



**Aan de leden van de Gemeenteraad in Oosterhout,
Allereerst gefeliciteerd met uw benoeming.**

Geachte leden van de Gemeenteraad, gaat u de verkiezingsbelofte aangaande het bevorderen van het fietsverkeer waar maken?

Namens de Fietsersbond Afdeling Oosterhout willen we enige suggesties doen om de leefbaarheid van onze gemeente voor fietsers te doen toenemen. Zoals we in de vele verkiezingspamfletten kunnen lezen, heeft in ieder geval de stimulering van het fietsgebruik, daar een prominente plaats in gekregen. Wij hopen en verwachten dat dit niet slechts een verkiezingstruc is!

Omdat wij altijd al met de gemeente spreken over het promoten van fietsvoorzieningen, willen we nog eens de verschillende onderwerpen op een rij zetten. We beginnen bij de meest dringende en ook de langstlopende wensen.

Wij zijn altijd bereid om uw raadsfractie een nadere toelichting te geven, als u nog vragen heeft!

1. De fietsbrug bij Vrachelen. Een verbinding vanaf Vrachelen 2 en Markkant, direct met het centrum van Oosterhout. Een verbinding die al jaren op het verlanglijstje van de wijkbewoners staat. Er wordt ook al jaren actie voor gevoerd en de gemeente heeft diverse malen een adviesbureau ingeschakeld, met als conclusie dat de kosten hoog waren.

Maar worden wel de juiste keuzes gemaakt? Kan je een keuze en een in, het verleden, gemaakte belofte wel steeds uitstellen? Is dat fair naar de bewoners toe?

Gelukkig hebben 5 raadsfracties de fietsbrug prominent in hun verkiezingsprogramma gezet. Gemeentebelangen is tegen en zoals wij het zien, heeft zij de tegenstem gemobiliseerd, dit zijn toekomstige bewoners van de Zwaikom. Gaan de 5 raadsfracties straks de meerderheid halen en durven ze dan nog steeds een positief besluit over de Fietsbrug te nemen? Dat blijft de vraag! Voor de gemeenteraadsverkiezingen hadden ze samen 17 zetels in de Raad, dat was een meerderheid. Het zou zeker spannend worden!

Echter de verkiezingsuitslag heeft het beeld veranderd. Uitgaande van de vorige partijen, zijn de 17 zetels nu 16 zetels geworden, dus geen meerderheid. Wij verwachten, dat de 16 vertegenwoordigers hun verkiezingsbelofte waarmaken en hopen ook dat de nieuwe partijen de noodzaak van deze nieuwe fietsverbinding inzien. Gezien het vastlopen van het autoverkeer in de spits zal de fiets een serieus alternatief zijn om via deze fietsbrug in het centrum te komen.

Er worden over de fietsbrug vreemde dingen gezegd!

Ten eerste: Hij kan wel wat lager. Rijkswaterstaat bepaalt dat het scheepvaart verkeer m.n. de schepen die containers vervoeren naar de terminal in Tilburg veilig onder de brug(gen) door kunnen varen, bij iedere waterstand! De doorvaarhoogte van de vaste bruggen over het Wilhelminakanaal, is een goede indicatie! Dit geldt evenzo voor de mooie fietsbrug bij Dongen! Dit is ook een goed voorbeeld voor de te bouwen fietsbrug.

Ten tweede: De helling mag wel iets steiler, want iedereen heeft toch een elektrische fiets. Onzin! 3% is de maximale helling en ook dat is flink trappen, ook voor elektrische fietsers. Daarbij komt, niet iedereen heeft een elektrische fiets! Met bochten is zeker een goede en lange helling te creëren!

Ten derde: De tegenstem, voordat zelfs de wijk bewoond is, spreekt de vrees uit voor drukte en misdaad zoals inbreken en diefstal. Hoe kan men zoiets bedenken? Drukke, fietsers die in grote groepen, massaal over de fietsbrug gaan? Als dat zo is, dan is in ieder geval de noodzaak voor een fietsbrug bewezen.

2. Een doorlopend fietspad langs de Statendamweg.

Nadat er in het najaar van 2021 een voetganger is doodgereden, niet door een fietser, maar door een automobilist, zou het niet meer nodig moeten zijn op zo'n fietspad te moeten wijzen. Wat de Fietsersbond, het meest bevreed is dat de gemeenteraden erop gewezen moeten worden, dat langs een nieuw aan te leggen weg een fietspad hoort!

Het is toch vreemd dat mensen in de berm gaan fietsen omdat ze de weg te gevaarlijk vinden! Dat hoeft toch niet steeds uitgelegd te worden!

