



Nationaal verkeerskundecongres 2016

snelheid als indicator voor verkeersveiligheid: van theorie naar praktijk

Hans van Mook
Antea Group

Ruud Dodemont
Stadsregio Amsterdam

Samenvatting

De verkeersveiligheidspartners in de Stadsregio Amsterdam zijn het er over eens dat de snelheid van het verkeer een goede indicator is voor verkeersveiligheid. De Stadsregio wil de indicator snelheid gebruiken voor het bepalen van infrastructurele aandachtspunten en het bepalen van locaties waar effectief kan worden gehandhaafd.

Vanuit de theorie is bekend dat snelheid als indicator werkt. Theorie is echter nog geen praktisch gebruik. Samen met de gemeenten Amsterdam, Amstelveen, de politie regio Noord Nederland en Antea Group werkt de Stadsregio dit jaar aan het vertalen van de theorie naar de praktijk: hoe wordt de indicator snelheid gedefinieerd en hoe wordt basisdata verkregen.

Graag deelt de Stadsregio de uitkomsten die in november beschikbaar zijn en maakt zij gebruik van kennis en ervaring van de vakgenoten op het NVC 2016. Deze waardevolle input wordt gebruikt om de SPI snelheid concreet vorm te geven.

Trefwoorden

SPI, verkeersveiligheid, snelheid, proactief, handhaving



Urgentie voor een nieuwe visie

Na een jarenlange gestage verbetering van de verkeersveiligheid in Nederland bleek dit jaar dat in 2015 een negatieve trendreuk heeft plaatsgevonden. Verkeersveiligheid blijft daarom in de Stadsregio hoog op de agenda staan. Mede ingegeven door de verminderde kwaliteit van de ongevalgegevens de afgelopen jaren, heeft de Stadsregio Amsterdam er al eerder voor gekozen het verkeersveiligheidsbeleid niet alleen reactief op basis ongevallencijfers te sturen, maar verkeersonveiligheid preventief willen te sturen. Al in 2012 is zij gestart met het verkennen van andere verkeersveiligheidsindicatoren dan ongevallen. De Stadsregio heeft er voor gekozen de indicator snelheid praktisch te willen invullen, waardoor deze gebruikt kan worden voor het bepalen van infrastructurele aandachtspunten en het bepalen van locaties waar handhaving effectief is.

Discussie met de vakgenoten op het Nationaal Verkeerskunde congres 2016

Alleen het aangeven dat snelheid een interessante en waardevolle indicator is om grip te krijgen op verkeersveiligheid en het beschikken over theoretische kaders, is onvoldoende om als regio ook gezamenlijk echt met snelheid aan de slag te gaan. De (landelijke) theoretische kennisontwikkelaars hebben in de praktijk toch vaak een andere bloedgroep dan de praktische gebruiker. De Stadsregio doorloopt in 2016 een uitvoerig proces om de theorie tastbaar te maken en een verbinding te maken naar een regionaal werkproces. Hierbij geldt de volgende probleemstelling

Hoe kunnen de verkeersveiligheidspartners (wegbeheerders, politie) in de regio de indicator snelheid praktisch inrichten zodat snelheid een goede indicator is voor het bepalen van infrastructurele aandachtspunten en verkeershandhaving?

Hierna volgt voor de beeldvorming een samenvatting van het proces dat de Stadsregio Amsterdam samen met de verkeersveiligheidspartners heeft doorlopen. Het biedt inzicht in de opgedane lessen. Voorliggende paper eindigt met de vraagstelling aan de vakgenoten en een uitnodiging tot discussie.

Lessen uit eerdere verkenningen naar een pro actieve aanpak

Al in 2012 hebben de politie Zaanstreek-Waterland en de gemeenten in de regio noord van de Stadsregio Amsterdam aangegeven dat zij kansen zien om de verkeersveiligheid te verhogen door effectief op locaties waar snelheid een aandachtspunt is te handhaven. Om potentiële locaties te bepalen, zijn verschillende gegevens gebundeld, zoals de geregistreerde ongevallen, locaties waar handhaving vanuit praktisch oogpunt mogelijk is, lokale snelheidsmetingen en informatie over gereden snelheden vanuit het toenmalige NavTeq databestand met gereden snelheden verkregen vanuit navigatiesystemen. De pilot wees aan dat de locaties die vanuit deze samenwerking naar voren kwamen duidelijk de locaties zijn waar zich verkeersveiligheidsproblemen voordoen en dat op deze locaties de problemen een relatie hebben met de gereden snelheid en het niet een gevolg is van een foutieve inrichting van de weg of een onjuist gebruik. Daarmee lagen er op deze locaties ook echt kansen voor verbetering van de verkeersveiligheid vanuit handhaving. Essentieel was ook het kunnen beschikken over voldoende en betrouwbare snelheidsgegevens. De verkenning van het toenmalige NavTeq bestand liet zien dat dit type databronnen goede kansen bieden om tot een verdere onderbouwing te komen van de locaties waar handhaving waardevol is. In potentie kan dit type data veel veldwerk en daarmee tijd en kosten uit handen nemen. Het gebruikte NavTeq bestand bleek echter te beperkt om te gebruiken voor de keuze van locaties waar handhaving waardevol is.

