

ZADEPLEN

INFORMATIEBLAD VAN DE FIETSEBOND AFDELING NIJMEGEN

DECEMBER 2010

Fietzersbond



gelijkvloers op elkaar wachten of

...veilig elkaar kruisen



Lentse Lus

Deze keer in de ZADELPEN:

- 3 van het bestuur
- 4 even voorstellen

Activiteiten Nijmegen

- 4 De lus in de verlenging
- 6 De verkeerscommissie
- 7 Overleg met de gemeente
- 8 Samenwerking met VVN
- 8 De belangrijkste knelpunten
- 11 Nijmegen is "kampioen"
- 13 Fietsparkeren in de binnenstad
- 13 Het RijnWaalpad komt eraan!

Regionieuws

- 15 Beuningen-Nijmegen kan beter op de fiets
- 16 Lingewaard
- 17 Heumen
- 17 Wijchens Nieuws

Column:

- 19 Stop making sense

Fietsvaria

- 20 Fietsen vanuit Hatert
- 20 Innovatie in recreatie
- 21 Macedonië
- 21 Gedicht: De Wereldfietser
- 22 Fietsen met een beperking

Mededelingen

- 24 Afdelingsinformatie



De Zadelpen is een uitgave van de Fietzersbond afdeling Nijmegen en verschijnt in principe twee keer per jaar.

Redactie:

Mieke Kipping
Kees Spoorenberg

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

Opmaak:

Martin van Els

Vermenigvuldiging en verspreiding:

Breed, Nijmegen en Actieve leden Fietzersbond.
Oplage: 1300

Redactieadres

Fietzersbond Nijmegen
p/a Dominicanenstraat 80
6521 KE Nijmegen
Nijmegen@Fietzersbond.nl

Ledenadministratie

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

Kosten lidmaatschap

€ 26,- per jaar incl. tijdschrift Vogelvrije Fietser
€ 13,- per jaar excl. tijdschrift Vogelvrije Fietser
Jongeren tot 25 jaar: € 10,- per jaar
Cadeau-abonnement: € 15,- per jaar



Op de cover:

De Lentse Lus : Alleen horizontaal denken of ook in de hoogte.



INHOUD

COLOFON





Van het bestuur

Alweer een bijna een jaar voorbij sinds de vorige Zadelpen. We hebben hard gewerkt de afgelopen maanden. Zo was er het verkiezingsdebat in februari, waarvan we het verslag net niet meer mee konden nemen in de vorige Zadelpen. Het was een succes. Alle partijen vaardigden een kandidaat af en deden positieve uitspraken over het fietsbeleid. Vooral het feit dat alle partijen zich uitspraken voor veilige schoolfietsroutes, willen we de komende tijd gaan uitbuiten. Ondertussen is er alweer een tweede debat geweest, in september, in het kader van de Europese Mobiliteitsweek.

We zijn natuurlijk in gesprek gebleven met de gemeente Nijmegen, met ambtenaren en de wethouder. Via de Verkeerscommissie geven we kritisch commentaar op plannen voor (her)inrichting van wegen en kruispunten. Het blijft ons daarbij verbazen dat op plekken waar er ruimte genoeg is, de ontwerpers van de gemeente toch geen gescheiden fietspaden intekenen. Hierop blijven we druk uitoefenen, hopelijk gaat 'de knop een keer om'.

Er is een andere wethouder gekomen, Henk Beerten van D66. Hij heeft aangegeven het 'drie sporen-beleid' (auto, OV en fiets) van zijn voorganger Jan van der Meer (GroenLinks) voort te willen zetten. Dat is positief. We blijven kritisch volgen of de fiets daarin voldoende aan bod blijft komen. Hij heeft van ons een lijstje prioriteiten gekregen.

In de regio maken we ons druk om het RijnWaalPad, de snelfietsroute naar Arnhem. Het lijkt erop dat we niet ontkomen aan een stukje traject direct langs de A325. Gezien de fijnstofproblematiek is dat niet optimaal. Onze mogelijkheden om dit te voorkomen, lijken helaas uitgeput. De voortgang van de snelfietsroute naar Beuningen ziet er beter uit.

Een ander dossier is de voorgenomen openstelling van de grensovergang bij de Hettsteeg (tussen Groesbeek en Kra-

nenburg). Daar hebben we meegedaan aan een bezwaarschrift op initiatief van de Milieuwerkgroep Groesbeek. De motivering van de gemeente Groesbeek om deze grensweg open te stellen, rammelt aan alle kanten. Dit dossier blijven we ook nauwlettend volgen.

Het meest recent is de ophef rondom de d'Almarasweg in Nijmegen. Een ernstig ongeluk in oktober toonde weer eens aan hoe gevaarlijk deze weg is. Bij het maken van deze Zadelpen waren acties van ons in voorbereiding. Hopelijk hebben jullie er iets van gemerkt en heeft het effect gehad!

Zoals jullie zien: er gebeurt veel, weliswaar het meeste achter de schermen. Maar we willen ook weer meer zichtbaar worden. Onze manier van werken hebben we daarom aangepast. We hebben ons werk opgedeeld in een aantal commissies. Op die manier hopen we meer mensen bij ons werk te kunnen betrekken.

Als je actief wilt worden, hoeft je niet altijd bij alle vergaderingen te zijn. We zijn juist op zoek naar mensen die concreet activiteiten willen ondersteunen of ondernemen. Langsgaan op lokale inspraakavonden bijvoorbeeld.Folders uitdelen en bij fietsenzaken en op andere plaatsen neerleggen. Knelpunten melden en hierover contact houden. Met scholen contact houden over fietsroutes en stalingsplaatsen. Mogelijkheden genoeg. Zie hiervoor verderop in deze Zadelpen.

We hopen dan de volgende Zadelpen over nog meer activiteiten te kunnen berichten! ■

*Namens het bestuur,
Hartger Wassink, voorzitter*

Even voorstellen **Martien Janssen**

Het dagelijks bestuur bestaat uit voorzitter Hartger Wassink, secretaris Alex den Hollander en ondergetekende als penningmeester. Deze functie heb ik onlangs overgenomen van Clem vd Made die jarenlang penningmeester is geweest.

Ben sinds 2 jaar lid van het algemeen bestuur, daarvoor al vele jaren gewoon lid van de FB.

Sinds bijna 3 jaar ben ik gepensioneerd als huisarts, 30 jaar praktijk uitgeoefend in Nijmegen Oost aan de Berg en Dalseweg waar ik nog steeds woon.

Mijn interesse voor de fiets bestaat al lang. In mijn studententijd ben ik al een paar keer met bagage en tent door midden en zuid Frankrijk gefietst. De laatste 15 jaar van mijn huisartsenpraktijk deed ik mijn huisbezoeken op de fiets en niet meer met de auto. Dat was in het begin nogal "revolutionair", nu doen veel stads-huisartsen dat. Je kunt met een fiets vaak sneller door het stadsverkeer, hebt geen parkeerprobleem en het is heerlijk om eens even door weer en wind te trappen. Voor mij is de fiets in ieder geval het meest ideale en praktische vervoersmiddel.



Als het enigszins kan pak ik de fiets en laat de auto staan. Het moge duidelijk zijn dat ik daarom steeds sympathie heb gehad voor de Fietzersbond die zich inzet voor de veiligheid en belangen van de fietser in het algemeen. Nu ik wat meer vrije tijd heb, wil ik die dan ook graag voor een deel gebruiken voor activiteiten voor de Fietzersbond. ■

Martien Janssen.

De lus in de verlenging

Na de beslissing van het College van B&W om de Lus voorlopig te handhaven "De Lentse Lus wordt in het weekend van 20 februari 2010 daarom ingericht als voetgangers-/fietsverbinding en onbruikbaar gemaakt voor verkeer. In financiële zin besparen we hiermee de kosten van een tijdelijke brug"

lijkt het alsof er van alles aan gedaan is om deze een behoorlijke tijd onbruikbaar te maken voor het fietsverkeer. De verantwoordelijke wethouder van Verkeer, van der Meer gaf aan dat het de bedoeling was om de Lus zo goed mogelijk bruikbaar te laten zijn.

De beslissingen om de aansluiting aan de Griftdijk aan te passen waren al in december 2009 genomen en zijn besproken op de politieke avond van 10 februari 2010. Als Fietzersbond hebben we op deze avond ingesproken. Het waren relatief kleine ingrepen die misschien een aantal dagen in beslag zouden nemen. Naar aanleiding van opmerkingen van



De toegang tot de fiets- en voetgangersverbinding

bewoners van Oosterhout was ik in februari gaan kijken naar de chaos op de Griftdijk. Fietzers werden over een te smal éénrichtingfietspad in twee richtingen gestuurd met een oversteekpunt bij een scherpe bocht in de weg. De ingang naar de Lus was al tijden afgesloten. Men was nog aan het werk was het credo.





Route voor de bezichtiging van de oversteek Mauritssingel

Ik ben er in mei weer gaan kijken en zag tot mijn grote verbazing dat de werkzaamheden nog steeds niet waren afgerond

De borden die waren geplaatst deden vermoeden dat de fysieke werkelijkheid was veranderd. Oosterhout, Arnhem en Station Lent leken vanaf Lent ineens ergens anders te liggen en vanaf de Snelbinder naar Lent en Bommel was het ineens beter om bij het stoplicht stil te staan dan snel door te fietsen en veilig gebruik te maken van de Lus. Bijna alle borden leidden naar de stoplichten bij de Prins Mauritssingel. Het is ongetwijfeld een werk geweest om het kruispunt van de Laauwikstraat met de A325/Mauritsingel aan te leggen maar het is onnodig om dat steeds te gaan bezichtigen.

Na het aantreden van de nieuwe wethouder Verkeer, Henk Beerten, is door de wethouder in juni 2010 het signaal afgegeven dat er op dit punt geen verandering van beleid was. Het streven was een ongelijkvloerse oversteek op dit punt. Duidelijk.

