

# Advies verkeersveiligheid

Naar aanleiding van een melding bij het VVN Participatiepunt ([vvn.nl/participatiepunt](https://vvn.nl/participatiepunt)).



## Melding

2024, Hamseweg in Hoogland (Amersfoort)

## Locatie

Verkeerssituatie ter plaatse van aansluiting Nieuw Weedepad - Hamseweg met oversteekplaats en beëindiging fietspaden.

## Datum uitgifte

1e concept, november 2024

2e concept, januari 2025

Eind rapport, februari 2025



# 1. Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland (VVN) is een vereniging met als motto 'Iedereen veilig over straat'. Verkeersveiligheid is belangrijk voor een fijne leefomgeving. Soms worden buurtbewoners geconfronteerd met een verkeerssituatie die onveilig is (objectief) of voelt (subjectief). Dit kunnen zij melden bij het VVN Participatiepunt.

## 1.1 VVN Buurtacties en advies

Als melders van een onveilige situatie dat willen, ondersteunen wij bij het zoeken naar een oplossing. Dat doen we door het bieden van handvatten, zoals VVN Buurtacties ([vvn.nl/buurtactie](http://vvn.nl/buurtactie)), waarmee melders of vrijwilligers zelf een actieve rol kunnen spelen in het verbeteren van de situatie. Deze acties zijn vooral gericht op beïnvloeding van het verkeersgedrag. Waar nodig bieden we uitgebreider of infrastructureel advies.

## 1.2 Samenwerking met de gemeente

Waar mogelijk wordt de gemeente bij het vinden van een oplossing betrokken. Veilig Verkeer Nederland vormt een neutrale schakel tussen buurtbewoners en gemeenten, met als doel buurten verkeersveiliger te maken. In het gesprek met gemeenten en andere betrokken kiezen wij daarom voor een bemiddelde rol. Tot slot helpen wij gemeenten met maatwerktrajecten op aanvraag, waarbij we hen advies geven over verkeersgedrag en -inrichting.

# 2. Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën worden niet meegewogen, tenzij deze een directe invloed hebben op de verkeersveiligheid.
- Aan de adviezen die door VVN 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. Ook sluiten we aan op de landelijk gestimuleerde risico-gestuurde aanpak, zoals beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030).

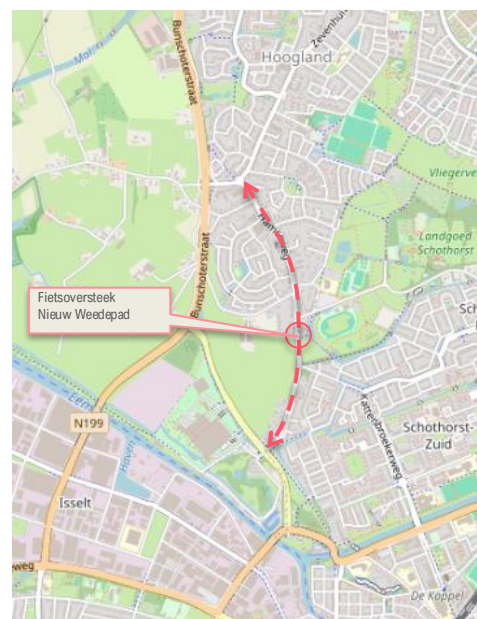
# 3. Situatie

De Hamseweg vormt een belangrijke ontsluiting van het zuidelijke deel van de kern Hoogland (gemeente Amersfoort), zowel voor het autoverkeer als het fietsverkeer. Ook bussen van en naar Kattenbroek maken gebruik van deze weg door Hoogland.

Hoewel de Hamseweg binnen de bebouwde kom van Amersfoort ligt, heeft het deel ten zuiden van het Nieuw Weedepad min of meer het karakter van een weg buiten de bebouwde kom. Aan de westzijde ligt het agrarisch gebied Groot Weede en aan de oostzijde de uitloper van het Stadspark Schothorst. Met het oog op het handhaven van de ecologische verbinding tussen het Stadspark Schothorst en het buitengebied is Groot Weede gevrijwaard gebleven van stedelijke bebouwing. De functie als ecologische verbinding geeft ook beperkingen aan eventuele aanpassingen van de inrichting en breedte van het wegprofiel.

De fietsoversteek en het wegvak tussen de Schothorsterlaan en Nieuw Weedepad liggen binnen de 30 km/h-zone. Het wegvak is circa 100 m lang en ingericht als een erftoegangsweg. Ten zuiden van de fietsoversteek is de weg ingericht als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h) met aan weerszijden een vrijliggend fietspad.

Bij de meest recente herinrichting van de Hamseweg zijn de vrijliggende fietspaden op het wegvak tussen de Schothorsterlaan en het Nieuw Weedepad komen te vervallen en maken de fietsers gebruik van de rijbaan. De rijbaan is 6,00 m breed en aan weerszijden is een voetpad aanwezig, waarbij



het voetpad aan de westzijde op de plaats van het voormalige fietspad ligt. Halverwege het wegvak liggen de bushaltes van lijn 4, met aan de oostzijde een bushokje. De bussen halteren op de rijbaan en tussen de haltes ligt een voetgangersoversteek (zebra) voor de overstekende buspassagiers.

## 4. Aanleiding

De aanleiding van dit advies is een melding van een onveilige situatie op de Hamseweg. Bij een tragisch ongeval in november 2023 is een fietser aangereden door een achteropkomend voertuig met aanhanger. Dit ongeval gebeurde op het gedeelte van de Hamseweg waar het fietspad aan de oostzijde eindigt en de fietsers in noordelijke richting op de rijbaan komen (circa 10 m ten noorden van de fietsoversteek Nieuw Weedepad). In onze analyse gaan we niet in op mogelijke oorzaken van het ongeval. We beschouwen de huidige verkeerssituatie en de keuzes die door de wegbeheerder in het recente verleden zijn gemaakt bij het aanpassen van de weg. Daarbij kijken we o.a. naar de vigerende richtlijnen voor vorm en inrichting van wegen binnen de bebouwde kom en de functie van de Hamseweg in de wegenstructuur in Amersfoort.

De situatie op het weggedeelte tussen de Schothorsterlaan en het Nieuw Weedepad en ter plaatse van de fietsoversteek wordt door veel fietsers als onveilig ervaren. Fietsers die in noordelijke richting de rijbaan oprijden, mengen zich met het autoverkeer, maar hebben daarbij niet of nauwelijks de ruimte om in te voegen. Fietsers in zuidelijke richting maken niet of nauwelijks gebruik van het westelijk opvangfietspad en steken diagonaal over via het einde van het fietspad aan de oostzijde.

## 5. Standpunt wegbeheerder

De gemeente Amersfoort geeft aan dat de situatie op het betreffende weggedeelte past bij de functie van de weg (erftoegangsweg, 30 km/h) en dat de weginrichting voldoet aan de ontwerpvoorschriften voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

Bij de recente herinrichting van het wegvak tussen de Schothorsterlaan en het Nieuw Weedepad zijn o.a. de volgende aanpassingen uitgevoerd:

- het verplaatsen van de grens van de 30 km/h-zone naar de bebouwingsgrens;
- het opheffen van de vrijliggende fietspaden aan weerszijden;
- het realiseren van een voetpad aan de westzijde.



*Het wegvak tussen de Schothorsterlaan en Nieuw Weedepad met fietsoversteek bij de aansluiting van het Nieuw Weedepad*

Op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom zijn in principe geen vrijliggende fietspaden aanwezig. Fietsers maken dan samen met het autoverkeer gebruik van de rijbaan. Het opheffen van het westelijk fietspad draagt ook bij aan verbetering van de situatie bij de uitritten van de woningen. De aanwezige hagen en bomen beperken het zicht van de bewoners, zowel bij het inrijden (weinig zicht op naderende fietsers) als bij het uitrijden (weinig zicht op naderende auto's en blokkeren van het fietspad). Door de fietsers op de rijbaan af te wikkelen, zou dit tot minder problemen leiden. Daarnaast draagt het opheffen van de fietspaden bij aan de gewenste vergroening van de openbare ruimte.

De gemeente is van mening de vormgeving en voorrangregeling voldoet aan de landelijke richtlijnen en ontwerpvoorschriften voor de weginfrastructuur binnen de bebouwde kom. Verder geeft de gemeente aan dat de problemen in de huidige situatie vooral het gevolg zijn van het gedrag van de fietsers. Veel fietsers in noordelijke richting rijden zonder voorrang te verlenen de rijbaan op en fietsers in zuidelijke richting steken schuin over en rijden tegen de rijrichting in via het einde van het fietspad aan de oostzijde.

## 6. Probleemanalyse

### 6.1 Terugblik weginrichting

De Hamseweg in Hoogland is sinds 2012/2013 aangeduid als 30 km/h-zone, waarbij de weg destijds zeer summier is aangepast aan de geldende eisen voor wegen in een 30 km/h-zone binnen de bebouwde kom. De grens van de 30 km/h-zone lag net ten zuiden van de aansluiting van de Schothorsterlaan (zie bijlage 1 - Tijdelijk verkeerssituatie op de Hamseweg bij Nieuw Weedepad en bijlage 2 Ontwerp herinrichting zuidelijke gedeelte Hamseweg (2019)).

