

ZADELIEP

INFORMATIEBLAD VAN DE FIETSBOND AFDELING NIJMEGEN

WINTER 2010



Deze keer in de ZADELPEN:

- 3 Van het bestuur
- 3 Even voorstellen: Ries van der Sanden

Activiteiten Nijmegen

- 4 Stemwijzer voor de fiets
- 6 Afsluiting fietstoegangen Kerkenbos
- 7 Lentse Lus — of: de aanhouder wint
- 8 Wat kun je doen met 300.000.000 euro?
- 10 Duurzaam veilig en Shared space; wat betekenen deze begrippen voor de fietser?

Column:

- 12 Het uitzicht van de automobilist

Regionieuws

- 13 Afdeling Lingewaard: doorstart met een nieuwe voorzitter!

Fietsvaria

- 14 Fietsen in Polen
- 14 Eindelijk: gemeente Nijmegen ideaal voor fietsers!
- 15 Transportfietsen in Nijmegen

Mededelingen

- 16 Vacature penningmeester
- 16 Fietsen met gehandicapten
- 16 Afdelingsinformatie



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

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:

Actieve leden Fietzersbond en Breed, Nijmegen
Oplage: 1250

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



Op de cover:

Ook de jeugdige fietser kijkt uit naar de resultaten van de raadsverkiezingen in Nijmegen.





Van het bestuur

Er is weer veel gebeurd sinds de vorige Zadelpen. Succes was er met de Lentse Lus. Commotie over bedrijventerrein Kerkenbos. Over beide thema's meer in deze Zadelpen.

Daarnaast hebben we ons ook intensief beziggehouden met het fietsparkeren in de binnenstad van Nijmegen en bij het station. Steeds meer mensen nemen de fiets naar stad en station, wat heel positief is. De stallingen zijn daardoor echter overvol en het lijkt er niet op dat de gemeente op korte termijn met structurele nieuwe plannen komt. Vooral bij het station zal dat de komende jaren hard nodig zijn.

In de regio houden we de ontwikkelingen in het centrum van Wijchen en het fietspad langs de Meerwijkse laan in de gaten. Dat betekent goed kranten lezen, brieven schrijven, regelmatig zelf eens langsfietsen, en het gesprek aangaan met onder andere gemeenten. Veel van ons werk is niet zichtbaar. Pas als we een succes boeken, zoals met de Lentse Lus, kunnen we concreet laten zien: kijk, daar zetten we ons nou voor in. Maar zolang wethouders en ambtenaren nog rare fratsen uit blijven halen, zoals bij Kerkenbos, of de aansluiting van de Stijn Buysstraat op de St Annastraat, zullen

misschien een aantal van jullie denken: wat doet die Fietzersbond eigenlijk?

Daarom een oproep, of eigenlijk twee. In de eerste plaats: geef ons jullie tips over kruispunten, straten en wegen waar veranderingen op stapel staan. We kunnen niet overal zijn, dus we hebben 'ogen en oren ter plaatse' nodig! Alle kleine beetjes helpen, en je kunt met een beperkte inspanning al geweldig helpen. In de tweede plaats: mocht je je meer willen inzetten, laat het weten. Een paar uur per week is al genoeg. We zoeken bijvoorbeeld een penningmeester. Maar ook iemand die wat kan helpen met publiciteit is zeer welkom. Dan wordt het nog zichtbaarder wat we allemaal doen.

Ondertussen gaan we met de gebruikelijke inzet verder. Er komen verkiezingen aan, en het wordt spannend of de opwaartse lijn in het fietsbeleid van de afgelopen jaren vastgehouden kan worden. Tot nu toe horen we veel positieve geluiden van vrijwel alle partijen. Reden om vol optimisme en energie 'een tandje erbij' te schakelen!

Namens het bestuur, Hartger Wassink, voorzitter

Even voorstellen ... Ries van der Sanden.

In dit artikeltje schrijf ik wie ik ben en wat mijn ervaringen en drijfveren binnen de Fietzersbond zijn. Ik ben Ries van der Sanden, student Planologie aan de Radboud Universiteit. Sinds het voorjaar van 2009 ben ik lid van de Fietzersbond. Mijn hobby is fietsen, of zeg maar wielrennen.

Waarom ben ik lid geworden van de Fietzersbond? Misschien omdat ik graag fiets, maar dat is niet de hoofdreden. Wat is dat dan wel? Nou, op dit moment ben ik bezig met mijn afstudeerscriptie over een verkeerskundig onderwerp: parkeren in winkelgebieden. Maar het leek mij interessant om daarnaast op een andere manier ervaring op te doen met verkeerskundige onderwerpen. Zo kwam ik bij de Fietzersbond afdeling Nijmegen. Dat blijkt een goede keuze. Al bij de eerste vergadering maakte ik kennis met een heleboel verschillende onderwerpen. Iedereen vertelde hoe zij de fietsbelangen behartigden. Enkele maanden geleden zat ik aan tafel bij een overleg over de discussienota 'Nijmegen, Betrouwbaar Bereikbaar.' Dit vond ik vooral interessant omdat ik

eerder tijdens mijn studie bij een gemeente had meegewerkt aan een verkeersplan.

Het werk van de Fietzersbond vind ik erg nuttig. De inzet voor goede fietsvoorzieningen is nuttig voor al die mensen die al fietsen, maar ook om nog

meer mensen de fiets te laten gebruiken. De fiets is een actueel vervoersmiddel; steeds meer mensen gebruiken de fiets, kijk maar op het station. De stallingen zijn er zelfs overvol. Ik zou hierom bijna zeggen dat te veel fietsers de fiets gebruiken. Maar nee, dat zou wel het allerlaatste zijn wat je mij zult horen zeggen. Het opkomen voor de fietsbelangen vind ik leuk, interessant en nuttig en het is erg leuk om dit samen met enthousiaste actieve leden te doen.



Stemwijzer voor de fiets!

Gemeente Nijmegen

De gemeenteraadsverkiezingen staan voor de deur. De tijd dat de meeste mensen zonder aarzelen wisten welke partij ze zouden gaan stemmen, lijkt voorbij. Om de fietsers onder de zwevende kiezers een handje te helpen, onderzochten we de fietsvriendelijkheid van een groot aantal politieke partijen in Nijmegen (sorry voor onze leden in buurgemeenten). Van sommige partijen konden we niet voldoende fietsideeën vinden, en die hebben we dus ook niet besproken.

Neutraal als we zijn, geven we géén stemadvies. Dus de echte keuze moet ieder nog voor zichzelf maken. Dit artikel is bovendien geschreven voordat het door ons georganiseerde fietsdebat "Fietsen in Nijmegen... een tandje erbij!" in de Vereniging plaats zou vinden, op 4 februari. De resultaten van dit debat hebben we vanwege de deadline helaas niet meer mee kunnen nemen.

