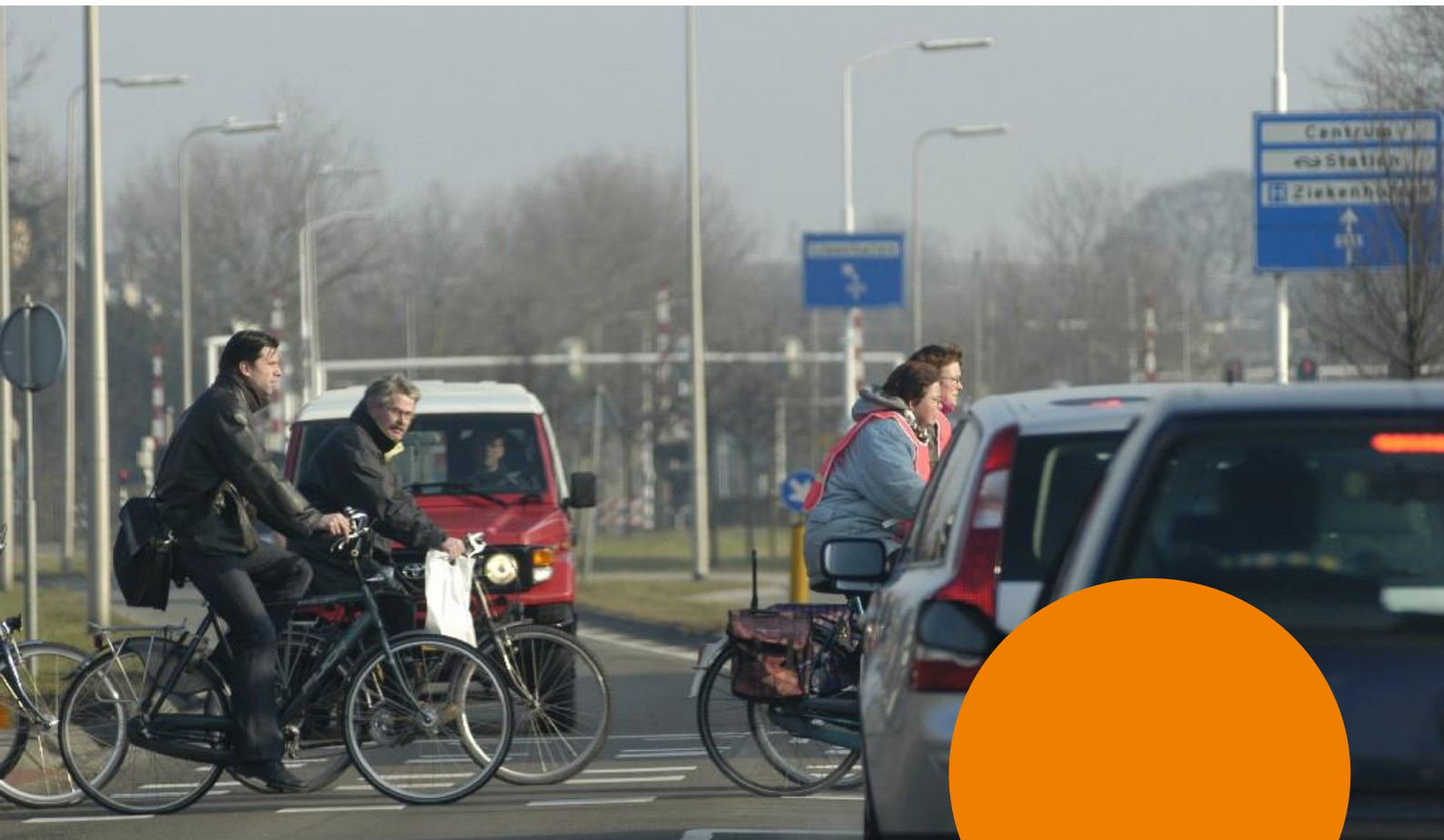


Verkeersveiligheidsadvies



Kenmerken advies:

Naam dossier:

Leusden, auto's en nog eens auto's

2024 – Leusden - Hessenweg

Locatie:



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

De Hessenweg is een route die loopt vanaf Amersfoort, de Barneveldse beek, door het dorp Stoutenburg en Achterveld, en eindigt bij de kruising Hessenweg, Helweg en Achterveldseweg. De weg kent verschillende snelheidsregimes 30,50 en 60 km.