In 2014 is opnieuw afgetast in hoeverre inzicht in de gereden snelheid als Safety Performance Indicator (SPI) een beeld kan geven van de verkeersveiligheid. In de jaarlijkse netwerkday van de Stadsregio is aan alle verkeersveiligheidspartners gevraagd in hoeverre zij kansen zien in het gebruik van Safety Performance Indicatoren. Dit vanuit de achtergrond en ontwikkeling van de ProMev



methodiek. Hierbij zijn de wensen en ervaringen gericht op de SPI snelheid gevraagd. Dit gaf een aantal praktische randvoorwaarden voor een brede inzet van de indicator. De Belangrijkste waren:

- de V85 is de te hanteren maat is om een juiste inschatting voor inzet van handhaving te komen;
- een combinatie met andere gegevens zoals wegkenmerken, locaties scholen biedt kansen;
- gegevens moeten gemakkelijk beschikbaar zijn;
- er is behoefte aan monitoring en dat daarmee is continuïteit van de gegevens noodzakelijk.

Aansluitend op deze genoemde randvoorwaarden is in 2015 onderzoek verricht naar het gebruik van TomTom data (Speedprofiles) om het beeld te krijgen van de gereden snelheden. De resultaten van de pilot waren bemoedigend: er lagen duidelijke kansen, maar ook is geconstateerd dat de beschikbare data op dat moment kwalitatief nog niet toereikend was en het gebruik voor toepassing voor verkeersveiligheid, zeker in combinatie met handhaving te veel beperkingen kende.

Doel is praktische bruikbaarheid

Gedurende het proces dat de Stadsregio doorliep, zijn er in Nederland verschillende ontwikkelingen opgestart, gericht op het toepassen van alternatieve indicatoren, zoals:

- Ontwikkelingen op het gebied van Big Data: meer kansen op slim gebruik van andere databronnen, zoals bijvoorbeeld de snelheidsgegevens die worden verzameld binnen Beter Benutten maatregelen. Ook de ontwikkelingen van andere databronnen zoals HERE;
- Aandacht voor SPI's en bijzonder de SPI snelheid door I&M, RWS DVS, IPO en de gemeente Amsterdam, binnen o.a. ProMev, Eurorap etc.;
- Ontwikkelingen vanuit reactief beleid door het STAR initiatief;
- De landelijke constatering dat de beleidsdoelstelling voor verkeersveiligheid niet zal worden behaald bij de voorgenomen inzet;
- de (SWOV) visie op Duurzaam Veilig 3;
- de proeftuin Noord-Nederland;
- de nieuwe organisatie, werkwijze van en inzet op handhaving vanuit OM en politie;
- herijking inzet partners en koepels op het gebied van verkeer (o.a. VNG).

Hiermee is er feitelijk sprake van een veel verschillende ontwikkelingen, waarbij verschillende partijen elk verkenningen uitvoeren. Veel echter op theoretisch niveau, waarmee de verkeersveiligheidspartners niet direct kunnen werken. De Stadsregio heeft daarom de ambitie uitgesproken op dit moment te focussen op 1 indicator: snelheid en deze concreet uit te werken zodat de indicator in de praktijk gebruikt kan worden van beleid tot werkvloer. De Stadsregio sluit hierbij zo veel mogelijk aan op bestaande actuele kennis en landelijke ontwikkelingen.

Naar een SPI snelheid voor de Stadsregio

In 2016 is daarom een proces opgestart dat dit jaar concrete invulling moet geven aan een concrete toepassing van de SPI snelheid binnen de Stadsregio. De Stadsregio heeft de ambitie uitgesproken daarbij koploper te willen zijn. De Stadsregio heeft hierbij het volgende tot doel gesteld:

- operationaliseren van de SPI snelheid gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid door het bepalen van infrastructurele aandachtspunten en het bepalen van locaties waar verkeershandhaving effectief is;
- op basis van een operationele uitwerking en toepassing voor een pilotgebied binnen het wegennetwerk binnen de Stadsregio Amsterdam;
- gericht op het bepalen van de benodigde processtappen;
- uitgaande van het betrekken van de spelers in het landelijke speelveld;
- gericht op het verzamelen van de benodigde data om de SPI operationeel vorm te kunnen geven;
- waarbij de Stadsregio zo veel als redelijk mogelijk is de voorwaarden schept om de verkenning inhoudelijk mogelijk te maken;
- uitmondend in een testcase met:



- o een kaart met aandachtslocaties voor het pilotgebied (gericht op infrastructurele maatregelen en/of handhaving);
- o een document met de werkwijze en het proces dat doorlopen moet worden om continuïteit te kunnen garanderen voor de bepaalde werkwijze;
- o optioneel: het bieden van bouwstenen die binnen het regionale beleid verankerd kunnen worden.