In 2021 is het gedeelte van de Hamseweg direct ten noorden van de fietsoversteek Nieuw Weedepad opnieuw ingericht. Daarbij is ook de grens van de 30 km/h zone in zuidelijke richting verplaatst naar de huidige locatie (net ten zuiden van de fietsoversteek Nieuw Weedepad).

Bij de herinrichting zijn zowel het in twee richtingen bereden (smalle) fietspad aan de westzijde (tussen Van Boetzelaerlaan en Nieuw Weedepad) als het in één richting bereden fietspad aan de oostzijde (tussen Schothorsterlaan en Nieuw Weedepad) komen te vervallen. Fietsers in zuidelijke richting moeten nu net voor de oversteek bij het Nieuw Weedepad het westelijk gelegen fietspad op rijden. Fietsers in noordelijke richting worden direct voorbij de oversteek bij het Nieuw Weedepad naar de rijbaan geleid. Op de plaats waar de fietsers de rijbaan op komen lag in eerste aanleg nog een korte *fietsstrook*\* (ca. 15 m lang, in rood asfalt), deze strook is in 2022 verwijderd.

Vervolgens zijn in 2023/24 de bushaltes verplaatst naar de huidige locatie op het wegvak tussen de Schothorsterlaan en de fietsoversteek bij het Nieuw Weedepad. De bushaltes liggen verspringend ten opzichte van elkaar met daartussen een voetgangersoversteek (zebra).

\*) In de verkeerskunde wordt onderscheid gemaakt in fietsstroken en fietssuggestiestroken.

Bij fietsstroken zijn fietssymbolen aangebracht, bij fietssuggestiestroken niet. Op de Hamseweg lagen dus fietssuggestiestroken (zonder fietssymbool).

Uit oogpunt van leesbaarheid wordt in deze notitie alleen de term 'fietsstroken' gebruikt.

### 6.2 Verkeersintensiteiten

Voor de beoordeling van de verkeerssituatie is het noodzakelijk inzicht te hebben in het gebruik van de Hamseweg, zowel wat betreft het auto- en fietsverkeer als het openbaar vervoer.

#### Autoverkeer:

- in 2014 nog 5.000 tot 6.000 mvt/etm (incl. sluijverkeer en verkeer van/naar ziekenhuis);
- circa 4.600 mvt/etm (verkeersstelling 2019), bij aansluiting op de Maatweg;
- verwachting afname intensiteit tot circa 4.200 mvt/etm in 2023/24 (bron: gemeente Amersfoort).

#### Fietsverkeer:

- circa 1.500 tot 2.000 fts/etm (inschatting gemeente Amersfoort);
- telling fietsers op begin/einde van de fietspaden, 22 mei t/m 5 juni 2023, circa 2.550 fts/etm (werkdag, beide richtingen, bron: NDW-Dexter);
- telling fietsers gecorrigeerd naar gelijkwaardige richtingen, ruim 3.000 fts/etm.

#### OV-bus:

- buslijn 4, gegevens OV-kaart jan - feb 2024;
- 4 bussen per uur per richting (op werkdagen tussen 07:00 en 20:00 uur);
- richting Amersfoort 663 (740) instappers en 31 (35) uitstappers per maand;
- richting Kattenbroek 43 (50) instappers en 717 (800) uitstappers per maand;
- aantal in/uitstappers met OV-Chipkaart is circa 90% (aantal verhoogd naar 100%).

Naar aanleiding van de bovenstaande gegevens kan het volgende worden opgemerkt:

- Door afname van het sluijverkeer was de intensiteit op de Hamseweg in 2019 circa 4.600 mvt/etm. De gemeente verwacht nog een verdere afname tot circa 4.200 mvt/etm in 2023/24.
- In 2023 is een telling uitgevoerd van de fietsers die gebruik maken van het begin/einde van de fietspaden bij de fietsoversteek van het Nieuw Weedepad (zie Bijlage 3 - Overzicht tellingen fietsverkeer Hamseweg bij Nieuw Weedepad). Uit deze telgegevens blijkt dat er circa 2.550 fts/etm via deze 'opvangfietspaden' fietsen, waarvan ca. 1.680 fietsers richting Hoogland en 870 fietsers richting Amersfoort. Dit zou betekenen dat er bijna 2x zoveel fietsers richting Hoogland gaan dan richting Amersfoort.
- Bij de beoordeling van de situatie ter plaatse is geconstateerd dat een deel van de fietsers in zuidelijke richting, bij aanwezigheid van achteropkomende en/of tegemoetkomende auto's, op de rijbaan blijven fietsen en pas op de oversteek van het Nieuw Weedepad naar links oversteken. Zij maken daarbij geen gebruik van de opvangfietspaden en zijn dan niet in de telling geregistreerd.

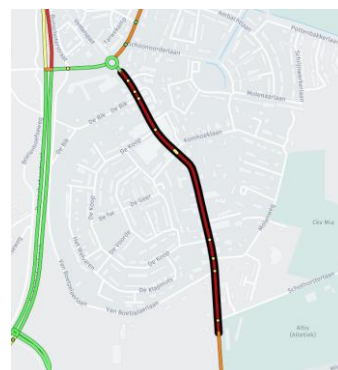
Dit kan een verklaring zijn voor het verschil in het aantal fietsers richting Hoogland (1.680) en richting Amersfoort (870). Uitgaande van een gelijk aantal dagelijkse fietsers in noordelijke en zuidelijke richting, komt de fietsintensiteit op ruim 3.000 fietsers per etmaal.

De intensiteit van het fietsverkeer is zo hoog dat de fietsroute over de Hamseweg kan worden beschouwd als een stedelijke hoofdfietsroute.

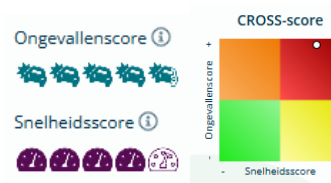
- Op werkdagen tussen 07:00 en 20:00 uur rijden er 4 bussen per uur per richting, 's nachts rijden er 15 bussen per richting. Uit het aantal in/uitstappende passagiers is af te leiden dat het overgrote deel van en naar Amersfoort gaat (circa 1.540 passagiers per maand). Slechts een klein deel van de passagiers reist in/uit de richting Kattenbroek (circa 85 passagiers per maand). Dit komt neer op een verhouding van 18:1. Dit houdt in dat de westelijke halte fungeert als instaphalte (richting Amersfoort) en de oostelijke als uitstaphalte (vanuit Amersfoort). Uitgaande van circa 1.540 passagiers per maand komt dit op circa 400 passagiers per week en 70 tot 80 per werkdag.

### 6.3 Verkeersongevallen

In de periode van 2019 - 2023 zijn op De Hamseweg vijf verkeersongevallen geregistreerd (bron: website STAR: Smart Traffic Accident Reporting). In 2019/2020 twee ongevallen met alleen materiele schade op het zuidelijk deel (tussen Komhoeklaan en Schothorsterlaan, nog voor de herinrichting van de Hamseweg). In 2023 twee ongevallen met letsel op het noordelijk deel (tussen Zevenhuizerstraat en Komhoeklaan) en het ongeval met dodelijke afloop (nabij de Schothorsterlaan). Hoewel er 'slechts' vijf ongevallen zijn geregistreerd is de ernst van de ongevallen als hoog te kwalificeren.



Een andere graadmeter voor de verkeersveiligheid is de zogenaamde CROSS-score (bron: Interactieve CROSS Snelhedenkaart, <https://www.bliq.report/nl>). Dit is een combinatie van de ongevallen- en snelheidsscore, waarbij de geregistreerde verkeersongevallen, de overschrijding van de snelheidslimiet en het aandeel limietoverschrijders bepalend zijn.



Voor de periode 2018 t/m 2022 scoort de Hamseweg, ondanks een hoge snelheidsscore (4 van 5), door de lage ongevallenscore (1,5 van 5) nog redelijk. Echter, in de periode 2019 t/m 2023 scoort de Hamseweg in Hoogland aanzienlijk slechter met een duidelijke hogere ongevallenscore (4,5 van 5) bij een gelijkblijvende snelheidsscore (4 van 5). De twee ongevallen met letsel in 2023 zorgen voor een aanzienlijk hogere (= slechtere) score, waarbij moet worden opgemerkt dat het ongeval met dodelijke afloop in 2023 nog niet in deze ongevallenscore is meegenomen. Dit houdt in dat CROSS-score van de Hamseweg in de kern van Hoogland in een tijdsbestek van één jaar is veranderd van 'redelijk veilig' naar 'zeer onveilig'.

Duidelijk is dat de snelheid van het autoverkeer (hoger dan de toegestane 30 km/h) niet alleen een belangrijke rol speelt bij de kans op een ongeval, maar ook sterk van invloed is op de ernst van de ongevallen en uiteraard ook op het gevoel van onveiligheid bij de kwetsbare weggebruikers. Bij een hoge snelheid van het autoverkeer is de kans op slachtoffers (bij ongevallen met fietsers en voetgangers) nu eenmaal veel groter dan bij een lage snelheid.

