



Bijlage vragen en antwoorden

1. uitleg en interpretatie van de cijfers.

	Locatie 1 Forel t.h.v. nr. 372 (display niet zichtbaar)	Locatie 2 Forel t.h.v. nr. 18 (display niet zichtbaar)	Locatie 3 Zalm t.h.v. nr. 5 (display niet zichtbaar)
hoeveel auto's	2365	3278	7003
aantal auto's > 35 km/h	95 (4,0%)	102 (3,1%)	273 (3,9%)
gemiddelde snelheid	24 km/h	26 km/h	28 km/h
Hoogste snelheid	60 km/h	59 km/h	66 km/h

	Locatie 1 (display wel zichtbaar)	Locatie 2 (display wel zichtbaar)	Locatie 3 (display wel zichtbaar)
hoeveel auto's	2426	3042	6484
aantal auto's > 35 km/h	90 (3,7%)	91 (3,0%)	240 (3,7%)
gemiddelde snelheid	24 km/h	26 km/h	27 km/h
Hoogste snelheid	54 km/h	64 km/h	67 km/h

2. per locatie:

de mogelijkheden benoemen, die genomen kunnen worden, om de te hardrijders te dwingen, een lagere snelheid te hanteren.

Een wijkagent, wonend in de stadstuin, stelde, dat er bij een maximaal toegestane snelheid van 30 km/h, de gemeente de plicht heeft, ervoor te zorgen, dat deze snelheid ook daadwerkelijk de maximale is, dit door het nemen van snelheid remmende maatregelen.

De weginrichting zoals deze ligt is aangebracht binnen de Stadstuinen voldoet aan de vormgeving en de eisen binnen een 30 km/h-zone. Het grootste probleem hier is het gedrag van de mensen door het negeren van de 30 km/h-zone. Het gaat hier ook niet om een doorgaande weg, maar om voornamelijk bestemmingsverkeer of mensen die op bezoek komen.

3. wat zijn de ervaringen in andere 30km zones in Amersfoort en andere steden in verhouding tot de stadstuinen? Is die 15% die in stadstuinen te hard rijdt veel of juist weinig of vergelijkbaar met andere 30km gebieden?

De v85% die wordt aangehouden om na te gaan of een snelheidslimiet wordt overschreden betekent niet dat ook daadwerkelijk 15% van de mensen te hard. Het is dus afhankelijk van de v85% of er daadwerkelijk ook te hard gereden wordt.

4. zelfde vraag voor de gemiddelde snelheid (28km/h) en de maximum snelheid (67km/h)?

Dit is per locatie wel verschillend, maar de strekking is wel dat er in veel van de 30 km/h-zones de snelheid overschreden wordt. Voornaamste reden hier is het gedrag van de weggebruiker.

5. hoe verhouden de verkeersremmende maatregelen in de wijk zich tot andere gebieden? zijn er daar juist meer (drempels etc.) of juist minder, of vergelijkbaar veel?

Op plaatsen waar wij veel verkeersremmende maatregelen hebben genomen in de vorm van fysieke maatregelen is te zien dat er op de specifieke punten op de rem wordt getrapt en dat er na de fysieke maatregel weer op het gas wordt getrapt.

6. is er volgens de verkeerskundige sprake van gevaarlijke verkeerssituaties in de wijk, en zo ja, waar?

Er is verkeerskundig gezien geen sprake van een gevaarlijke verkeerssituatie, wel van gevaarlijk rijgedrag en dan kom ik weer uit op het gedrag van de bestuurder.



- 7. wat is het effect (geweest) van de huidige verkeersdrempels?**
Het effect van de huidige verkeersdrempels is niet bekend. Er is vooraf geen nulmeting geweest, dus er is geen vergelijking te maken.
- 8. wat is het verwachte effect van de extra drempels die in het rapport worden geopperd als mogelijke maatregel om de snelheid nog verder terug te brengen?**
Er wordt niet geopperd dat er extra drempels worden aangebracht, snelheidsremmende maatregelen kunnen ook op gedrag van de weggebruiker gericht zijn, daar waar het probleem ligt.
- 9. wat zijn er voor andere maatregelen mogelijk om de snelheid nog verder terug te brengen en waarom staan die niet in het rapport als optie?**
Andere maatregelen die er zijn, zijn het aanspreken van de weggebruikers op hun rijgedrag. In dit geval een van de meest effectieve oplossingen, gezien het feit dat men in Stadstuinen goed gegroepeerd is en het gaat om bestemmingsverkeer dat zich niet aan de snelheid houdt. Verdere maatregelen kunnen zijn het plaatsen van snelheidsborden, vaste bebording of het aanbrengen van fysieke maatregelen als drempels en plateaus. De meest grootschalige maatregel zou zijn een complete herinrichting van de weg.
- 10. gerelateerd aan punt e en f: waarom worden er überhaupt maatregelen geopperd om de snelheid nog verder terug te brengen?**
Er worden geen maatregelen geopperd om de snelheid nog verder terug te brengen doormiddel van fysieke maatregelen.
- 11. in welke mate zijn de metingen gecompenseerd voor scooters, bromfietsen en wielrenners die te hard rijden? Wat is het aandeel van die verkeersdeelnemers in de metingen?**
De snelheidsmetingen gedaan met het snelheidsdisplay maken onderscheid tussen fietsers, scooters en automobilisten.