Fietzersbond. Fietsveiligheid is een belangrijk thema voor de Fietzersbond, ook voor onze plaatselijke afdeling. Normaal houden wij ons met de gemeente bezig, maar bij de fietsverlichtingsacties richten we ons op de fietser. En dat is ook wel nodig, want er fietsen nog best veel Nijmegenaren zonder licht. Het viel ons dit keer op dat het grootste deel van de fietsers zonder licht onder de 30 jaar was.



Met de fietsverlichtingsactie helpen we niet alleen deze mensen, maar vestigen ook weer even de aandacht op de fietsverlichting. Wie weet, tot volgend jaar.

Mark Peters, Martien Janssen en Bert Klarenbeek.
Fotos: Jan van Kessel



IK WIL JE ZIEEN

25 km/u?

Begin dit jaar heeft het Fietsberaad geadviseerd om op fietspaden een maximum snelheid in te voeren. Het Radio1 programma De Ochtend achtte dit een zodanig belangwekkend en controversieel onderwerp dat er die dag de nationale stemmingspoll stand.nl aan werd gewijd. De vox populi mocht zich uitspreken over de stelling 'Op fietspaden moet een maximumsnelheid komen van 25 kilometer per uur'.

In de studio zat deskundige politica Stientje van Veldhoven. Zij was tegen de stelling.

Vroeger was de wereld simpel: je fietste of je deed iets anders (autorijden bijvoorbeeld). Nu heb je zoveel keuzes als fietser, dat het niet volstaat om te zeggen dat je een fiets bezit. Verklaar je nader: citybike, mountainbike, omafiets niet te vergeten, hogesnelheids-bananen/ ligfiets, transport- of bakfiets (eventueel met vader en kind), snorfiets (al dan niet elektronisch aangedreven), kinderfietsjes, racefiets, randonneur, jakkerfietsen, fietsen voor scholieren (al dan niet facebookend of app-end), fietsen voor ouders met kinderzitjes, gewone stads- annex woon-werkfiets, brommer (opgevoerd of niet, inmiddels reeds verdreven en verbannen naar de hoofdweg), art- en designfietsen (Biomega), scooters?, e-bikes, rammelende studentenbarrels, en dan nog de snelste loot aan de stam: de speed pedelec (de opkomst van de laatste vormt in principe de directe aanleiding voor het advies van Fietsberaad). Hoeveel smaken wenst u meer? En dan nog de overige deelnemers in het relatief langzame verkeer: voetgangers, steppers, skaters etc.

De fiets als merk of type om je te profileren. Ik heb een fiets, dus ik ben.

Drukke in het verkeer, en die neemt toe. We weten hoe dat komt. Het is de bewegingshype, het BMI-dogma, de lifestyle onder het vrouwelijke sportieve deel (een vrouw op een racefiets, vroeger toch een witte raaf) en bezigheidstherapie voor gepensioneerden. En waar velen bij elkaar komen krijg je eerder problemen.

Als voorbeeld:

Dorus van 80 schrikt op als er achter hem in de verte gebeld wordt, zo hij dat al hoort. Hij kijkt in zijn achteruitkijkspiegel, die hij gelukkig wel gemonteerd heeft. Hij stoot zijn (fiets)partner Mona (leeftijd 75) aan: "er komt iets aan". "Wat dan?" "Kan ik niet zien". Oef, daar zijn ze al. Snel, de berm in!" Dat is geen feest. Wat mij betreft mag de maatregel stante pede ingevoerd worden op fietspaden *binnen* de bebouwde kom. In de stad: waarom willen fietsers daar zo hard fietsen?

Als er al gepleit wordt voor onthaasting in onze samenleving, laten we dan in godsnaam het verkeer niet vergeten. De stad is toch bij het uitstrek het gebied waar wat te zien is, doe dat dan op je gemak. En waar tegelijkertijd, in alle rumoer en reuring, waakzaamheid en oplettendheid geboden is.

25 km/u, ik vind dat als gewezen snelheidsjunk ook knap hard hoor.

Voor de interlokale buitenwegen ligt de oplossing moeilijker. Feitelijk is het voorstel van Fietsberaad hier ook op gericht (zie fietsberaad.nl). Veel fietsers willen buiten de stad van nature (voor de lol of noodgedwongen) sneller van a naar b. Van Veldhoven zegt dat het voorstel van Fietsberaad niet te handhaven is. Zit wat in. Mijn bezwaar is nog praktischer: het is niet nodig, en het leidt tot overdreven betutteling. Alleen de drukke paden met een grote snelheidsdiversiteit, met veel schoolgaande fietsers, toeristen of recreërende ouderen, verdienen een rond bord met rode rand en "25" in het midden. Dat zullen er niet veel zijn, denk aan Heumensoord oa. Als je slechts anderhalve man en een paardenkop tegenkomt moet je niet zo moeilijk te doen. Dat lossen de incidenteel kruisende fietsers onderling wel op. Invoering van het voorstel van Fietsberaad zal in die ontelbare gevallen tot veel onbegrip en verzet leiden.