### 6.4 Functie en wegcategorie Hamseweg

In de Omgevingsvisie Amersfoort 2030-2040 (dec. 2023) en het Verkeer- en Vervoerplan Amersfoort 2030-2040 (sept 2013) (zie bijlage 4a en 5), is het noordelijk deel van de Hamseweg (tussen Molenweg en Zevenhuizerstraat) aangeduid als een wijkontsluitingsweg met een sterke verblijfsfunctie en  $V_{max} = 30$  km/h. De kenmerken van deze categorie komen voor een groot deel overeen met de landelijk geïntroduceerde nieuwe categorie gebiedsontsluitingsweg (GOW-30). Het zuidelijk deel van de Hamseweg (tussen Molenweg en Maatweg) is aangeduid als een wijkontsluitingsweg met  $V_{max} = 50$  km/h (standaard gebiedsontsluitingsweg, GOW-50).

De Hamseweg is echter ingericht als erftoegangsweg in een 30 km/h-zone (ETW-30). De rijbaan is circa 6,00 m breed en aan weerszijden ligt een voetpad (1,50 - 2,00 m breed). Het noordelijk deel heeft een informele inrichting met smalle rijbaan (geen hoogteverschil, wel molgoot tussen voetpaden en rijbaan). Op het zuidelijke deel (ten zuiden van De Knoop) liggen de voetpaden verhoogd en zijn enkele verkeersplateaus aanwezig. Op het gedeelte tussen de Van Boetzelaerlaan/Schothorsterlaan en het Nieuw Weedepad is aan beide zijden een bomenrij aanwezig en liggen de voetpaden achter

deze bomerrij. Hieruit kan worden afgeleid dat de huidige inrichting van de Hamseweg niet overeen komt met de inrichtingskenmerken zoals die in de Omgevingsvisie en VVP zijn aangegeven voor een wijkontsluitingsweg met een sterke verblijfsfunctie.

Het gedeelte van de Hamseweg ten zuiden van het Nieuw Weedepad is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW-50). Op dit gedeelte zijn aan weerszijden vrijliggende fietspaden aanwezig (met fietsers in twee richtingen) en aan de oostzijde ligt ook een (smal) voetpad. Hoewel dit weggedeelte binnen de bebouwde kom ligt, heeft het min of meer een 'landelijke karakter'. Het weggedeelte tussen de oversteek bij het Nieuw Weedepad en de Schothorsterlaan vormt min of meer een overgang van de (landelijke) gebiedsontsluitingsweg naar de (stedelijke) erftoegangsweg.

In bijlage 4a zijn de belangrijkste wegkenmerken uit de gemeentelijke omgevingsvisie vergeleken met de wegkenmerken van de huidige situatie en de landelijk geldende (voorlopige) wegkenmerken voor de GOW-30. Hieruit kan worden afgeleid dat de huidige inrichting van de Hamseweg afwijkt van hetgeen in de Omgevingsvisie en het VVP Amersfoort is aangegeven voor een wijkontsluitingsweg met een sterke verblijfsfunctie (GOW-30) en een wijkontsluitingsweg (GOW-50). De weginrichting wijkt ook af van de (voorlopige) landelijke geldende wegkenmerken voor gebiedsontsluitingswegen met een verkeers- én verblijfsfunctie (GOW-30).

Dit betekent dat de functie en de vorm van dit weggedeelte niet op elkaar zijn afgestemd. Hoewel de weggebruikers hun gedrag vooral zullen afstemmen op de inrichting van de weg, dient er voldoende evenwicht te zijn in de driehoek 'functie, vorm en gebruik', de basis voor een duurzaam veilige inrichting van de verkeersstructuur. In de Omgevingsvisie en het VVP Amersfoort hebben de Zevenhuizerstraat en de Hamseweg een functie voor zowel de ontsluiting van de kern Hoogland (gebiedsontsluitingsweg) als voor de bereikbaarheid van de aanliggende functies (erftoegangsweg). Dit kan ertoe leiden dat weggebruikers (met name de automobilisten) in de huidige situatie (met een inrichting als erftoegangsweg) minder geneigd zijn hun gedrag en snelheid aan te passen aan de aanwezigheid van langzaam verkeer (fietsers op de rijbaan) en ook minder anticiperen op de verblijfsfunctie van de weg (overstekende voetgangers).

#### **Van 50 naar 30 km/h binnen de bebouwde kom.**

Binnen de bebouwde kom geldt een algemene snelheidslimiet van 50 km/h, tenzij anders is aangegeven. Bij deze snelheid is menging van auto's en fietsers niet acceptabel en moeten de fietsers afgewikkeld worden op vrijliggende fietspaden. Op veel 50 km/h-wegen is echter geen ruimte voor vrijliggende fietspaden en worden de fietsers afgewikkeld op fietsstroken.

Om die reden nemen steeds meer wegbeheerders initiatieven om de maximumsnelheid op deze wegen te verlagen naar 30 km/h. Dit kan door het invoeren van een lokale snelheidslimiet van 30 km/h of het instellen van een 30 km/h-zone. Maar ook de roep om de standaard snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen van 50 naar 30 km/h wordt steeds sterker.

Dit heeft ertoe geleid dat er binnen het kader van 'Duurzaam Veilig' een nieuwe wegcategorie is ontwikkeld voor wegen binnen de bebouwde kom. Naast de GOW-50 (gebiedsontsluitingsweg met een duidelijke verkeersfunctie en  $V_{\max} = 50$  km/h) en de ETW-30 (erftoegangsweg met een overwegende verblijfsfunctie en  $V_{\max} = 30$  km/h), is er nu ook een GOW-30 (gebiedsontsluitingsweg met zowel een verkeersfunctie als verblijfsfunctie en  $V_{\max} = 30$  km/h).

*In de 'Peiling Wegencategorisering 2040, 30km voor alle mensen beter' - jan. 2024 (zie bijlage 4b) wordt het gedeelte van de Hamseweg aangeduid als erftoegangsweg 30 km/h. Uit een vergelijking van de informatie in dit document met de Omgevingsvisie Amersfoort 2030-40 (bijlage 4a) blijkt dat de Hamseweg is afgewaardeerd van een 'wijkontsluitingsweg met sterke verblijfsfunctie, 30 km/h' naar een 'erftoegangsweg, 30 km/h'. De wegcategorie is blijkbaar aangepast aan de bestaande vorm en inrichting van de Hamseweg, een verdere onderbouwing voor deze aanpassing ontbreekt echter. Hierbij moet worden opgemerkt dat deze informatie door de gemeente is aangeleverd in reactie op het eerste concept van het VVN-Advies.*

In het Verkeer- en Vervoerplan Amersfoort 2030-40 is ook de hoofdstructuur voor het openbaar vervoer vastgelegd (zie bijlage 5). Hieruit is af te leiden dat de buslijn op de Hamseweg als lokaal (of stedelijk) verbindend is aangeduid. De kenmerken voor deze verbinding zijn een maximumsnelheid van 50 km/h (bij uitzondering 30 km/h), een operationele snelheid van 30 km/h, voorrang voor de busroute en asfaltverharding. Ook dit conflicteert met de inrichting als erftoegangsweg, zonder voorrang voor de bus (verkeer van rechts gaat voor).

## 6.5 Situatie bij de oversteek Nieuw Weedepad

Bij de overgang van een wegprofiel met vrijliggende fietspaden naar een profiel met fietsstroken of fietsers op de rijbaan moet rekening worden gehouden met het verwachtingspatroon en het gedrag van de verschillende weggebruikers. Om die reden wordt deze overgang bij voorkeur gesitueerd bij een duidelijke (functie-)verandering van de weg (bijvoorbeeld de grens van de bebouwde kom) of bij een kruispunt of rotonde.

Daar waar het fietspad eindigt en de fietsers de rijbaan op komen, moeten de fietsers de gelegenheid krijgen om op een veilige manier tussen de auto's in te voegen en moeten de automobilisten de gelegenheid krijgen om te kunnen anticiperen op de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan. Om die reden bestaat de standaardoplossing van de beëindiging van het fietspad uit een korte versmalling van de rijbaan waarbij de auto's gedwongen worden iets meer naar links te gaan rijden. Vervolgens is er een korte fietsstrook aanwezig (zie CROW - ASVV - 14.2.5 - Beëindiging fietspad met rugdekking). Fietsers kunnen dan met enige rugdekking veilig de rijbaan op rijden en de automobilisten kunnen anticiperen op de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan. Op smalle rijbanen ( $\leq 5,50$  m) kan ook gekozen worden voor een korte fietsstrook naast de rijbaan.

Voor de plaats waar fietsers vanaf de rijbaan naar een rechts van de rijbaan gelegen fietspad worden geleid, gelden in principe geen specifieke ontwerpeisen. Fietsers kunnen eenvoudig vanaf de rijbaan naar het fietspad worden geleid. Anders wordt het als de fietsers naar een links van de rijbaan geleiden in twee richtingen bereden fietspad worden geleid. Om te voorkomen dat fietsers dan via einde van het fietspad voor de tegenrichting fietsen, moet er een voldoende lang opvangfietspad aanwezig zijn, zodat de fietsers op voldoende afstand van de oversteek al van de rijbaan af zijn. In de praktijk wordt veelal uitgegaan van minimaal 20 tot 25 m vanaf het einde van het fietspad voor de tegenrichting.