Wel hopen we dat met deze informatie mensen een beter gemotiveerde stem vóór beter fietsbeleid kunnen uitbrengen!

PvdA. Fietswoordvoerder Stijn Verbruggen (nummer 5 op de lijst) heeft herhaaldelijk van zich laten horen ten faveure van de fiets. Rond de vorige raadsverkiezingen kwam hij met een 11-puntenplan voor de fiets, waaruit een aantal concrete initiatieven kwamen. In september 2009 deed hij nog mee met een fiets-tegen-autowedstrijd in de Week van de Vooruitgang. Mede als gevolg daarvan ligt het fietspad langs de Coehoornstraat er nu weer netjes bij.

Voor de komende periode legt de PvdA prioriteit bij de schoolfietsroutes, aanpak van fietsendiefstal en het zoveel mogelijk asfalteren van alle fietspaden.

GroenLinks. Leverde de afgelopen periode met Jan van der Meer de wethouder die fietsbeleid in zijn portefeuille had. De fiets stond prominent op zijn agenda. Een van de meest doortastende acties was het oplossen van het knelpunt-Postweg, iets waar al twintig jaar over gesproken werd, maar nog geen wethouder zijn vingers aan had durven branden. Het parkeren in bewaakte fietsenstallingen in de stad is nu gratis, en de onbewaakte fietsenstalling bij het station werd twee keer zo groot. Het succes van dit stallingsbeleid is echter zo groot, dat de capaciteit uit zijn voegen barst, wat tegen Jan van der Meer en GroenLinks zou kunnen gaan werken.

Niettemin blijven de ambities in het verkiezingsprogramma torenhoog: "Nijmegen in 2018 beste fietsstad van Europa", niets meer, niets minder. Van de bijbehorende voorstellen hoeven ze in Kopenhagen echter nog niet zenuwachtig te worden.

SP. Ondanks het 'tegen'-imago altijd in voor een goed idee voor de fiets. Waren bovendien initiatiefnemer van de motie afgelopen zomer, om wethouders Depla en Van der Meer te dwingen een ongelijkvloerse kruising over de Graaf Alardsingel te realiseren. En al in 2006 diende de SP een motie in om twee extra fietsoversteekplaatsen te realiseren over de Prins Mauritssingel. Concrete plannen voor de fiets voor de toekomst blijven echter wat vlak.

CDA. Landelijk trekt het CDA flink de aandacht op fietsgebied met de nota 'Fietsen in Nederland... een tandje erbij!' van Tweede Kamerlid Joop Atsma. Alleen daarom al zou CDA het voordeel van de twijfel moeten krijgen. De afgelopen jaren was het CDA wel eens kritisch in de raad op Jan van der Meers vervoersbeleid, maar hun verkiezingsprogramma belooft onder andere meer ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers, meer 'fietsstraten' waar de fiets het primaat heeft, en betere fietspaden in Lindenholt en naar Neerbosch-Oost.

VVD. Lijsttrekker Hayke Veldman geeft op zijn weblog ruiterlijk toe dat hij, als hij naar de binnenstad gaat, de auto neemt. Die eerlijkheid siert hem. Maar dat hij die auto vervolgens nergens kwijt kan, had hij kunnen weten. Met de fiets was dat parkeren trouwens ook lastig geworden op zaterdagmiddag. Hopelijk gaat de VVD zich dan ook werkelijk inzetten voor meer stallingplaatsen voor de fiets, zoals het verkiezingsprogramma belooft.

D66. Een speciaal plekje heeft D66 bij ons, vanwege de Valentijnstaart die we afgelopen jaar van hun mochten krijgen. Toch komt D66 in het verkiezingsprogramma pas bij punt 10 op de fiets. Maar belooft dan wel meteen een verdubbeling van de capaciteit van fietsenstallingen binnen de singels.





Nijmegen Nu. Niet direct de grootste voorvechter van het fietsbelang, maar spreekt zich in het verkiezingsprogramma voorzichtig uit voor het uitbouwen van fietsroutes naar scholen en werkplekken. En vorig jaar sprak de partij nog haar steun uit voor het op termijn mogelijk maken van tweerichtingsverkeer voor de fiets in de ringstraten rond het centrum.

Gewoon Nijmegen. De meest eigennuttige partij in de Nijmeegse gemeenteraad heeft geen uitgewerkte ideeën om het fietsbeleid in Nijmegen te stimuleren. Tenminste, die hebben wij niet gevonden. Wel heeft Jo Janssen zich hard gemaakt voor een minder hardvochtig handhavingsbeleid voor verkeerd gestalde fietsen. Zo maakte hij aanhangig hoe een kinderfiets op wrede wijze door de AFAC uit de Ziekerstraat werd meegenomen.

De ketting waarmee het aan de 'moederfiets' vastgemaakt was, werd bruut met een slijptol werd doorgeslepen. De moederfiets stond keurig in de klem, maar de kinderfiets helaas ernaast...

ChristenUnie. Een nieuwkomer in Nijmegen, maar met welkome standpunten voor de fiets. In het verkiezingsprogramma wordt de fiets rondit als het meest wenselijke vervoersmiddel in de stad benoemd. En volgt een ris aan maatregelen, die we zelf niet beter bedacht konden hebben: noodstallingen bij het station, verbeteren van snelle fietsroutes, legale fietsroutes door de binnenstad, vrijliggende infrastructuur voor het hoofdfietsnet...je waant je in de fietshemel bij het lezen van al dat moois.

Hartger Wassink



De JSF5, zie pagina 15



De Buurtklusser – Gezien op de Waalkade tijdens de fietsmarkt zie pagina 15

Afsluiting fietstoegangen Kerkenbos

Dat was even schrikken, eind oktober. De gemeente liet weten dat alle fietstoegangen naar bedrijventerrein Kerkenbos, op één na, afgesloten zouden worden, in een laatste poging om een eind te maken aan de voortdurende criminaliteit op dat terrein.

Ambtenaren van de gemeente hadden een paar weken eerder al contact opgenomen om te vragen of wij als Fietzersbond bezwaar tegen een dergelijke maatregel zouden hebben, dus helemaal onverwacht was het niet. Wel onverwacht was de resoluutheid waarmee het besluit genomen werd: de toegangen werden permanent opgeheven, en er werd nog gekeken naar de mogelijkheid om ook de laatste toegang (langs restaurant Oriënt Plaza) ook op te heffen.