Afb 1 Gebiedsoverzicht

De dorpsraad maakt zich zorgen over verschillende verkeerskundige problemen en hebben zich tot doel gesteld om, zich voor de inwoners in te zetten, en de veiligheid te verbeteren en hebben Veilig Verkeer Nederland om advies gevraagd

De vragen waarover zij advies vragen zijn :

- 1) Wordt de route als sluipverkeer gebruikt als er file staat bij het knooppunt Hoevelaken
- 2) In de dorpskernen geldt een snelheidsregime van 30 km en houdt het verkeer zich aan deze snelheid.
- 3) Klopt het wegbeeld bij de parkeerplaats
- 4) Is de wegsituatie zoals deze is uitgevoerd bij het fietspadniet gevaarlijk voor fietsers.
- 5) Op de straat heeft het verkeer van rechts voorrang maar door allerlei groenvoorzieningen is dit nu onoverzichtelijk. Hoe kan deze situatie worden verbeterd
- 6) Op de Hessenweg thv de komende vanuit Stoutenburg komt het regelmatig voor dat auto's er hun banden lekrijden op de wegranden. Klopt het wegbeeld en uitvoering?.



Sobere inrichting 30 km zone

Datum uitgifte advies: 11-10-2024

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

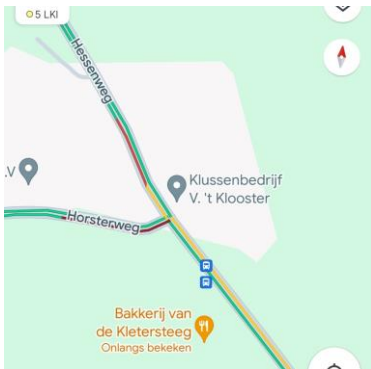
Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

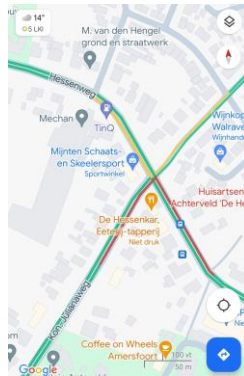
- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

Situatie 1 Sluipverkeer

In het centrum van de dorpen Stoutenburg en Achterveld staan er regelmatig wachtrijen van autoverkeer.



afb 1: verkeersbeeld Stoutenburg



afb 2: verkeersbeeld Achterveld



afb 3: verkeersbeeld knp. Hoevelaken avondspits

Afbeelding 1,2 en 3 tonen het wegbeeld van d.d 5-8-2024 18:00 uur.
(De rode lijnen geven het stilstaande of langzaam rijdende verkeer weer)

Op afbeelding 1 is het verkeersbeeld te zien waarbij het verkeer op de Horstenweg vastloopt en de aanvoer vanuit de Hessenweg daardoor, wegens het voorrang moeten verlenen, ook congestie geeft.

Afbeelding 2 laat de doorstroming en congestie zien als gevolg van een te hoge verkeersintensiteit.

Afbeelding 3 laat de file zien op het knooppunt Hoevelaken.

Probleemstelling

Als er file is op het knooppunt Hoevelaken dan is er een groter aanbod van autoverkeer (sluipverkeer). Er staan door het sluipverkeer wachtrijen van auto's in de dorpen Stoutenburg en Achterveld die het overige verkeer zoals fietsers en wandelaars hinderen.

Standpunt wegbeheerder

De wegbeheerder is op de hoogte van deze problematiek maar de oplossing van het probleem om sluipverkeer te verminderen ligt bij Rijkswaterstaat.