3. Handhaving. Wij stellen dat handhaving werkt.

De hoofdofficier van Justitie heeft, enige jaren terug, dan wel uitgesproken dat er niet gehandhaafd zal worden als wegen niet als 30km weg aangelegd zijn. Maar iedere automobilist kan lezen!

En de gemeente plaatst zelfs geen 30 km bord als er een school staat. Echter het kamerlid Koerhuis heeft op 15 maart 2022 een motie ingediend bij de 2^e Kamer met betrekking tot verkeersveiligheid bij scholen. Het lezen waard!

Handhaving op een 50km weg door bijvoorbeeld elke dag 1 uur, ergens te gaan controleren, zal het autoverkeer zeker normaliseren. De Bredaseweg en Holtroplan zijn racebanen, evenals de Slotlaan tot aan de Van Oldeneelaan.

Het is een gegeven dat rustiger verkeer, het leefgenot in een stad/dorp doet toenemen.

In TROUW van 10 september 2021 staat: Een nieuwe telmethode laat zien dat veel meer fietsers gewond raken dan tot nu toe uit de cijfers blijkt.

En in dezelfde krant van 11 september 2021 staat: Meer dan de helft van de automobilisten rijdt te hard.

Wij kunnen dat beamen, zie de hierboven gemaakte opmerkingen over de Bredaseweg en de Holtroplan. We kunnen globaal zeggen: 30 = 50, 50 = 70-80 km/uur.

- 4. Autonome fietspaden.** Waarom autonome fietspaden? Omdat er zeker op de 50 km wegen te hard wordt gereden en dit op de fietsstroken voor de fietser een onveilig gevoel geeft, want zoals hier eerder gezegd 50 = 70-80 km/uur.

“Onze focus ligt op het verbeteren van de veiligheid voor langzaam verkeer. Dat willen we bereiken door auto- en fietsverkeer zoveel mogelijk te scheiden”, laat de gemeente optekenen in BN De Stem van 28/29 september 2021. Dat geeft perspectief.

Alleen als je dan weet dat de gemeente in de Holtroplaan een tweerichtingenfietspad aan de westkant wil aanleggen en **het fietspad/fietsstrook aan de oostkant wil laten verdwijnen**, dan ga je toch twijfelen.

Waarom wordt het fietspad aan de oostkant weggehaald? Wat is de verbetering als de **fietser extra moet oversteken**?

Een gehoord argument is dat een tweerichtingenfietspad de scholieren van het MFC ten goede komt, maar dat is niet waar. Als de Europalaan is overgestoken is er geen tweerichtingenfietspad meer. Het blijkt dat dit kruispunt Europalaan/ Holtroplaan/ Paterserf, niet in de reconstructie van de Holtroplaan is meegenomen.

Is dit bewust buiten het onderzoek gehouden, terwijl het zeker een onderdeel van de Holtroplaan is? Een logische oplossing zou zijn hier een rotonde aan te leggen, zodat fietsers veilig en snel kunnen oversteken. Hoe kan men dit over het hoofd zien terwijl in het mobiliteitsplan uitdrukkelijk staat dat het fietsgebruik gestimuleerd moet worden. Dat is vreemd als men juist doorgaande fietsverbindingen wil promoten. **Deze situatie werkt spookrijden in de hand ! Dus gemeente betrek dit kruispunt alsnog in de reconstructie.**

Wij vinden echter dat spookrijden op de fietspaden, middels handhaving, tegengegaan moet worden.

- 5. Tweerichtingenfietspaden.** Uit het voorgaande zou u kunnen denken dat de Fietsersbond tegen tweerichtingenfietspaden is, het tegendeel is waar. Het moeten echter wel nuttige tweerichtingenfietspaden zijn. Fietspaden die voorkomen dat men over een geringe afstand twee keer een drukke weg moet oversteken. Een voorbeeld is de toegang en uitgang tot het Amphiaziekenhuis aan de Pasteurlaan, achter het Shellstation zou het juist 2 richtingen moeten zijn. Bij sportvoorzieningen geldt hetzelfde. In de Warandelaan zou dit logisch geweest zijn, maar gaf de gemeente de voorkeur aan een “shared space” ontwerp met een 30 km/uur regime. Alleen hield geen automobilist zich aan deze snelheid met als gevolg dat de gemeente uiteindelijk de surrogaat oplossing heeft gekozen van een niet verplicht fietspad op het sportdeel van de laan. **Handhaving zou ook helpen!**