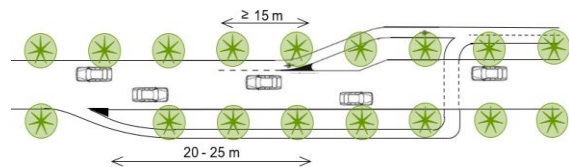
In de afbeelding is het principe weergegeven van het beëindigen van een fietspad waarbij de fietsers naar de rijbaan worden geleid en het begin van het fietspad op voldoende afstand van de fietsoversteek.

De foto geeft de situatie weer van het einde van het fietspad (vanaf een rotonde) op de Emmalaan in Amersfoort, waarbij de rijbaan is versmald ten gunste van de rugdekking voor de fietsers.

Uit het voorgaande kan worden afgeleid dat de oversteek met de overgang van vrijliggende fietspaden naar fietsers op de rijbaan in principe wel op een goede locatie ligt (ter plaatse van de grens van de 30 km/h-zone). Wel ontbreekt een veilige overgang met voldoende rugdekking en korte fietsstrook voor de fietsers in noordelijke richting. Ook de lengte van het huidige opvangfietspad aan de westzijde (voor de fietsers in zuidelijke richting) is onvoldoende.

Tijdens de observaties van het gedrag van de fietsers is geconstateerd dat bijna alle fietsers, die in noordelijke richting de rijbaan oprijden, niet letten op het achteropkomende autoverkeer en zonder omkijken de rijbaan op rijden. Ze negeren daarbij de aangeven voorangsregeling.

Het toepassen van een voorangsregeling is in deze situatie niet correct. Het is dan ook te begrijpen dat de meeste fietsers zonder in te houden de rijbaan op rijden (zie kader met de kanttekening bij de aanduiding voorrang). Daarnaast past de keuze voor 'voorrang voor de auto' niet in het gemeentelijk beleid voor een fietsvriendelijke stedelijke infrastructuur en past dit ook niet in een 30 km/h-zone waar bij alle kruisende wegen 'rechts gaat voor' geldt.



Principe overgang van/vaar vrijliggend fietspad



Overgang fietspad naar fietsstrook met rugdekking

### Kanttekening bij aanduiding voorrang

Het RVV-bord B6 en de haaiantanden op het wegdek betekenen dat bestuurders voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de kruisende weg.

Zowel de rijbaan als het fietspad zijn onderdeel van dezelfde weg, waardoor er geen sprake is van een kruisende weg. Ook rijden de bestuurders (van fietsen en auto's) in dezelfde richting en dan is er geen sprake van een kruisend verkeer. Dit betekent dat de aanduiding van de voorrang bij de aansluiting van het fietspad in principe niet correct is.

Als gevolg van het ontbreken van een voldoende lang opvangfietspad aan de westzijde, rijden de fietsers in zuidelijke richting vaak via het opvangfietspad aan de oostzijde, ook bij de aanwezigheid van tegemoetkomende fietsers. Bij veel tegemoetkomende fietsers en/of tegemoetkomende/achteropkomende auto's blijven zij op de rijbaan fietsen en gaan bij de oversteek naar links.

*In reactie van de gemeente op het eerste concept van dit VVN-Advies wordt aangegeven dat de oplossing met een duidelijke overgang van 'vrijliggende fietspaden' naar 'fietsers op de rijbaan' met een korte fietsstrook met rugdekking (al dan niet met versmalling van de rijbaan) alleen wordt toegepast op gebiedsontsluitingswegen. Omdat de Hamseweg ten noorden fietsoversteek bij het Nieuw Weedepad als erftoegangsweg is aangeduid, worden de fietsers zonder enige rugdekking de rijbaan op geleid. VVN is van mening dat bij een overgang van gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg altijd rekening moet worden gehouden met de wegkenmerken van beide wegcategorieën. Bij een overgang van een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden naar een erftoegangsweg met fietsers op de rijbaan moet een veilige oplossing voor de fietsers worden gerealiseerd. Het klakkeloos beëindigen van de fietspaden is 'not done' en leidt tot onnodige risico's voor de fietsers.*

Hierbij moet nadrukkelijk worden opgemerkt dat de situatie vóór de herinrichting van dit gedeelte van de Hamseweg wel voldeed aan de ontwerpeisen. Het oostelijk fietspad eindigde bij de Schothorsterlaan en het begin van het westelijk fietspad lag bij de aansluiting van de Van Boetzelaerlaan. Bij opeenvolgende aanpassingen zijn eerst de fietspaden aan beide zijden verwijderd en daarna zijn de bushaltes verplaatst en is de korte fietsstrook aan de oostzijde komen te vervallen (zie bijlage 1, Tijdslijn verkeerssituatie Hamseweg bij Nieuw Weedepad). Al deze wijzigingen hebben op dit wegvak geleid tot extra conflictsituaties tussen de fietsers en de auto's en bussen.

Het fietspad aan de westzijde is verwijderd naar aanleiding van de problemen op de uitritten van de woningen aan deze zijde van de Hamseweg. Dit betreft vijf uitritten voor bestaande woningen (waarvan twee in 2021 aangebrachte uitritten die niet in gebruik zijn) en één uitrit voor de negen woningen op Park Weede. Bij het verlaten van de vier aanwezige uitritten belemmerde de beplanting (groenblijvende hagen) op de erfgrens het zicht op de fietsers op het fietspad. De bomen tussen fietspad en rijbaan belemmerden het zicht op het verkeer op de rijbaan en de wachtende auto's blokkeerden het fietspad. Ook bij het oprijden van de uitrit werd het zicht op de fietsers belemmerd door de bomen tussen fietspad en rijbaan.

Tot slot moet worden opgemerkt dat het gebruik van beide fietspaden op het wegvak tussen Elly Takmastraat en Nieuw Weedepad door fietsers in twee richtingen niet bijdraagt aan duidelijkheid en veiligheid voor de fietsers. Het westelijk fietspad is circa 2,50 m breed en niet geschikt voor fietsers in twee richtingen in stedelijk gebied. Het oostelijk fietspad is circa 3,00 m breed en voldoet wel aan de minimumbreedte, maar is onvoldoende voor het afwikkelen van grote aantallen fietsers. Tijdens de observaties was te zien dat het westelijk fietspad niet intensief wordt gebruikt. De meeste fietsers in zuidelijke richting steken bij het Nieuw Weedepad over naar het oostelijk fietspad en fietsen via de Elly Takmastraat naar Amersfoort. Tijdens de observaties bleek ook dat de fietsers die op het westelijk fietspad in noordelijke richting fietsen, niet op de oversteekplaats bij het Nieuw Weedepad oversteken maar via het westelijke opvangfietspad de rijbaan oprijden.

## 6.6 Situatie bij de bushaltes

Als compensatie voor het verlagen van de maximum snelheid van 50 km/h naar 30 km/h zijn de halteparen 'Molenweg' en 'Elly Takmastraat' in 2023/24 komen te vervallen en vervangen door het haltepaar 'Nieuw Wede' tussen de Schothorsterlaan en het Nieuw Weedepad. De haltes liggen verspringend ten opzichte van elkaar met daartussen een voetgangersoversteek (zebra).

Vanwege ruimtegebrek is alleen bij de halte aan de oostzijde eenabri geplaatst. Dit heeft tot gevolg dat de buspassagiers richting Amersfoort die in deabri wachten, bij nadering van de bus moeten oversteken. Uit de OV-kaart gegevens van buslijn 4 blijkt echter dat het merendeel van de passagiers (90 tot 95%) richting Amersfoort reist. Dit betekent dat de westelijke halte vooral als instaphalte fungeert en de oostelijke halte als uitstaphalte. Met andere woorden, deabri staat bij de verkeerde kant van de weg en leidt tot extra (en onnodige) oversteekbewegingen bij nadering van de bus richting Amersfoort. De oversteekplaats ligt circa 25 m ten noorden van het Nieuw Weedepad en de afstand tussen de plaats waar de fietsers vanuit zuidelijke richting de rijbaan oprijden en een halterende bus is slechts 15 m. Voor fietsers in noordelijke richting blijft er dan weinig ruimte over om zich veilig te mengen met de auto's, zeker als deze moeten wachten voor een bus of niet kunnen passeren bij tegemoetkomend verkeer.

## 6.7 Concentratie van conflicten

Het wegvak tussen de Schothorsterlaan en de oversteek Nieuw Weede is circa 90 m lang. Zowel de fietsers in noordelijke als zuidelijke richting komen een groot aantal conflictsituaties tegen die kunnen leiden tot (bijna) ongevallen. Het aantal conflictsituaties kan als graadmeter voor de verkeersveiligheid van de fietsers worden gehanteerd.

In onderstaand overzicht zijn de conflictsituaties tussen fietsers en andere weggebruikers aangegeven op het wegvak van de Hamseweg tussen de Schothorsterlaan en oversteek Nieuw Weedepad met onderscheid in fietsers in noordelijke en zuidelijke richting. Hieruit valt af te leiden dat in de huidige situatie zowel de fietsers in beide richtingen over een afstand van circa 90 m met 7 potentiële conflictsituaties worden geconfronteerd.