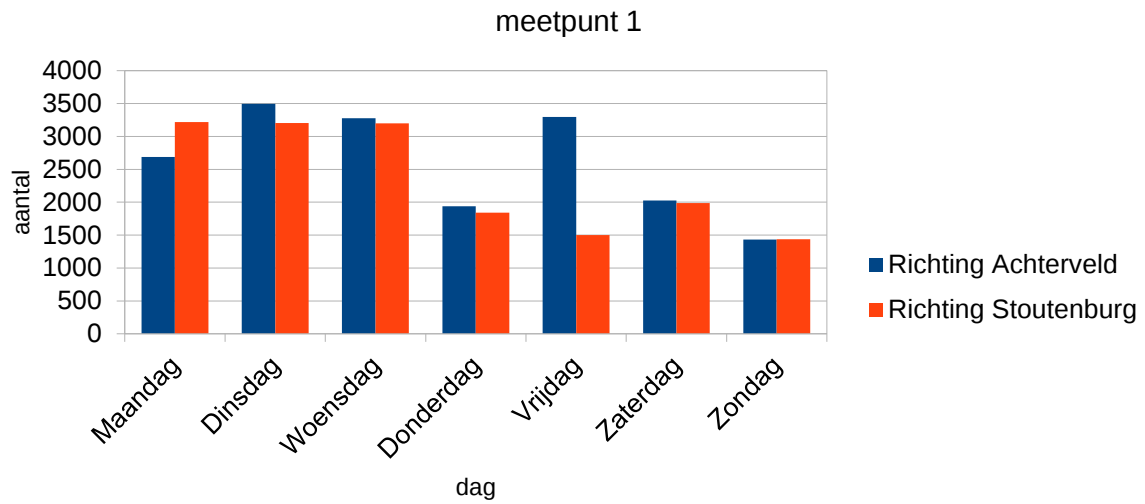
Probleemanalyse

De plannen om de doorstroming van het knooppunt te verbeteren ligt bij Rijkswaterstaat als wegbeheerder van het knooppunt Hoevelaken, echter door de stikstofproblematiek zijn de plannen voor een oplossing on hold. Onduidelijk is wanneer deze plannen tot uitvoer worden gebracht.

Om aan te kunnen tonen zijn er metingen verricht tijdens 3 verschillende opeenvolgende weken. De metingen van week 2 zijn in een vakantieweek gemeten.

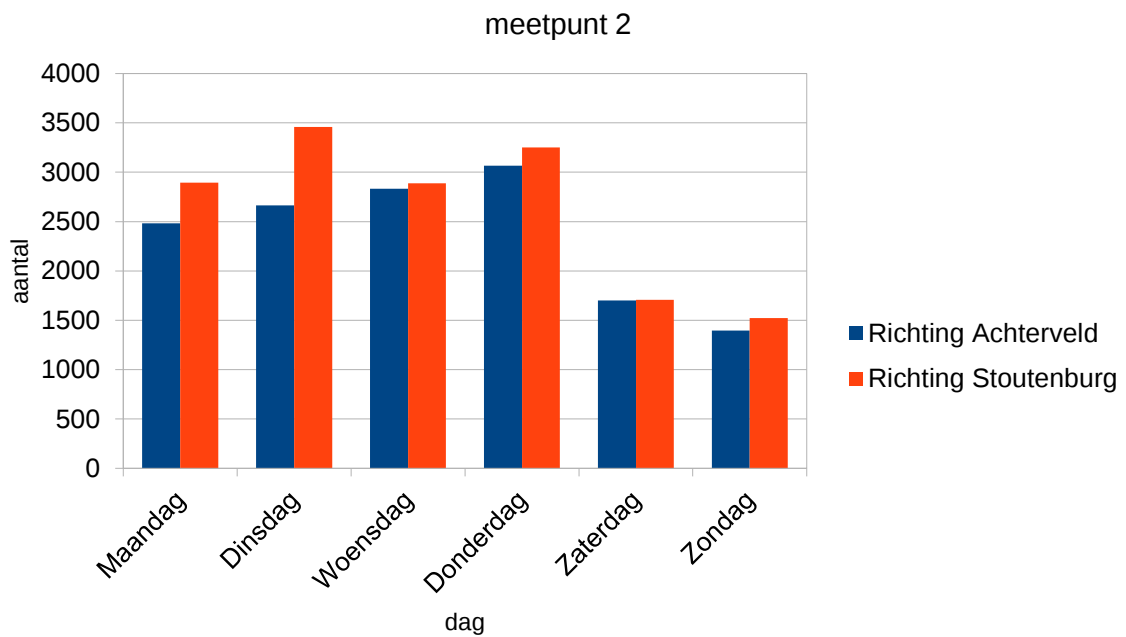
Tabel 1 en 3 laten zien dat er meer verkeer richting Achterveld rijdt dan er retour komen richting Stoutenburg.

