



Fietsersbond



Onderstaande voordracht heeft de Fietsersbond op 14 september j.l. aan de gemeenteraad gepresenteerd in het kader van de Omgevingsvisie.

Ons relaas gaat over de omgevingsvisie maar zoals u van de Fietsersbond kunt verwachten gaat het wat ons betreft over de fiets en het fietsbeleid van onze gemeente, een belangrijk onderwerp met betrekking tot de leefomgeving.

Laten we maar meteen met de deur in huis vallen. Wij, Fietsersbond Afd.: Oosterhout, zijn daar niet tevreden over. In alle rapporten van de gemeente en dus ook van de gemeenteraad wordt de fiets als het vervoermiddel genoemd om de stad leefbaar te houden en haar inwoners gezond en veilig, maar wij zien daar in het beleid niets tot zeer weinig van terug.

Wij beschouwen Oosterhout nog steeds als de autostad bij uitstek. In het algemeen is dus onze vraag: "doe daar iets aan"!

We geven wat voorbeelden die u zeker bekend voor zullen komen:

1. Een fietspad langs een nieuw aan te leggen weg langs de Statendamweg van Oosterhout naar Geertruidenberg. Het college van B en W is hier **altijd** tegen geweest en heeft de vraag tot onderzoek van de gemeenteraad, via een motie ingediend, naar haar hand gezet door een duidelijke gestuurde opdracht aan ACCENT adviseurs te geven.

Volgens ons hoort de logica te zijn: langs een nieuwe weg hoort ook een fietspad te komen. Dat is toch geen vreemde gedachte?

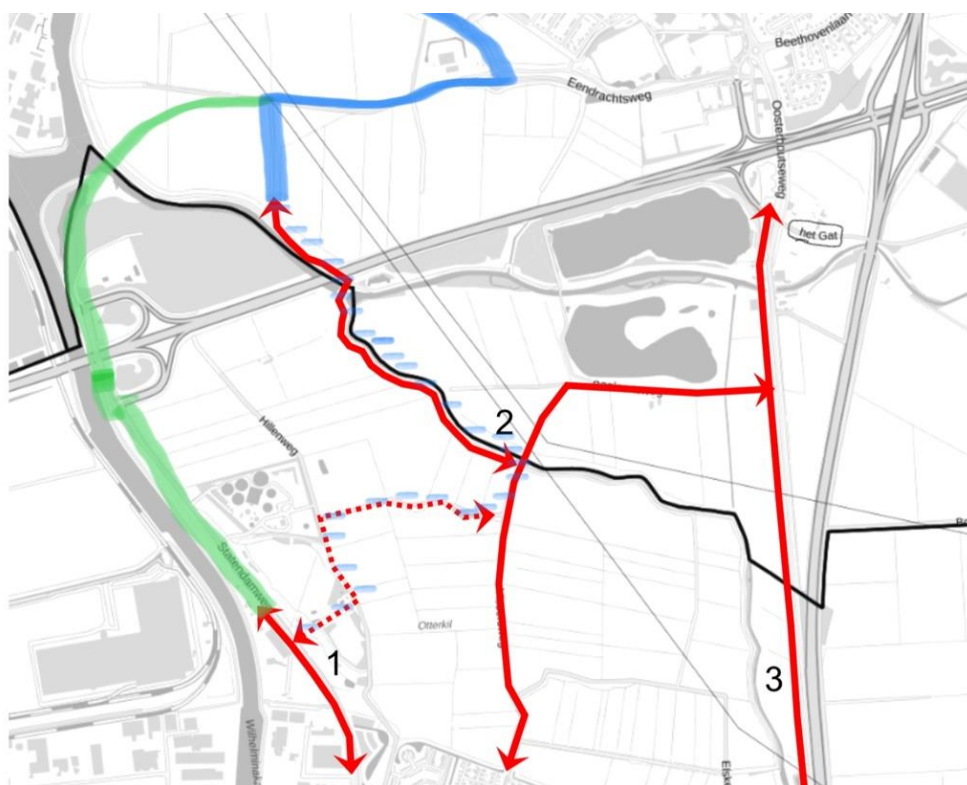
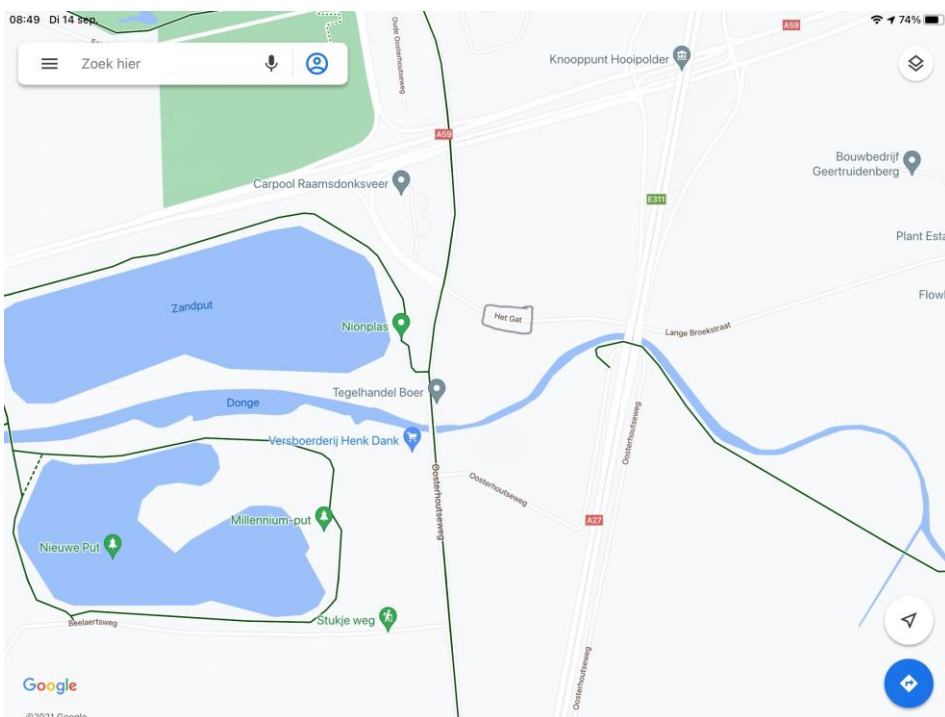
Als alternatief voor een fietspad langs de Statendamweg naar Geertruidenberg wil de gemeente de fietsroute langs het Kromgat opwaarderen.