Het is wel zo dat een tweerichtingenfietspad nuttig moet zijn, zeker in de bebouwde kom. De reden is eenvoudig, er is tegenwoordig een bonte verzameling van voertuigen die op het fietspad toegelaten wordt, zodat enige ordening gewenst is. De verschillende snelheden van fietsers. Snelle fietsers, pedelecs, snorfietzen, bromfietzen, bakfietzen met verschillende breedtes en snelheden. Daarom alleen al is een eenrichtingsfietspad in de bebouwde kom het meest gewenst, behoudens eerder genoemde uitzonderingen. Een voordeel van snelle fietsers, snorfietzen en bromfietzen op de rijbaan in de bebouwde kom is, dat dit **automatisch een remmende werking** op de snelheid van de auto's kan hebben.

Buiten de bebouwde kom bestaat het plan om langs de Veerseweg een tweerichtingenfietspad aan te leggen aan de westkant. Dit vinden wij gevaarlijk, omdat

de deelnemers met verschillende snelheden elkaar passeren. En de kans op frontale botsingen groter wordt. Bovendien zullen fietsers die naar Raamsdonksveer fietsen 's avonds last hebben van de koplampen van tegemoetkomend autoverkeer. Voor een goede afscherming is geen ruimte. Voor dit plan wil de gemeente wel veel geld uit trekken.

- 6. 30 km/uur in de bebouwde kom.** De Fietsersbond ijvert voor een maximum snelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom. Reden is de veiligheid voor fietser en voetganger, maar ook het algehele leefgenot van alle bewoners. Wat is er prettiger dan verkeer wat niet langs je heen raast?

Natuurlijk de gemeente zegt, in alle wijken is die 30 km/uur reeds geregeld. Dat is waar, maar nog steeds wordt er te hard gereden op, wat de gemeente noemt, doorgaande wegen.

Het aanleggen van lussen in de weg of groene golf afstellingen van verkeerslichten zou remmend kunnen werken op het autoverkeer m.b.t snelheid, maar bevorderend voor de doorstroming! Lussen in de weg zouden bij te hoge snelheid verkeerslichten op rood kunnen laten springen. De huidige techniek stelt ons in staat om zo de snelheid van het verkeer goed te regelen. Te hoge snelheid! Licht op rood! Rijdt men toch door rood, dan wordt men geflitst! Zo'n controlesysteem kan eenvoudig ingevoerd worden op de Bredaseweg en de nieuw te ontwerpen Holtroplaan. Men kan zelfs de instellingen per tijdsperiode regelen! Grote drukte, dan 30 km/uur voor de doorstroming, anders 50 km/uur. Dit heet "slimme handhaving" en hiermee wordt eveneens het veel gebruikte excuus van "te weinig personeel" te niet gedaan!

Wat echter ook van belang is, hoewel niet iedereen het daar mee eens is, rustiger rijden vermindert filevorming en tijdverlies is te verwaarlozen. Ook voor het openbaar vervoer m.n. busdiensten.

- 7 Verkeerslichten.** De afstelling van verkeerslichten voor de fietser kan beter. Te vaak moet de fietser bij een verkeerslicht stoppen, eerst op de knop drukken en dan te lang wachten. Zo krijgen afslaande auto's prioriteit op doorgaande fietsers. Dat zou andersom moeten zijn.

- 8 Schoolfietsroutes.** Al vele jaren bepleit de fietsersbond het aanduiden van schoolfietsroutes. Dat kan niet moeilijk zijn. Zo'n aanduiding zou ook de automobilist kunnen dwingen om langzamer te rijden, zeker in de omgeving van scholen en het zou de ouders kunnen stimuleren hun kinderen op de fiets naar school te laten gaan. Behalve dat dit gezond is, voorkomt het ook de drukte van autoverkeer bij de scholen door ouders die de kinderen wegbrengen en daarna wegracen. De gemeente zou bij scholen verbodzones voor auto's kunnen instellen, voorzien van waarschuwingslichten! Scholen zouden het fietsen door hun leerlingen moeten promoten!

- 9. Onderhoud.** De begroeiing langs de fietspaden moet tijdig gesnoeid en gemaaid worden, maar ook gedurende het seizoen bijgehouden worden.

Het onderhoud van de fietspaden in de bossen is in het algemeen slecht en de paden zijn te smal. Fietsborden met richtingsaanduiding/bestemmingsaanduiding zouden beter schoongehouden moeten worden en zichtbaar worden gehouden!

Namens de Fietsersbond Afd.: Oosterhout
Jan ter Haar,
Secretaris