Dat het besluit zo ver zou gaan, was ons nog niet duidelijk geworden. Wij dachten dat er een voorlopige afsluiting zou komen, gevolgd door een evaluatie-onderzoek, waarna we opnieuw zouden kijken wat definitieve oplossingen konden zijn. Het onherroepelijk opheffen van de meeste toegangen ging, en gaat, ons veel te ver.

Na overleg met de gemeente bleek dat het college van B&W vastbesloten was in zijn plannen. Jammer genoeg hebben we daarom toch een bezwaar moeten maken. Eind november hebben we een zienswijze ingediend, wat een eerste stap is in het proces van bezwaar maken tegen dit plan.

Dat vinden we jammer, omdat bezwaarschriften schrijven niet een van de meest leuke middelen is om prettiger fietsen voor iedereen dichterbij te brengen. Het kost veel tijd, papier en e-mailverkeer, voor ons en de gemeente, en leidt op z'n best tot een halfslachtige oplossing.

En bovendien is onze relatie met de gemeente Nijmegen, zowel politiek als met ambtenaren, de laatste jaren steeds beter geworden. We hebben daarom bij een aantal projecten al in een vroeg stadium inzage in de plannen gekregen, zodat we al eerder ons advies kunnen geven. We hopen dat dat in de toekomst juist nog meer zal gaan. Bij die goede relatie past het eigenlijk niet om met bezwaarschriften te komen.

Toch vonden we het belangrijk om te doen, omdat het erop lijkt dat het de gemeente, in ieder geval het college van B&W, menens is. Als de criminaliteit niet minder wordt, zal ook de laatste toegang, bij Oriënt Plaza, afgesloten worden. Het sluiten van die belangrijke verbinding willen we koste wat kost voorkomen.

We willen best meedenken over oplossingen, maar wel op basis van feiten en cijfers. Dus voor er tot definitieve maatregelen wordt overgegaan, moet er eerst beter onderzoek plaatsvinden, vinden wij. Anders zullen veel fietsers, die part noch deel hebben aan het probleem van de criminaliteit, de dupe worden. Er zijn wel meer routes in Nijmegen, zowel voor auto's, fietsers als voetgangers, die door criminelen gebruikt worden, en die worden toch ook niet allemaal opgeheven?



De bezwaartermijn loopt inmiddels. En het college van B&W is gevallen. Hoe het nu verder gaat, weten wij dus ook niet. Eén bruggetje is inmiddels afgesloten, en niet, zoals eerder dreigend aankondigd, compleet verwijderd. Dat geeft een klein beetje hoop...We houden jullie op de hoogte!

Van leden die in de buurt wonen, of regelmatig van de route over Kerkenbos gebruikmaken, horen we graag wat hun ervaringen en meningen zijn. Mail ons op nijmegen@fietzersbond.nl. Dankjewel!

Hartger Wassink

**Het Buurtterras,
zie pagina 15**





Lentse Lus — of: de aanhouder wint

Al sinds de plannen voor de Stadsbrug en de bijbehorende Graaf Alardsingel (de singel die straks als een soort spiegelbeeld van de singels rond de oude stad, de beide Waalbruggen zal verbinden) gemaakt worden, is er sprake van het opheffen van de Lentse Lus. De Lentse Lus verbindt (nu nog) de Laauwikstraat met de Griftdijk en de Snelbinder. Het is een oud betonnen viaduct dat te smal zou zijn voor het nieuwe verkeersplan in de buurt van het station Nijmegen-Lent. Om ruimte te maken, onder andere voor busbanen, nam de gemeente Nijmegen in 2008 het initiatief tot sloop. De Lentse Lus is echter een belangrijke verbinding voor fietsers en ander langzaam verkeer tussen west- en oost-Lent. In de plannen zouden fietsers op ongeveer dezelfde plaats een oversteek met verkeerslichten krijgen. Het argument van de gemeente Nijmegen was dat fietsers een paar honderd meter verderop, bij de Vrouwe Udasingel, al een tunnel zouden krijgen, dus fietsers die niet voor rood wilden wachten, zouden daar wel kunnen oversteken.

De Fietzersbond heeft van begin af aan geprotesteerd tegen de plannen. Niet alleen omdat een gelijkvloerse kruising gevaarlijker is, vooral bij zo'n brede weg, maar ook omdat een snelle verbinding naar de Snelbinder op deze manier ingeruild zou worden voor een stoplicht. Tegelijk is de gemeente bezig met het aanleggen van de snelfietsroute Arnhem-Nijmegen (het Rijnwaalpad), en daar is deze kruising een onderdeel van. Niet te rijmen, volgens ons.

Een periode van inspraak, lobbyen en debat, in onder andere de Gelderlander volgde. De gemeente, of meer specifiek: wethouder Depla, liet zich echter niet verleiden tot

een uitspraak over behoud van de Lentse Lus. Wat hem betreft moest het viaduct weg, en wel zo snel mogelijk. In januari 2009 werd het eerste succes geboekt doordat in de gemeenteraad een motie werd aangenomen waarin werd verklaard dat het viaduct voorlopig nog niet afgebroken zou worden. Eerst zou de tunnel bij de Vrouwe Udasingel klaar moeten zijn, zodat fietsers een alternatief zouden hebben.

Maar tevreden waren we nog niet. De tunnel in het verlengde van de Vrouwe Udasingel ligt te ver uit de route om een goed alternatief te zijn. We waren bovendien nog niet overtuigd van de redenen dat de Lentse Lus echt weg zou moeten. Harde argumenten daarvoor ontbraken. Bovendien vonden we het belang van de Lentse Lus zo groot, dat als het huidige viaduct wegmoest, dat er dan een alternatief voor de fietsers op dezelfde plek zou moeten komen.

In juli 2009 stond het weer op de agenda van de gemeenteraad, en weer boekten we een succes: de motie waarin de wethouder werd opgedragen een alternatief te zoeken voor de Lentse Lus, na eventuele afbraak ervan, werd unaniem aanvaard. Het belangrijkste doel was gerealiseerd!

Dat was al genoeg voor de champagne. Maar als toetje kwam in december 2009 nog het onverwachte nieuws dat de Lentse Lus voorlopig helemaal niet hoefde te verdwijnen. Tot 2013 blijft het huidige viaduct bestaan. Al met al hebben we dus gekregen waar we op hoorden, en zelfs nog wat meer. Hadden we ons in 2008 niet al druk gemaakt, dan was de Lentse Lus nu misschien al verdwenen. Nu is er de zekerheid dat er altijd een viaduct voor fietsers op die plaats zal blijven.

