

Geachte burgemeester en wethouders,
Geachte heer van Beurden, beste Eric,

Naar aanleiding van ons gesprek op de inloopsessie over het Leusdense fietsbeleid op 7 februari, wil ik graag de volgende overwegingen met je delen. Ik zou ook graag de kans krijgen om deze toe te lichten op de inspraak bijeenkomst van 22 februari.

De belangrijkste illustraties in de fietsnota staan op pagina 13 en 23; er blijkt heel simpel uit, dat er een beperkt aantal hoofdfietsroutes is, en dat de route Beaufortweg-Biezenkamp-Asschatterweg een belangrijke doorgaande fietsroute is (met de kanttekening dat de gesuggereerde aantallen fietsers wel eens aan de lage kant zou kunnen zijn; er is veel spitsverkeer van scholieren op deze route). Deze waarneming is evident triviaal, maar wordt in de nota niet consequent uitgewerkt, met name niet met betrekking tot de Biezenkamp.

Het veiligste verkeer is 'conflictvrij' verkeer. Als er geen kruispunt is, kan er ook geen ongeluk gebeuren bij het oversteken er van. Als fietsers op een apart fietspad rijden, kunnen ze niet aangereden worden door auto's. Als conflictvrij niet mogelijk is, dan is conflictarm in ieder geval beter dan conflictrijk.

Het tweede belangrijke aspect bij verkeersveiligheid is herkenbaarheid en voorspelbaarheid. Verkeersdeelnemers moeten een situatie meteen herkennen als gevaarlijk, en ze moeten kunnen herkennen en voorspellen van een andere verkeersdeelnemer gaat doen. Een T-splitsing zonder haaiantanden is weliswaar gevaarlijk, maar in ieder geval 'herkenbaar en voorspelbaar gevaarlijk'. Fietsers weten wat andere fietsers en automobilisten op zo'n T-splitsing gaan doen. Daarom gebeuren er in de praktijk op rotondes en bv de diverse T-splitsingen aan de Zwarteweg zelden ernstige ongelukken. Dergelijke overwegingen worden op pagina 37 van de nota wel kort genoemd maar niet consequent uitgewerkt en toegepast.

Het probleem rondom de Biezenkamp is het gebrek aan herkenbaarheid en voorspelbaarheid van gevaarlijke situaties. In feite bevat de hele zone juist diverse situaties die niet (meteen) herkenbaar zijn als gevaarlijk, en voorspelbaarheid is geminimaliseerd: Het is juist totaal onverwacht dat er andere verkeersdeelnemers zijn en wát die gaan doen. Dat steekt des te meer, omdat uit de diverse illustraties uit de Fietsnota blijkt dat de route door de Biezenkamp de belangrijkste oost-westroute door Leusden is voor fietsers.

Van west naar oost zijn maar liefst vijf aparte probleemzones te onderscheiden:

1. Het kruispunt (voor auto's T-splitsing maar voor fietsers niet) Hamersveldseweg/Beaufortweg. Er is voor fietsers geen logische overgang vanaf de Beaufortweg naar de Biezenkamp; de andere kant op is er eerst een uitrit waarna fietsers een S-bocht geacht worden te maken. In de praktijk doet iedereen van alles en zijn er geen voorspelbare bewegingen.
2. De strook van de Beaufortweg naar het Biezenkampplein zelf (langs oa. Tolboom en Amici) heeft een onduidelijke status (Fietspad? Shared Space? Zijn auto's toegestaan) en in de praktijk rijden er regelmatig onverwachts auto's die bv bij Amici geparkeerd stonden en denken dat dit een toegestane uitrit is. Desondanks is dit het minst problematische deel.

3. Het Biezenkampplein zelf is een shared space waar iedereen van alle kanten komt, niemand weet wat de andere verkeersdeelnemers gaan doen, en elke voorspelbaarheid ver te zoeken is. Dat zou wellicht nog werken als het Biezenkampplein geen doorgaande fietsroute is, waardoor een groot deel van de fietsers er met redelijke snelheid recht doorheen rijdt, maar tegelijk links én rechts inhaalt omdat er geen logische route is en dus 'anything goes'. De aanleg van een fietspad verhoogt voorspelbaarheid, en maakt het bovendien afdwingbaar dat er elders op het Biezenkampplein niet (of hoogstens voorzichtig) wordt gefietst. Een drempel of uitholling zou hier tegelijk snelheidsremmend kunnen werken.