In juli 2010 zijn we als Fietsersbond door de gemeente Nijmegen uitgenodigd om bijgepraat te worden over de toekomst van de Lus. Na drie moties, veelvoudige argumenten, voldoende budget voor een fiets/voetgangersbrug zoals gewenst werd ons in een half uur door de ambtenaren duidelijk gemaakt op basis van hun 'haalbaarheidsonderzoek' dat de Lus eigenlijk niet nodig was, dat er geen ruimte was en dat het budget tekortschoot. Men had bedacht dat een stoplicht op die plek veilig genoeg was en comfortabel en dat het was opgevalen dat in de voorbije periode (niet van uw stoel vallen) er toch niet zoveel gebruik gemaakt werd van de brug door fietsers.

Het college was inmiddels gewisseld. Nogmaals hebben we een noodkreet neergelegd bij de nieuwe wet-



Oprit naar Lent West



Weet u de weg nog?

houder Ruimte voor de Waalsprong, van der Meer. In ieder geval heeft dit geleid tot een beter aansluiting aan de zijde van de Griftdijk. Het oerwoud van borden was in oktober nog in vol ornaat aanwezig. De oprit vanaf Lent kun je op zijn minst gezegd gebruiksonvriendelijk noemen. Als je dan in strijd met de borden toch richting de Lus waagt om naar Oosterhout, Arnhem, de Snelbinder of Station Lent te gaan moet je goed oppassen dat je tussen de wegversperringen door kunt. Brede tassen aan de fiets zijn af te raden. In oktober 2010 is beterschap beloofd door de wethouder van Verkeer in de bereikbaarheid van de brug en de borden ■

Hein Vosmar

**De Molenweg – Als fietser
wordt je bijna vernalen**



De verkeerscommissie – Wat komt er zo ter tafel?

Bij de gemeente Nijmegen is er een commissie die voorstellen op het gebied van mobiliteit beoordeelt op aspecten als haalbaarheid, wenselijkheid en veiligheid. De voorstellen bestrijken een groot gebied wat varieert van het verplaatsen van voetgangeroversteekplaatsen, het plaatsen van verkeersborden tot het (her)indelen van de weg voor auto- en fietsverkeer.

Sinds begin dit jaar zijn wij, als Fietzersbond – afd. Nijmegen, agendalid. Dat laatste betekent dat we de vergaderstukken krijgen, maar niet bij de vergadering aanwezig zijn. De secretaris stuurt een week voor de vergadering de stukken rond en dat is een gedegen stuk voorbereidend werk. Helaas gaat het nog per post, zodat het wat lastig is om het in een week tijd te bespreken binnen de afdeling Nijmegen. Maar wie weet, lukt het na een tijd toch om de stukken elektronisch te verkrijgen. Is wel zo milieubewust en bovendien nog sneller en goedkoper ook. Het lukt tot nu toe (met wat kunst en vliegwerk) om voor de vergadering een reactie te geven op de notulen van de vorige vergadering en de ingekomen stukken. Wij kijken met name of er aan het principe “Duurzaam veilig” wordt voldaan en in hoeverre het in lijn is met de gemeentelijke nota “Nijmegen Betrouwbaar Bereikbaar”.

Een paar voorbeelden ter illustratie:

– Kruispunt Burgemeester Daleslaan met Weg door Jonkerbos (plaats 19 m.b.t. verkeersONveiligheid bij het ROVG)

Door het iets anders positioneren van de bestaande fietspaden en de snelheidsremmende maatregelen van het verkeer dat van de Burgemeester Daleslaan op de kruising komt, zal de veiligheid zeker verbeteren.

– Kruispunt Bijleveldsingel – Prins Bernhardstraat (plaats 24 m.b.t. verkeersONveiligheid bij het ROVG Na discussie in de vergadering zal er een voorstel worden

uitgewerkt met een 50 km/uur plateau en worden de verkeerslichten anders afgesteld. Wordt dus vervolgd.

– De wijk Heseveld, maar in het bijzonder de Molenweg, Floraweg en Wolfkuilseweg

In de wijk Heseveld gaan heel wat straten op de schop vanwege de nieuwe riolering. Je zou dus zeggen: Een mooie gelegenheid om in te richten volgens “Duurzaam Veilig” en in overeenstemming te brengen met “Nijmegen betrouwbaar bereikbaar”. Echter de tekeningen vermelden niet de gescheiden fietspaden op de 50 km/uur wegen, alhoewel er zeker ruimte voor is. De Molenweg en Wolfkuilseweg zijn ook nog eens aangemerkt als stadsfietsroute, dus nog een reden te meer om gescheiden fietspaden aan te leggen. Als Fietzersbond hebben we een aantal voorstellen voor deze wijk afgewezen, maar of dat geholpen heeft moet nog blijken als de wegwerkzaamheden gereed zijn

De conclusie tot nu toe is dat een aantal voorstellen aan de principes voldoen, echter met name als ze op de top 25 staan van de meest verkeersONveilige kruispunten van Gelderland. Tevens zijn er een aantal voorstellen die zeker niet aan “Duurzaam Veilig” en “Nijmegen Betrouwbaar Bereikbaar” voldoen. Een conclusie in de vorm van “Het moet eerst in de top 25 staan voordat het echt opgelost wordt in Nijmegen”, is op dit moment misschien nog iets te voorbarig, maar je neigt er wel naar.

Bovenstaande hebben we ook nog eens de wethouder van mobiliteit Henk Beerten onder de aandacht gebracht. In een brief aan de wethouder zijn 5 voorstellen uit de verkeerscommissie, waarin NIET aan “Duurzaam veilig” voldaan werd met daarbij de door ons gemaakte opmerkingen, toegelicht. ■

Kees Spoorenberg





Overleg met de gemeente

Sinds de gemeenteraadsverkiezingen in maart hebben we in Nijmegen te maken met een nieuw college van burgemeester en wethouders. De SP heeft de coalitie verlaten, en D66 is ervoor in de plaats gekomen. Dat betekent dat wij in plaats van de 'fiets-minded' wethouder Jan van der Meer (Groen-Links) nu te maken hebben met Henk Beerten van D66. Het was voor ons even spannend hoe dat uit zou pakken.

De afgelopen jaren heeft Nijmegen 'onder' Jan van der Meer veel verbeteringen op fietsgebied gezien. We laten natuurlijk vooral van ons horen als we kritiek hebben, maar het is goed te erkennen dat er veel is bereikt. Nijmegen deed zelfs serieus mee in de verkiezing Fietsstad van het Jaar 2008.

Een kritiekpunt op Van der Meers beleid was wel eens dat het wat 'hap-snap'-was. Hoewel er veel goede losse projecten zijn geweest, bleef de grote lijn van het verkeersbeleid onveranderd. In zijn laatste jaar kwam Van der Meer echter met een notitie, waarin hij ook de grote lijn van het mobiliteitsbeleid aanpakte. De grote doorbraak in dat document was, dat de fiets in het beleid een gelijkwaardige positie kreeg, naast de auto en het openbaar vervoer. Dat was een unieke uitgangspositie.

Gelukkig, zo bleek in ons eerste seizoensoverleg met wethouder Beerten afgelopen september, neemt Beerten de uitgangspunten van die notitie over. Dat betekent bijvoorbeeld dat er nagedacht gaat worden over 'stadsfietsroutes' waar de fiets zoveel mogelijk voorrang krijgt. Denk aan de route door de spoorkuil naar de campus.

Tegelijk lijkt Beerten op zijn hoede om al te vriendelijk te zijn voor de fiets. Hij heeft een aantal keren uitdrukkelijk gesteld dat alle 'modaliteiten' (dus auto, fiets en OV) gelijk bedeed moeten worden. Wij vragen ons af, of hij dat ook in euro's bedoelt. Feit is namelijk, dat investeringen in de fiets vaak maar een fractie bedragen van investeringen in auto en OV, terwijl er net zoveel, of misschien wel meer, reizigers mee bediend worden. Hier laat hij zich echter nog niet over uit.

Goed nieuws is verder dat Beerten inziet dat er met het fietsparkeren in de binnenstad en bij het station iets moet gebeuren. Het gratis bewaakt stallen is een groot succes, en het is de vraag hoe we hier nu mee verder gaan. Hij heeft te kennen gegeven dat hij ook

denkt aan het weer betaald maken van de bewaakte stallingen. Die discussie lijkt ons wat vroeg, eerst moet er een flinke uitbreiding van de huidige gratis capaciteit komen. Het is te hopen dat het aparte 'fietsparkeeroverleg' met de gemeente en een aantal betrokken organisaties, dat een tijdlang goed gefunctioneerd heeft, weer op gang getrokken wordt.

Wij hebben wethouder Beerten in juli een brief gestuurd, waarin we hem een aantal belangrijke knelpunten hebben voorgelegd. Daarbij gaat het om, onder andere, de Lentse Lus, het 'fietsstroken'-beleid (bijvoorbeeld langs de Heyendaalseweg en de Berg en Dalseweg), en de kruising fietspad spoorkuil met de St Annastraat.

Ook heel belangrijk vinden wij, dat Duurzaam Veilig een expliciet uitgangspunt van de inrichting van de Nijmeegse wegen gaat worden. Duurzaam Veilig is een set uitgangspunten om langzaam en snel verkeer te scheiden, die landelijk op heel veel plaatsen wordt gebruikt, maar in Nijmegen tot nu toe alleen voorkwam in het kader van de aanleg van 30km-zones. Terwijl Duurzaam Veilig juist veel kan betekenen op de 50 km-wegen, waar de meeste ongelukken met fietsers gebeuren.

