

Sessie voorstel Nationaal Verkeerskundecongres 2023

Thema: Data, verkeersveiligheid, infrastructuur

Categorie: workshop (een presentatie is ook mogelijk)

Titel: Fietsveiligheid, meten is weten.

Samenvatting:

Fietsen blijft winnen aan populariteit. Steeds meer mensen blijven langer fietsen dankzij de elektrische fiets. Helaas stijgt het aantal ernstig gewonde fietsers ook. We moeten er daarom voor zorgen dat fietsvoorzieningen besteding zijn voor de toekomst; veilig voor jong en oud. Door de veiligheid te meten kun je gericht verbeteren.

De CycleRAP methodiek is ontwikkeld om inzicht te geven in de veiligheid. De methodiek gebruikt data over de weginrichting (zoals breedte fietspad, obstakels) en het gebruik (intensiteit van verschillende weggebruikers). Na de eerste projecten in Amsterdam, Friesland, Groningen, Drenthe, MRDH en Gelderland is de methodiek verder ontwikkeld. Hierdoor kan met minder data een gedegen analyse worden gemaakt. Kom naar de workshop en probeer de methodiek zelf uit.

Voorstel:

Fietsen blijft winnen aan populariteit. Steeds meer mensen blijven langer fietsen dankzij de elektrische fiets. Helaas stijgt het aantal ernstig gewonde fietsers ook. We moeten er daarom voor zorgen dat fietsvoorzieningen besteding zijn voor de toekomst: veilig voor jong en oud. Door de veiligheid te meten kun je gericht verbeteren.

De CycleRAP methodiek is ontwikkeld om inzicht te geven in de veiligheid. De methodiek gebruikt data over de weginrichting (zoals breedte fietspad, obstakels) en het gebruik (intensiteit van verschillende weggebruikers). Na de eerste projecten in Amsterdam, Friesland, Groningen, Drenthe, MRDH en Gelderland is de methodiek verder ontwikkeld. Hierdoor kan met minder data een gedegen analyse worden gemaakt.

De CycleRAP methodiek berekent het risico op vier type fietsongevallen (conflicten met voertuigen, tussen fietsers incl. scooters, met voetgangers en enkelzijdige ongevallen). Dit gebeurt op basis van een verzameling aan data van wegkenmerken, intensiteiten en snelheden. Op basis hiervan wordt per 25 meter een risico score gegeven. Dit model is gebouwd op basis van inzichten uit wetenschappelijk onderzoek; SWOV heeft in 2019-2020 een internationaal literatuuronderzoek gedaan op basis waarvan de wegkenmerken geselecteerd zijn.

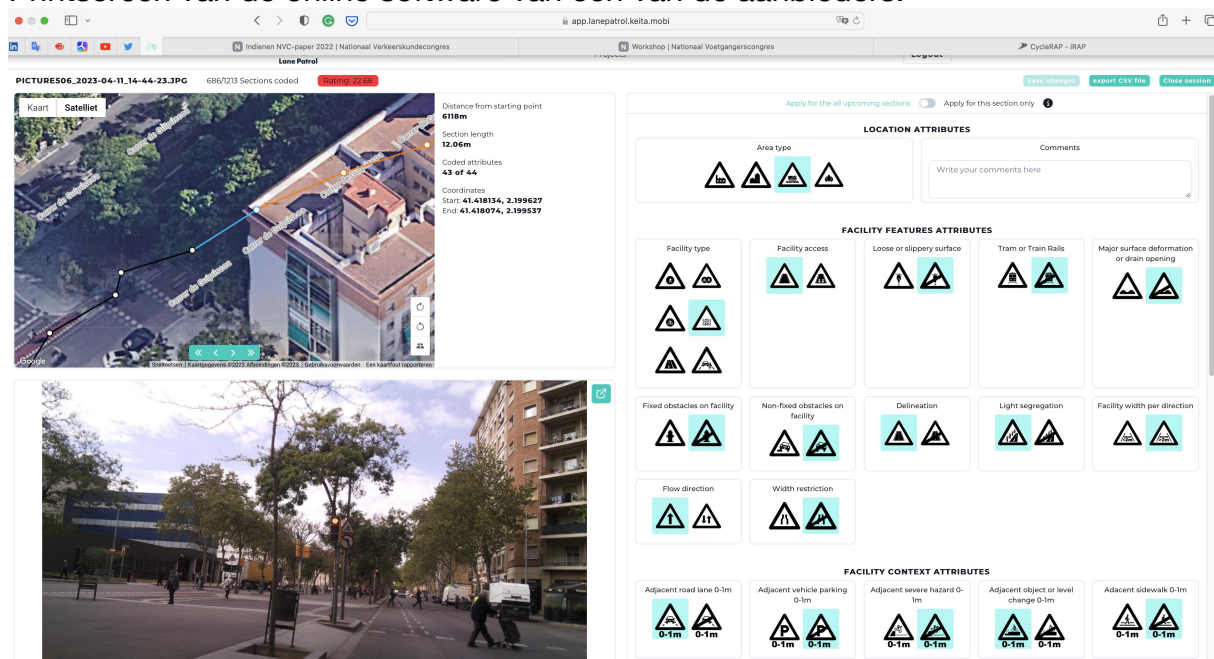
De methodiek (versie 2) is internationaal gelanceerd in het najaar van 2022. Het aantal wegkenmerken is gereduceerd naar 33, onder te verdelen in drie categorieën: kenmerken van de (fiets)voorziening, de omgeving van de voorziening en kruisingen. Daarnaast wordt data over negen type voertuigsnelheden en -intensiteiten gebruikt. Fietspaden en wegen kunnen hierdoor ingedeeld worden in de risico categorieën laag, gemiddeld, hoog en extreem hoog. Per wegvak of traject kan advies gegeven worden over verbeterpunten.

Daarnaast is er een investering module ontwikkeld welke gebruikt kan worden om budgetten efficiënt in te zetten.

Naast innovatie in de methodiek heeft er ook innovatie plaatsgevonden in de data-inwinning. Door middel van beeldherkenning (computer vision, AI) kan de benodigde data goedkoper verzameld worden. Hiermee wordt de methodiek toegankelijker, ook voor kleine gemeenten.

Tijdens de workshop kunnen deelnemers zelf aan de slag. Met de online demonstratietool van iRAP <https://irap.org/cyclerap/demonstrator/> kunnen een aantal voorbeeld weginrichtingen beoordeeld worden. Hiermee wordt duidelijk wat de methodiek precies in kaart brengt en welke inzichten daaruit volgen. Daarnaast kan er gewerkt worden met de online software van de CycleRAP aanbieders, zodat er met ziet hoe bedrijven de data op grote schaal inwinnen en hoe de data gevisualiseerd kan worden.

Printscreen van de online software van een van de aanbieders:



Waarom van belang:

Door een goed inzicht te krijgen in de veiligheid en risico's kunnen budgetten efficiënt en effectief ingezet worden. Dat is nodig want de middelen zijn beperkt en de ambities groot. Overheden hebben zich gecommitteerd aan het halveren van het aantal ernstig gewonden in het verkeer. Terwijl we een toename zien, met name onder (oudere) fietsers. Van dit type ongevallen weten we dat bij de helft hiervan de weginrichting een rol speelt bij de ongevalsoorzaak. Daarom is het zo belangrijk om deze problematiek gericht aan te pakken.