In het voorstel van B en W laat men alleen de kaart zien tot de gemeentegrens. Men houdt "bewust" de rest van het tracé naar Geertruidenberg buiten de kaart. Op het totale traject van deze kaart kunt u zien dat de fietser flink omrijdt. Als u deze route fietst zult u dat ervaren.

Ter verduidelijking voegen wij de kaart toe. Het groene traject is wat de Fietsersbond voorstaat. Rood en blauw is het plan van de gemeente. (zie kaart)

In hetzelfde plan, hierboven getoond, wil de gemeente de Oude Veerseweg afwaarderen naar een 60 km weg. Dat is prima, maar wat niet goed is dat zij aan de westzijde een tweerichtingenfietspad wil aanleggen en het fietspad aan de oostzijde wil opheffen. Dit is ook een gevaarlijk plan omdat de rechtshoudende-fietser op dit geplande fietspad dicht tegen het tegemoetkomend autoverkeer aanzit, dat dan wel 60 km/uur moet rijden maar meestal toch de 80 km/uur gaat halen.

De ruimte is te beperkt voor zo'n ombouw van de weg. Slechts als er een **ruime groenstrook** tussen het geplande tweerichtingenfietspad en de weg zit, is het mogelijk, maar die ruimte is er niet! (**zie de foto's**)



Echter ook is er tegenwoordig een zodanig verschil in snelheid en grootte/breedte tussen rijwielen onderling zoals fietsen, e-bikes, pedelecs, driewielers, bakfietsen, scooters/bromfietsen/snorfietsen dat een éénrichting-fietspad veiliger is.

2. Een fietsbrug van Vrachelen naar de Korenbocht. Een lang beloofd project wat maar uitgesteld wordt.

Het moet ons van het hart dat zowel bij de **Bromtol** als bij de **Fietsbrug** en de **Statendamweg** er dure adviesbureaus ingehuurd werden om het gestuurde onderzoek naar de gewenste uitkomst te loodsen. We concluderen dat uiteindelijk bij het Bromtolproject, na advies van het **derde** verkeersbureau, tot een goede oplossing is gekomen.