In reactie op onze brief heeft de wethouder aangegeven dat er rond de Lentse Lus snel een voorstel gedaan zal worden. Wat betreft de fietsstroken is er minder snel actie te verwachten. Pas in de loop van 2011 komt hier 'een plan op hoofdlijnen.' Daar kunnen we niet op wachten, vooral niet op de meest gevaarlijke stukken weg (zoals de d'Almarasweg). Hier zullen we de komende tijd dus veel druk blijven uitoefenen.

Heel interessante is wel, dat de wethouder aangeeft dat Duurzaam Veilig wel degelijk een uitgangspunt van het Nijmeegse mobiliteitsbeleid is. Daar gaan we hem strikt aan houden natuurlijk, en als dat lukt, lijkt er werkelijk wat te gaan veranderen... ■

Hartger Wassink
voorzitter

Samenwerking met VVN

Op zaterdag 9 oktober vond de eerste 'Netwerkdag' plaats, voor vrijwilligers bij de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland in Gelderland. Onze twee organisaties hebben veel gemeenschappelijk in de doelen die we willen bereiken, en het is eigenlijk vreemd dat er zo weinig samenwerking gezocht wordt.

Structuur

In het eerste gedeelte van de ochtend presenteerden de twee organisaties zich, en gingen we in op wat de verschillen waren. Hieruit kwam naar voren, dat de VVN een heel goede interne organisatie heeft. Er zijn regionale kantoren die de lokale vrijwilligers ondersteunen bij het opzetten en uitvoeren van campagnes. Om die reden is de VVN heel zichtbaar op straat, met spandoeken, folders. Ook zijn VVN-ers actief bij scholen. In Nijmegen verzorgen ze bijvoorbeeld de verkeersexamens op veel basisscholen, dat de meeste leerlingen op de fiets afleggen. En natuurlijk de campagne 'Op Voeten en Fietsen naar School'. Hieruit blijkt al dat meer samenwerking tussen VVN en Fietzersbond voor de hand ligt.

Politieke invloed

De Fietzersbond, ten opzichte van VVN, is minder 'strak' georganiseerd. Landelijke campagnes worden

aangeboden aan de lokale afdelingen, maar die besteden minstens zoveel tijd aan hun eigen agenda. Het blijkt dat Fietzersbond-afdelingen meestal heel goed zijn in het lokale politieke 'lobbywerk'. Dat is Nijmegen niet anders: de meeste tijd bij ons gaat op aan het beïnvloeden van ambtenaren, gemeenteraadsleden, wethouders en media.

Hoe verder?

Ideaal gezien, zouden wij als Fietzersbond kunnen profiteren van de 'strakke' organisatie van de VVN. En wij kunnen hun onze goede contacten met de politiek bieden. Samen staan we sterk!

Heel concreet hebben we het eerste contact gelegd met de VVN in verband met de situatie rond de d'Almarasweg. Hier gaan we samen in actie komen! Op de langere termijn willen we vooral rondom veilige schoolroutes de samenwerking zoeken. De VVN heeft hier al uitgebreide ervaring in schoolgerichte campagnes; wij zouden daarmee invloed bij de politiek kunnen uitoefenen om ook in infrastructuur verbetering aan te brengen. ■

Hartger Wassink

De belangrijkste fietsknelpunten in Nijmegen.

In deze editie van de Zadelpen wordt aandacht besteed aan een vijftal onveilige punten voor fietsers in Nijmegen. Aan de keuze voor deze vijf knelpunten ligt geen willekeur ten grondslag, het betreft hier verkeerssituaties waar wij als Fietzersbond Nijmegen van vinden dat actie vanuit de gemeente urgent is, vanwege de relatief grote kans op ongelukken. Het zijn de vijf knelpunten die wat ons betreft prioriteit hebben bij het streven naar een veiliger fietsbeleid in Nijmegen. In juli is reeds een brief naar de wethouder gegaan met daarin beknopte uitleg over deze knelpunten en voorstellen tot verbetering. In deze editie van de Zadelpen worden ze alle vijf uitgebreid toegelicht.

D'Almarasweg – Kwekerijweg

De onveilige situatie aan d'Almarasweg-Kwekerijweg is al jaren een doorn in het oog van de Fietzersbond. Deze weg is relatief smal en fietsers en auto's zijn hier niet van elkaar gescheiden. Fietsers beschikken over een 'fiets-

suggestiestrook' waar het autoverkeer bijna standaard gebruik van maakt. Auto's slingeren tussen fietsers door en moeten regelmatig in de rem om achter fietsers te blijven wachten tot er ruimte is om in te halen. Als een vrachtwagen passeert is de ruimte nog krappere. Er rijden hier veel kinderen, omdat het een scholierenroute is van zuid naar oost-Nijmegen. Leerlingen van de nabijgelegen NSG maken gebruik van de sportvelden van hockeyclub NMHC Nijmegen. Op woensdagmiddagen en zaterdagochtenden is het een chaos van af- en aanrijdende auto's van ouders die hun kinderen naar hockey brengen, waardoor het voor de kinderen die nog wel op de fiets komen, nog gevaarlijker wordt. Bij de kruising Kwekerijweg-Heyendaalseweg stellen auto's zich op op de fietsstrook, zodat fietsers uitwijken naar het voetpad om rechtsaf de Heyendaalseweg op te rijden, of nog erger, alsnog rechtdoor over te steken naar de Houtlaan. Deze kruising staat in de top 5 van gevaarlijke kruispunten.





De d'Almarasweg is een 50 kilometer weg, maar gezien de onoverzichtelijke kruisingen en het vele fietsverkeer is deze snelheid feitelijk onverantwoord. Het is in die zin een vergelijkbare situatie als de Postweg voor de herinrichting van een paar jaar geleden.

Onze suggesties zijn om zoveel mogelijk een gescheiden fietspad aan te leggen. Hiervoor zou bijvoorbeeld een gedeelte van het terrein achter de bomenrij aan de kant van de scouting en de tennisbanen gebruikt kunnen worden.

Voor delen van de weg waar dit niet mogelijk is, zou bijvoorbeeld de fietsstrook verhoogd aangelegd kunnen worden, met een geleidelijke overgang naar het daarnaast gelegen wegdek. Ongeveer zoals langs de Weurtseweg al het geval is.

Daarmee worden auto's eerder gedwongen hun snelheid aan te passen als het druk is op de weg: passeren kan nog wel, maar zal met een lagere snelheid moeten gebeuren. In noodgevallen, bij echt breed verkeer, kan nog steeds deels gebruik worden gemaakt van de fietsstrook, maar het is dan in ieder geval duidelijk dat dat 'normaal' niet de bedoeling is.

Dat de situatie op dit traject onhoudbaar is, is onlangs helaas wederom gebleken toen een fietser moest uitwijken, daarbij geschept is door een auto en zwaargewond naar het ziekenhuis is gebracht. Wij als Fietzersbond Nijmegen zijn van mening dat de maat nu echt vol is. Helaas is de boodschap van de gemeente dat er momenteel geen budget is om dit knelpunt aan te pakken. Pas in 2011 zou er een aanpak op hoofdlijnen kunnen komen. Het kan daarom nog jaren duren voordat er daadwerkelijk wat verbetert.

Kruispunt Hatertsveldweg - Groenestraat

De Groenestraat doorkruist hier de fietsroute van Duenburg naar het centrum op zeer hinderlijke wijze. De Groenestraat is een drukke doorgaande weg en de nabijheid van enerzijds een spoorwegovergang en anderzijds de stoplichten bij de kruising Groenestraat – Graafseweg zorgen er regelmatig voor dat de Groenestraat ter hoogte van de kruising met de Hatertsveldweg compleet dichtzit. Vooral tijdens de spits is er daarom sprake van soms gevaarlijke en op zijn minst hinderlijke verkeerssituaties voor fietsers. In het recente verleden hebben er een aantal ongevallen plaatsgehad waarbij fietsers vanuit de Hatertsveldweg in botsing kwamen met kruisend autoverkeer op de Groenestraat. Het wrange van het geheel is dat de Hatertsveldweg aan beide kanten van de kruising aangemerkt is als fietsstraat waarbij de auto slechts 'te gast' is, terwijl deze fietsstraat doorsneden wordt door een



Spoorwegovergang d'Almarasweg

drukke verkeersader, zonder fatsoenlijke voorzieningen om veilig over te steken. Het op zichzelf mooie concept van een fietsstraat wordt hierdoor behoorlijk tenietgedaan.

Uiteraard zou het het beste zijn om te zorgen dat fietsers op deze doorgaande fietsroute helemaal geen last meer hebben van de kruisende Groenestraat. Daarbij zou een ongelijkvloerse kruising de meest veilige oplossing zijn. Wij zijn ons echter bewust van de kosten die gepaard gaan met een dergelijke ingreep. Het aanbrenge van duidelijke kleurvakken op de weg, zodat automobilisten op de Groenestraat zich er van bewust zijn dat de weg door fietsers wordt gekruist zou een betaalbaar alternatief kunnen zijn, al zal de hinder voor kruisende fietsers daarmee wellicht nog niet helemaal zijn opgelost.

Tot onze bescheiden tevredenheid heeft de gemeente in haar uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2010 aangegeven geld vrij te willen maken om de verkeersveiligheid op deze kruising te verbeteren. Vooralnog wordt daarbij gedacht aan rood asfalt en nieuwe markering op de fietsstroken aan de Groenestraat. Zelfs de optie van een voorrangsoversteekplaats voor fietsers wordt niet uitgesloten. Het is even afwachten of deze positief stemmende ontwikkelingen vanuit de gemeente ook zullen zorgen voor een structurele verbetering van de veiligheid op deze kruising.