<b>Fietsers in noordelijke richting:</b>	<b>Fietsers in zuidelijke richting:</b>
1. fietsers van rechts bij Nieuw Weedepad	1. auto's vanuit de uitritten
2. fietsers uit tegenrichting op oostelijk opvangfietspad *	2. wachten/passeren bij halterende bus *
3. achteropkomende auto's bij oprijden rijbaan *	3. tegemoetkomende auto's die halterende bus inhalen *
4. wachten/passeren bij halterende bus *	4. overstekende voetgangers op zebra *
5. tegemoetkomende auto's die halterende bus inhalen *	5. fietsers uit tegenrichting op westelijk opvangspad *
6. overstekende voetgangers op zebra *	6. kruisende auto's op fietsoversteek
7. verkeer van rechts bij Schothorsterlaan	7. fietsers vanaf Nieuw Weedepad

*\*) extra conflicten als gevolg van meest recente aanpassingen*

Om meer inzicht te krijgen in het effect op de verkeersveiligheid van de fietsers zou een uitgebreide conflictanalyse moeten plaatsvinden. Maar het moge duidelijk zijn dat de aanwezigheid van zoveel potentiële conflictsituaties op een relatief kort wegvak een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid voor met name de fietsers.

Uit het bovenstaande kan wel afgeleid worden dat bij een correcte vormgeving van het beëindigen van het oostelijk fietspad en een andere locatie voor de bushaltes, het aantal potentiële conflictsituaties op dit wegvak sterk kan worden verminderd (zie de met \* aangeduide conflictpunten). En juist deze conflictsituaties zijn ontstaan na de meest recente aanpassingen van de Hamseweg op deze locatie.

## 6.8 Uitbreiden 30 km/h-zone

Naar aanleiding van de problematiek op en nabij de fietsoversteek op de Hamseweg heeft de gemeente Amersfoort aangegeven dat er wordt gedacht aan het verschuiven van de grens van de 30 km/h-zone in zuidelijke richting, ter hoogte van de aansluiting van de Elly Takmastraat. De (smalle) fietspaden langs de Hamseweg (tussen Nieuw Weedepad en Elly Takmastraat) komen dan te vervallen, omdat de fietsers in een 30 km/h zone van de rijbaan gebruik kunnen maken.

Zoals bij de beschrijving van de huidige situatie (zie § 3) is aangegeven, ligt dit circa 140 m lange wegvak van de Hamseweg wel binnen de bebouwde kom, maar heeft het min of meer het karakter van een weg buiten de bebouwde kom. Dit betekent dat alleen het verschuiven van de grens van de 30 km/h-zone en opheffen van de fietspaden niet of nauwelijks zal leiden tot aanpassing van het gedrag van de automobilisten op dit wegvak. De lagere snelheid zal moeten worden afgedwongen met fysieke maatregelen (wegversmallingen met verkeersdrempels). Maar vanwege de busroute zijn fysieke maatregelen die de snelheid voldoende beperken niet of nauwelijks te realiseren.

# 7. Conclusies en aanbevelingen

## 7.1 Conclusies

Op basis van de probleemanalyse zijn onderstaande conclusies geformuleerd:

1. In de afgelopen jaren is de ernst van de afloop van de verkeersongevallen op de Hamseweg toegenomen (twee ongevallen met letsel en één ongeval met dodelijke afloop). De (te) hoge snelheid van het autoverkeer kan daarbij een belangrijke factor zijn.
2. In de optimale situatie zijn functie, vorm en gebruik van de weg volledig op elkaar afgestemd. Dit geldt voor zowel voor het autoverkeer (incl. bussen) als voor het fietsverkeer. De Hamseweg is ingericht als erftoegangsweg (ETW-30 km/h). Uit de analyse blijkt echter dat de functie van de Hamseweg is afgewaardeerd van een wijkontsluitingsweg met een sterke verblijfsfunctie (Omgevingsvisie Amersfoort 2030-40) naar een erftoegangsweg (Peiling Wegencategorisering 2040). Een verdere onderbouwing voor deze afwaardering ontbreekt echter.

3. In de Omgevingsvisie en het VVP Amersfoort hebben de Zevenhuizerstraat en de Hamseweg een functie voor zowel de ontsluiting van de kern Hoogland (gebiedsontsluitingsweg) als voor de bereikbaarheid van de aanliggende functies (erftoegangsweg). Voor veel weggebruikers (met name de automobilisten in/uit zuidelijke richting) vormt de Hamseweg een belangrijke verbinding naar de kern van Amersfoort en heeft deze weg ook een 'gebiedsontsluitende' functie.
4. De discrepantie tussen functie en inrichting van de Hamseweg kan van invloed zijn op het verwachtingspatroon en het gedrag van de verschillende type weggebruikers en leiden tot meer conflicten tussen de verschillende weggebruikers. De automobilisten rijden met een (te) hoge snelheid en zijn minder alert op de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan, 'verkeer van rechts' uit de zijstraten en overstekende voetgangers, terwijl zij juist mogen verwachten dat de automobilisten zich (beter) houden aan de lagere snelheid die past bij de inrichting van de weg.  
De situatie bij de oversteek ter hoogte van het Nieuw Weedepad voldoet niet aan de ontwerpeisen voor de overgang van vrijliggende fietspaden naar fietsers op de rijbaan. Omdat de Hamseweg ten noorden fietsoversteek bij het Nieuw Weedepad als erftoegangsweg is aangeduid, worden de fietsers zonder enige rugdekking de rijbaan op geleid. Bij een overgang van gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg moet altijd rekening worden gehouden met de wegkenmerken van beide wegcategorieën. Het klakkeloos beëindigen van de fietspaden bij de overgang naar een andere wegcategorie is 'not done' en leidt tot onnodige risico's voor de fietsers.  
Voor de fietsers in noordelijke richting ontbreekt een voorziening om veilig in te voegen op de rijbaan. De keuze om de fietsers ondergeschikt te maken aan de auto's (lees: voorrang moeten geven aan achteropkomende auto's) is in principe niet correct en past niet in een fietsvriendelijke infrastructuur en ook niet op een erftoegangsweg in een 30 km/h-zone waar bij alle kruisende wegen 'rechts gaat voor' geldt.  
Voor de fietsers in zuidelijke richting ontbreekt een voldoende lang opvangfietspad om op de juiste plaats over te steken naar het westelijk gelegen fietspad.  
Het feit dat de fietsers op beide fietspaden (tussen Nieuw Weedepad en Elly Takmastraat) in twee richtingen (mogen) fietsen, draagt ook niet bij aan een duidelijke en herkenbare situatie voor de weggebruikers. Daarnaast is het westelijke fietspad te smal voor fietsers in twee richtingen.
5. De locatie van de bushaltes levert belemmeringen op voor de doorstroming van fietsers en auto's, waardoor met name de fietsers in noordelijke richting in de knel komen.  
De abri staat in principe op de verkeerde halte en leidt tot extra (en onnodige) oversteekbewegingen bij nadering van de bus (richting Kattenbroek).
6. De meeste recente aanpassingen (verwijderen fietsstrook bij het einde van het oostelijke fietspad en het verplaatsen van de bushaltes) hebben geleid tot een forse toename van het aantal potentiële conflictpunten voor de fietsers op dit wegvak.
7. Het uitbreiden van de 30 km/h-zone in zuidelijke richting en opheffen van de fietspaden (tot de aansluiting van de Elly Takmastraat) is alleen mogelijk als sterk wordt ingezet op snelheidsremmende maatregelen op dit wegvak. Echter, vanwege de busroute zijn snelheidsremmende maatregelen op dit wegvak niet of nauwelijks te realiseren.

De conclusies kunnen als volgt worden samengevat:

**In de afgelopen jaren zijn verschillende aanpassingen van de Hamseweg uitgevoerd. Daarbij is onvoldoende rekening gehouden met de fietsers op met name het wegvak tussen de Schothorsterlaan en Nieuw Weedepad. Dit heeft geleid tot een concentratie van conflictpunten waar de positie van de fietsers is verslechterd en waar zij nu meer risico's lopen.**

## 7.2 Aanbevelingen

De voorgaande analyse van de verkeersveiligheid op de Hamseweg maakt duidelijk dat de situatie voor met name de fietsers niet met eenvoudige maatregelen is te verbeteren. De inrichting van de weg zal meer moeten worden afgestemd op de verwachtingen van de weggebruikers en de aanpassingen aan de weginrichting moeten in ieder geval leiden tot het verminderen van conflictsituaties voor de fietsers op dit wegvak. Het wegvak tussen Schothorsterlaan en het Nieuw Weedepad moet veel meer worden beschouwd als overgangsgebied van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg.

Mogelijke maatregelen zijn:

- I. aanleg vrijliggende fietspaden tussen Schothorsterlaan en Nieuw Weedepad;
- II. verplaatsen bushaltes;
- III. aanleg fietsstroken, incl. rugdekking voor fietsers in noordelijke richting;
- IV. westelijk fietspad tussen Elly Takmastraat en Nieuw Weedepad aanwijzen als fietspad in één richting.