Hartger Wassink



Tekst bij deze poster uit 1942:

"Het straatgevaar voor een wielrijder is groot. Het is daarom een dringende eisch voor den wielrijder aan de gevaren van het verkeer bijdere aandacht te schenken en stipt de verkeersregels in acht te nemen. Bijzonder klemmend is dit voor den tocht huis naar de fabriek en omgekeerd. Immers overkomt een arbeider een ongeval op weg van of naar huis, dan zal hij in normale gevallen krachtens de Ongevallenwet voor de gevolgen schadeloosstelling ontvangen, echter zal hem in geval van roekeloosheid of nalatigheid het recht op een ongevalsuitkering kunnen worden onttrokken. Opvolgen der verkeersvoorschriften is derhalve een eerste vereischte. De fietser van deze plaat, die door een rood verkeerslicht rijdt, brengt zichzelf en ook zijn uitkering gevaar."

Wat kun je doen met 300.000.000 euro voor betrouwbare bereikbaarheid Nijmegen?

De gemeente Nijmegen heeft de discussienota "Nijmegen betrouwbaar bereikbaar" opgesteld en de Fietsersbond afd. Nijmegen heeft daar een officiële reactie op gegeven (zie ook onze website). Er is in de discussienota gekozen voor drie strategieën, namelijk autoverkeer, fietsverkeer en het openbaar vervoer. Aan alle drie de strategieën wordt in gelijke mate papier besteed, maar in financiële middelen is het echter zeer ongelijk verdeeld. Dat verschil in geld is goed te illustreren, door een globale vergelijking te maken indien je een aanzienlijk bedrag beschikbaar stelt voor één strategie. Ongeacht op welke strategie je dan het geld zet, er zijn meerdere jaren en ingewikkelde procedures nodig. Tevens zal het bedrag dat op een strategie gezet wordt, natuurlijk ook gevolgen hebben voor de andere strategieën.

Als eerste wordt het geld besteed aan het autoverkeer, maar dat gebeurt toch al in de vorm van de stadsbrug 1). De fietser krijgt er dan, na het nodige aandringen weliswaar, een breed fietspad bij langs een drukke autoweg.

Als tweede kan men het geld besteden aan Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en dat zou kunnen d.m.v. een snelle tramverbinding tussen Nijmegen Heyendaal naar Arnhem via Bommel en Huisen1). De fietser krijgt dan de mogelijkheid om de fiets mee te nemen om een deel van dat traject te kunnen overbruggen.

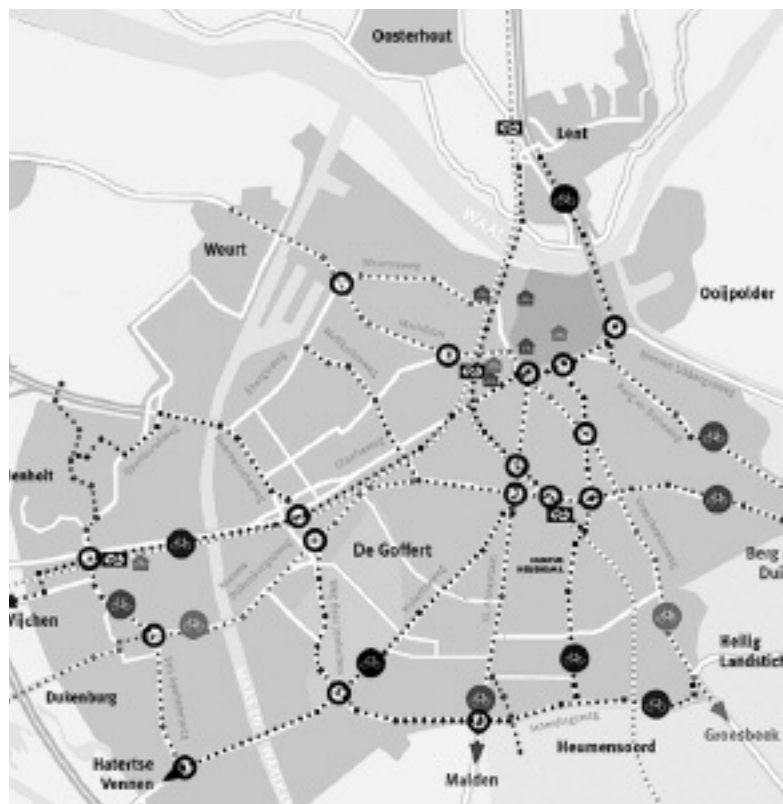
Als derde kan men het geld besteden aan ongelijkvloerse kruisingen, zoals fietstunnels, voor het fietsverkeer. Dit zal de doorstroming van het fietsverkeer bevorderen en bovendien ook de veiligheid van de fietser, zowel jong als oud, ten goede komen. Auto en bus zullen dan "geen last" meer hebben van de vele fietsers en dus sneller door kunnen rijden

Deze eerste twee strategieën zijn al vaak genoeg gepresenteerd in de vorm van mooie power point presentaties, maar de derde strategie met zo'n geldbedrag is nog nooit uitgewerkt. Ik wil deze derde

strategie nu eens vorm geven door 3-dimensionaal te denken en het resultaat is zeker geen "fiets utopia".

Fietstunnels

Uitgaande van de gemiddelde prijs per tunnel, kan men in de gemeente Nijmegen zo'n 60 !! (= 300 / 5) fietstunnels aanleggen. In het kaartje heb ik kruispunten aangegeven die ik als kandidaat zou willen aanmerken voor zo'n ongelijkvloerse kruising. Deze kruispunten liggen wel op de belangrijkste vervoersradialen en -tangenten van de gemeente Nijmegen.



Mogelijke locaties voor fietstunnels met de belangrijkste Nijmeegse fietsroutes

Een paar concrete voorbeelden om deze strategie te illustreren **Het Keizer Karel plein** en dat is natuurlijk het meest aansprekende. Uitgaande van de 6 toegangswegen heb je dan ca 30 miljoen nodig voor de 6 tunnels die samen komen in het midden om daar een "berekuil" te vormen. Praktisch gezien zouden zo'n 4 tunnels genoeg zijn, omdat het verkeer vanuit de Molenaarstraat en de Van Schaeck Mathon singel beperkt is.

De spoorkuil vormt een mooie route naar Heyendaal maar twee fietstunnels, namelijk met de St Annastraat en de Groenewoudseweg, zouden het voor de fietser veel aangenamer maken en de automobilist zou er





zelfs mee opschieten. Het is jammer dat deze optie niet meegenomen is toen een paar jaar geleden deze fietsroute aangelegd werd.

Ter plaatse van **Het toekomstige NS station "De Goffert"** de kruisingen van Neerboscheweg met Graafseweg en het Jonkerbosplein, voorzien van ongelijkvloerse kruisingen. Dat zal de Winkelsteeg voor iedereen beter bereikbaar maken.