Voertuigen



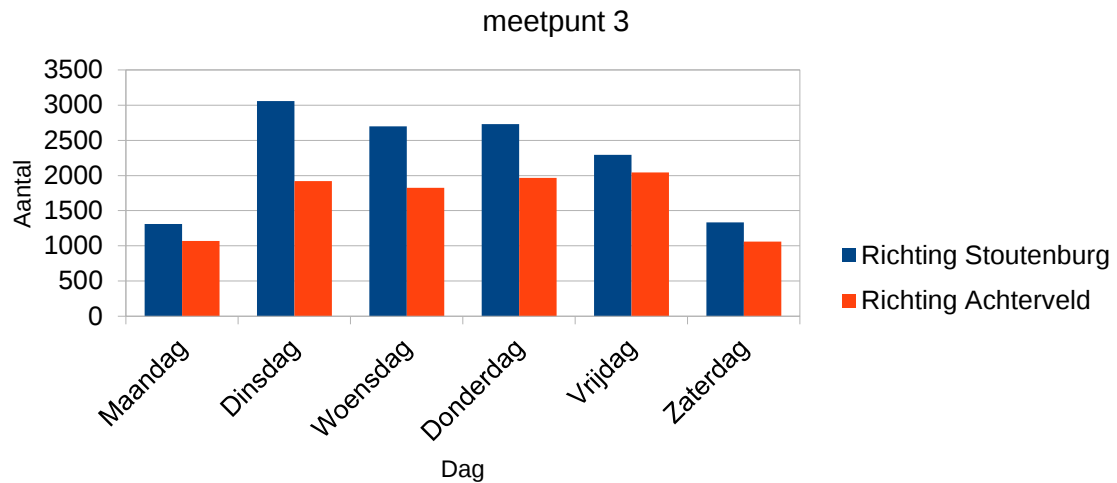
Tabel 1 : meetpunt 1

Voertuigen



Tabel 2: meetpunt 2

Voertuigen



Tabel 3: meetpunt 3

Conclusies en aanbevelingen

Uit metingen, verricht door VVN, blijkt dat er in de avondspits congestie ontstaat

Tabel 1 geeft het aantal voertuigen aan, gemeten over een gehele week per tijdvak. Hieruit valt af te concluderen dat de avondspits de meeste congestie oplevert. Het aantal van 5052 voertuigen is hoger dan het aantal pae van 1600 mtv/u wat de rijbanen kunnen verwerken. Wat ook opvalt is de oostelijke richting naar Achterveld. In de westelijke richting verplaatsen zich minder voertuigen.

Door slecht doorstroming van het verkeer op het knooppunt Hoevelaken is er een groter aanbod van het verkeer in het onderliggende wegennet. Het aanpassen van de tekens op de weg, het toepassen van verkeer vertragende maatregelen, in de vorm van drempels, chicanes en het weergeven van de snelheid op de weg zou bijdragen aan het largas (langzaam rijden gaat sneller) principe. Door de weg onaantrekkelijker te maken zal de aanzuigende werking en de kans op congestie verminderen.

Situatie 2

In de dorpskernen geldt een snelheidsregime van 30 km..



afb 4 Ingang 30 km zone Horsterweg gemeente Stotenberg

Probleemstelling

De indruk van de dorpsraad is dat deze snelheden worden overschreden en houdt het verkeer zich niet aan de snelheid op de verschillende wegvakken.

Standpunt wegbeheerder

Het wegbeeld is bepalend voor de snelheden en deze voldoen aan de eigenschappen.

Probleemanalyse

Om een duidelijk beeld te krijgen van de gereden snelheden en de aantallen van de voertuigen, zijn metingen verricht op 3 locaties die zijn aangewezen door de dorpsraad.

meetlocaties

- 1) Hessenweg 62 Achterveld
- 2) Hessenweg 112/114 Stoutenburg
- 3) Hessenweg 335 Achterveld



meetpunt 1



meetpunt 2

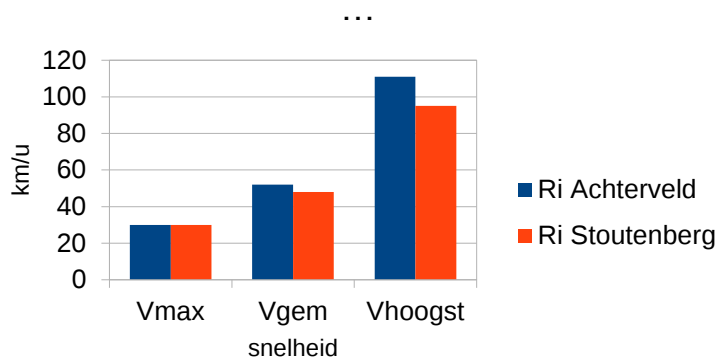


meetpunt 3

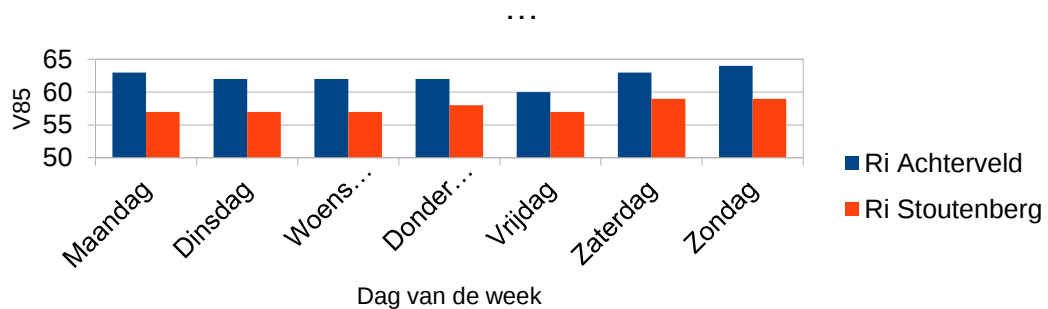
Uit de gemeten waarden is het V85 percentiel bepaald.