Kruising snelfietsroute met Groenestraat

Berg en Dalseweg

De Berg en Dalseweg is een verkeersader die vanuit het Oranjesingel naar Berg en Dal leidt. Vanuit Berg en Dal naar de Oranjesingel wordt een hoogteverschil van 55 meter overbrugd, wat betekent dat de weg naast enkele vlakke stukken veel hellingen kent. Fietzers die van 'boven' komen hebben vaak een behoorlijke snelheid en ook automobilisten rijden vaak – ongemerkt – te hard. De weg is relatief smal en fietsers worden geacht gebruik te maken van de suggestiestroken, waar ook regelmatig auto's naar uit moeten wijken. Daarnaast wordt de weg frequent bereden door stadsbussen die de situatie er voor de fietser niet veel veiliger op maken. De Berg en Dalseweg is vanwege de aanwezigheid van diverse voorzieningen waaronder horeca, winkels en scholen bovendien een door zowel fietsers als auto's drukbereden verkeersader. Het feit dat veel middelbare scholieren het hoogteverschil gebruiken om in groepen flink naar beneden te racen baart ons grote zorgen over hun veiligheid. Het aanleggen van een vrijliggend fietspad – of als bevredigend alternatief verhoogde fietsstroken – aan de Berg en Dalseweg zou voor een grote verbetering op het gebied van veiligheid kunnen zorgen. Langs een deel van de Berg en Dalseweg (tussen Van Nispenstraat en Dommer van Poldersveldtweg) zouden parkeerstroken opgeheven kunnen worden om ruimte te maken voor fietsers. Deze parkeerstroken worden nu vooral gebruikt door bedrijven die daar gevestigd zijn. De meeste bedrijven hebben voldoende parkeerruimte op eigen terrein. In de weekenden zijn deze parkeerstroken nagenoeg leeg. Bewoners zullen daarom niet gedupeerd worden.

Heyendaalseweg

Het aanleggen van een rotonde bij de kruising met de Groenestraat is een flinke verbetering geweest voor de verkeersveiligheid aan de Heyendaalseweg. Toch bestaat er nog de nodige zorg over met name het traject

tussen deze rotonde en de kruising met de Groesbeekseweg. Dit traject wordt met name 's ochtends en 's middags veelvuldig gebruikt door studenten van de universiteit en de HAN en fietsers worden hierbij, net als aan de Berg en Dalseweg, geacht gebruik te maken van fietssuggestiestroken, die bij grote drukte ook gebruikt worden door automobilisten. De kruising met de Archipelstraat kan daarbij als aparte bottleneck



De "vrije" ruimte voor de fietser tussen de auto's op de Berg en Dalseweg

worden aangemerkt vanwege de onoverzichtelijkheid bij grote drukte en het feit dat auto's vaak op de fietssuggestiestroken staan voorgesorteerd waardoor fietsers uit moeten wijken naar het trottoir. Wij opteren hier wederom voor een vrijliggend fietspad of verhoogde fietsstroken. Daarbij kan net als aan de Berg en Dalseweg ruimte gemaakt worden door parkeerstroken op te heffen. Veel huizen aan de westkant hebben parkeerruimte op eigen terrein, en langs de basisschool Klein Heyendaal ligt een parkeerstrook die nauwelijks gebruikt wordt. Het zou tegelijk ook de oversteek voor die basisschool veiliger maken, omdat de weg er overzichtelijker van wordt.

Op de kruising met de Archipelstraat zouden de verhoogde fietstroken of de vrijliggende fietsstroken in combinatie met aparte verkeerslichten voor fietsers



Opstelplaats voor de fietsers op de Heyendaalseweg





voor een forse verbetering voor de verkeersveiligheid kunnen zorgen. Bij de gemeente bestaan er nog geen concrete plannen om de onveilige situatie op de Heyendaalseweg te verbeteren. In het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2010 wordt er bijvoorbeeld nog met geen woord gerept over dit traject. Werk aan de winkel voor de Fietzersbond dus.

Kruispunt Sint Annastraat-Spoorkuil

Het prachtige fietspad vanuit het station door de spoorkuil naar de campus Heyendaal heeft één grote bottleneck: de oversteek van de Sint Annastraat. Vooral 's ochtends vroeg en aan het einde van de middag is het hier een chaos van fietsers die over willen steken, wat voor gevaarlijke situaties zorgt. Het kruispunt en de relatief smalle fietsstroken aan beide kanten van de spoorbrug zijn duidelijk niet berekend op zo'n stroom aan fietsers.

Omdat de Radboud Universiteit en ziekenhuis het fietsgebruik nog verder willen stimuleren, lijkt het ons van belang om ook een oplossing te zoeken voor dit knelpunt. Het zal geen gemakkelijke oplos-



Fietskolonne wacht op groen

sing zijn, en misschien is deze pas op langere termijn mogelijk. Ons ideaal is een ongelijkvloerse kruising, waarbij het fietspad in de spoorkuil nog doorloopt tot onder de Sint Annastraat, om pas bij de Groenewoudseweg of de Heyendaalseweg weer op maaiveldhoogte te komen. ■

*Rens van Loon
Martien Janssen*

Nijmegen is "Kampioen"

Een mooie titel voor Nijmegen, totdat je beseft dat het een titel is voor verkeersONveiligheid. Je stelt jezelf natuurlijk vragen, zoals: "Hoe krijg je nu zo'n titel?", "Hoeveel punten heb je dan nodig?" "Wat moet je NIET doen om punten te krijgen?". In dit stukje wil ik, met wat voorbeelden, daar op in gaan.

Hoe bepaal je verkeersonveiligheid?

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG*) analyseert het aantal, door de politie geregistreerde ongevallen. Je moet wel rekening moet houden met het feit dat maar 50% van de ziekenhuisopnames geteld wordt. De registratie bij lichtgewonden ligt nog beduidend lager om over de ongevallen met Uitsluitend Materiële Schade (UMS) maar niet te praten. Echter in dit verhaal gaan we verder gewoon uit van kille politiecijfers. Bij het bepalen van de mate van verkeersonveiligheid van een kruispunt of wegvak worden alle ongevallen, bij elkaar opgeteld; waarbij een ziekenhuisopname of dodelijk ongeval voor 5 telt. Als dat getal, op jaarbasis, groter is dan 20, dan spreekt men van een verkeersonveilige locatie. Als je dat nu voor heel Gelderland doet, dan kun je een mooie ranglijst maken. En wat blijkt: "Nijmegen is kampioen" en voor de echte Nij-



Locatie: nabij nieuwe NS station Goffert

megenaren, we verslaan Arnhem met ruime cijfers. De vraag is alleen of je daar trots op moet zijn. Globaal is het zo dat aantal getelde UMS ca. 5 à 6 keer hoger is dan het aantal ziekenhuisopnames, maar er zijn kruispunten waarbij die verhouding helemaal scheef ligt. Als de verhouding veel groter is, dan is er sprake van veel autobotsingen met alleen blik-schade. Als de verhouding veel lager is, dan is er sprake van veel aanrijdingen van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers.

En de winnaar is...

Op een keizerlijke eerste plaats, hoe kan het ook anders: Het Keizer Karelplein met zijn aan- en afvoeren. De doorgaande route Waalbrug, Keizer Karelplein en Graafseweg is het traject met een

maximale scoringskans op een botsing. Wie weet gaan de verzekeringsmaatschappijen nog wel eens hogere premies vragen als je in Nijmegen woont. Echter, als je deze "locatie" even niet meeneemt, dan is Nijmegen nog steeds ruimschoots de kampioen van Gelderland, een triest beeld.

Hoe verkeersonveilig is het voor de fietser?

Gemiddeld is de verhouding aantal UMS tot ziekenhuisopnames 5,5 maar er zijn wegstukken en kruisingen waar het gemiddelde bijna 2 is. Dat lage gemiddelde geeft aan dat het daar verkeersonveilig is voor fietsers. Opgemerkt dient te worden dat het aantal gewonde fietsers meer dan een factor 10 hoger is dan het aantal de gewonde voetgangers, zodat je gewoon kunt zeggen dat de cijfers nagenoeg alleen betrekking hebben op fietsers. Ik wil een aantal voorbeelden noemen uit de top 25, waarbij ik de kruisingen in Nijmegen Oost niet vermeld, omdat ik daar in de wijkkrant van Nijmegen-Oost al geschreven heb (*2).

De kruising van de Graafseweg met de Neerbosscheweg staat op plaats 8.

In principe is dit een kruising van twee 4-baans (auto)wegen inclusief op- en afritten, waarbij de fietser ook nog een mogelijkheid krijgt om de overkant te bereiken. In dit geval is er maar een goede oplossing: Een ongelijkvloerse kruising, te realiseren in samenhang met het nieuwe NS station. Het aantal fietsers dat deze kruising zal oversteken zal dan aanzienlijk toenemen en dan vaak ook nog in "groepen" vanwege de vaak massale stroom passagiers die in de spits met de trein komen en gaan. Bij ongewijzigde verkeersomstandigheden zal deze kruising dan al zeker met stip gaan stijgen in de top 25, maar met het autoverkeer van de nieuwe stadsbrug erbij is de eerste plaats in de top 25 in zicht.

Vanwege het NS station dient ook de Neerbosscheweg met zijn kruisingen met de Nieuwe Dukenburgseweg en Graafseweg in het geheel meegenomen te worden. Indien je alles bij het nieuwe station Goffert samen neemt, dan weet je al bijna zeker welke locatie er de komende jaren bovenaan staat. Het Keizer Karel plein met zijn 6 wegen heeft in totaliteit maar 7 letselongevallen op de 280 keer UMS maar bij het toekomstige Goffert station zijn er nu al 14 letselongevallen op de 39 keer UMS.

Op plaats 10 staan de kruising(en) van de Meijhorst met de van Apelterenweg. Deze hoge notering vindt met name zijn oorzaak (helaas, maar wel waar) in het niet naleven van de verkeersregels.



Reconstructie Rijksweg Malden

Twee andere kruisingen laat ik de revue passeren in het verhaal over de verkeerscommissie in deze Zaden.

De omgeving van Nijmegen voor de fietser.