### **Ad I - aanleg vrijliggende fietspaden tussen Schothorsterlaan en Nieuw Weedepad**

Deze maatregel betekent in feite het (deels) herstellen van de situatie zoals die voorheen aanwezig was. Door de fietsers in zuidelijke richting op grote afstand via een vrijliggend fietspad af te wikkelen, worden de fietsers veel meer gedwongen de oversteek bij Nieuw Weedepad te gebruiken om naar het oostelijke fietspad te gaan. De fietsers in noordelijke richting kunnen dan net als voor de reconstructie bij de Schothorsterlaan met voldoende rugdekking de rijbaan op rijden.

De problemen met het zicht vanuit de uitritten kan zoveel mogelijk worden voorkomen door de bestaande hagen op de erfgrans te snoeien. Het veilig kunnen gebruiken van de uitritten is tenslotte een gedeelde verantwoordelijkheid van de wegbeheerder én de bewoners. Het opheffen van de zichtbeperkingen door de bomen langs deze zijde van de rijbaan is minder eenvoudig op te lossen.

### **Ad II - verplaatsen bushaltes**

Het aantal conflictpunten op het wegvak tussen Schothorsterlaan en Nieuw Weedepad kan sterk worden verminderd door het verplaatsen van de bushaltes naar een andere locatie op de Hamseweg, bijvoorbeeld de oude locatie bij de Molenweg. Hierbij moet opgemerkt worden dat door het verplaatsen van de haltes het aantal conflictpunten niet wordt verminderd. Wel worden de conflictpunten meer verspreid waardoor de fietsers en andere weggebruikers daar beter op kunnen anticiperen.

Deze maatregel is alleen relevant als de als eerste genoemde maatregel (de aanleg van vrijliggende fietspaden) niet aan de orde is.

### **Ad III - aanleg fietsstroken, incl. rugdekking voor fietsers in noordelijke richting**

De aanleg van fietsstroken op de Hamseweg (tussen Schothorsterlaan en oversteek Nieuw Weedepad) sluit aan bij de landelijke aanbevelingen voor vorm en inrichting van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met zowel een verkeers- als verblijfsfunctie en een maximum snelheid van 30 km/h (de GOW-30 km/h). Op deze wijze ontstaat er een geleidelijke overgang naar het huidigewegprofiel in de kern van Hoogland (erftoegangsweg, 30 km/h).

Uitgaande van een rijbaanbreedte van 6,00 m kan gekozen worden voor fietsstroken van 1,75 m (in rood asfalt) en een rijloper van 2,50 m breed (in asfalt/streetprint). Een profiel met fietsstroken en smalle rijloper past bij de verblijfsfunctie van de Hamseweg met prioriteit voor het fietsverkeer. De smalle rijloper onderstreept de ondergeschiktheid van het autoverkeer. Bij tegemoetkomend verkeer moeten de automobilisten over de fietsstroken uitwijken en rekening houden met de daar aanwezige fietsers. De weginrichting is dan vergelijkbaar met de huidige inrichting van de Zevenhuizerstraat, maar dan met een smallere fietsstroken en rijloper (zie foto).

Bij het einde van het fietspad bij Nieuw Weedepad kan met een lokale verbreding van de rijbaan/rijloper (tot circa 7,50/4,00 m) voldoende 'rugdekking' worden gerealiseerd voor de fietsers die hier de rijbaan op komen.



Voorbeeld profiel GOW-30 km/h met rijloper en fietsstroken (Zevenhuizerstraat in Hoogland)

### **Ad IV - westelijk fietspad tussen Elly Takmastraat en Nieuw Weedepad aanwijzen als fietspad in één richting**

Tot slot verdient het aanbeveling om het westelijk fietspad tussen de Elly Takmastraat en Nieuw Weedepad aan te wijzen als fietspad in één richting. Fietsers in noordelijke richting kunnen bij de Elly Takmastraat oversteken naar het oostelijk gelegen fietspad.

# Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door Bert Henzen, verkeerskundige bij Veilig Verkeer Nederland.

## Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit onderzoek kun je het beste contact opnemen met het kantoor van Veilig Verkeer Nederland in jouw regio. Zie [vvn.nl/contact](http://vvn.nl/contact).

Onze algemene contactgegevens zijn:

Veilig Verkeer Nederland  
Stationsstraat 79a  
3811 MH Amersfoort  
088 524 88 00 (maandag t/m vrijdag van 8.30-17.00 uur)

[info@vvn.nl](mailto:info@vvn.nl)

[www.vvn.nl](http://www.vvn.nl)

## Help mee

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, bijvoorbeeld als [vrijwilliger](#). Met jouw steun maken we buurten veiliger. Je kunt Veilig Verkeer Nederland ook steunen als [donateur](#), [lid](#) of [bedrijfspartner](#). Bekijk voor alle mogelijkheden [vvn.nl/aandslag](http://vvn.nl/aandslag).

## Bijlage 1 - Tijdelijk verkeerssituatie Hamseweg bij Nieuw Weedepad

### Situatie bij aansluiting Schothorsterlaan



© Cyclomedia

tot 2020/2021: grens 30 km/zone net ten zuiden van Schothorsterlaan met overgang oostelijk fietspad naar fietssuggestiestrook.

### Situatie bij aansluiting Van Boetzelaerlaan



© Cyclomedia

tot 2020/2021: beginpunt westelijk fietspad bij aansluiting Van Boetzelaerlaan

### Situatie bij aansluiting Nieuw Weedepad



© Cyclomedia

tot 2020/2021: 50 km/h, vrijliggende fietspaden, géén fietsoversteek, bushaltes ten zuiden van Nieuw Weedepad.

### Situatie tussen Schothorsterlaan en Nieuw Weedepad



© Cyclomedia

tot 2020/2021: 50 km/h, vrijliggende fietspaden tot aan Schothorsterlaan (oostzijde) en Van Boetzelaerlaan (westzijde).



© Cyclomedia

vanaf 2021: 30 km/h, beëindiging fietspaden, fietsoversteek bij Nieuw Weedepad en bushaltes ten zuiden van Nieuw Weedepad.



© Cyclomedia

vanaf 2021: 30 km/h, beëindiging fietspaden met korte fietsstrook oostzijde.



© Cyclomedia

vanaf 2023: 30 km/h, beëindiging fietspaden, fietsoversteek bij Nieuw Weedepad.



© Cyclomedia

vanaf 2023/24: 30 km/h, beëindiging fietspaden (zonder korte fietsstrook oostzijde) en bushaltes ten noorden van Nieuw Weedepad (met zebra).

## Bijlage 2 - Ontwerp herinrichting zuidelijke gedeelte Hamseweg (2019)

Hamseweg DO  
Woongebied



Ooghoogte perspectieven



Verlengd plateau



Groene laan

Referentiebeelden



Drempelplateau



Trottoirtegels en  
aanluiting op weg



Stille straatstenen



Verlichting



Bollen in de berm

Profielen schaal 1:50



D

D'

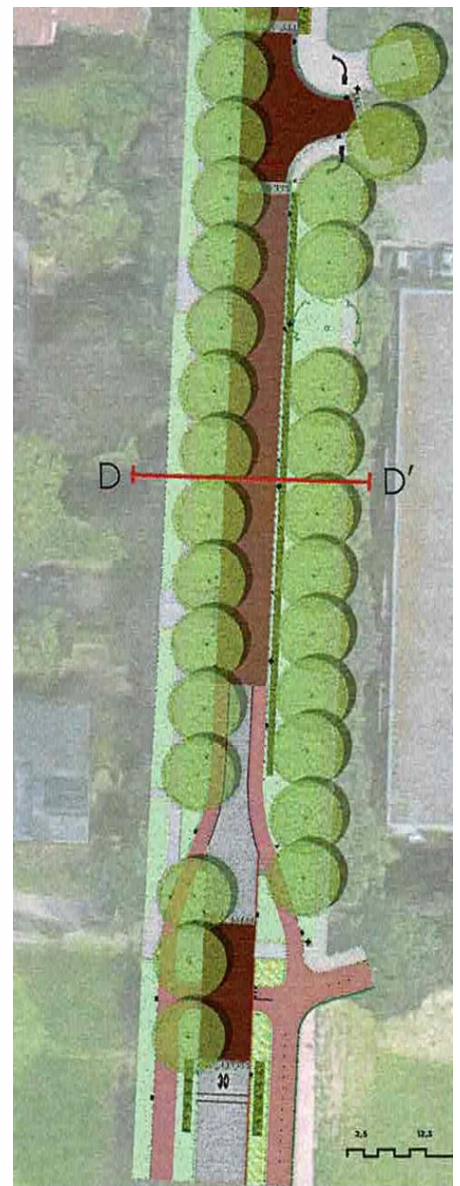
Ontwerp



C

C'

Detail zuidelijke gedeelte Hamseweg (wegvak Schothorsterlaan – oversteek Nieuw Weedepad