Resultaten meetpunt 1

Snelheden



V85 waarden



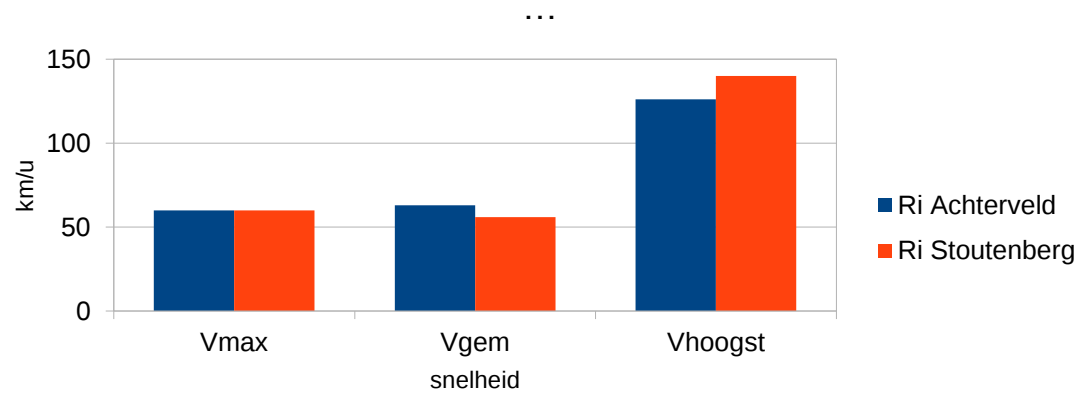
Meetpunt 1 laat zien de gemeten snelheden en de V85. De maximale snelheid op dit wegvak is 30 km/u. V85 ligt op op een gemiddelde van 58 km/u.

De gemiddeld gereden snelheid bedraagt voor de richting Achterveld 52 km/u.
De gemiddeld gereden snelheid bedraagt voor de richting Stoutenburg 48 km/u.

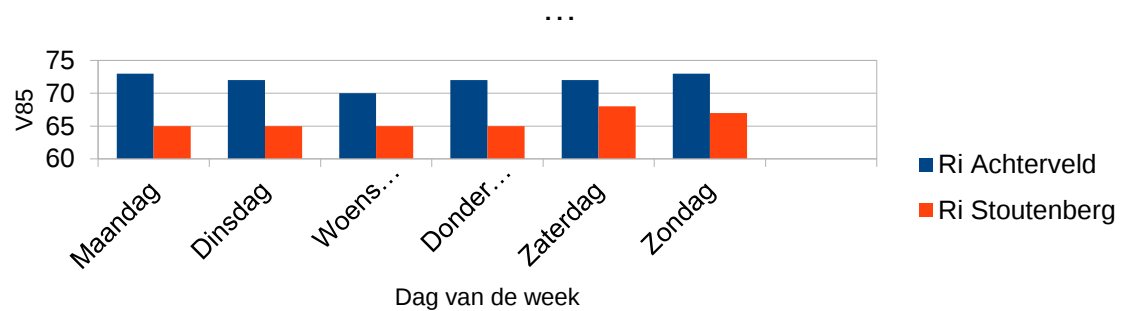
De hoogst gemeten snelheid richting Achterveld bedraagt 111 km/u.
De hoogst gemeten snelheid richting Stoutenburg bedraagt 95 km/u.