In dit verhaal gaat het veel over Nijmegen, maar de omgeving wil ik toch zeker niet vergeten, want er zijn daar ook voor fietsers onveilige punten die in de top 25 staan, zoals: In Malden (gemeente Heumen) wordt maar een kruising vermeld, namelijk Molen-singel met de Rijksweg (N844), maar die staat dan wel direct in de top 25 en daar wordt nu hard aan gewerkt.

In Berg en Dal (gemeente Groesbeek) staat het wegvak van de Oude Kleefsebaan tussen Molenbosweg en Stollenbergweg in de top 25, maar die is onlangs wel aangepakt. De hele Nijmeegsebaan in Groesbeek blijft echter een punt van aandacht

In de gemeente Beuningen is de van Heemstraweg zelfs "goed" voor een top 25 notering.

De gemeente Overbetuwe staat niet in de top 25, maar heeft wel 3 locaties die er zeer ongunstig uitspringen m.b.t. het aantal ziekenhuisopnames, namelijk de kruisingen Griegstraat en 1e Weteringswal met de Rijksweg Noord (Elst) en de kruising Knoppersweg (N836) met de Nijburgsestraat (N837) in Indoornik. ■

Kees Spoorenberg

*zie ook www.rovg.nl - Gevaarlijke Kruispunten en wegvakken Gelderland 2006-2008

*2 zie: www.dewijkwebsite.nl april 2010.





Fietsparkeren in de Nijmeegse binnenstad

Voor wie dagelijks door de binnenstad fietst of regelmatig met de trein gaat is het geen nieuws, maar Plein 1944 is fors op de schop. Onder Plein 1944 komt de lang verwachte en zeer gewenste grote fietsenstalling in het hart van het centrum. Als alles klaar is, is daar overdekte stallingsruimte voor 1.200 fietsen. Tot die tijd moeten we ons nog maar even behelpen met de bestaande voorzieningen.

Voor wie de boodschappen direct in de fietstas wil doen geldt nog altijd de tip dat je tot 12.00 uur je fiets ook kort voor een winkel mag parkeren. Je hoeft dan dus niet met je boodschappen door de stad te sjouwen. 's Middags (en op de koopavond) is het daarvoor te druk in de stad. Dan geldt: "doe eens gek, zet 'm in een rek"

Fietsparkeren bij station Nijmegen

Bij het station is de Van Schaeck Mathonsingel als route en als stalling verdwenen. Daardoor moet je op dit moment omfietsen op weg naar het station. Een slechte zaak, door de bouwhekken wat anders te plaatsen zou er best ruimte zijn voor voetgangers en fietsers. Bij het station zijn tijdelijke stallingsvoorzieningen gemaakt om het verdwijnen van deze stalling op te vangen. Onder de Van Schaeck Mathonsingel komt een grote parkeergarage – en er is eindelijk ook duidelijkheid over de omvang van de fietsenstalling in die garage. Uiteindelijk kunnen daar 1.000 fietsen een plaatsje



De nieuwe stalling aan de Tunnelweg

vinden. We willen met de gemeente in overleg om ervoor te zorgen dat de in- en uitgang op een slimme plek komen te liggen. Het mooiste zou zijn als er een directe koppeling komt met de stalling onder het Stationsplein. Dat voorkomt dat je de stalling in gaat – die vol treft – en dan weer buitenlangs door moet naar de volgende stalling.

Aan de westzijde van het station is enige tijd geleden een nieuwe onbewaakte stalling opgeleverd met 1.250 plaatsen (zie de foto). We zijn blij met de goede fietsenklemmen, waar jij je fiets ook goed aan kunt vastzetten. Via de Tunnelweg kom je rechtstreeks in de verbindingstunnel onder de perrons. ■

Joost Verhoeven

Het RijnWaalpad komt eraan !

Kruisstraat Arnhem

Momenteel wordt druk gewerkt aan de realisering van het RijnWaalpad (RWP). Dit najaar wordt de Kruisstraat in Arnhem-Zuid, welke nu een ongelijk stenen profiel heeft, omgebouwd tot een volwaardige snelfietsroute met glad, rood asfalt. Dit is belangrijk voor rijcomfort en reistijd. De Kruisstraat sluit aan de noordkant aan op de Huissensedijk en aan de zuidkant op de Rijkerswoerdsestraat welke de grens van Arnhem vormt.

In Arnhem heeft het RWP net als in Nijmegen een vorkstructuur. De route vertrekt vanaf de Nelson Mandelabrug én de John Frostbrug tot het viaduct in Elden. Vervolgens gaat de route vanaf dit viaduct via de Huissensedijk naar de Kruisstraat verder naar de zuidrand van Arnhem.

Fietstunnel Vrouwe Udasingel

In Nijmegen is de fietstunnel bij de Vrouwe Udasingel

eigenlijk al een hele tijd bijna gereed. Onder de N325/Mauritssingel wordt een veilige en snelle fietsverbinding gerealiseerd. Door de N325 en het spoor ongelijkvloers te kruisen is de eerste nieuwe fietsverbinding tussen de oost- en westzijde van de Waalsprong gerealiseerd. Dit is onderdeel van de 'nieuwe fietsstructuur'. De tunnel is circa 150 meter lang en sluit aan op de Dijkstraat. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de sociale veiligheid. Zo wordt het mogelijk vanaf beide kanten door de hele tunnel te kijken. Bovendien is de tunnel in het midden open, waardoor er daglicht kan binnenstromen. Om de tunnel aantrekkelijker te maken zijn afgelopen juni aan weerszijden over een lengte van ongeveer 65 meter tegels geplaatst. Het ontwerp is gemaakt door het Lentse kunstenaarscollectief Stichting Vrouwe Udasingel. De tegels zijn onder hun begeleiding beschilderd door leerlingen uit groep 3 tot en met 8 van



De ongelijkvloerse kruising van fiets en trein

de basisscholen De Geldershof, Het Talent, De Oversteek en brugklassers van het Citadellecollege.

Fietstructuur Waalsprong

Om de Fietstructuur naar de Waalsprong veilig en volwaardig te maken heeft de Fietzersbond Nijmegen geijverd voor een ongelijkvloerse oversteek van de Stadsbrugweg, Graaf Alardsingel. Het zou immers weinig zin en logica hebben om een tunnel onder de Mauritsingel te leggen en de route er naartoe vanaf de Snelbinder niet met dezelfde veiligheid en kwaliteit in te vullen.

Wat kan nog beter

Er zijn binnen het RWP een aantal zaken waar de werkgroep Snelle Fietsroute Arnhem – Nijmegen nog niet tevreden over is maar die moeilijk lijken te realiseren. De werkgroep heeft er steeds voor geijverd dat het RWP naast een goede route naar Arnhem vooral ook een versterking van de Fietstructuur van Nijmegen Noord en natuurlijk ook Arnhem-Zuid zou vormen. Kwaliteit, Directheid maar ook Gezondheid zijn onderdeel van een Hoogwaardige Fietstructuur. Routes die vlakbij drukke verkeersstromen scoren slechter qua beleving en lucht. Tot 2019 zal het RWP wegens graafwerkzaamheden bij de plassen in de Landschapszone niet over de Zwarte Weg maar voor een behoorlijk gedeelte parallel aan de Mauritsingel liggen met aansluiting op de Ovatonde (Waalsprinter/parkeerplaats) De verwachting en afspraak is dat na voltooiing van de graafwerkzaamheden de route de Zwarte Weg zal volgen.

In het gedeelte tussen Nijmegen en Arnhem heeft het Park Lingezegen besloten dat het RWP voor een kleine 2 km wordt verbannen naar de Snelweg. De Snelfietsroute zou niet passen in de (historisch) landschappelijk uitstraling. Bundeling met de Snelweg zou beter passen in de landschapsarchitectuur. Als Fietzersbond hebben we hier al lange tijd geleden uitgesproken dat dit gezien de gewenste kwaliteit van het RWP en de gezondheid van de fietsers geen acceptabele keuzes waren omdat er andere mogelijkheden waren. De GGD heeft een advies gegeven dat, voor een woon/werkfietsroute zoals het RWP dat is, het niet

wenselijk is. Inmiddels hebben de bestuurders het besloten dat het RijnWaalpad ook in het Park voor dat gedeelte langs de Snelweg komt. Dus toch. Als leden van de werkgroep van de Fietzersbond hebben we Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland een brief verzonden met onze grote teleurstelling.

Prijsvraag

Om het RWP een kwalitatieve impuls te geven hebben de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de Fietzersbond een ideeënprijsvraag uitgeschreven. Deze is bedoeld voor professionals en studenten. De ideeën moeten het toekomstige fietsgebruik op het RWP verhogen en de kwaliteit voor de fietser vergroten. Iedereen die een goed idee heeft om de fietsroute mooier, leuker of veiliger te maken, wordt van harte uitgenodigd om deel te nemen aan de ideeënprijsvraag. Ideeën kunnen worden ingediend tot 14 januari 2011.

Als Fietzersbond Nijmegen juichen we natuurlijk alle bijdragen toe die de kwaliteit van het RWP nog beter maken en zouden we graag zien dat er goede oplossingen komen voor de gedeelten waar het RWP dicht langs drukke wegen ligt. Licht, Sociale Veiligheid en aanpassingen voor elektrische fietsen zijn zaken die nog niet ingevuld zijn. Voor de uiteindelijke realisatie van innovaties is een bedrag van één miljoen euro beschikbaar

Jaap Modder, bestuursvoorzitter Stadsregio Arnhem Nijmegen: "De snelfietsroute RijnWaalpad moet een hoogwaardige verbinding worden, comfortabel en snel. Niet zomaar een fietspad, maar iets bijzonders. Deze ideeënprijsvraag is bedoeld om extra denkracht aan te boren. We zijn vooral op zoek naar innovatieve, originele en creatieve ideeën. Het RWP moet in 2012 een volwaardig alternatief zijn voor de auto." ■

Website RijnWaalpad Stadsregio <http://www.rijnwaalpad.nl/>

Werkgroep Snelle Fietsroute Arnhem Nijmegen
Mark Kemperman,
Louis Verhaar, Hein Vosmar





De Neerbossche brug

Beuningen – Nijmegen kan beter, op de fiets.



