**Deel 2.**

In onze mening van vorige week met de titel: “Gemeenteraad doe er iets aan!” zijn we geëindigd met de zin “we komen hier zeker op terug” en dat zou dan gaan op de door ons eenzijdig bevonden visie op de voordracht aan de gemeenteraad van 14 september. De reacties gingen alleen over ons voorstel om alle wegen in de bebouwde kom van Oosterhout 30 km wegen te maken.

We leggen het uit!

Wat betreft de 30 km/uur discussie zegt de gemeente, bij navraag van BN De Stem, we hebben daar al veel aangedaan, dat ontkent de Fietsersbond niet, maar dat zijn de logische oplossingen in de verschillende wijken.

Het gaat over de **snelheid** op de “doorgaande wegen” in Oosterhout. Nu zijn die doorgaande wegen in de bebouwde kom wel doorgaand, maar het zijn geen provinciale wegen, ze zijn onderdeel van de gewone infrastructuur in Oosterhout en dus kunnen ze zonder problemen naar een **verplichte** 30 km/uur snelheid gebracht worden.

De gemeente wijst op de Bredaseweg, Holtroplaan en Tilburgseweg als doorgaande wegen, daar kan je inderdaad de stad mee uitkomen, maar de **Holtroplaan** is geen doorgaande weg en je kan er ook niet de stad mee uitkomen, ze kruist wegen en ze stopt over de brug. Stoplichten verplichten tot stoppen ook als ze verder gaat als Slotlaan. De snelheid kan zonder problemen naar 30 km/uur.

De **Tilburgseweg /St. Antoniusstraat** enz. wordt pas breder na de rotonde Ridderstraat/Hoogstraat, daarna komen nog 2 stoplichten en een rotonde voordat men de A27 op kan en ook verder op de Burgemeester Elkhuizenlaan zijn rotondes aangelegd en stoplichten om de snelheid te reguleren. Wat, geen 30 km/uur?

De **Bredaseweg** geeft altijd opstopping bij het kruispunt Trommelen. Er wordt een nieuwe wijk gebouwd en om het verkeer goed te regelen wordt er een rotonde aangelegd, binnen de bebouwde kom, dus fietsers hebben voorrang. Daarna komen er nog 2 stoplichten!

**30 km/uur geeft een betere doorstroming.** Dat is een eenvoudige oplossing!

Tijdens het interview van zaterdag de 18e september bij de ORTS werd opgemerkt dat men dan vanuit Breda/Teteringen ineens naar 30 km/uur toe moest en dat dit toch vreemd was. Daar is echter niets vreemds aan. Teteringen klaagt over teveel verkeer over de Oosterhoutseweg, dat gaat dan natuurlijk over verkeerslawaai, nou 30 km/uur helpt daar tegen. Wat zal het rustig worden! Maar Teteringen is Breda, dus gemeente Oosterhout praat eens met die mensen!

Het busbedrijf ageert altijd tegen de lagere snelheid vanwege de rijtijden. Dat klopt, maar de bus moet zich gewoon voegen naar de wensen van de inwoners en hoeveel minuten scheelt het in totaal nou echt? Voorrang krijgt ze terecht op ieder kruispunt en ze heeft speciale rijstroken!

Bij auto’s gaat het altijd om **tienden van een minuut**, iedere inhaler kom je tegen bij het volgende stoplicht!

De ORTS interviewer werpt op dat het toch vreemd is als bijvoorbeeld een automobilist uit Tilburg aankomend in Oosterhout 30 km/uur moet gaan rijden. Een rare vraag, wat is daar voor vreemds aan? Ieder stad heeft een snelheidsaanduiding! Iedere automobilist kan lezen!

Wij willen de stad veiliger en gezonder maken voor onze inwoners, zodat men gewoon een straat kan oversteken.  
Dan kunnen auto’s gewoon invoegen omdat het verkeer rustig is. Dit geeft een prettige ontspannen atmosfeer. Mensen verplaatsen zich relaxed, zijn niet bang om te fietsen, **durven hun kinderen op de fiets naar school te laten gaan**.

Waarom moet men vol gas oprijden tot een zebrapad? Leert men niet op de autorijschool dat er al eerder afgeremd kan worden? Dat heet immers het nieuwe rijden, dat spaart brandstof en is goed voor het milieu!

Het is echt prettig om te merken dat een automobilist acht geeft bij een zebrapad! Wat een aangenaam gevoel geeft dat!