4. Hoewel het Biezenkampplein de meeste aandacht trekt, is juist het eerste stuk van de Asschatterweg (bij het WZC de Hamershof) het meest problematisch.

Hier moeten fietsers nú binnen korte tijd tweemaal oversteken van Zuid naar Noordzijde en weer terug; volgens de huidige plannen moeten fietsers zich straks tussen de parkerende auto's heen wringen. Tegelijk moeten fietsers richting Amersfoort straks nog steeds de dubbele oversteek (van Zuid- naar Noordzijde en terug) maken. De toekomstige situatie lijkt een slechte versie van de huidige situatie bij de Hamersveldseweg Zuid, in de fietsnota ook al genoemd als probleemzone. Extra probleem hier is het medegebruik door bevoorradende vrachtwagens met hun grote dode hoek. De gemeente creëert hier ongewild een conflictrijke situatie tussen enerzijds vrachtwagens en uitparkerende auto's en anderzijds grote groepen basis- en middelbare schoolkinderen; bewoners/andere gebruikers van MFC Atlas en WZC 't Hamersveld en natuurlijk klanten van de winkels in de Biezenkamp. Vooral voor de grote groepen jonge kinderen die naar de scholen in MFC Atlas (De Rossenberg, De Brink, Het Christal) ontstaat hier een onoverzichtelijke en gevaarlijk situatie. Heeft de gemeente al overlegd met de betreffende scholen, en de betrokken ouders (via bv ouderraden) op de hoogte gesteld van deze nieuwe risico's?

Hoe dan ook, deze conflictrijke situatie is ongewenst. Weliswaar is een conflictvrije oplossing onmogelijk, maar een conflictarme situatie is juist simpel te creëren door een vrij liggend fietspad aan de Zuidzijde van de Asschatterweg aan te leggen. Dit verbetert de verkeersveiligheid aanzienlijk, juist voor zeer kwetsbare basisschoolkinderen, ten koste van hoogstens wat parkeerplaatsen. Persoonlijk zie ik geen alternatief, en zie ik ook niet, hoe de gemeente of het projectteam Biezenkamp aan de betrokken ouders en kinderen van de basisscholen kunnen uitleggen dat ze voor een andere oplossing kiezen. Vooral als het straks winter is, en vroeg donker, en dus gevaarlijker, en er daadwerkelijk een ongeluk zal gebeuren.

5. Ook de T-splitsing Asschatterweg - Torenakkerweg voldoet niet aan de norm van herkenbaarheid en voorspelbaarheid. Fietsers worden hier gedwongen om dingen te doen die automobilisten absoluut niet verwachten. In aansluiting op het vorige punt; de aanleg van een fietspad aan de Zuidzijde van de Asschatterweg maakt ook een logische en voorspelbare constructie van deze T-splitsing mogelijk, waarbij verkeer komende vanaf de Torenakkerweg voorrang moet geven aan fietsers en auto's op de Asschatterweg. Eventueel kan een stevige drempel zorgen voor aanvullende veiligheid; de kern is echter dat zo'n conventionele T-splitsing zorgt voor een herkenbare en voorspelbare situatie.

Kortom; rondom de Biezenkamp bestaan maar liefst vijf aparte probleemzones die elk hun op hun eigen manier onveilig zijn, en maatwerk verdienen. Onderdeel van dat maatwerk is echter een herkenbare en voorspelbare fietsroute door de Biezenkamp, vanaf Torenakkerweg tot en met de Beaufortweg, met een apart fietspad langs de gehele Zuidzijde van

de Asschatterweg. Het negeren van deze problemen geeft grote risico's op een verkeersongeval waarvoor de gemeente misschien juridisch en zeker wel moreel medeverantwoordelijk is. Verder, meer pragmatisch, zijn de winkeliers in de Biezenkamp zeer gebaat bij een veilige fietsroute omdat anders hun klanten wel naar de Hamershof gaan.

In conclusie: als de gemeente Leusden echt fietsgemeente wil zijn, dan moet de gemeente erkennen dat de route Beaufortweg-Biezenkamp-Asschatterweg een belangrijke doorgaande fietsroute is, dat fietsers geen alternatieven hebben voor deze route, en dat het daarom noodzakelijk is om deze route fietsveilig (en dus conflictarm) aan te leggen.

Met vriendelijke groeten,
.. (naam is bekend bij de griffie)