Logo van www.fietsfilevrij.nl

Uit onderzoek blijkt dat mensen bereid zijn te fietsen naar het werk tot afstanden van 15 kilometer. Zijn deze routes ook nog snel en comfortabel dan is het zelfs één van de redenen voor automobilisten om over te stappen op de fiets. Het was één van de redenen voor mensen van de afdeling Nijmegen in samenwerking met de afdeling Arnhem om de aanloop te nemen voor wat nu inmiddels officieel het RijnWaalpad is gaan heten.

Het project Fiets filevrij, waarbinnen ook de Snelle Fietsroute naar Arnhem wordt gerealiseerd, verbetert bestaande fietsroutes in Nederland die langs fileknooppunten lopen, door onder meer het wegnemen van barrières, het verhogen van de kwaliteit en actieve communicatie over de routes. Doel is automobilisten die op fietsbare afstand wonen te stimuleren om de fiets te pakken naar het werk én de fiets is dan een gelijkwaardig vervoermiddel van auto en openbaar vervoer in woon-werkverkeer tot 15 kilometer. Wegens het succes van Fiets filevrij is er door de Minister 25 miljoen ter beschikking gesteld om nieuwe routes te ontwikkelen. De afstanden Beuningen- centrum Nijmegen 7 km, Beuningen – Station Nijmegen 6 km, Beuningen – HAN/Universiteitscampus 9 km, gaven aanleiding voor de Stadsregio, de gemeenten Beuningen en Nijmegen om een aanvraag in te dienen.

Als Fietzersbond zijn we uitgenodigd om aan te schuiven bij de ontwikkeling. Samen met FB lid Hans Krul uit Beuningen, Provinciaal vertegenwoordiger van de Fietzersbond, Clemens Blaauwgeers maken we voorlopig deel uit van de werkgroep. Dit was helaas niet vanaf de aanvang van het schrijven van de aanvraag, zodat we als Fietzersbondvertegenwoordiging eigenlijk in een bijna gereed voorstel terecht kwamen. Enkele situaties die voor ons belangrijk waren zoals een goede en snelle passage bij de Neerbossche brug, een verkeersluwe route vanaf de Gofert naar de Universiteitscampus en een vrije fietsstructuur door Nijmegen – West naar de Stad maakten en maken nog geen onderdeel uit van de planvorming.

Duidelijk is in ieder geval dat een goede verbinding van Beuningen naar Universiteitscampus zeer gewenst is. Een afstand die binnen een half uur te fietsen is en met goede fietsparkeervoorzieningen op de campus. Op het gedeelte van Beuningen naar het centrum is er qua afstand niet zoveel te winnen. De kwaliteit van de route en de veiligheid moet beter. Omdat na het gereedkomen van de Stadsbrug er een barrière bij komt voor de Beuningse fietser naar de stad en de Nijmeegsche fietser naar Maas en Waal, in de vorm van een weg met zo'n 40.000 motorvoertuigen per dag, is een veilige en ongelijkvloerse oversteek daar onontbeerlijk.

Fiets u regelmatig van Nijmegen naar Beuningen of omgekeerd en hebt u opmerkingen of ideeën? Laat ze ons horen, wie weet kunnen we ze realiseren. ■

(Wordt vervolgd.)

Werkgroep Snelfietsroute Nijmegen–Beuningen
Hein Vosmar

Afdeling Lingewaard: doorstart met een nieuwe voorzitter!

Onderafdeling Lingewaard vraagt enthousiaste aktievelingen!

Deze zomer hebben we van Piet Visser afscheid genomen als actief lid. Hij is inmiddels verhuisd naar een andere woonplaats. Erg jammer want Piet was de man van niet kletsen maar doen en blonk uit in praktisch handelen. Een goed voorbeeld is het initiatief tot het ontwerpen, organiseren en ophangen van bordjes die een omleiding voor fietsers aangaven.

We hebben Piet passend bedankt met een mooi beeldje van een fietsenmaker. Gelukkig hebben we inmiddels een ander actief lid gevonden namelijk Gerard Rikken. Bekend en betrokken in Huissen. Ondanks dat Gerard de onderafdeling is komen versterken is de actieradius van ons nog erg beperkt.

Lianne is druk als raadslid van Groen Links en zij springt op deze manier ook in de bres voor de fietsers. Judith heeft besloten om geen contactpersoon meer te zijn en Gerard begint dus net. En zal zich eerst nog oriënteren.

Voorlopig blijft de onderafdeling dus enigszins slapende. Maar dat kan veranderen als u, inwoner van Lingewaard, besluit om actief mee te gaan denken en doen. Een keer per 2 maanden vergaderen we en krijgt



De juiste richting aangegeven door Piet Visser



De fietsenstalling bij de bushalte

u de kans om, in hetgeen waar u interesse naar uitgaat, positieve veranderingen teweeg te brengen op fietsgebied in de gemeente.

Wilt u dat! Doe dat dan, probeer het gewoon. Graag contact opnemen met Judith van Kol, Bommel 0481 459494.

Er is in de maand juni nog een overleg geweest met de gemeenteamtbedienaren. Hierin is de stand van zaken besproken van diverse projecten in de gemeente. Tevens zijn een aantal knelpunten voorgelegd. Afgelopen maanden is hard gewerkt aan goede fietsvoorzieningen bij de bushaltes van lijn 300. Dit een snelle busverbinding tussen Arnhem en Nijmegen. Er wordt al veel gebruik van gemaakt, maar we zouden graag uitbreiding zien van deze stallingen.

De gemeente heeft veel aandacht voor preventie van fietsendiefstal. Een van de maatregelen is het instellen van bewaakte fietsenstalling bij evenementen zoals de Huissense kermis. Hier is direct al veel gebruik van gemaakt. ■

Judith van Kol





Gemeente Heumen

Het begint saai te worden, maar ik moet weer melden dat de fietsers er in Heumen over het algemeen niet slecht van afkomen. In de gemeente Heumen is over een reeks van jaren heel wat verbeterd.

Alleen wil het maar niet lukken rond het winkelcentrum in Malden.

In de Ericastraat, Schoolstraat en op het Noordplein is het opletten voor automobilisten die plotseling remmen omdat ze een parkeerplaats zien. Plots remmen voor een automobilist die weg wil rijden, voor een openslaand portier. Op de Ericastraat, tussen de Groesbeekseweg en de brievenbussen, is het vaak uitlaatgasen-happen. Deze straat is veel te smal voor twee-richtingenverkeer, met een parkeerstrook. Waarom er geen eenrichtingsstraat van gemaakt?

In het algemeen zou de gemeente er voor moeten kiezen om fiets- en snelverkeer te scheiden.

Nu de goede zaken!

Langs de Droogsestraat en in het verlengde daarvan: de Broekkant tot de Blankenbergseweg (naar de Hoge Brug) is aan beide zijden een vrijliggend fietspad gekomen. Helaas zijn de fietspaden niet geasfalteerd maar betegeld, vanwege leidingen en kabels.

Aan de overkant van het kanaal: de Looistraat is, vanaf de Jan J. Ludenlaan tot de Blankenbergseweg, voorzien van fietssuggestiestroken. Dit sluit aan op de Burchtselaan en de Westerkanaaldijk in de richting van Nijmegen. De Looistraat in het dorp Heumen is van een nieuw wegdek voorzien, maar daarmee is de veiligheid niet verbeterd. Er is nog steeds gevaarlijk veel verkeer waaronder landbouwverkeer. Waarschijnlijk komt er nog dit jaar een verbinding van de Oude Boterdijk naar de Jan J. Ludenlaan en de brug over het kanaal. Fietsers van Overasselt en Heumen naar

Wijchens nieuws

Overleg

In Wijchen gebeurt qua verkeerszaken van alles, maar tot op heden ging dat vaak aan de Fietsersbond voorbij. Afgelopen jaar is er een oproep gedaan in de krant om tijdens de hevige sneeuwval gevaarlijke punten te melden, wat geresulteerd heeft in extra aandacht voor de fietstunnel naar Leur (onder de A326) en het tunneltje onder het spoor tussen de wijken Blauwe Hof en Kraaijenberg. Deze winter zal de gemeente weer geattendeerd worden op diverse aandachtspunten, waar-



De tijdelijke stoplichten bij de Union

Malden kunnen die route volgen en hoeven dan niet over de Looistraat te fietsen. Net voorbij het sluizencomplex kunnen zij via een fietsafslag naar de Oosterkanaaldijk en door de Hoogenhof naar de Rijksweg, richting Nijmegen of het centrum van Malden fietsen. Je hoeft niet meer met je fiets via een lange trap naar beneden te lopen.

En dan de grote klapper: de Rijksweg van Malden naar Nijmegen, wordt aangepakt. De Rijksweg is een provinciale weg, de aanpak is dus een provinciale zaak. De Rijksweg krijgt vanaf de kruising met de Klooster-/Raadhuisstraat tot de rotonde Heiweg/Droogsestraat nieuwe vrijliggende fietspaden en ook trottoirs. Vanaf de rotonde wordt het fietspad aan de westelijke zijde van de Rijksweg verbreed tot de Oprijlaan, voor de scholieren van het Kandinsky college. Tegenover de Oprijlaan liggen de Unionvelden. Op de kruising Rijksweg Oprijlaan/Kluissestraat komen stoplichten. Fietsers die van Nijmegen naar Union willen kunnen daar veilig oversteken. Hetzelfde geldt voor fietsers die van Union naar Malden willen rijden.

