

Volnummer agenda: 20
Leusden, 10 augustus 1993
Aan de Raad

Nr.: 93-154

Onderwerp: fysiek afsluiten Lockhorsterweg
aanpassen fietsvoorzieningen Lockhorsterweg/ Heiligenbergerweg

In maart 1993 is besloten dat de Lockhorsterweg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer c.q. ontheffinghouders. Per 28 juni 1993 is de maatregel van kracht. De maatregel is uitgevoerd met bebording en moet door middel van controle door de politie gehandhaafd worden.

De redenen om de weg af te sluiten zijn:

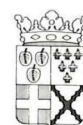
1. De weg is niet geschikt om veel verkeer te verwerken, want de weg heeft een brug met een aslastbeperking van 6 ton met een beperkte breedte en er is een spoorwegovergang.
2. Doordat de weg te weinig capaciteit heeft gebeuren er relatief veel ongelukken met name bij de brug en genoemde spoorwegovergang (6 letselongevallen in de periode 1990-1992).
3. Het bestaande fietspad tussen de beuken is te smal. Het wordt dubbelzijdig bereden en dit levert verkeersonveilige situaties op. Daarbij is dit fietspad aangelegd op grond van de Stichting Utrechts Landschap die destijds toestemming heeft gegeven omdat het een tijdelijke maatregel betrof. **De correspondentie met de "Stichting Het Utrechts Landschap" ligt in het raadsdossier ter inzage. In de brief van de stichting staat uitdrukkelijk dat het fietspad na realisering van de nieuwe rijkswegaansluiting geamoveerd dient te worden.**
4. De Lockhorsterweg diende als rijkswegaansluiting. De aansluiting A28/Randweg heeft deze functie overgenomen en ook is de aansluiting op de A28 via de Maanweg-Arnhemseweg verbeterd.

In het verkeersplan van Leusden is besloten om de Lockhorsterweg na afsluiting voor het gemotoriseerde verkeer geschikt te maken voor fietsverkeer. Om deze weg veilig te maken voor de fietser is een plan van aanpak opgesteld. Hierin is eveneens opgenomen de fysieke afsluiting van de weg voor motorvoertuigen. Uit ervaring is gebleken dat gezien de mankracht en beschikbare tijd bij de politie het bijzonder lastig is om de maatregel te handhaven als deze alleen met borden is geregeld. Handhaving van de maatregel wordt extra bemoeilijkt doordat in principe iedereen toegang heeft tot het Lockhorsterbos. Alle bestuurders van een gemotoriseerd voertuig op deze weg kunnen als bestemming opgeven dat zij naar het bos gaan of er net vandaan komen.

Naast de handhaving speelt ook de veiligheid van de fietser een belangrijke rol. Als de fietsers gebruik maken van de Lockhorsterweg is het van belang dat er zo weinig mogelijk auto's gebruik kunnen maken van deze weg om conflictsituaties tussen motorvoertuigen en fietsers te voorkomen.

De behandeling van ons voorstel in de raadscommissie Openbare werken, Ruimtelijke ordening, Economische zaken en Verkeer d.d. 2 september j.l. is voor ons aanleiding geweest een aantal onderdelen van ons voorstel opnieuw te bezien.

De totale kosten van het plan zijn begroot op f 233.900,-- excl B.T.W., gemeentelijke



voorbereiding en uitvoering.

Gelet op uw besluiten betreffende het verkeersplan en de recente discussie in de commissie O.R.E.V. hebben wij geconcludeerd dat u kan instemmen met de volgende onderdelen van ons voorstel:

- Lockhorsterweg onttrekken aan het doorgaand autoverkeer.
- fietsverkeer afwikkelen via de rijbaan Lockhorsterweg.
- verbreding fietspad buitenbocht Heiligenbergerweg.

De aan deze wijzigingen verbonden kosten vormen 90% van de investering.