Hoogte en hellingshoek

Een fietstunnel hoeft niet zo hoog te zijn als een autotunnel, maar vraagt toch een toegangsweg met een niet te grote hellingshoek. Indien de toevoerweg dan te lang zou worden, heeft men ook de optie om het wegdek te verhogen met ca 1 meter. Een oplossing die in de gemeente Zwolle al regelmatig toegepast wordt. Een ongelijkvloerse kruising waarbij de fietser "de lucht in moet", dus over een autoweg, is zeker niet zo fietsvriendelijk omdat het te overwinnen hoogteverschil dan veel groter is en het bovendien dan ook nog om langere toegangswegen vraagt. Als de toegangsweg toch te steil zou moeten zijn, dan is een rollend fietspad, zoals over het treinspoor in Pernis, een oplossing.

Sociale veiligheid

Bij fietstunnels dient men het aspect sociale veiligheid zeker niet te vergeten, net zoals men dat ook niet vergeet in het openbaar vervoer met zijn controle teams en vliegende brigades en in een autotunnel. Vaak worden daar dan kosten nog moeite gespaard voor de veiligheid, niet alleen verlichting en maar zelfs een vorm van cameratoezicht wordt toegepast. In fietstunnels zijn deze maatregelen ook mogelijk, maar kunnen veel eenvoudiger zijn. De totale kosten voor al die fietstunnels zullen zeker ook beperkt zijn, want de besparing in fiets- en voetgangers verkeerslichten dient men hierbij ook in ogenschouw te nemen.

Wat draagt deze strategie bij aan de betrouwbare bereikbaarheid van Nijmegen?

Gedetailleerde berekeningen en simulaties kosten veel tijd, die mij helaas ontbreekt. Ik wil wel aan de hand van een getallenvoorbeeldje aangeven wat er mogelijk zou kunnen zijn.

Indien alleen uitgegaan wordt van de tellingen van auto's en fietsers, kan men concluderen dat slechts ca 15% van alle personenvervoer over bruggen van Waal en Maas-Waal kanaal uit fietsers bestaat. (80 duizend auto's tegenover 12,5 duizend fietsers 2) Een percentage waar een stad als Nijmegen zich voor zou moeten

schamen, echter anderzijds ook wel logisch. Als fietser heb je veel tijdverlies door de vele verkeerslichten, fietspadversmallingen en onnodige drempels. Het lijkt dan net of Nijmegen een "brug te ver" ligt.

Indien je in staat bent om dit percentage fietsers te verdubbelen, wat nog steeds veraf is van een doelstelling van 50%, dan resulteert dat in 12500 minder auto's die 's morgens de bruggen over komen. Een reductie van dit aantal auto's merkt men ook al in de schoolvakanties. Voor het gevoel: Dit aantal komt globaal overeen met een tweebaans file van 60 km!!!

De Fietzersbond wil aandacht vragen voor een strategie, die men meestal gewoon "vergeet", want:

- De zichtbaarheid voor de politici is hierbij beperkt tot lokaal nivo. Men kan dan niet op "nivo" vergaderen, of het nu om bedrijfsdirecties dan wel Haagse kringen gaat,
- Er komen geen leden van het koninklijk huis om "het" te openen.
- Het stelt hoge kwaliteitseisen aan het bestuur. De bestuurlijke focus dient gericht te zijn op meerdere "kleine" projecten, terwijl het veel gemakkelijker is te focussen op een groot project.
- Je moet grootschalig denken over veel kleinschalige projecten

Kees Spoorenberg

Voetnoten

- 1 Voor de financiële getallen is alleen gebruik gemaakt van de informatie die op Internet staat. De begrotingen voor de stadsbrug en het HOV zijn in de orde grootte van 300 miljoen. De kosten voor één fietstunnel ligt tussen de twee en zeven miljoen. Een gemiddeld bedrag van vijf miljoen voor een fietstunnel onder een weg is dus best redelijk.
- 2 De verkeerstellingen van 2006 (2008 helaas nog niet) zijn beschikbaar op de website van de gemeente Nijmegen. In het kader van de eenvoud is uitgegaan van:
 - Er is geen telling van aantal fietsers over de snelbinder. Het aantal fietsers over de Waal is, overeenkomstig eerdere tellingen, verhoogd tot het vroegere percentage.
 - Het aantal bussen en vrachtwagens is te verwaarlozen t.o.v. het aantal auto's en wordt verder niet meegenomen in de beschouwingen.
 - Er wordt uitgegaan van een passagier per auto.
 - De tellingen zijn van/naar, dus het getal in de tabellen dien je dus door twee te delen om het stadinwaartse verkeer te verkrijgen. De laatste getallen worden in de tekst dan ook gebruikt.

Duurzaam veilig en Shared space; wat betekenen deze begrippen voor de fietser?

Inleiding

Mogelijk hebt u al wel eens gehoord van bovenstaande begrippen in relatie tot discussies over verkeersveiligheid en zich daarbij wel eens afgevraagd: Wat betekent dat eigenlijk? In onderstaande wil ik beknopt deze twee verkeersfilosofieën weergeven, waarbij u zich ook kunt afvragen in hoeverre kan ik deze filosofieën herkennen in de verkiezings-programma's van de politieke partijen en in het gevoerde beleid van mijn gemeente.

Duurzaam veilig

In het midden van de jaren negentig is een nieuwe filosofie ontwikkeld, met als doel om ongevallen te voorkomen en daar waar dat niet kan, de kans op ernstig letsel nagenoeg uit te sluiten. Het is tevens een integrale benadering van het verkeerssysteem dat bestaat uit de onderdelen 'mens', 'voertuig' en 'weg' en waarbij 'de mens als maat' genomen wordt. Men gaat uit van de fysieke kwetsbaarheid van de mens, van hun kunnen (iedereen maakt wel eens een fout) en van wat ze willen (niet iedereen houdt zich aan de regels). Deze filosofie is zeer succesvol, gezien de afname van het aantal verkeersdoden van ca 50% in 10 jaar.

Dit is allemaal tamelijk abstract, maar heeft o.a. concreet geleid tot de volgende wegtypen:

De 30 km/uur wegen:

De mogelijke conflicten tussen auto's en onbeschermde verkeersdeelnemers (lees: voetgangers, fietsers) zijn gemakkelijker te voorkomen door de lage snelheid van de auto's en als er een botsing ontstaat, dan is het mogelijk letsel niet zo snel ernstig. Om die snelheid bij de auto's af te dwingen, zijn veel van deze wegen voorzien van drempels en plateaux, waarbij er helaas de nodige drempels nogal fietsonvriendelijk zijn.