Maatwerk derhalve, laat een wijze raad de bottleneckpaden *buiten* de bebouwde kom vaststellen. Kan er ook rekening gehouden worden met criteria als overzichtelijkheid (bochten) en breedte (ruimte). Voor die gevallen geldt het 25-regiem, ook voor de snelle jelles. Indien de ruimte het toelaat kunnen die laatsten naar de hoofdweg verhuizen.

Mochten er her en der grote veiligheidsrisico's worden voorzien, dan moet de Fietzersbond in het geweer komen: het is het orgaan ter behartiging van de belangen van *alle* fietsers.

Hopelijk slaan de berichten uit de Randstad, alwaar de jeugd zich lijkt uit te spreken voor de keuze van geen-autobezit, snel over naar onze contreien. Dat zou tot een nieuwe waterscheiding tussen de snelheidsgroepen kunnen leiden. Waarom niet denken aan een extra parallel pad voor de snelfietsers? Incidenteel natuurlijk. Voordeel: het asfalt ligt er al, een lange lik extra verf volstaat bij wijze van spreken. Ruim baan voor de fiets, in welke snelheidsklasse ook.

Ghislaine Plag van Radio1: "Standpunt en el, zegt u het maar". Ik stem tegen, net als Stientje, met ons slechts 29% van de bijna 1500 respondenten.

Marc Peeters
contact@marcpeeters.nl

(Snel)fietsroute's in de natuur.

De planning en realisatie van de snelfietsroute's is in volle gang. Echter soms is er discussie met omwonenden en andere belanghebbenden over een deel van het traject. De eerste vraag die je moet stellen is: **Wat is een snelfietsroute**? Het is NIET een racefietsroute, NIET een bromfietsroute en ook NIET een elektrische fietsroute. Het is wel een fietsroute die twee locaties veilig en aantrekkelijk verbindt via een zo recht mogelijke lijn. Een mooie definitie, maar wat betekent dat concreet.

Veilig houdt in dat er zo weinig mogelijk interactie is met het autoverkeer en dat op kruisingen de fietser voorrang heeft waarbij de uitvoering ook nog zodanig is dat de auto geen hoge snelheid heeft.

Aantrekkelijk betekent een glad wegdek en niet langs drukke wegen. **Een rechte lijn** is de kortste en dus de meest directe weg tussen twee locaties. Dus een traject zonder omwegen, waarbij vaak ook gebruik gemaakt kan worden van bestaande structuren. Een fietspad is per slot van rekening minder breed dan een weg voor autoverkeer in 2 richtingen. Voorbeelden van bestaande structuren die aangepast zijn fietsstraten - Dennenstraat en Hatertseveldweg - en 2 richtingen fietspaden - langs Energieweg en Neerbossche brug - Een ander voorbeeld van een bestaand structuur is een **onverhard pad**, wat al vaak gebruikt wordt door fietsers. Dit pad is al deel van een directe weg. Door het bestaande pad te voorzien van een goed wegdek, in de vorm van asfalt, is de snelfietsroute simpel in zijn geheel aantrekkelijker en veiliger te maken. Voorbeelden is de Zwarteweg in het RijnWaalpad. Het aanpassen van zo'n bestaand pad kan aanleiding tot discussie zijn, omdat het vaak deel is van een bos, park of landbouwgebied. In deze discussie worden de snelfietsroutes kenmerken toegeschreven en gevaren toegedicht die niet correct zijn. Tevens worden grote aantastingen van het gebied verwacht als zo'n bestaand pad ineens deel is van een snelfietsroute.



Bosweg in Malden



Goffertpark

Het huidige gebruik door fietsers (en auto's) wordt dan maar verwaarloosd in de discussie. Onze mening is dat door **goede uitvoering van zo'n traject**, zoals keuze van wegdek (type verharding, kleur, belijning) en verlichting (lichtsterkte, armaturen, verlichtingstijden) het bestaande pad een welkome aanvulling wordt van het landschap EN (snel)fietsroute. Uiteraard dient er ook rekening gehouden worden met de flora en fauna in het gebied, met mogelijke aanvullende maatregelen. Wilt u meer weten over de stand van zaken van de drie snelfietsroute's, ga dan eens naar de websites.

www.rijnwaalpad.nl

www.nijmegenbeuningen.nl

www.cuijknijmegen.nl

Kees Spoorenberg



Zwarteweg Lent

Hart van Malden – vervolg

Ik ben, als actief lid van de Fietzersbond eens een keer polshoogte gaan nemen in het Hart van Malden.

Ik stelde mezelf de vraag : **Hoe kan ik veilig** bij de fietsenrekken komen en hoe is het gesteld met de kwaliteit en kwantiteit daarvan. Om maar met het laatste te beginnen, er is een redelijk aantal fietsparkeerplekken en goed verspreid over de 5 ingangen van het winkelcentrum.. Er zouden wel wat meer rekken mogen komen met het **fietsparkeur** kenmerk. Het veilig bereiken van de fietsparkeerplekken is zeker niet vanzelfsprekend.