Het fysiek afsluiten van de Lockhorsterweg is in het totale plan een kleine investering, maar een essentieel onderdeel ten aanzien van de verkeersveiligheid. Het niet uitvoeren van de fysieke afsluiting levert een gevaar op van onjuist gebruik van de weg terwijl er zeer veel fietsers van de weg gebruik maken. Wij achten het onjuist nu of later een discussie te voeren bij welke omvang van het aantal ongelukken tussen in overtreding zijnde auto's en het reguliere (brom)fietsverkeer er toch tot ingrijpendere maatregelen overgegaan dient te worden. U heeft zich geschaard achter het rijksbeleid ten aanzien van de verkeersveiligheid, te weten het opheffen van verkeersonveilige locaties en het voorkomen dat onveilige punten worden aangelegd. Door gerichte maatregelen en investeringen is het gelukt om in 1992 het aantal letselongelukken in het verkeer voor het eerst meer dan 5% onder het gemiddelde aantal van de periode 1985-1987 te brengen. De periode 1985-1997 is de basisperiode voor de actie -25%.

Op de Lockhorsterweg kwamen de afgelopen 3 jaar 21 ongelukken voor waarvan 6 met letselafloop. Bij het (brom)fietsverkeer deden zich 2 letselonegevallen voor op het te smalle fietspad. Daarnaast deden er zich 2 letselonegevallen voor op het kruispunt Lockhorsterweg-Heiligenbergerweg. Dat waren ongevallen tussen (brom)fiets-(brom)fiets. Er is dus alle reden tot doelgerichte investeringen ter bevordering van de verkeersveiligheid en het fietsverkeer.

Wij stellen u dan ook voor in te stemmen met de fysieke afsluiting van de Lockhorsterweg gelet op de geringe investering en de betekenis daarvan voor de verkeersveiligheid.

Nader overleg zal worden gevoerd met belanghebbenden direct gelegen aan de Lockhorsterweg, die door de fysieke afsluiting in de bedrijfsvoering in belangrijke mate worden geschaad. Hiervoor zal een passende oplossing worden geboden.

Plan van aanpak Lockhorsterweg

A. Langs het huidige fietspad staan lantaarnpalen. Dit fietspad wordt opgeheven en de fietsers kunnen over de rijweg rijden. De betreffende lichtmasten moeten verplaatst worden naar de berm van de Lockhorsterweg. Deze weg is nu onvoldoende verlicht voor fietsers en daarmee komt de sociale veiligheid in gedrang.

Het oude fietspad dient te worden opgerooid. Het is in het verleden als tijdelijke voorziening op grond van de Stichting het Utrechts Landschap aangelegd. De stichting wenst nu dat het pad wordt verwijderd. Dit is destijds schriftelijk overeengekomen. De aanwezige bruggen worden weggehaald en kunnen vermoedelijk op andere plaatsen in Leusden worden hergebruikt.

Een gedeelte van het bestaande fietspad vanaf de spoorwegovergang naar het kruispunt de Hertekop moet in stand gehouden worden om een goede en veilige aansluiting te waarborgen op de aansluitende fietspaden. Dit gedeelte fietspad valt buiten de overeenkomst met de "Stichting Het Utrechts Landschap". De gemeente is hier zelf eigenaar.

Het kruispunt Heiligenbergerweg-Lockhorsterweg dient aangepast te worden. De dubbelzijdige fietsoversteek over de Heiligenbergerweg komt daarbij te vervallen. De fietsers worden nl. in het plan via de rijbaan van de Lockhorsterweg afgewikkeld. Ook het verkeerslicht zal aangepast worden aan de nieuwe situatie.

Tijdens de behandeling in de raadscommissie O.R.E.V. zijn vragen gesteld over de handhaving van de links- en rechtafstroken op de Heiligenbergerweg richting Lockhorsterweg.