De 50 km/uur gebiedsontsluitingswegen in de bebouwde kom

Gezien de hoge snelheid van de auto's dienen deze wegen te beschikken over vrijliggende fietspaden en dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan. In de moderne wijken, met zijn woonerven en wegenstructuur is dat vaak al gerealiseerd, maar in de wat oudere delen van een stad is dat wat problematischer maar echter niet onmogelijk. We hebben het in Nijmegen dan over wegen als Berg en Dalseweg, Muntweg, Willemsweg, Hengstdalseweg, d'Almerasweg en Wolfskuilseweg. Deze wegen worden vaak ook nog gekenmerkt door een hoge verkeersintensiteit, parkeervakken voor bewoners aan beide zijden en een openbaar vervoer functie.



De Workbike,
zie pagina 15





Als u naar de recentere herstructurering kijkt van deze wegen, kunt u zelf zien hoe de gemeente er in geslaagd is om aan 'duurzaam veilig' te voldoen. Bij de komende herstructurering van de Wolfkuilseweg, alhoewel voldoende ruimte en het ontbreken van parkeervakken, is er zelfs in de plannen geen vrijliggend fietspad opgenomen.

Shared space

In de Gelderlander van 12 december zijn al twee pagina's gewijd aan deze filosofie.

Shared space ofwel 'gedeelde ruimte' in goed nederlands, heeft als uitgangspunt om te zorgen voor 'subjectieve onveiligheid' en zo min mogelijk regels, zodat de verkeersdeelnemers zelf weer gaan nadenken en op elkaar gaan letten. De sociale interactie, waarbij mensen op elkaar letten, zorgt dus voor veiligheid. Ontegenzeggelijk een heel mooi ideaal als uitgangspunt, maar niet zo heel realistisch. Het gaat ervan uit dat alle mensen op een gelijke manier even alert op elkaar letten en elkaar kunnen zien, maar voor fietsende kinderen en ouderen is dat toch echt een utopie. Bovendien lukt het ook alleen maar als het niet druk is met goed zicht, want probeer maar eens sociale interactie met auto's die van alle kanten komen in het donker of bij regen.

Het spreekt bepaalde gemeentes, ook Nijmegen, wel aan, maar dat komt waarschijnlijk meer door de Amerikaanse aandoende naam. Of misschien speelt wel de

gedachte van kosten reductie voor verkeersborden en verkeerslichten. Om het principe te illustreren, moet u zich, voor het Nijmeegse, de volgende 'shared space' eens voorstellen:

Het winkelgebied in het centrum is nu dan altijd voor auto's, fietsers en voetgangers toegankelijk, want de sociale interactie zorgt er wel voor dat het goed gaat. Mogen we straks toch weer fietsen op zaterdagmiddag tussen alle winkelende voetgangers. Zijn de borden en autobarrières ook niet meer nodig en kunnen we in de 'shared space' overal onze fiets neerzetten. De sociale interactie zal de automobilisten ook wel weerhouden om dan het winkelgebied in te rijden. Geloofd u het?

PS : Voor mensen die wel eens op vakantie geweest zijn in Cairo of New Delhi. Op *kruisingen* aldaar zie je 'shared space' in de praktijk. Ik noem het meer 'survival of the fittest'.

Conclusie

Duurzaam veilig dient men goed uit te voeren met fatsoenlijke drempels in de 30 km/uur gebieden en vrijliggende fietspaden langs de 50 km/uur gebieden. Shared space: Een mooi ideaal en meer ook niet. Het werkt in een rustige omgeving, zoals op het Friese platteland, maar 'duurzaam veilig' principes werken dan net zo goed.

Kees Spoorenberg



De Messenger,
zie ook pagina 15

Het uitzicht van de automobilist

Vandaag (2 december 2009) lees ik in de Volkskrant een interview met prof. ir. Francine Houben. Zij is creatief (!) directeur en grootste aandeelhouder van Mecanoo. Dat is niet dat knutsel en frutsel constructiespel dat ik tijdens mijn zorgeloze jeugd speelde, maar een architectenbureau dat ontwerpen bedenkt over de hele wereld, aldus de Volkskrant.

In het interview breekt ze een lans voor de automobilist in ons land. "De automobilist is lang verwaarloosd, ..., en het uitzicht van de automobilist ondergewaardeerd." Het beleid van de overheid leidt er toe dat de snelweg "verwordt tot een corridor tussen geluidsschermen en bedrijventerreinen". Dat vindt Francine zielig.

Weemoedig denkt ze aan Almere, waar het ooit mogelijk was om vanuit de auto de schoonheid van de stad te zien, het groene wonen, het water. "In 1999 suggereerde ik dat er borden langs de weg moesten komen met 'Hier is de Hollandse Waterlinie' en dergelijke. Zoals je dat ook in Frankrijk hebt".

Heel creatief van Francine.

Hoe zit dat dan in Frankrijk? De familie Doorsnee rijdt over de Autoroute du Soleil naar de gereserveerde gite in de Dordogne. Staat er ineens een bord langs de weg "Ici a gauche le Chateau du Chambord".

"Wat is dat Pap?"

"Uh, niks jongen, gewoon een kasteel, zoals je er hier meer hebt".

"Maar, moeten we daar dan niet naartoe?"

"Nee, vooruit, we moeten die gite nog halen voor vanavond", mengt moeder Doorsnee zich in het gesprek.

"Straks bij de volgende aire, kunnen jullie spelen, daar is ook een speeltuin bij", besluit Pa, en hij trapt de gaspedaal nog maar eens flink in. En weg zakken de twee kids, op de achterbank.

Wat is dit voor een rare gedachte dat autorijden iets moet bijdragen aan toeristisch bewustzijn? Of denkt de lobby van de plaatselijke VVV hier iets te scoren? Alsof dat kasteel al niet voldoende bezoek krijgt.

Net zo bizar is het als automobilisten met dedain spreken over de zogenaamde naargeestigheid van sommige streken waar ze doorheen trekken (lees: scheuren).

"Dat stuk in Noord Frankrijk, wat lelijk en saai is dat toch! Allemaal industrie en de mensen kijken er ook zo somber!"

Onnozele lui! Uitspraken gebaseerd op één willekeurige streep dwars door het landschap. Fietzers die zich

de tijd gunnen om een gebied te verkennen weten wel beter...

Ik gun iedere soortgenoot zijn of haar plezier, maar de automobilist dient te beseffen dat hij met zijn voertuig veel hinder veroorzaakt. Aan dat beeld kan geen strookje zoab-asfalt, geluidsstillende technologie of roetfilter iets veranderen. Als je toch wat wilt toeren ga dan asjeblijft naar die plekken waar anderen er geen last van hebben, de Zweedse bossen of de Nevada-zandbak bijvoorbeeld. Ruimte zat daar.