Zo overzichtelijk en geordend het winkelcentrum van binnen is, zo onoverzichtelijk en chaotisch is het van buiten. Het winkelcentrum wordt als het ware omsloten door een smalle 30 km/uur weg met in twee richtingen



verkeer met al dan niet parkeervakken aan de kant. Tevens liggen er een aantal parkeerterreintjes. De automobilist is zo druk bezig met het rijden over het “**parkeercircuit**” om een vrije plek te vinden, dat hij de veiligheid van fietser en voetganger uit het oog verliest. De “hoofdingang” aan de Ericastraat is slechts te bereiken via een smalle tweerichtingeweg en als fietser ben je remvee.

Hoe verbeter je nu de verkeersveiligheid voor de fietser?. Een paar punten ter overweging:

- **Fietzers zijn ook klanten** (zie onderzoek van SOAB: www.soab.nl). Kopen per keer minder, maar komen wel vaker. Hoe meer klanten op de fiets, des te meer omzet en bovendien meer ruimte voor klanten die van ver komen. Voor meer informatie over de mythes over het vervoer naar de winkel (=retail) zie het KennisplatformVerkeer en Vervoer www.kpvn.nl
- **Vrachtverkeer** alleen in de ochtend – tot 12 uur.
- Zorg voor **eenrichtingsverkeer** in het hele “parkeercircuit”.
- Een uitrit op de rijksweg is misschien een optie.
- Veilige (voorrangs) **oversteken** over de drukke wegen rondom het winkelcentrum.

Je ziet, genoeg mogelijkheden, en de Fietzersbond wil graag meehelpen aan een betere en veiliger bereikbaarheid van een mooi winkelcentrum van Malden.

Kees Spoorenberg

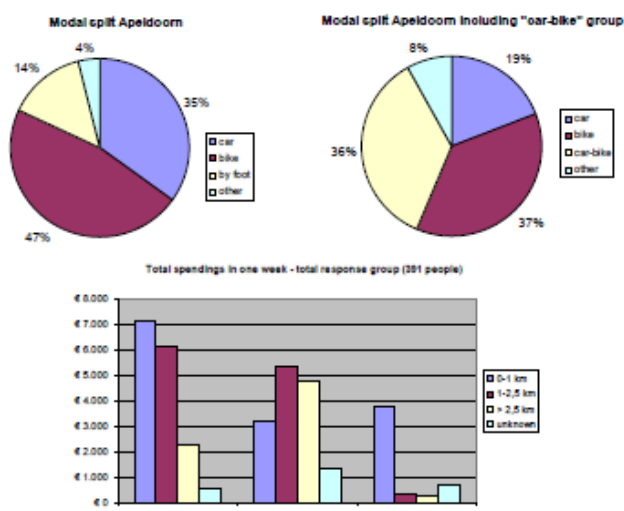
Met medewerking van

Dirk van Rens - Fietzersbond in Heumen:

dvrens@gmail.com 06 575 94 664

Ter overdenking : Zou u het “fijn” vinden om te winkelen in het Hart van Nijmegen als je op de Markt, Plein-1944 en Molenstraat de auto nog zou kunnen parkeren?

Resultaten onderzoek



Winkelbezoek fietsers en automobilisten:

- een fietsende klant geeft per bezoek minder uit maar komt vaker in de winkel

Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON):

- 28% per fiets 49% per auto

Beeld winkelbezoek onderzoek Apeldoorn:

- 47% per fiets 35% per auto
- <2,5 km: fietsers geven meer uit
- Automobilisten zijn ook fietsers op andere momenten en bij andere winkelcentra (en vice versa)
 - >70% van de klanten komt (wel eens) met de fiets
 - Klanten die zowel de fiets als auto gebruiken, leggen met de auto grotere afstanden af en bezoeken andere winkelcentra
- Meer bezoekers per fiets niet alleen door goede, fietsinfrastructuur maar juist óók door een ander beleid/benadering vanuit winkeliers
- Meer bezoekers per fiets is een stimulans voor de lokale economie

Adressticker



9, 10 en 11 april BeleefPlus Beurs met Mobiliteitsplein

BeleefPlus is een veelzijdige, regionale beurs voor actieve 50-plussers.

Naast vakantie, vrije tijd en andere thema's, is er ook een Mobiliteitsplein om uw (elektrische) fietsvaardigheden uit te proberen.

Hier kunt u onder meer de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van fietsen (en aanverwante zaken) zelf ervaren.

Hierbij gaat het zeker ook om je veilig in het verkeer blijven begeven. Juist bij ouderen ook belangrijk (zie bladzijde 5 in deze Zadelpen)

De Fietzersbond afdeling Nijmegen en omstreken is ook aanwezig. Wij vertellen graag over Fietsinformatiedagen voor senioren, e-bikedagen en over onze andere activiteiten in Nijmegen en de omliggende gemeenten.

Wilt u informatie voor een buurman/buurvrouw/vader/moeder, dan bent u natuurlijk ook van harte welkom.

BeleefPlus vindt plaats op 9, 10 en 11 april in het Triavium. Zie: www.beleefplus.nl.