In het kader van de verbreding van het fietspad Heiligenbergerweg wordt de linksafstrook op de Heiligenbergerweg richting Lockhorsterweg ingekort tot circa 15 meter. Dit is noodzakelijk in verband met de ruimte tussen fietspad en rijweg ter plaatse van de bushalte. Opheffen van de linksafstrook is ongewenst i.v.m. het dubbelzijdig bereiden van de fietsoversteek over de Lockhorsterweg. Er wordt bij opheffing van de linksafstrook een gevaarlijk deelconflict ingebouwd tussen linksafslaande auto's en fietsers op het fietspad aan de kant van de Lockhorsterweg. Dit conflict kan voorkomen worden door het fietsverkeer parallel aan de rijbaan Heiligenbergerweg niet gelijktijdig groen te geven met het doorgaande autoverkeer op de Heiligenbergerweg en afslaande autoverkeer naar de Lockhorsterweg. Doorstroming van het fietsverkeer wordt daardoor echter ernstig geschaad. Er wordt juist gestreefd het fietsverkeer zoveel mogelijk groen te geven. Handhaving van de linksafstrook is daarvoor nodig. Daarnaast is het niet verboden voor aanwonenden en belanghebbenden om de Lockhorsterweg met een voertuig in te draaien. (o.m. bezoekers van de activiteiten op de "Buytenplaets") Bij het ontbreken van een linksafstrook dient een afslaande auto eventueel te wachten op het tegemoetkomende doorgaande autoverkeer. Dat vertraagt de afwikkeling en levert ook gevaar op van ernstige kop-staart botsingen. Voor het handhaven van de rechtafstrook geldt het zelfde argument als voor de linksafstrook t.a.v. het fietsverkeer.

De kosten van al deze werken excl fysieke afsluiting zijn begroot op f 170.000,-- excl B.T.W.,voorbereiding/uitvoering. Het betreft de posten A 1, 2, 5 t/m 8 en de posten B 1 t/m 4 uit de financiële bijlage. Deze kosten vormen circa 73% van de uitvoeringskosten.

- B. Na inventarisatie bleek dat zowel politie als andere hulpverleningsdiensten niet accoord gaan met een harde afsluiting van de Lockhorsterweg. Een bedienbare afsluiting is vereist. Een bedienbare afsluiting kan op meerdere manieren worden gemaakt. In de bijlage wordt daarop nader ingegaan. De Lockhorsterweg zal door middel van een handbediende piramide op een civiel-technisch aangepaste plaats worden afgesloten. Ontheffingen voor belanghebbenden, c.q. aanwonenden worden niet gegeven. Op de bijgaande tekening is de plaatsing van de fysieke afsluiting aangegeven.
De kosten van de feitelijke fysieke afsluiting van de Lockhorsterweg zijn geraamd op f 23.000,-- excl. Dit betreft de posten A 2 en 3 uit de financiële bijlage. Dat is 10% van de plankosten.

- C. Voor het creëren van een veilige en comfortabele verbinding van Leusden naar Amersfoort via de Heiligenbergerweg en Lockhorsterweg is het van belang dat fietsers weinig oponthoud en geen gevaarlijke oversteeksituaties op hun weg vinden. Momenteel liggen aan weerszijden van de Heiligenbergerweg enkelzijdig bereden fietspaden. Fietsers uit het gebied Groenhouten/ Claverenblad en omgeving die naar de Lockhorsterweg willen, moeten nu eerst de Noorderinslag, dan de Groene Zoom, vervolgens de Burg. de Beaufortweg en tenslotte de Heiligenbergerweg oversteken. Ofwel 3 van de 4 zware verkeersstromen. Als het fietspad aan de zuidzijde van de Heiligenbergerweg (buitenbocht) verbreed wordt van 2,5 naar 3 meter kan dit fietspad dubbelzijdig worden bereden. Dan kan de fietser uit genoemd gebied na het oversteken van de Groene Zoom zonder hindernissen door rijden naar de Lockhorsterweg. De fietser zal bij de kruising Lockhorsterweg/ Heiligenbergerweg bij de gewijzigde situatie praktisch altijd groen licht hebben omdat de wachtstand groen is. De verkeersregelinstallatie op de Groene Zoom/ Noorderinslag hoeft niet te worden aangepast; de oversteek naar het sportpark is op dit punt al

geregeld. Tevens zal de doorstroming op dit kruispunt in de ochtendspits verbeteren als het aantal oversteekbewegingen van fietsers vermindert.

De kosten van de verbreding worden geraamd op f 30.400,-- excl. De posten C 1 t/m 5 uit de financiële bijlage. Dat is 13% van de investering.