### Bijlage 3 - Overzicht tellingen fietsverkeer Hamseweg bij Nieuw Weedepad (mei/juni2023)

Gemiddelde werkdag*	Fietspad westzijde	Fietspad oostzijde	Totaal
Beide richtingen	224 fts/etm	2.324 fts/etm	2.547 fts/etm beide richtingen
Correcte rijrichting	richting Amersfoort	richting Hoogland	866 fts/etm ri. Amersfoort
	205 fts/etm (91%)	1.662 fts/etm (72%)	1.681 fts/etm ri. Hoogland
Foute rijrichting	richting Hoogland	richting Amersfoort	
	19 fts/etm (9%)	662 fts/etm (28%)	

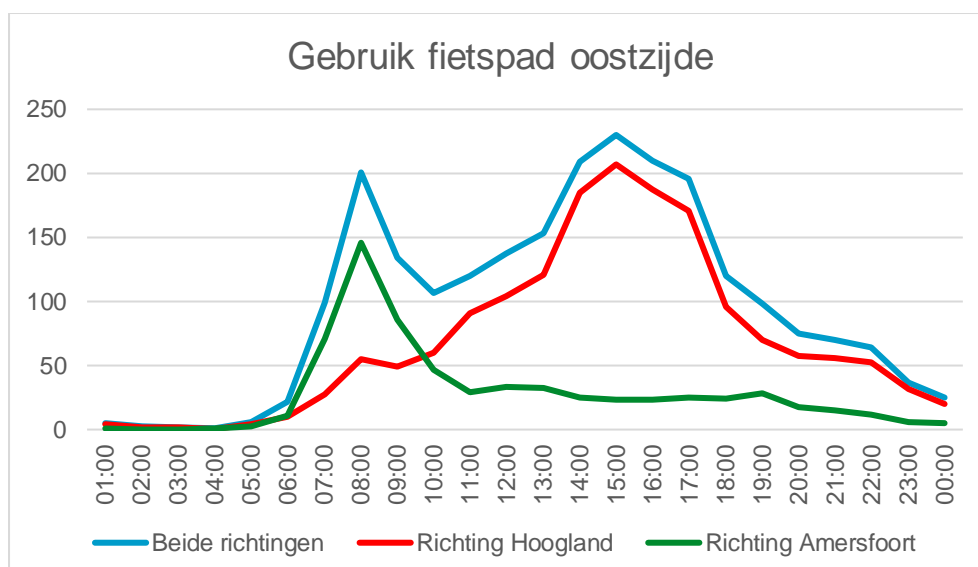
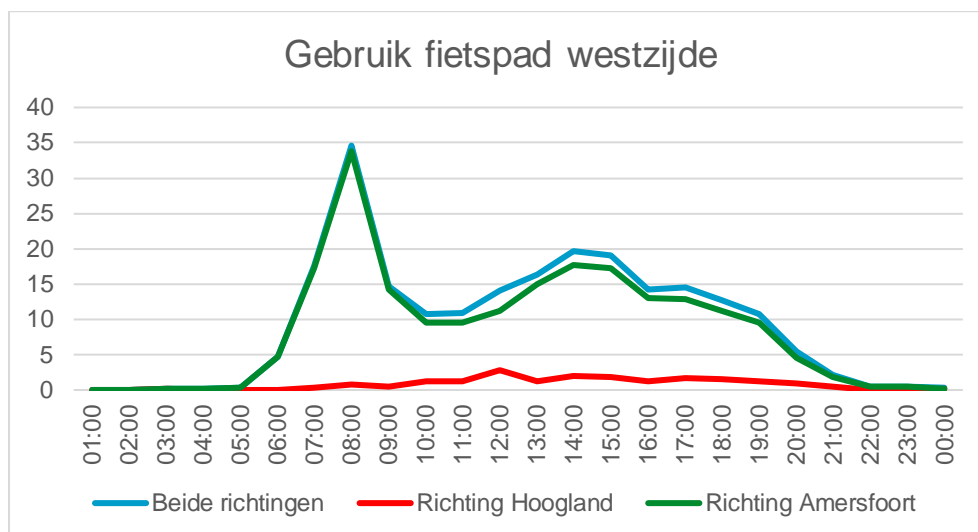
Telperiode 22 mei t/m 5 juni 2023, 2 weken, incl. Pinksterweekend

\*) Gemiddelde werkdag gecorrigeerd i.v.m. pinksterweekend

#### Opmerkingen:

In totaal zijn er circa 2.550 fts/etm geregistreerd, waarvan 1.680 fts richting Hoogland en 870 fts richting Amersfoort. Dit komt neer op bijna 2 keer zoveel fietsers richting Hoogland dan richting Amersfoort. Hiervoor is uit de telgegevens geen directe verklaring af te leiden.

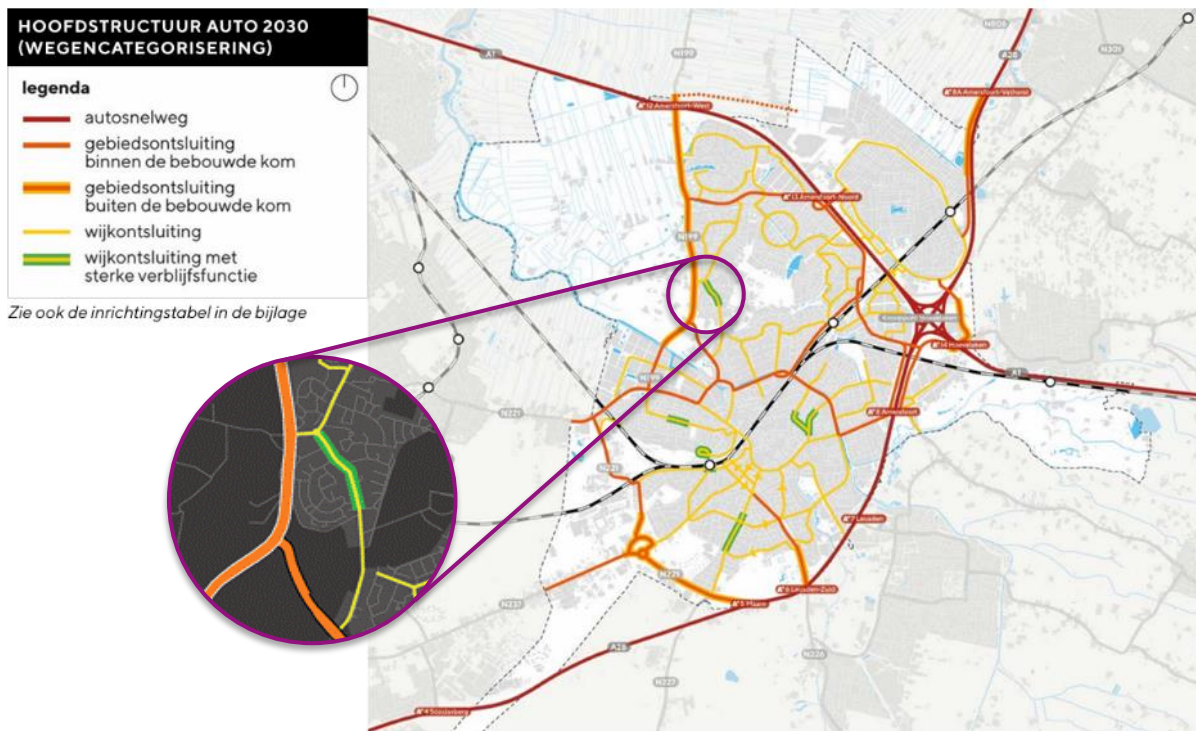
Tijdens de beoordeling van de situatie ter plaatse is wel geconstateerd dat een groot deel van de fietsers vanuit Hoogland, bij aanwezigheid van achteropkomende en/of tegemoetkomende auto's, op de rijbaan blijven fietsen en pas op de oversteek bij het Nieuw Weedepad naar links oversteken en het oostelijk fietspad volgen. Deze fietsers zijn in de telling niet geregistreerd en dit kan (een deel van) het verschil verklaren.



## Bijlage 4a - Informatie wegenstructuur (Bron: Omgevingsvisie Amersfoort 2030-40, dec 2023)

Hoofdstuk III, Ontwikkelopgave 3 - Een stad met een duurzame mobiliteit.

Principe: we kiezen voor duurzame en actieve mobiliteit met prioriteit voor fietsers en voetgangers.