Resultaten meetpunt 2

Snelheden



V85 waarden



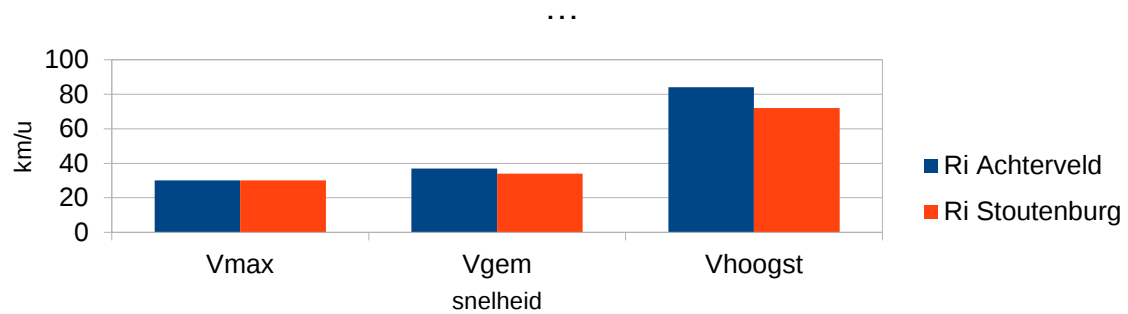
Meetpunt 2 laat zien de gemeten snelheden en de V85. De maximale snelheid op dit wegvak is 60 km/u. V85 ligt op op een gemiddelde van 72 km/u. Deze waarden zijn gemeten in een vakantieperiode.

De gemiddeld gereden snelheid bedraagt voor de richting Achterveld 63 km/u.
De gemiddeld gereden snelheid bedraagt voor de richting Stoutenburg 56 km/u.

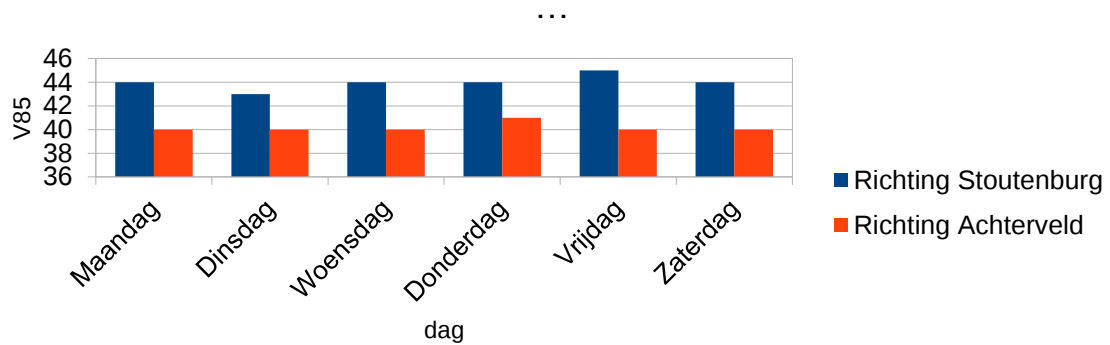
De hoogst gemeten snelheid richting Achterveld bedraagt 126 km/u.
De hoogst gemeten snelheid richting Stoutenburg bedraagt 140 km/u.

Resultaten meetpunt 3

Snelheden



V85 waarden



Meetpunt 3 laat zien de gemeten snelheden en de V85. De maximale snelheid op dit wegvak is 30 km/u. V85 ligt op op een gemiddelde van 58 km/u.

De gemiddeld gereden snelheid bedraagt voor de richting Achterveld 37 km/u.
De gemiddeld gereden snelheid bedraagt voor de richting Stoutenburg 34 km/u.

De hoogst gemeten snelheid richting Achterveld bedraagt 84 km/u.
De hoogst gemeten snelheid richting Stoutenburg bedraagt 72 km/u.

Conclusies en aanbevelingen

De meetwaarden geven aan dat de snelheden die zijn gemeten de beoogde waarden van 30 km- en 60 km/u overschrijden. Vooral in de richting Achterveld. De 30 km-zone borden, in de gemeente Stoutenburg voldoen aan de minimale normen die zijn gesteld in de uitvoeringsvoorschriften zoals beschreven in het BABW. Uitzondering is het wegbeeld, en de bebording, van de gemeente Achterveld. Bij alle gemeten punten liggen de V85 waarden te hoog. Zie voor de Uitvoeringsvoorschriften BABW de bijlagen.

Om de snelheid te verlagen kunnen er snelheidsremmende maatregelen worden genomen. Zoals drempels, plateaus, druppels enz..

De gemeente heeft zich gecommitteerd aan het Plan verkeersveiligheid 2030.

Deze maatregelen en initiatieven komen voort uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Het belangrijkste doel van het SPV is het voorkomen van ongevallen door maatregelen te nemen op die plekken waar de risico's het grootst zijn. Dit plan is geschreven door de Rijksoverheid samen met onder andere maatschappelijke organisaties, gemeenten en provincies.

Het SPV is de basis voor concrete acties en maatregelen. Deze staan in de eigen uitvoeringsplannen van de Rijksoverheid, provincies en gemeenten.

In het [Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022 - 2025](#) staan de maatregelen van het Rijk beschreven.