Invulling samen met de partners

In 2015 bestond de werkgroep uit een vertegenwoordiger van de gemeenten Amsterdam en Amstelveen. Gezien de recente aandacht voor de SPI snelheid binnen de genoemde organisaties, heeft de Stadsregio nu aangegeven graag het proces graag door te zetten met dezelfde gemeenten om zo efficiënt nieuwe kennis te vergaren en deze kennis te delen. Besloten is onderscheid te maken in een werkgroep en een begeleidingsgroep. Voorstel is deze als volgt in te delen:

- werkgroep gericht op de praktijkinvulling van de pilot SPI 2016
 - o leden: gemeente Amsterdam, gemeente Amstelveen, politie Noord-Holland/Amsterdam.
 - o uitvoering: periodieke bijeenkomsten.
 - o doel: actieve operationele invulling van de pilotkansen voor het wegennet van de twee gemeenten.
- Kennispool gericht op kennisafstemming en klankborden
 - o leden: Metropoolregio Rotterdam Den Haag, I&M, Rijkswaterstaat, OM, SWOV, IPO.
 - o Uitvoering: vooralsnog niet uitgaand van fysieke gezamenlijke bijeenkomsten gericht op de pilot, maar informatie via individuele gesprekken.
 - o doel: afstemmen verkenningen vanuit andere partijen ('voorkomen wiel opnieuw uit te vinden') en kennisdeling van activiteiten van de Stadsregio Amsterdam

Fasering

Bij de aanpak wordt de volgende fasering aangehouden:

Fase 1: leggen van het fundament

Deze fase heeft in de periode februari – april 2016 plaatsgevonden. In deze fase is een overzicht gemaakt welke processen er spelen, welke data beschikbaar zijn (en onder welke voorwaarden) en is de wensrichting die bij de projectgroep speelt in beeld gebracht.

Fase 2: inhoudelijk inkaderen SPI's

In fase 2 worden op dit moment samen met de werkgroep de stappen doorlopen die nodig zijn om het doel van het proces in te vullen. Qua inhoud zal de uitwerking voor een belangrijk deel worden gestuurd door de afstemming met de betrokken partijen uit de werkgroep en de kennispool. In het najaar worden de gekozen SPI, de wijze van dataverzameling, het gewenste product en de benodigde werkafspraken vastgelegd. In fase 3 kan in een pilot de daadwerkelijke operationalisering naar een (digitaal) systeem plaatsvinden.

Fase 3: testcase

In fase 3 worden in een pilot voor Amsterdam en Amstelveen de SPI concreet in beeld gebracht.

Hierbij worden de volgende zaken concreet gemaakt:

- vastleggen benodigde datastructuur;
- vastleggen wijze van presentatie interface (monitoring);
- bepalen noodzakelijke data-afspraken (aankoop, aanlevering, formats);
- mogelijke automatisering (bijvoorbeeld aansluiting op bestaande portalen zoals GIS systemen Stadsregio Amsterdam, eventuele producten van externe aanbieders, of maatwerk);
- wijze van borging gebruik binnen de verkeersveiligheidspartners van de Stadsregio.

Deze uitwerking vindt plaats in het laatste deel van 2016 en begin 2017.



Discussie Nationaal Verkeerskunde Congres 2016

Het Nationaal Verkeerskundecongres 2016 is voor de Stadsregio Amsterdam een ideale mogelijkheid om de kennis die zij samen met de gemeenten Amsterdam, Amstelveen en politie regio Noord Nederland hebben opgedaan te delen met vakgenoten en om ervaringen van andere vakgenoten binnen te halen voor de testcase (fase 3 zoals hiervoor beschreven) die in november 2016 zal starten.

Wij willen de kennis van de vakgenoten op het NVC 2016 tweeledig gebruiken, namelijk:

- kennis uitwisselen: hoe kan de theorie van de SPI snelheid vertaald kan worden naar een praktische invulling. Met welke processen moet men rekening houden, welke gegevensbronnen zijn praktisch bruikbaar, welke afspraken kan men onderling maken. Wilt u aan de slag met de indicator snelheid om pro actief met verkeersveiligheid aan de slag te gaan, kan deze informatie u veel tijd en dubbel werk uitsparen.
- Kennis vergaren: op het moment van het NVC 2016 gaat de Stadsregio Amsterdam een testcase inrichten om het werkproces in de Stadsregio vast te leggen. Hét uitgelezen moment om ervaringen en kennis van vakgenoten mee te nemen. Heeft u ervaringen met kansen, vragen en praktische problemen op het gebied van SPI's en snelheid in het bijzonder. Hierbij zijn we erg benieuwd naar de kennis en ervaring van de verschillende bloedgroepen van vakgenoten, zoals beleidsontwikkelaars, wegbeheerders, politie en regievoerders. Graag nemen wij deze kennis mee zodat de testcase nog beter zal verlopen.