Alhoewel verkeerstechnisch een breedte van 3.00m¹ voor een dubbelzijdig bereden fietspad aanvaardbaar is, zijn wij met u van mening dat een grotere breedte de verkeersveiligheid en het comfort van het fietsverkeer nog verder ten goede zal komen. Bij de uitvoering van het werk zal een verbreding van het fietspad tot 3.25 m¹ in het plan worden opgenomen.

- D. In het kader van het wegenonderhoud moet het fietspad in de bocht van de Heiligenbergerweg worden verbeterd. Er zitten veel hobbels en kuilen in het pad en via een dunne overlaging zijn deze op te heffen. Indien het fietspad wordt aangepast kunnen deze werkzaamheden meteen meegenomen worden.
- E. Gebleken is dat fietsers komende vanuit Amersfoort voor de kruising met de Lockhorsterweg de Heiligenbergerweg oversteken om de kruising af te snijden. Dit levert onveilige situaties op en om dit te voorkomen is het wenselijk dat er een hekje wordt geplaatst langs de Heiligenbergerweg tussen de Driftakkerweg en de Lockhorsterweg. Hierbij wordt gedacht aan een hekje van 30 à 40 cm hoogte.
De kosten van het plaatsen van het hekje worden geraamd op f 10.500,-- excl. Dat is 5% van de investering.

Financiën.

In de vertrouwelijke bijlage is de investering nader onderbouwd.

De kosten voor de werkzaamheden ten behoeve van A, B en C zijn begroot op f 233.900,-- excl. Inclusief kosten voorbereiding/ uitvoering en BTW wordt het totale bedrag f 309.917,-, afgerond f 310.000,--.

De raming van de kosten van de werkzaamheden vermeldt onder D. vallen onder het normale onderhoud.

De kosten voor aanpassingen Lockhorsterweg, zie A, B en C, kunnen waarschijnlijk in aanmerking voor een subsidie van 50%. Inclusief BTW betekent dit een bedrag van f 131.247,-

De voor rekening van de gemeente blijvende kosten zijn in dat geval afgerond f 180.000,--.

Over het verkrijgen van subsidie heeft op 3 juni 1993 een oriënterend gesprek plaats gevonden met Rijkswaterstaat.

Vooralsnog wordt voor het krediet uit te gaan van een gemeentelijke investering van f 310.000,--.

Dekking

In het meerjarenactiviteitenplan 1992 - 1995, onderdeel heroverwegingen, onder post 9.01 fonds bovenwijkse voorzieningen zijn een aantal projecten geschrapt ad totaal f 4.109.000,-- van de in 1990 vastgestelde lijst. Voor het project bevordering veiligheid fietsers rijwielpad Lockhorsterweg is geen specifiek bedrag gereserveerd. Financiering vanuit het fonds bovenwijkse voorzieningen vraagt om een actualisering van het fonds waarbij zonodig een ander project of projecten geschrapt of aangepast dienen te worden. De dekking van het krediet vindt plaats ten laste van het fonds bovenwijkse voorzieningen. De hoogte van de beschikking over dit fonds is afhankelijk van de rijkssubsidie.

Wij stellen u voor een krediet van f 310.000,-- incl. BTW beschikbaar te stellen, zijnde de totale kosten van de werkzaamheden ten behoeve van het afsluiten van de Lockhorsterweg en het aanpassing van de fietsvoorzieningen op deze weg en de Heiligenbergerweg. Hierop kan later de

subsidie van het rijk in mindering worden gebracht.

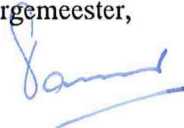
De financiële gevolgen van dit voorstel zijn verwerkt in de 77e begrotingswijziging van de Algemene Dienst en de 19e begrotingswijziging van het Grondbedrijf. Wij stellen u voor deze wijzigingen, die voor u in het raadsdossier ter inzage zijn gelegd, vast te stellen.

