

ONTWIKKELING VAN PROMEV EN CYCLERAP

# Veiligheid fietsnetwerk getest in Amsterdam



Dit wegvak in Amsterdam is in kaart gebracht met de CycleRAP-methode. Er is een wegvak van 25 meter beoordeeld, de beoordelaar kan de lengte aflezen van de blauwe stippen, die iedere 5 meter staan. Zie ook tabel

De gemeente Amsterdam wil graag inzicht krijgen in de invloed en risicofactoren van de fietsinfrastructuur op de verkeersveiligheid. Op basis van ongevallencijfers is ervoor gekozen om dit onderzoek te richten op en langs alle 50 km/u-wegen waarvan ook fietsers gebruik maken. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door SWOV en moet resulteren in CycleRAP, een meetmethode voor de veiligheid van fietsinfrastructuur. Naast de fietsinfrastructuur wordt de veiligheid van de rijbaan voor de automobilist in kaart gebracht. Dit wordt gedaan met ProMeV (Proactief Meten Verkeersveiligheid). De twee methodieken gecombineerd vormen de NSI, Network Safety Index. Deze index geeft aan hoe veilig, dan wel risicovol de infrastructuur (auto en fiets) is.

**[tekst]** ROXY TACQ - ANWB & GERT JAN WILHUIZEN – SWOV & ERIC DE KIEVIT – GEMEENTE AMSTERDAM

**B**ij CycleRAP gaat het om een nieuwe methode, ontwikkeld door SWOV in opdracht van de ANWB. Bij ProMeV gaat het om de toepassing van de bestaande VSGS-methode (Veilige Snelheden, Geloofwaardige Snelheden) en de DV-meter (Duurzaam Veilig). De combinatie van deze methodieken moet leiden tot een nieuwe, door SWOV ontwikkelde meetmethode, om te komen tot een Network Safety Index.

## Beelden en intensiteiten

Als input voor de gecombineerde meet- en analysemethode wordt de weginrichting in beeld gebracht op basis van 3D-opnames door Cyclomedia. Deze beelden geven inzicht in de infrastructuur, van verhardingstype tot bermkwaliteit. Daarnaast wordt recente informatie over verkeersintensiteiten van de auto en fiets ingezet. Deze gegevens komen uit tellingen en data van BikePRINT, verkregen tijdens de Nationale FietsTelweek in september 2015. BikePRINT is

Kenmerken	Beoordeling
Voorziening	Fietsstrook
Breedte (smalste deel)	1,6 meter
Verhardingskwaliteit	Aandachtspunt (putdeksel)
Tram	Ja
Overgang kwaliteit (verharding naar berm)	Knelpunt (trottoirband)
Midden eiland	Ja
Bermkwaliteit	Knelpunt (geen ruimte om tijdelijk naar uit te wijken)
Obstakelafstand (minimale afstand)	<0.5 meter (paaltje)
Straatverlichting	Ja

Met de CycleRAP-methode worden 26 kenmerken in kaart gebracht. In dit voorbeeld zijn er negen uitgelicht

een analyse-tool van de NHTV die GPS-gegevens verwerkt tot beleidsrelevante informatie op het gebied van fietsverkeer.

Deze beelden en intensiteiten worden geanalyseerd met de criteria uit de drie meetmethodieken. Is de weg bijvoorbeeld veilig voor die snelheid (VSGS) en die intensiteit (DV) en zijn er obstakels in de fietsinfrastructuur (CycleRap)? Uit deze analyse met de gecombineerde methodieken moet blijken welke kenmerken in welke mate van invloed zijn op het veiligheidsrisico op een auto- of fietsongeval in Amsterdam en welke weging deze kenmerken in de uiteindelijke NSI moeten krijgen.

## ProMeV

De VSGS-methode toetst in hoeverre wegen een veilige snelheid hebben, gezien de inrichting en het gebruik van de weg, en in hoeverre de snelheidslimiet geloofwaardig is (wegvak-/kruispuntniveau in combinatie met gedrag). De DV-meter geeft aan in hoeverre wegvakken en kruispunten de afgesproken Duurzaam Veilig-kenmerken hebben.

## CycleRAP

CycleRAP wordt in opdracht van de ANWB ontwikkeld als afgeleide van EuroRAP (European Road Assessment Programme). Waar met de EuroRAP-methode de veiligheid van het (auto) wegennet wordt gemeten, staat bij CycleRAP de fietsinfrastructuur centraal. Deze methode moet

aangeven waar fietsinfrastructuur bijdraagt aan een verhoogd risico op een fietsongeval. Alle gegevens worden weergegeven in ViDA, de online software tool van EuroRAP en iRAP. Hiermee kunnen gemeenten en provincies fietsinfrastructuur veiliger maken en kan geld voor verkeersveiligheid effectiever worden ingezet. De CycleRAP-methode wordt zoals gezegd ontwikkeld voor fietspaden, fietsstroken en andere wegen waarvan fietsers gebruik maken, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Met de bèta-versie van de CycleRAP-methode wordt het aantal knelpunten gemeten op basis van de wegkenmerken (zie afbeelding en tabel).

## Network Safety Index

Tijdens de ontwikkeling van de NSI onderzoekt SWOV tegelijkertijd of de bestaande VSGS-methode, DV-meter en CycleRAP goed toepasbaar zijn voor de beoogde NSI. De NSI geeft Amsterdam vervolgens inzicht in de verkeersveiligheid van de wegen (auto en fiets), voor zover gerelateerd aan kenmerken van de infrastructuur. Deze valideringsstudie van de NSI zal kennis opleveren over welke infrastructuurkenmerken in het bijzonder van invloed zijn op het ongevalsrisico in steden. De locatie van die risico's kan via GIS-kaarten worden getoond. Dit maakt een proactieve en gerichte verbetering van verkeersveiligheid in Amsterdam mogelijk, zowel op beleidsniveau als voor de afdeling Assetmanagement.

Network Safety Index (NSI)

CycleRAP

ProMeV

DV  
-meter

VSGS

**i** Benieuwd naar een ander voorbeeld? Op [www.verkeerinbeeld.nl](http://www.verkeerinbeeld.nl) wordt een wegvak in Fryslân in kaart gebracht met de CycleRAP-methode

CycleRAP

**i** Tijdens het Nationaal Verkeersveiligheidscongres op 21 april wordt een workshop gehouden over CycleRAP en de Amsterdamse Network Safety Index. Ga voor meer informatie en aanmelden naar [www.nvvc-congres.nlw](http://www.nvvc-congres.nlw)