Vroeger toen de auto nog een weinig verbreid verschijnsel was, kon het nog, met je vader op de zondagmiddag ("Op een mooie Pinksterdag") een uitstapje maken. De ANWB hielp een handje met bordjes, Kempenroute linksaf. Laten we van dat romantische beeld nu maar afscheid nemen. Autorijden is geen fun-rijden, er moet ook naar gebruik voor betaald worden. Voor onze Camiel Eurlings is deze kogel nu ook door de kerk.

Autorijden is een noodzakelijk kwaad, niet meer uit te roeien, zo reëel ben ik inmiddels wel.

Francine Houben mag van mij ook door gaan met haar luchtfietserij. Waar droomt zij van? De automobilist die arriverend op de plaats van bestemming vol is van wat hij/zij onderweg tegen is gekomen?

"Ik kwam nog langs Kasteel Zeist!" (het kasteel zelf zag hij niet liggen)

"Wat ligt dat Nieuwegein er toch mooi bij joh!"

"Weet je wat ik nog zag? Twee koeien!"

Dream on Francine Houben. Mijmer nog maar wat door over 'je mooiste geluidswallen'.

Ze besluit met een ferme uitspraak:

"Het land rond de steden moet zichtbaar zijn. Dat is essentieel".

Heel goed Francine, zichtbaar, zonder al dat blik.

Marc Peeters
contact@marcpeeters.nl

Ps. Een dag later zie ik schrijver Joost Zwagerman op TV in de 'Top 2000 a gogo' zijn favoriete plaatje aanprijzen, te weten "Op Fietse" van de Drentse band Skik. Dit liedje weerspiegelt volgens hem perfect het 'on the road' gevoel in Nederland. Kijk, dat bedoel ik nou.





Doorstart met een nieuwe voorzitter!

Sinds ongeveer 1980 ben ik lid van de fietsersbond, de eerste jaren als actief lid in Eindhoven. Na verhuizing naar Bemmelen gewoon lid tot dat Judith de leden in Lingewaard opeiep om een actieve afdeling te worden. Start op 1 januari 2002 met 4 actieve leden: Judith, Lianne, Ynke en Piet.

Eerste actie op koninginnedag in Bemmelen met presentatie van de afdeling en inventarisatie van knelpunten. Naar aanleiding daarvan presentatie van deze knelpunten in een boek: "Het Rode Lint dat Lingewaard Verbindt" en eerste overleg met de gemeente. We hebben volgehouden 2x per jaar te blijven overleggen.

Verdere acties:

- diverse boodschappen acties: raden van de waarde van de boodschappen op een volbepakte fiets, winnaar mag boodschappen, op zijn/haar eigen fiets mee naar huis nemen.
 - rozenactie: bij school een roos voor iedere ouder die zijn/haar kind op de fiets naar school brengt.
 - nogmaals koninginnedag en knelpunten inventarisatie.
 - gefingeerd fietsongeluk op gevaarlijk kruispunt met ambulance, politie auto's, sirenes enz.
 - fiets graveren met postcode i.s.m. de politie.
- Bij al deze acties was steeds pers aanwezig.

Jammer genoeg is Ynke een paar jaar geleden wegens drukke werkzaamheden gestopt. Lianne heeft ondertussen Groen Links in Lingewaard (mede) opgericht, is raadslid geworden en heeft daardoor niet veel tijd meer over voor de Fietsersbond.

Maar Judith en Lianne en ik willen de afdeling Lingewaard in stand houden. En omdat Judith minder en ik wat meer vrije tijd heb, hebben we besloten dat ik het voorzitterschap van haar overneem. Judith blijft actief lid. En dit is dan een goed moment om Judith te bedanken voor al het werk dat ze de afgelopen 8 jaar voor de fietsersbond heeft gedaan.



Boodschappenactie: Raad de waarde van de inhoud van de tassen.

Voornaamste doel op dit moment: in stand houden overleg met de gemeente. En we zijn in samenwerking met Groen Links en PvdA aan het bekijken welke acties kunnen worden ondernomen om de plannen betreffende de aanleg van fietspaden langs het Vossenhol in Bemmelen uitgevoerd te krijgen.

Oproep aan leden in de gemeente Lingewaard:

- wordt actief lid. Boodschappenactie en rozenactie zouden bij andere scholen en supermarkten kunnen worden herhaald, maar liggen stil bij gebrek aan man/vrouw kracht.
- andere ideeën voor acties, plus medewerking bij de uitvoering, zijn zeer welkom.
- zou je het leuk vinden het gemeentelijk fietsbeleid te volgen: ook zeer welkom.
- draag bij door misstanden aan ons door te geven, het liefst met foto, zodat we ze kunnen inbrengen bij het overleg met de gemeente.

We vergaderen ongeveer een keer per twee maanden, indien nodig vaker. Maar je kunt zoveel tijd in de Fietsersbond steken als je wilt of kunt of je ook beperken tot een bepaald onderwerp.

Aanmelden kan via: fietsersbond@lingewaard.nl

Met vriendelijke groeten, Piet Visser

Fietsen in Polen

Kraków toont zich soms fietsvriendelijk. Al vele jaren. Ik ben er al vaak geweest. Zo'n 20 jaar geleden kon je vermoeden dat het een mooie stad was. Langzaam maar zeker verdween de smerige communistische denken, die er overheen lag. Het centrum van de stad is inmiddels schitterend en kan zich meten met steden als Amsterdam, Leiden, Brugge. Maar fietsen in dat centrum? Erg comfortabel is het niet.

Op een van de belangrijkste straten, Grodzka, is een fietsstrook geschilderd. Die is meestal vol voetgangers en koetsjes. Over het algemeen wordt je geacht de weg te delen met de auto's. Dat is niet altijd aangenaam. Er is vaak te weinig ruimte. Dan zijn er twee mogelijkheden: stoïcijns de weg blijven delen met de auto's of: de stoep op. Het hangt er van af hoeveel lef je hebt. Even buiten het centrum moet je vaak goed uitkijken voor trams en tramrails.

Eigenlijk lijkt fietsen in Kraków veel op fietsen in een Nederlandse stad. Behoorlijk anarchistisch. Gewoon tegen het verkeer in fietsen: niemand kijkt er van op. Er zijn een aantal fietsroutes uitgezet. Met een kaartje in de hand zijn we naar Nowa Huta gefietst. We reden vaak op vrijliggende fietspaden. Dat ging redelijk goed, wanneer het kaartje ook in het Engels zou hebben bestaan, was het waarschijnlijk allemaal wat vlotter gegaan.