Momenteel staan er tijdelijke stoplichten en liggen er behoorlijk effectieve drempeltjes. Een en ander wordt op korte termijn definitief ingericht. ■

Clem. Van der Made



Fietsparkeren in Wijchen

onder het advies om fietspaden vooral voldoende te vegen.

Vanaf oktober schuift de Fietzersbond aan bij het maandelijks overleg van de gemeentelijke Werkgroep Verkeer, waarin o.a. de gemeente, de hulpdiensten en VVN participeren.

Fietspad Wijchen-Beuningen

De aanleg van dit fietspad wordt in 7 fasen uitgevoerd, waarbij de Wilhelminalaan (Bijsterhuizen-Beuningen) wordt omgetoverd tot een 'soort' fietsstraat. 'Soort' omdat het asfalt aldaar wel brede roodgekleurde zijstroken krijgt, maar er vooralsnog geen bebording 'Fietsstraat' wordt geplaatst. In verband met de grote landbouwvoertuigen op de Wilhelminalaan heeft de Fietzersbond er bij de gemeente op aangedrongen deze borden wel te plaatsen.

Fietspad Wijchen-Heumen

De Heumenseweg tussen Alverna en de Hessenbergseweg wordt voorzien van een vrijliggend tweerichtingsfietspad. Ondanks dat de weg buiten de bebouwde kom ligt, worden bromfietzers verplicht op de 60-km-weg te rijden. Fietzers moeten voortaan twee keer de hoofdrijbaan oversteken, maar daar staat tegenover dat zij niet meer op de regelmatig met recreatief verkeer overladen weg hoeven te fietsen.



De Wijchense lijnen

Centrum (1)

Het fietsparkeerbeleid dat de gemeente voor het centrum heeft bedacht kan bij de afdeling niet rekenen op een positief onthaal. In de praktijk blijken er véél te weinig stallingsvoorzieningen te zijn in het centrum zelf, en regelmatig veel lege 'nietjes' rondom het centrum. De burgemeester zelf heeft net voor de zomervakantie zelfs geflyerd om mensen te wijzen op mogelijkheden om fietsendiefstal tegen te gaan, maar het ontwerp van het centrum is erop gericht winkeland publiek de fiets juist op die plekken te laten stallen waar geen of slecht toezicht is.



De auto is te gast, dat behelst meer dan een bordje

Met de nieuwe inrichting zijn de Tulips met Fietsparkeur verdwenen uit het straatbeeld, en vervangen door aanzienlijk minder modern vormgegeven nietjes zonder extra bovenstang. Resultaat is dat vooral op drukke dagen het centrum is vergeven van de her en der geparkeerde fietsen, die op een aantal plaatsen voor overlast zorgen (bijvoorbeeld bij de Bruna en tegenover de Etos). De afdeling zal binnenkort een inventarisatie onder gebruikers gaan uitvoeren en met de resultaten hiervan de problemen aankaarten bij de gemeente.

Centrum (2)

Aan de zuid-oostkant van het centrum geven borden sinds kort aan dat er een fietsstraat ligt. Omdat de belijning in de straten 't Laantje en Dorsvlegel in het geheel niet in overeenstemming is met de bestaande richtlijnen, en daardoor gevaarlijke situaties ontstaan omdat niet duidelijk is hoe de voorrang met kruisend verkeer geregeld is, zal de Fietzersbond bij de gemeente aandringen op aanpassing van de belijning.

Toekomst

Omdat we in Wijchen actiever betrokken willen zijn bij besluiten, maar ons ook meer willen profileren in de gemeente, wordt er momenteel een planning gemaakt voor het komende jaar. Daar komt sowieso de fietsverlichtingsactie in te staan. Verder roepen we alle leden in Wijchen en omgeving die zich af en toe willen inzetten bij een actie op om zich te melden.

In navolging van het onlangs provinciebreed gehouden overleg tussen Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond willen we ook in Wijchen meer toenadering tot VVN zoeken, zodat we van elkaar weten wat we doen, en we in de toekomst wellicht elkaar kunnen ondersteunen en actiegericht samenwerken.

■
Sjoerd.



Stop Making Sense

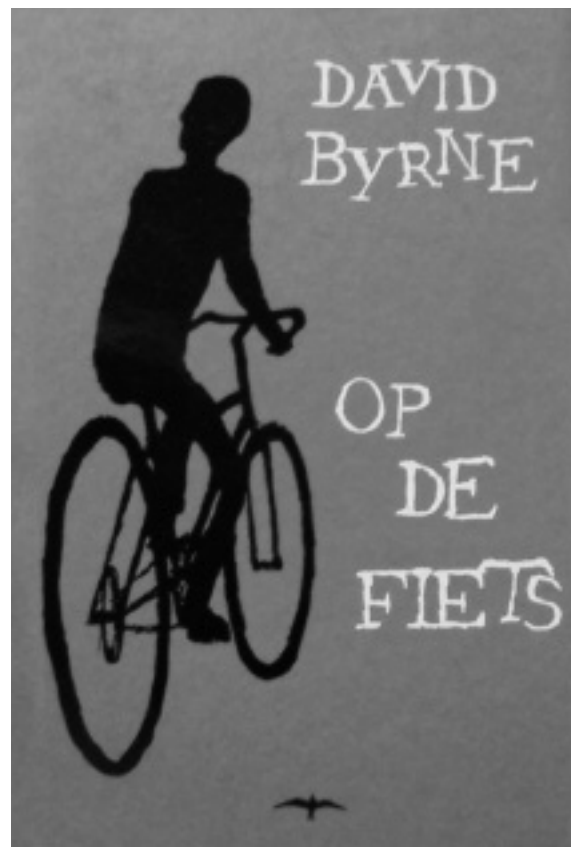
Afgelopen zomer las ik "Op de fiets", de Nederlandse vertaling van een boek geschreven door David Byrne. David Byrne, hmmm?, rings a bell, ja inderdaad, de leadzanger van Talking Heads, tevens beeldend kunstenaar.

Wat is er zo bijzonder aan dit boek?

Byrne geeft aan dat fietsen ook in de grote stad, tussen al het gemotoriseerde verkeer, goed mogelijk is. Tevens geeft hij aan hoe belangrijk dat fietsen voor hem is. Hij gebruikt de fiets om zich te verplaatsen van hotel naar theater, of naar expositieruimte en vice versa. Hij noemt niet alleen de tijdwinst die hem dat oplevert, maar ook de inspiratie voor zijn artistieke werk. Zoals Theo Jorna in zijn bespreking van dit boek voor het blad De Wereld-fietser treffend aangeeft: "Fietsen blaast de gedachten uit je schedel, zodat die gevuld kan worden met indrukken. Byrne heeft het begrepen".

Zelf vertoefde ik afgelopen winter enige dagen in Parijs. Daar functioneert sinds enige jaren het Vélib-systeem. Een ingenieus netwerk van fietsen, goedkoop en praktisch, verspreid over legio distributiepunten in de stad. Luud Schimmelpennink probeerde het avant la lettre reeds in de 70-er jaren in Amsterdam met zijn 'witte-fietsenplan'. Toen sloeg het niet aan, ondanks de schijnbaar naadloze aansluiting in die tijd met het flower-powergevoel. Vreemd, nu wel, of is dat niet vreemd? Boris Johnson, burgemeester van London, waar een soortgelijk initiatief bestaat, legt het als volgt uit: "het is groen en schoon, je ziet de schoonheid van de stad, je voelt je goed, ideeën worden uit je hoofd gepompt, het is een fantastische manier om te forensen". (bron: BBC2, 16 september, documentaire "Ride of my life, the story of the bicycle". Over de onweersstaanbaar enthousiaste Robert Penn, schrijver van "It's all about the bike".)

Terug naar de keer dat ik op zo'n fiets door hartje Parijs reed. Ik kreeg er gemengde gevoelens bij. Enerzijds is het natuurlijk een genot om je op deze manier naar de mooiste plekjes van de stad te begeven (je bent per slot van rekening fietser in hart of nieren of niet). Anderzijds is het ook wel griezelen, tussen al die auto's, glibberend over de keitjes van de Place de la Concorde, angstvallig de stoepanden ontwijkend. Het leek wel koorddans. Voor een echt veilig gevoel is de overtuiging dat de andere verkeersdeelnemer rekening met je houdt toch een 1e noodzakelijke voorwaarde. Wat zullen al die toeristen of tou-



ringcarchauffeurs niet denken? Japanners die klikklakken met hun Kodakjes: "kijk daar, wat een vreemde soort!".

In een stad als Nijmegen tellen dat soort problemen veel minder. Gewoon omdat daar reeds een fietscultuur bestaat. En dat is best fijn om te constateren. En daarom is het ook zo revolutionair en aanmoediging waard om de geschetste initiatieven in steden als Parijs en London te starten. Daar is nog een oorlog te winnen voor de fiets. Dit laat onverlet dat óók in Nijmegen de fietser nog steeds goed uit zijn doppen moet kijken. Mijmeren op de fiets – iets wat ik graag doe – is riskant. Boris Johnson zegt dat hij op de fiets in zijn stad gedichten componeert. Knap, maar wel met valhelm, zag ik in de genoemde BBC-documentaire. Voor mij geldt dat ik bij die aandrang liever de stad uitvlucht, weg van alle stoorzenders. Gelukkig gaat dat hier, in het Rijk van Nijmegen, ook gemakkelijker dan in alle genoemde grootsteden.

David Byrne is een dapper mens, een voorvechter, pionier in de strijd voor erkenning van de fiets als serieus vervoermiddel in de metropool.

Ik verwacht niet dat hij met zijn band nog een keer in Doornroosje of De Vereniging zal optreden. Helaas, ik had hem hier graag per fiets willen rondleiden. ■

Marc Peeters

Contact@MarcPeeters.nl



Fietsen, een gezonde bezigheid, elke week 50-70 km vanuit Hatert.