In onderstaande tabel zijn de belangrijkste wegkenmerken weergegeven zoals die zijn verwoord in de Omgevingsvisie en het Verkeer- en vervoerplan (Hoofdstuk III, Ontwikkelopgave 3, 5.3 Tabel Inrichtingseisen per wegcategorie). Deze zijn aangevuld met de wegkenmerken van de huidige situatie en de landelijk geldende (voorlopige) wegkenmerken voor de GOW-30.

kenmerken	Omgevingsvisie en Verkeer- en vervoerplan			huidige situatie	GOW 30
	wijkontsluitingsweg	wijkontsluitingsweg met sterke verblijfsfunctie	erftoegangsweg/ woonstraat		
max. snelheid	50 km/h	30 km/h *	30 km/h	30 km/h	30 km/h
fietsers	fietspad (voorkeur) of fietsstrook	eventueel fietsstrook	op rijbaan	op rijbaan	(rode) fietsstroken
snelheidsremmers	op kruising of oversteekvoorziening	ja	ja	bij kruispunten (beperkt)	op kruispunten en oversteekplaatsen
voetgangersoversteek	middengeleider	-	-	-	bij kruispunten
woningen direct ontsluiten op weg	ja (beperkt)	ja	ja	ja	ja
voorrang	ja	eventueel *	rechts	rechts	ja (borden of uitrit)
parkeren	nee	vakken of langs rijbaan	langs rijbaan	vakken/op rijbaan	niet op rijbaan
verharding	asfalt	voorkeur klinkers *	voorkeur klinkers	asfalt/streetprint	open verharding
openbaar vervoer	haltekom	halteren op rijbaan	halteren op rijbaan	halteren op rijbaan	halteren op rijbaan
	* Bij wijkontsluitingswegen met sterke verblijfsfunctie én busroute gelden aangepaste kenmerken, te weten $V_{max} = 50$ km/h (bij uitzondering 30 km/h), voorrang voor de busroute en asfaltverharding, (zie bijlage 5).				

Overzicht belangrijkste wegkenmerken (incl. vergelijking met bestaande situatie en de landelijke wegkenmerken voor de GOW-30).

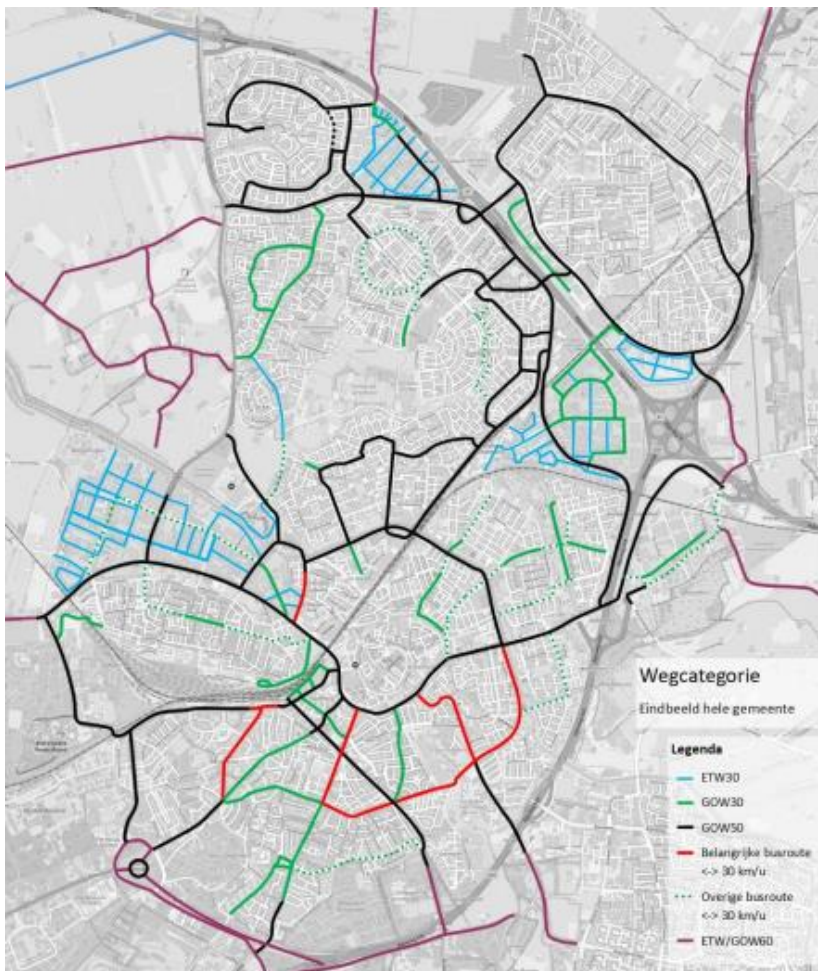
## Bijlage 4b - Peiling: Wegencategorisering 2040 – 30km voor alle mensen beter (15 jan. 2024) (Samenvatting notitie aan de Raad)

### Peilpunten

Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stad te verbeteren, worden de snelheidslimieten op verschillende typen wegen in de stad herzien. Het college vraagt daarom de raadsleden zich uit te spreken over de volgende peilpunten:

1. Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met fietsers op de rijbaan te krijgen een snelheidslimiet van 30km/u (GOW30).
2. Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met 2x1-profiel zonder fietsers op de rijbaan krijgen een snelheidslimiet van 50km/u, enkele uitzonderingen daargelaten.
3. Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met 2x2-profiel krijgen een snelheidslimiet van 50km/u (GOW50).
4. Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom krijgen een snelheidslimiet van 60km/u.
5. Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom krijgen een snelheidslimiet van 30km/u, ook op de bedrijventerreinen. Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom krijgen een snelheidslimiet van 60km/u.
6. De snelheidslimiet regelen we eerst met borden, de weginrichting komt later.
7. De snelheidslimiet van belangrijke busroutes passen we niet aan.

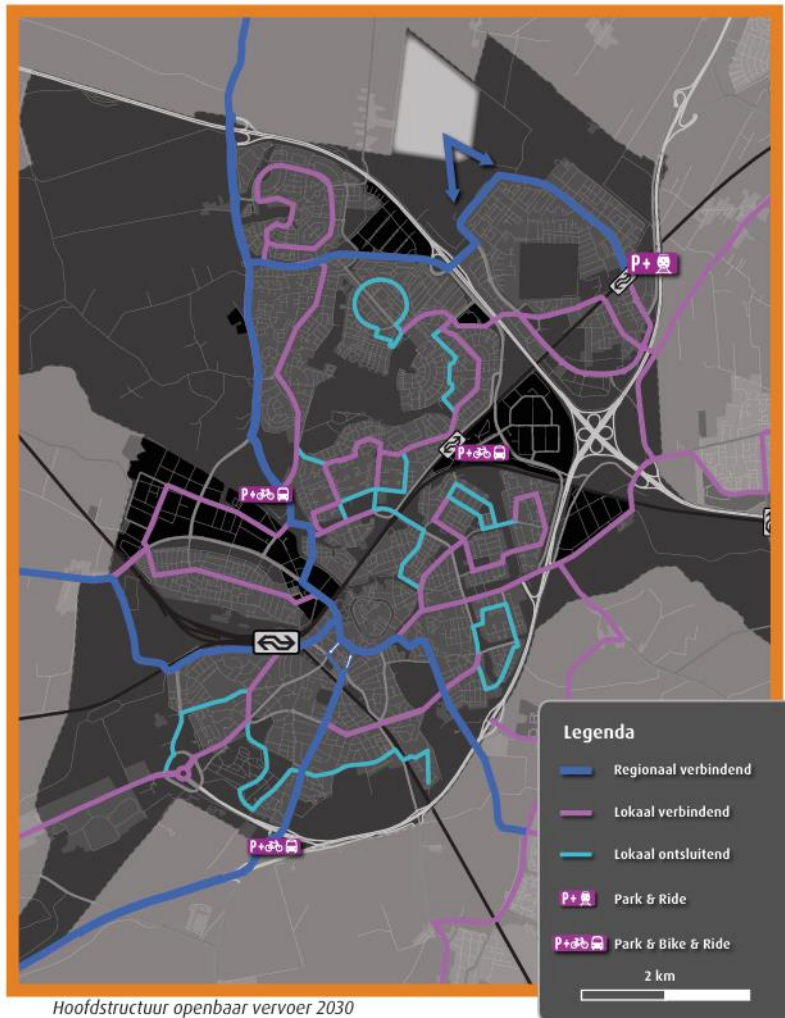
In onderstaande kaart is op basis van bovenstaande peilpunten de Wegencategorisering 2040 weergegeven voor alle gemeentelijke wegen binnen- en buiten de bebouwde kom.



### Opmerking:

Bovenstaande informatie is door de gemeente aangeleverd in reactie op het eerste van het VVN-Advies. Uit een vergelijking van de informatie in de Omgevingsvisie Amersfoort 2030-40 (bijlage 4a) met de Peiling Wegencategorisering 2040 – 30km voor alle mensen beter (bijlage 4b) blijkt dat de Hamseweg is 'afgewaardeerd' van 'wijkontsluitingsweg met sterke verblijfsfunctie, 30 km/h' naar 'erftoegangsweg, 30 km/h'. Onderbouwing van deze aanpassing ontbreekt echter.

**Bijlage 5 - Informatie openbaar vervoer (Verkeer- en vervoerplan Amersfoort 2030-40, sept 2013)**



Hoofdstructuur openbaar vervoer 2030

Kenmerken	Regionaal verbindend	Stedelijk verbindend	Lokaal ontsluitend
<b>Operationele Snelheid</b>	40 km/u	30 km/u	25 km/u
<b>Voorrang</b>	ja	ja	rechts gaat voor
<b>Maximum snelheid van ten minste</b>	50 km/u	50 km/u, bij uitzondering 30km/u	30 km/u
<b>Verharding</b>	Asfalt	Asfalt	Bij voorkeur asfalt, bij uitzondering klinkers

Tabel 5.6 Minimeisen per busverbinding. Vanuit de gebiedskenmerken kan gemotiveerd worden afgeweken van deze eisen. De operationele snelheid is exclusief halteertijd.