We zijn met de auto ook op pad geweest naar o.a. Auschwitz en Katowice. Onderweg zag je nauwelijks

fietsers. De binnenwegen waren vrij smal. Het lijkt me daar niet prettig fietsen. Dat kregen we ook bevestigd door mensen die met de fiets van Warszawa naar Kraków waren gekomen. Niet erg prettig. Eigenlijk: nooit meer.

Probleem zal, mogelijk, zijn dat er te weinig gefietst wordt. Niet-fietsers verwachten nergens een fiets.

In Kraków worden fietsen verhuurd op o.a. het Invalidenplein. (Nomen est omen!)

Thuisgekomen bleken er in het achterwiel van mijn fiets 3 kapotte spaken te zitten. Toch teveel stoep op en stoep af. Nu weet ik waarom de Krakauers veel fietsen op fietsen met dikke banden.

Clem. van der Made



Huurfiets op Plein Inwalidów Kraków

Eindelijk: gemeente Nijmegen ideaal voor fietsers!

Het meldpunt "mijn slechtste fietspad" telt vele klachten over gladde en besneeuwde fietspaden: maar geen enkele klacht over een Nijmeegs fietspad! Dat is nieuws, groot nieuws. Het moest er van komen: met Jan van der Meer kon het niet minder.

Laat de gemeente Nijmegen dit ook doorgeven aan de organisatie die de "Fietsstad van het jaar" aanwijst. Dan wordt Nijmegen zeker verkozen. Tot nog toe was fietsen in Nijmegen bij sneeuw of ijs altijd een ramp.

Mocht er onverhoopt toch nog een fietspad worden overgeslagen bij het sneeuw- en ijsvrij maken: Melden!

Clem. van der Made.



Een bak vol bloemen voor het sneeuw-vrij houden



Transportfietsen in Nijmegen

Je ziet steeds meer bak- en transportfietsen in het straatbeeld. Particulieren, die er kinderen en boodschappen mee vervoeren, maar ook steeds meer bedrijven maken gebruik van bakfietsen. Bij particulieren is de Buggaboo erg in trek en ook de Cabby van Gazelle met aluminium frame en blauwe, invouw-bare, bak zie je steeds meer. Hierin kunnen drie of vier kinderen vervoerd worden.



Een fietsbak met vers gebakken brood

De fietskoeriersbedrijven in Nijmegen, Fietsdiensten.nl en Velocity, maken gebruik van verschillende bak- en transportfietsen: een Christiania bakfiets, Brox transportfietsen, bakfietsen van de Fietsfabriek, Flevotrike en CargoCycles. Bij de fiets van CargoCycles www.cargocycles.nl heeft de laadbak een bodem van betonplex en is verder opgebouwd uit aluminium. Hij is vrij simpel te demonteren en te vervangen door een andere opbouw, waardoor een multifunctionele toepassing mogelijk is.

De 'BuurTerras'-fiets bijvoorbeeld is gebouwd op hetzelfde frame en fungeert als een mobiele koffietent met koffiezetapparaat, uitneembare bankjes en een schoolbord op de zijkanten om op te tekenen. Hij wordt ingezet door een welzijnorganisatie als ontmoetingsplaats voor buurtbewoners.

Andere transportfietsen van Cargocycles zijn de Workbike en de Messenger. De laatste is in gebruik bij Kringko in Weert <www.kringko.nl>, een innovatieve en milieuvriendelijke manier van afvalinzameling. Binnenstadservice.nl maakt eveneens gebruik van de Workbikes afkomstig van Cargocycles. Andere bedrijven in Nijmegen die gebruik maken van bak- en transportfietsen zijn bijvoorbeeld: de Buurklusser, Bakkerij de Postduif, Aannemersbedrijf Ambro, Struin BSO (bakfietsen van de Redding), Stichting Dagloon, Spijshuis Uylenspieghel, etc. Deze ondernemers hebben een eigentijdse en positieve oplossing bedacht voor de parkeerproblemen en hoge parkeertarieven in de stad. De gemeente Nijmegen zou er goed aan doen voor deze innovatieve en milieuvriendelijke oplossing parkeerplaatsen vrij te maken. Immers op één autoparkeerplaats kunnen wel drie of vier bakfietsen staan.



Een bakfiets bij het schoonhouden van de stad

In de fietskoerierswereld is de Bullitt aan een ware opmars bezig. Dit is een stoere en snelle transportfiets, gebaseerd op de oude Long John, maar modern en 'hip' vormgegeven door de Deense ontwerper Hans Bullitt.

Voor wie eens een bakfiets wil uitproberen: bij fietsenzaak Bart van Megen aan de Groenestraat te Nijmegen zijn bakfietsen van Bakfiets.nl te huur.

Jos Sluijsmans

Vacature penningmeester

Omdat de huidige penningmeester het na jaren van grote inzet wat rustiger aan gaat doen, is de afdeling Nijmegen van de Fietzersbond op zoek naar een nieuwe penningmeester.

De taak is niet zwaar, maar wel belangrijk om secuur uit te voeren. Het omvat vooral het uitbetalen van onkostendeclaraties, het opmaken van de jaarrekening en de begroting.

Uitgebreide boekhoudkundige kennis is niet nodig, affiniteit met cijfers wel handig. Er is een standaard-ex-

celwerkblad waarin de gegevens verwerkt worden. Van de penningmeester wordt verwacht dat hij of zij affiniteit met fietsen heeft en er zin in heeft om op de maandelijkse afdelingsvergadering mee te praten over manieren waarop fietsen in Nijmegen en omgeving nog leuker, veiliger en comfortabeler gemaakt kan worden.

Voor reacties of meer informatie:

nijmegen@fietzersbond.nl

Fietsen met gehandicapten.

Fietsen doen wij allemaal graag. 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.

Er wordt op zondagen ca 20 km gefietst, gerekend vanaf de Wedren in Nijmegen. Een aantal deelnemers komt er zelf heen. Ouderen worden opgehaald. Er zijn ook deelnemers die op een tandem meefietsen.

De data voor 2010 zijn:

de zondagen: 7 en 28 maart, 11 en 25 april, 16 mei, 13 en 27 juni, 11 juli, 12 september, 3 en 24 oktober.

Aanmelden kan bij: Ben van den Berg, 024 3563845

of bij het GVO, Robert-Jan Rietveld: 024-377 60 30.



Fietzersbond Nijmegen actieve leden

Hartger Wassink

Alex den Hollander

Clem. van der Made

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: Piet Visser

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

MEDEDELINGEN