3. De onttakeling van de fietsenstallingen op de Markt en aan het Arendshof. Toezicht op afstand. Het gebruik van de stalling op de Markt is een fractie van wat het ooit was. Logisch, want wie biedt hulp als dat gewenst is?

Evenzo bij de Arendshof-stalling. Als de deur dicht is en soms is dat zo doordat het systeem niet werkt, denkt men die stalling is gesloten. **De gemeente faciliteert niet** en dus gebruikt men de stallingen minder en minder totdat er gezegd wordt; we sluiten ze omdat er bijna geen gebruik meer van wordt gemaakt. **Geen service, geen gebruik.** Logisch!

Naar verluidt zal er een velocomfort systeem aangebracht worden om ook de minder vaardige mens van dienst te zijn. De toegang zal dan verlengd worden en zodoende wordt de stalling beter bereikbaar want de helling wordt minder. Zegt men!

Echter hulp om de fiets in de bovenste rij van de stalling te zetten is niet aanwezig!

4. De verbetering/renovatie van de Holtroplaan is enige jaren vertraagd doordat de gemeenteraad vond dat de Slotlaan tot de Van Oldeneelaan bij deze renovatie betrokken moest worden.

Het kruispunt Slotlaan/Van Oldeneelaan is gerenoveerd, de fietspaden aan beide zijden van de weg zijn in zeer goede staat, maar de Holtroplaan ligt er nog steeds belabberd bij. Daar is wel een reden voor opgegeven, maar door de vertraging, veroorzaakt door de gemeenteraad, is alles veranderd en duurder geworden dus wordt het plan veranderd op de laan waar in de loop der jaren de meeste doden zijn gevallen, veroorzaakt door auto's.

Nu komt de gemeente met de dwaze gedachte dat er een tweerichtingen snelfietspad aan de westzijde van de Holtroplaan moet komen en wil men het fietspad aan de oostzijde opheffen op een weg die dikwijls als racebaan gebruikt wordt!

Het heet dan een snelfietspad naar Breda, **maar de eigen burgers worden weer niet gefaciliteerd**, want zij moeten een drukke weg steeds oversteken als het fietspad aan de oostzijde verwijderd wordt.

En wat te denken bij de oversteken waar de automobilist steeds naar twee richtingen moet uitkijken?

Het is echt onnodig en geldverspilling en vragen om ongelukken met de fietser, niet alleen door onoplettende automobilisten, maar ook met fietsers onderling want tweerichtingenfietspaden in de bebouwde kom geven een grotere kans op ongevallen. Ik verwijs naar de laatste alinea van het eerste onderwerp.

Als u de moeite neemt om deze geplande route op de fiets te onderzoeken dan ervaart u vanzelf de onzin van het plan, want de knelpunten liggen in Breda/Teteringen. In Oosterhout fietst men prima door.

5. Maak alle wegen in Oosterhout 30 km wegen, zoals de Tweede Kamer vorig jaar in een motie heeft aangenomen. Het argument dat dit niet kan vanwege de HOV buslijn is betrekkelijk vanwege aanwezige bushaltes, stoplichten, krappe bochten en drukke straten. Overal 30 km/uur voor autoverkeer maakt het verkeer veiliger en geeft een goed gevoel aan de inwonenden van onze gemeente.

Vertragen maakt van de straat een plek waar mensen willen zijn.

Neem voorbeeld aan grotere steden die u zijn voorgegaan zoals onlangs Parijs en eerder Lausanne, Hamburg, Berlijn en München, ook Brussel en in 2023 Amsterdam.

6. Als laatste opmerking zeggen we dat de fietspaden in de bossen, zoals de Pannenhuisstraat, slecht worden onderhouden en dat het een schande is dat de gemeente het populaire **Klavertje 4**, de fietsroutekaart rondom en in de **omgeving** van Oosterhout, niet meer via het toeristisch fonds wil financieren!

Einde voordracht!

Na deze voordracht in de gemeenteraadsvergadering van 14 september j.l. is er vooral gereageerd op ons voorstel tot het instellen van de 30 km snelheid op alle wegen in Oosterhout. Dat is een eenzijdige visie op onze voordracht aan de gemeenteraad. Daar komen we zeker op terug.