Subsidie voor veiligere provinciale, gemeentelijke en waterschapswegen

De Rijksoverheid stelt € 500 miljoen beschikbaar om de verkeersveiligheid op provinciale, gemeentelijke en waterschapswegen te verbeteren. Het Rijk besteedt dit geld in verschillende rondes, ook wel tranches genoemd. In de eerste twee tranches is bijna €235 miljoen uitgegeven. Dit is gebruikt om lokale en regionale wegen en fietspaden veiliger te maken.

Gemeenten, provincies en waterschappen kunnen een aanvraag indienen voor een rijksbijdrage van maximaal 50%. Deze regeling Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen loopt van 2020 tot en met 2030.

Op [Investeringsimpuls SPV](#) staat meer informatie over de tranches, het doen van een aanvraag en de voorwaarden.

Voorbeelden van maatregelen die kunnen worden toegepast om de snelheid te verlagen



Situatie 3

Hazendam, uitrit en fietsers



Probleemstelling

De dorpsraad acht de verkeerssituatie op de Hazendam verkeer gevaarlijk. Fietzers hebben hier voorrang van rechts, maar krijgen dit niet. Er is verzocht om een extra bord maar dit is niet gehonoreerd door de wegbeheerder.

Standpunt wegbeheerder

De wegbeheerder heeft bij de dorpsraad aangegeven dat het wegbeeld voldoet aan de uitvoeringsvoorschriften van een uitrit en vindt het plaatsen van een extra bord niet nodig.

Probleemanalyse

De overgang van parkeerplaats naar de weg is niet uitgevoerd als een uitrit. Een uitrit is te herkennen aan een aantal specifieke kenmerken. Allereerst is een uitrit vaak een verbinding tussen een particulier terrein, zoals een oprit van een woning, of een bedrijfsterrein en de openbare weg. Het is geen kruispunt, maar een constructie waarbij het terrein direct aansluit op de openbare weg.

De uitrit moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- De uitrit ligt op minstens 5 meter van een bocht, kruising, rotonde of splitsing van wegen
- De uitrit komt niet uit op een openbare parkeerplaats
- Er hoeft geen gemeentelijke boom te worden gekapt
- De uitrit ligt niet onder de takken van een boom
- Uw perceel heeft nog geen uitrit
- De uitrit is maximaal 4 meter breed
- De uitrit moet in een rechte hoek aansluiten op de weg (tussen de 80 en de 100 graden)
- De uitrit komt niet te liggen bij een tussenwoning

Conclusies en aanbevelingen

In deze situatie voldoet de uitrit niet aan de uitvoeringsnorm. Zie punt 1 van de voorwaarden. Er is ook beplanting aan de rechterzijde bij de uitgang van de parkeerplaats en de aansluiting. Deze kan het zicht op het bord G11 fietspad ontnemen. De kans bestaat dat hier onvoldoende op wordt gehandhaafd. Zie ook situatie 5 in dit rapport. De kosten voor het opnieuw inrichten van een uitrit zijn vele malen hoger dan het plaatsen van een extra bord wat de verkeersveiligheid ten goede komt.



Situatie 4

Kan er verlichting komen bij deze fietsovergang?



Fietspad overgang , Koningin Julianaweg

Probleemstelling

Hier is de vraag of er verlichting bij de overgang van het fietspad kan komen.

Standpunt wegbeheerder

De wegbeheerder acht dit niet nodig.

Probleemanalyse

S avonds is het hier erg donker. De overgang staat op de rand van de bebouwde kom. Fietzers kunnen in de winter last hebben van voertuigen.

Conclusies en aanbevelingen

Indien de fietsers zich houden aan de voorwaarden van de technische staat van voertuig zullen zij voldoende zichtbaar zijn voor het overige verkeer. De inrichting van de fietsovergang is veilig aangelegd, er is een haakse bocht ingebouwd waarbij de fietser een moment heeft om de oversteek te overzien, is overzichtelijk en extra verlichting is dan ook niet nodig.



Situatie 5

Hoek Hendrik van Viandenstraat-Walter van Amersfoortstraat



Probleemstelling

Fietsers en auto's komende van rechts hebben voorrang maar krijgen dit niet omdat het zicht op de kruising wordt ontnomen door een hoge heg.

Standpunt wegbeheerder

Niet bekend op de site van de gemeente is hier niets over te vinden.

Probleemanalyse

Ter plaatse blijkt fietsers en overig verkeer rijdend, op de Walter van Amersfoortstraat, slecht wordt waargenomen door andere weggebruikers rijdend op de Hendrik van Viandenstraat. Zie afbeelding 3. Er staat een hoge heg die het zicht ontnemt op de Walter van Amersfoortstraat.