De commissies Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening, Economische Zaken en Verkeer en Financieel Beleid en Beheer zijn over dit voorstel gehoord.

burgemeester en wethouders van Leusden,
de secretaris, de burgemeester,



Drs. P. van Elteren



Mr. A. Panis

Bijlagen:

- begroting aanbrenge afsluiting en wegaanpassingen t.b.v. fietsers op Lockhorsterweg en Heiligenbergerweg. (vertrouwelijk ter inzage)
- tekening fysieke afsluiting Lockhorsterweg. (ter inzage)
- tekening kruispunt Lockhorsterweg/ Heiligenbergerweg. (ter inzage)
- subsidieverzoek Rijkswaterstaat. (ter inzage)
- begrotingswijzigingen. (ter inzage)
- toelichting wijze van uitvoering. (gaat hierbij)
- correspondentie met de "stichting Het Utrechts Landschap". (ter inzage)

Vergadering gemeenteraad d.d. 16 SEP. 1993
Doslissing: conform voorstel

BIJLAGE : Toelichting gekozen uitvoering

Het afsluiten van een weg heeft een aantal consequenties. De maatregel kan met bebording worden uitgevoerd. Uit ervaring blijkt dat verkeersdeelnemers zich niet zoveel aantrekken van borden. Overtreders vertellen de politie dat ze het betreffende bord niet gezien hebben en niet op de hoogte waren van de gewijzigde situatie. Om te voorkomen dat er aan de maatregel geen gevolg wordt gegeven, is het van belang dat de politie regelmatig controleert. Zoals bekend heeft de politie weinig mogelijkheden om veelvuldig te kunnen controleren. Er zijn hooguit maar twee patrouillewagens tegelijk op de weg en veel locaties moeten regelmatig worden gecontroleerd.

De eenvoudigste manier om dit probleem op te lossen is het plaatsen van een groot obstakel zodat auto's e.d. er niet meer door kunnen. Het grote nadeel van deze oplossing is echter dat er niemand meer door kan; dus ook geen bewoners, brandweer, politie, ambulance en andere hulpdiensten. Daardoor kunnen vooral in een woonomgeving vervelende situaties ontstaan. T.a.v. de Lockhorsterweg komt hierdoor ook de controle op de sociale veiligheid in gevaar. Zo kan politie niet meer eenvoudig surveilleren.

Een andere mogelijkheid is een beweegbare afsluiting. Hierbij zijn verschillende mogelijkheden, te weten:

- a. losse sleutelpaal
 - b. geborgde sleutelpaal
 - c. handbediende piramide
 - d. voertuigafhankelijke afsluiting.
- a. Een losse sleutelpaal is in het verleden veel toegepast. De paal kan door middel van een inbussleutel verwijderd worden. Er zijn veel sleutels in omloop, ook bij particulieren. De in 1990 geplaatste sleutelpalen op de Driftakkerweg waren na een dag verdwenen en nooit meer terug gevonden. Losse sleutelpalen zijn geen afdoende maatregel voor de Lockhorsterweg.
- b. Ook hier wordt de paal door middel van een inbussleutel bediend. Na het neerklappen blijft de paal via een scharnierconstructie aan de fundering verbonden. De paal ligt wel na het neerklappen boven het wegdek. In situaties met toch doorgaand (fiets)verkeer ontstaat gevaar voor ongelukken omdat men het obstakel over het hoofd kan zien. Dat risico is zeker bij de Lockhorsterweg aanwezig. Door een ondoelmatige afsluiting is er een gerede kans dat de gemeente voor geleden materiële en immateriële schade aansprakelijk wordt gesteld en veroordeeld. Dergelijke voorvallen zijn landelijk al voorgekomen.
- c. De handbediende piramide is op bijgevoegde foto aangegeven. De piramide kan door middel van een inbussleutel in de grond verzonken worden. De piramide staat onder andere op de markt in Amersfoort. De piramide is niet hoog en daardoor weinig opvallend in de situatie van de Lockhorsterweg. Passerende (brom)fietsers kunnen eenvoudig te kort langs de piramide rijden en er met trapper of andere uitsteeksels achter blijven steken. Auto's die de inrijverboden negeren kunnen het obstakel te laat opmerken, wat leidt tot een botsing. Amersfoort heeft enige jaren geleden een bussluis aangelegd door middel van beugels circa 10 cm boven het wegdek, ondersteund door de juridische borden. Hierbij zijn ongelukken gebeurd waarvoor Amersfoort door de rechter verantwoordelijk is gesteld ondanks de aanwezige juridische borden. Een verdere fysieke ondersteuning van de afsluiting is daarom geboden. Op tekening is dat nader aangegeven. De fietsers worden hierbij niet langs de piramide gestuurd. Ook bebording is goed aan te brengen. Niet uit te sluiten is dat later als nog overgegaan dient te worden tot het plaatsen van knipperlichten of een brugverkeerslicht. (permanent roodlicht.)