In al die jaren dat ik fiets, heb ik aan verscheidene fiets 4-daagsen meegedaan. Naar de plaats waar zo'n fiets 4-daagse gehouden werd heen- en terug gefietst samen met een kennis en mijn zwager. Helaas zijn die overleden en ga ik er in mijn eentje op uit. Nu fiets ik nog de Betuwse- en Drenthse fiets 4-daagse. Met een karretje achter de fiets, kampeerspullen, tent en kookgerei erin. Ik doe de Drenthse al twintig jaar. Alleen deze keer heb ik meer dan 700km gereden door een foutje op de route naar Meppel. Jammer dat de Nijmeegse fiets 4-daagse afgelopen is, de routes waren mooi en afwisselend en onderweg was er een leuke sfeer. Ik fietste de route van 80km.

Sinds een aantal jaren zit ik in een fietsgroepje. Omdat ik de omgeving goed ken mag ik een beetje de gids zijn. We maken hele ritten, vaak van 50 tot soms 70km. Het is een gezellige groep, zowel mannen als vrouwen. Wat mij wel opvalt, is dat enkele vrouwen de hele tijd kunnen kletsen. Vanaf het begin tot het eind van de rit. De meesten hebben dan geen oog voor hun omgeving, ze blijven maar door ratelen. Maar al met al, het is en blijft een gezellige groep. Je moet toch op je oude dag veel bewegen dus doen wij dat door te gaan fietsen en niet achter de geraniums te zitten. Als het goed weer is lekker langs de kant van de weg aan een pick-



De startplaats in Hatert

nick tafel zitten. Laatst was dat Winssen, daarna richting Druten waar je lekker kunt uitrusten bij de Gouden Leeuw. Of iets verderop bij broodjeszaak El Bocadillo, waar je wat kunt gebruiken. Meestal zitten we dan een half uurtje of zo en dan gaan we weer verder. We fietsen vaak in natuurgebieden of in de uiterwaarden. En je hebt er ook minder last van het verkeer. De laatste tijd is het nogal pet met het weer maar we blijven gewoon door fietsen. Mochten we onderweg toch nog regen krijgen dan is het pech, want je moet maar denken de meeste druppels vallen er toch naast. ■

Ger Coopman

Mochten er mensen zijn die zin hebben mee te fietsen: bij goed weer donderdags om 10.45 uur bij Holland schoenen in Hatert verzamelen. Wij vertrekken om 11.00 uur. Neem ook iets te eten en drinken mee. Nou bij deze dan en veel fietsplezier en tot ziens.



De familiefiets

fiets makkelijk met zijn of haar 3 cliënten gaan fietsen. Aanpassingen zoals gordels en voetensteuntjes met riempjes zijn geen probleem. Op het ogenblik wordt de Quattrocycle in heel Europa verkocht en Amerika volgt. ■

Toin Verhoeven

Mocht u meer informatie over de Quattrocycle willen, dan nodig ik u uit onze website te bezoeken www.quattrocycle.nl

Innovatie in recreatie!!!

Het is al weer zo'n 6 jaar geleden dat Bert Jasperse met het prototype Quattrocycle bij Piet Plezier recreatie in Oisterwijk met trots zijn uitvinding kwam tonen. Eigenaar Toin Verhoeven van Piet Plezier BV was meteen enthousiast, echter voor de verhuur waren een paar aanpassingen noodzakelijk en zo gebeurde. Na een seizoen de fiets ingezet te hebben in de verhuurbedrijf waren de kinderziektes ontdekt. De fiets werd uiteindelijk goed bevonden en kon in productie worden genomen. De reacties van het publiek waren ongekend. De unieke Quattrocycle en Duocycle zijn voorzien van versnellingen. Ieder kan voor zichzelf bepalen in welke versnelling hij of zij rijdt. Er kunnen makkelijk tochten op worden gereden van zo'n 30 km.

Aanvankelijk was de Quattrocycle ontworpen voor de recreatie sector maar al snel ontdekte de zorgsector de Quattrocycle ook. Namelijk een begeleider kan op deze





Fietsen in Macedonië

Deit voorjaar ben ik op vakantie geweest in Macedonië. Om preciezer te zijn: in het oostelijke deel van dat land. Een prachtig gebied. Door het massale toerisme nog lang niet ontdekt. Geen enkele souvenirwinkel gevonden. Ook niet gezocht. Heel veel Orthodoxe kerken gezien, een enkele moskee.

Mooie oude steden en plaatsjes. Maar een fietsland? Voor stoere liefhebbers misschien. In de buurt van Strumica, even een fietser gesproken. Hij bevestigde mijn indruk dat, in alle geval in het oosten, van Macedonië fietsen alleen voor de sterken is. Ik bewonder hem, de weg waarop ik hem zag was echt heel stijl.

In het zuiden is ook gebied waar rijst wordt geteeld, daar is het wel vlak. De rijst wordt daar niet geplant, maar gewoon in het water gezaaid.

Alleen in Skopje is het me overkomen dat ik meerdere fietsers gelijk zag. ■

Clem. van der Made

De Poëziekoerier bezorgt gedichten op maat per fiets aan huis.

Een gedicht laten bezorgen?

Bezoek www.depoeziekoerier.nl

De Wereldfietser (voor De Wereldfietser)

Die wereld, die ligt in de as van dit wiel,
in dit heelal van wegen, draait
om de verbinding tussen reizen onderling
en de lange tocht van adem, die begint
bij de ziel en eindigt bij de ziel.

Die as spiegelt, ligt in de fietser,
geeft de richting aan van
bandensporen die kilometers schrijven
zoals een dichter zijn poëzie.

Die fietser, bestemming van zichzelf,
duwt afstand voor zich uit zoals de wind
die achter hem staat, hem tevens tegemoet komt.

Die fietser draagt in dit wiel een gelijke
van zichzelf, de uitdaging van zijn adem,
de opdracht van zijn doorzettingsvermogen.

Het is die wereld die zich verspreidt
als de lucht draagt wat de banden beleven,
de fietser snapt wat er bedoeld wordt
en de reis wordt voortgezet.

De Poëziekoerier, Marjolein Pieks
poetisizing@gmail.com





Triclus_kids_bike_system

Nieuw als lid? Word actief!

Onlangs verwelkomde de Fietzersbond haar 35.000^e lid! Dat is geweldig! Ook in Nijmegen zijn er veel nieuwe leden bijgekomen. We zijn blij dat de Fietzersbond blijkbaar zoveel mensen aanspreekt. En met een klein beetje hulp van alle leden kunnen we nog meer bereiken! We hopen daarom dat nieuwe (en oude) leden daarom ook actief willen worden in onze eigen afdeling.

- Wel actief zijn, maar niet vergaderen?
- Wel wat willen doen, maar weinig tijd?
- Vooral (heel) lokaal geïnteresseerd in fietsoplossingen?

We zoeken in het bijzonder actieve leden voor de volgende activiteiten:

- Bijhouden van onze website, en Twitter-account
- Af en toe folders en Zadelpennen neerleggen bij fietsenzaken, bibliotheken en dergelijke

- Contact houden met scholen over knelpunten in fietsroutes
- Bezoeken van inspraakavonden gemeente in de wijken
- Meedoen campagnes zoals Verlichting, Heel Nederland Fietst
- Lokale knelpunten signaleren en 'adopteren'

Al heb je maar een paar uurtjes per maand tijd, daar zijn we erg blij mee! Neem voor meer informatie contact op met Hartger Wassink, via 06 1496 8156, of hartgerw@gmail.com. ■

Kijk voor meer informatie op onze website: www.fietzersbond.nl/nijmegen. Of volg ons via Twitter: @FB_Nijmegen. Binnenkort versturen we hierover ook een brief aan alle leden, dus hou je brievenbus in de gaten!





**Camper Bike van KevinCyre uit 2008, Voor de enthousiaste fietser én klusser.
Alles bij de hand en toch droog kunnen zitten.**



Lekker fietsen.....



Impressie uit Montreal

Dat doen wij allemaal graag. Anders waren we geen lid van de Fietzersbond. Anderen willen dat ook, maar kunnen het niet zonder een beetje hulp.

Het GVO (Gespecialiseerde Vorming en Ontspanning) organiseert van alles voor gehandicapten. Een van de activiteiten is fietsen.

Zo'n 8 of 9 keer per jaar wordt er op zondagen gefietst. Het gaat om ritten van ca 20 km, gerekend vanaf het Stationsplein in Nijmegen. Een aantal deelnemers komt er zelf heen. Anderen worden opgehaald. Er zijn ook deelnemers die op een tandem meefietsen.

Onderweg wordt er een paar keer gepauzeerd en wat gedronken. Brood: zelf meenemen. Het is gewoon een heel leuke activiteit. Het is genieten voor deelnemers en vrijwilligers

Vrijwilligers komen en gaan. Er is dus altijd behoefte aan nieuwe vrijwilligers. ■

Wie het leuk lijkt om dit te doen kan contact opnemen met Ben van den Berg telefoon: 024 – 356 38 45 of met Robert-Jan Rietveld van het GVO, 024-377 60 30.



Fietzersbond Nijmegen actieve leden

Hartger Wassink
Alex den Hollander
Hein Vosmar
Joost Verhoeven
Jos Sluijsmans
Pepijn Oomen
Ger Coopman
Kees Spoorenberg
John Donners

Jeroen van Zuylen
Ries van der Sanden
Martien Janssen

Onderafdelingen

Lingewaard: Gerard Rikken
Wijchen: Ries van der Sanden
Heumen: Clem. van der Made

Afdelingsinformatie

Fietzersbond Nijmegen
p/a Dominicanenstraat 80
6521 KE Nijmegen
Nijmegen@Fietzersbond.nl
www.fietzersbond.nl/nijmegen