Conclusies en aanbevelingen

Helaas is een kant en klaar heg met een hoogte van 180 cm niet toegestaan in je voortuin. Landelijk is namelijk vastgesteld dat een heg in de voortuin 1 meter hoog mag zijn. Een heg aan de zij- of achterkant van je tuin mag 2 meter hoog zijn. Dit kan echter plaatselijk verschillen. De gemeente kan hier een APV voor hebben opgemaakt en mogelijk speelt het handhavingsbeleid of verjaring hier ook mee.

Als er niets met de heg kan worden gewijzigd kan er ook nog voor een spiegel worden gekozen.

Situatie 6

Lekke banden op de Hessenweg bij zuidelijke entree van Achterveld



Probleemstelling

In de bocht van de Hessenweg (Achterveld naar Stoutenburg) ter hoogte van de huisnummers 233 en 253 rijden er regelmatig, auto's hun banden stuk omdat zij, naar eigen zeggen te weinig ruimte op de rijbaan hebben. Bewoners geven aan dat zij inmiddels al aan ruim 40 automobilisten hulp hebben gegeven. De problemen doen zich al voor vanaf 2017, na diverse aanpassingen aan de weg. Vanaf 2022 is dit ook bij de gemeente aangekaart door de dorpsraad. Op 17 augustus 2024 heeft er over dit onderwerp een artikel in een krant gestaan. [Artikel](#)

Standpunt wegbeheerder

De gemeente Leusden laat desgevraagd weten de verkeerssituatie niet te willen wijzigen. „Technisch gezien kan dat wel, maar het is een bewuste keuze geweest dit deel van de Hessenweg op deze wijze in te richten”, aldus woordvoerder Litha Dotulong. „Deze trottoirbanden bieden meer veiligheid voor fietsers en voetgangers in tegenstelling tot de aflopende band. Daarnaast dwingen ze de maximum toegestane snelheid van 30 kilometer per uur af.”

Probleemanalyse

De weg is ingericht als 30 km zone en 5,5 meter breed met vrij liggend fiets- voetpad. De beschadigde stoepbanden zijn duidelijk waar te nemen. Navraag bij bewoners bevestigt het voorkomen van incidenten waarbij het vooral om lekke banden gaat. Aan deze weg bevindt zich ook een uitrit van een bedrijf van landbouwvoertuigen en is een regionale verbindingsweg.

Conclusies en aanbevelingen

De weg is ter plaatse 5,5 m breed. Uitvoeringsvoorschriften stellen dat, als een rijbaan in 2-richtingen is 4,50 tot 5,50 meter breed, en er rijdt tevens vrachtverkeer op dan moet de rijbaan zelfs 6,00- 7,00 meter breed zijn. V85 is gemiddeld 40 km/u.

In deze situatie is bovenstaand uitvoeringsvoorschrift van toepassing. De huidige weg breedte is te smal. Er bevindt in dit wegvak een uitrit van een bedrijf in landbouwvoertuigen die ruimte nodig hebben om de weg op te rijden. Tevens is de Hessenweg onderdeel van een regionale verbindingsweg waar regelmatig vrachtauto's gebruik maken van van deze route door het dorp. Door de rijbaan op de huidige maatvoering te handhaven voldoet de weg niet aan de eisen.

Het wegbeeld voldoet aan de richtlijnen. Een manier om verdere incidenten te voorkomen is het verbreden van de weg.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:
B.P Nisters, Verkeerskundig Consulente, Veilig Verkeer Nederland

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit onderzoek kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hiernaast voor gegevens.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.veiligverkeernederland.nl.

Meer informatie gegevens van VVN

VVN Hoofdkantoor
Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl

Bijlagen

Uitvoeringsvoorschriften BABW:

Paragraaf 2.4.1: 'De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en zijn omgeving.

Paragraaf 2.4.4.: 'Bord A1 mag (voor 30 km/uur binnen de bebouwde kom, red.) op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

1. iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
2. om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer,
is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;
3. met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten,
zoals:
 1. plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en ouderen, plegen over te steken;
 2. met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietzers;
 3. kruispunten waar de voorrang door middel van borden is geregeld.'

Daarna volgen nog twee eisen.

Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig, Deel II:

'Met sober wordt bedoeld dat er volwaardige maatregelen worden getroffen, maar alleen op plaatsen waar deze werkelijk

nodig zijn en waarbij moet worden voldaan aan de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Die plaatsen zijn:

- de randen van het verblijfsgebied (de poorten);
- de plaatsen die als knelpunt zijn aan te merken.'

Fietsverkeer nummer 9, juni 2004, pag. 18.