Vraagpunt is wel wie sleutels krijgt van de piramide. Het zal duidelijk zijn dat brandweer,

politie, ambulance, gemeentewerken een sleutel krijgen. Dienen ook aanwonenden een sleutel te hebben?

Het zal duidelijk zijn dat een handbediende piramide tot een stuk overlast voor de hulpverleners leidt. Bij geboden snelheid zal toch het voertuig verlaten moeten worden. Na het wegklappen van de piramide zal het voertuig 5 à 10 meter door moeten rijden waarna de piramide weer overeind gezet dient te worden. Bij spoed zal het terugzetten van de piramide niet gebeuren. De brandweer gaat accoord met een handbediende piramide, maar zal de piramide pas later terugplaatsen na einde uitruk. Ook de politie gaat accoord met een handbediende afsluiting. Evenals de brandweer zal bij spoed het terugplaatsen van de piramide niet onmiddellijk plaatsvinden. De piramide op zich acht de politie te weinig opvallend. Vandaar ook de hierboven aangegeven civiel-technische ondersteuning. De controle op sociale veiligheid ter plaatsen van de Lockhorsterweg zal door politie plaatsvinden. Door de type afsluiting zou die controle volgens de politie-woordvoerder onderdruk kunnen komen te staan. Route-bepaling van de surveillance gebeurd in het veld en valt niet te controleren.

Aanwonenden, c.q. belanghebbenden zullen ook weinig geneigd zijn de piramide terug te zetten na het passeren, zeker bij slecht weer. Handhaving van de afsluiting zal problemen gaan opleveren. Onduidelijk zal zijn wie het laatste is gepasseerd en de piramide niet heeft teruggeplaatst.

Om handhaving te vereenvoudigen zullen geen sleutels aan belanghebbenden moeten worden verstrekt. Dat vraagt wel om nieuwe juridische besluitvorming. Beroepsprocedures zijn niet uit te sluiten. Bediening van het blok door onbevoegden die een (nagemaakte) sleutel hebben kan zich voordoen.

De kosten van een handbediende piramide liggen rond de f 5.000,--. Voor een knipperlicht of brugverkeerslicht komt er circa f 15.000,-- bij. Een en ander excl. B.T.W. en voorbereiding/uitvoering.

- d. Bij een voertuigafhankelijke afsluiting kan gedacht worden aan de hierboven besproken piramide of min of meer gelijksoortige constructie van een andere firma, genaamd autoblok. De voertuigen die de afsluiting mogen passeren hebben een soort zendertje met unieke codering. Het zendertje geeft signalen af die via detectielussen worden opgevangen en doorgestuurd naar een regelkast. Vanuit de kast wordt de afsluiting aangestuurd en zinkt in de grond. Na het passeren komt de afsluiting in de gesloten stand terug. De vertraging bij het passeren is circa 10 à 15 sec. Ook voertuigen van belanghebbenden kunnen eenvoudig voorzien worden van een zendertje. De afsluiting wordt ondersteund met een brugverkeerslicht. Bij storing van de afsluiting of defecte rode lampen zakt de afsluiting in de grond en wordt er een signaal naar de storingmeldbank verzonden.

Een dergelijk geschetste afsluiting kost circa f 87.000,-- excl. B.T.W., voorbereiding/uitvoering.

Vanuit budgettaire overwegingen wordt geadviseerd om voor oplossing c te kiezen. Belanghebbenden, c.q. aanwonenden geen sleutels te verstrekken. Dus geen vergunninghouders e.d. Een nieuw formeel besluit te nemen waarbij een gedeelte van de Lockhorsterweg aan al het autoverkeer wordt onttrokken.