



College Van Burgemeester en  
wethouders  
Stadhuisplein 1  
3800 EA Amersfoort

Secretariaat:  
H. van Rooijen  
e-mail: [henk.van.rooijen@planet.nl](mailto:henk.van.rooijen@planet.nl)  
Postadres:  
Stadhuisplein 1  
3811 LM Amersfoort

Rabobank rek.nr. 12.31.92.382  
t.n.v. Penningmeester SRA Amersfoort

Betreft: Ongevraagd advies m.b.t. uitbreiding inzet matrixborden.

Amersfoort, 2 april 2013

Geacht College,

## **Aanleiding en achtergrond**

Uit een studie (2009) van de Europese Commissie, Directoraat-Generaal Transport en Energie, is bekend dat als de gemiddelde snelheid van motorvoertuigen 1 km/u hoger ligt dan de maximale snelheid, de kans op een ernstig ongeval stijgt met 3 tot 5%.

Overige onderzoeken hebben aangetoond dat de gemiddelde snelheid op wegen met een maximum van 30 km/u ligt op 37 km/u. Deze overschrijding met ruim 20% geeft een verhoging van het risico op ernstige verkeersongevallen van 21 tot 35% ten opzichte van een snelheid van 30 km/u.

Ervaringen in andere gemeenten met de beïnvloeding van het snelheidsgedrag, van met name automobilisten, door matrixborden zijn over het algemeen positief. Het succes is mede afhankelijk van de wegomgeving, de inrichting van de weg en de aangebrachte snelheidsremmers.

De gemeente Purmerend zet voortdurend twee digitale snelheidsborden in die maandelijks over tien verschillende locaties wisselen. De locaties zijn mede gekozen naar aanleiding van klachten van bewoners. De borden zijn aangesloten op een beschikbare stroomvoorziening.

In de gemeente Den Haag is eind vorig jaar, naar aanleiding van twee dodelijke ongevallen, het besluit genomen om het aantal snelheidsdisplays in de loop van dit jaar uit te breiden van 20 naar 40 omdat deze er mede voor zorgen dat bestuurders hun snelheid minderen als ze zo'n bord naderen. Ook daar rouleren deze borden over verschillende locaties, die in overleg met de bewoners worden gekozen.

## **Amersfoort**

Bij de introductie en uitbreiding van de 30 km/u-gebieden in onze stad werd telkens aangegeven dat de effectiviteit van de genomen maatregelen (drempels e.d.) zou worden gevolgd door het monitoren van de werkelijk gereden snelheden van met name bestuurders van motorrijtuigen.

Het meten van de snelheden zou plaatsvinden d.m.v. apparatuur die het aantal passanten en de gereden snelheden naar dag en tijd zou meten en registreren. Bovendien zou de gereden snelheid aan de passerende weggebruikers kenbaar worden gemaakt door een langs de weg geplaatst matrixbord.

Het kenbaar maken van de gereden snelheid zou tevens een bijdrage leveren aan de naleving van de ingestelde maatregel, zeker als hierbij de waardering wordt aangegeven. De waardering kan worden weergegeven met een opgestoken (goed zo!) of een neerwaarts wijzende (foute boel!) duim, zoals bij Facebook gebruikelijk is.

De meetapparatuur zou met een zekere frequentie worden ingezet met name op de zgn. grijze wegen. Wegen die een min of meer ontsluitende functie hebben maar niet in te richten zijn als 50 km/u-weg (met scheiding naar verkeerssoort). Nu nagenoeg alle verblijfsgebieden en de grijze wegen terecht sober (met een minimum aan remmende obstakels) als 30 km/u-zone zijn ingericht valt het de leden van de Seniorenraad op dat de voorgenomen monitoring slechts sporadisch plaatsvindt.

De Seniorenraad vindt de monitoring van de effectiviteit van de 30 km/u-maatregelen van essentieel belang voor de naleving daarvan, temeer daar handhaving door de politie slechts zelden kan plaatsvinden. Niet alleen om te beoordelen of de genomen fysieke maatregelen op zich voldoende zijn om de naleving te bevorderen, maar ook omdat het kenbaar maken van de gereden snelheid de passerende weggebruiker met diens rijgedrag confronteert. Zowel de passerende bestuurders, als ook medeweggebruikers zien de snelheid en de waardering van dit gedrag (in resp. cijfers en symbolen).

### **Seniorenraad**

De Seniorenraad brengt deze problematiek onder uw aandacht omdat verblijfsgebieden ook woongebieden zijn waar ouderen niet alleen wonen, maar ook deelnemen aan het verkeer. Ouder worden betekent vaak beperkingen ervaren in horen, zien, evenwicht en reactie. Beperkingen die met name een risico vormen bij het deelnemen aan het verkeer. Het verkeerd inschatten van snelheden van overige verkeersdeelnemers leidt vaak tot ongevallen. Het bevorderen van het naleven van de gewenste snelheden kan niet alleen ongevallen voorkomen, maar ook de ernst daarvan gunstig beïnvloeden.

### **Advies**

De Seniorenraad Amersfoort adviseert uw College de inzet binnen 30 km/u-zones van matrixborden, die de gereden snelheid ter plekke aan de desbetreffende weggebruikers tonen én daarover een waardeoordeel laten zien, aanzienlijk uit te breiden.

In afwachting van uw reactie,

met vriendelijk groet,

namens de Seniorenraad,

Heimen Hooijer

voorzitter

Henk van Rooijen

secretaris