In TROUW van 11 september 2021 staat “Grondige meeting leert: de meeste auto’s gaan te snel”. **56% van de automobilisten reed te hard**. Is Oosterhout echt anders?

Een aanrijding auto/fietser geeft bij de fietser 50% kans op overlijden bij een autosnelheid van 50 km/uur.

Bij een snelheid van 30 km/uur is dit 4%, toch wel een duidelijk verschil!

SWECO het ingenieursbureau, voorheen Grontmij, zegt in Fietsberaad Nieuws van 31 augustus dat 50 of 60 km/uur wegen waar fietsers samen gaan met gemotoriseerd verkeer 2 tot 3 keer onveiliger zijn dan vrijliggende fietspaden. 30 km wegen zijn slechts beperkt onveiliger dan fietspaden. Kan het duidelijker?

Ook tijdens de vragen van de gemeenteraad na de voordracht werd de opmerking gemaakt door een raadslid, tevens buschauffeur, dat de fietser vaak onverantwoordelijk rijdt, wat zeer hinderlijk is. Het antwoord is simpel “ook een fietser moet zich aan de verkeersregels houden” en anticiperen op de situatie! Het draait allemaal om gedrag!

Een ieder die **ontkent** dat rustig verkeer een prettiger leefomgeving geeft mist iets!

Naar aanleiding van onze oproep heeft men in BN De Stem een enquête gehouden. Voor of tegen 30 km/uur in Oosterhout. Eén derde voor, twee derde tegen. Dat wil toch zeggen dat er een groot deel van de inwoners voor invoering van 30 km/per uur is.

Zeker ouders van schoolgaande kinderen zouden voor moeten zijn en als zij dit beseffen zullen ze zelf ook langzamer gaan rijden.

Voorbeeld:

1. Toen mijn eigen kinderen nog schoolgaand waren (dit is heel lang geleden) en ik een ouderavond bijwoonde zat ik naast een mij bekende wijkagent. Eén vader had de grootste mond over het snelle autoverkeer. De agent zei mij: “die man heb ik al drie keer een bekeuring voor te hard rijden gegeven”.

2. Zelf 50 rijdend haalt een rijschoolauto me in op de Burgemeester Materlaan, wat leert zo’n instructeur zijn leerling?

TROUW 10 september 2021. Een nieuwe telmethode laat zien dat veel meer fietsers gewond raken dan tot nu toe uit de cijfers blijkt. Dankzij dit nauwkeuriger beeld kunnen provincies gevaarlijke plekken aanpakken.

Ook voor heel Nederland vallen de cijfers met deze completere telling een stuk hoger uit. Tot nu toe is er landelijk alleen een steekproef bij de eerste hulp afdelingen van de ziekenhuizen gedaan. Het ministerie van infrastructuur en waterstaat hanteert voor 2019 (cijfers van 2020 zijn nog niet bekend) **14.000** ernstig gewonde fietsers, door het

combineren van politiecijfers plus ziekenhuisopnames.

Maar VeiligheidNL komt voor pre-coronajaar 2019 tot **80.000** gewonde fietsers, van wie zo’n **50.000** ernstig. Het verschil is dat VeiligheidNL in haar steekproef ook (ernstig) gewonden meetelt die na behandeling op SEH (Spoed Eisende Hulp)– aan bijvoorbeeld een botbreuk – naar huis mogen. Die steekproef bij veertien SEH-afdelingen rekent VeiligheidNL om naar heel Nederland, en komt zo tot **50.000** ernstig gewonde fietsers.

Dus, nu komt het toch nog een keer: “wat is er vreemd aan een fietspad naast een nieuw aan te leggen weg?” Het is toch gek als dit wordt vergeten? Weet dat zo’n fietspad niet altijd lokaal is, maar ook regionaal belangrijk, **want zo’n fietspad verbindt met verder weg!**

En nu ook nog over de fietsenstalling in Oosterhout.

TROUW 18 september 2021. Als rolstoelgebruiker weet je pas wat tweedeling betekent! Het artikel is te veel om hier afgedrukt te worden, maar is wel van toepassing op het beheer op afstand van de fietsenstallingen m.n. op de Markt. Velocomfort is een systeem voor mobiele mensen, niet voor mensen die hulp nodig hebben. Vraag het KOO (Klankbord Ongehinderd Oosterhout)!

Namens de Fietsersbond Afd.: Oosterhout

Jan ter Haar