



# Fietsersbond Safety Performance Index

## Productinformatie

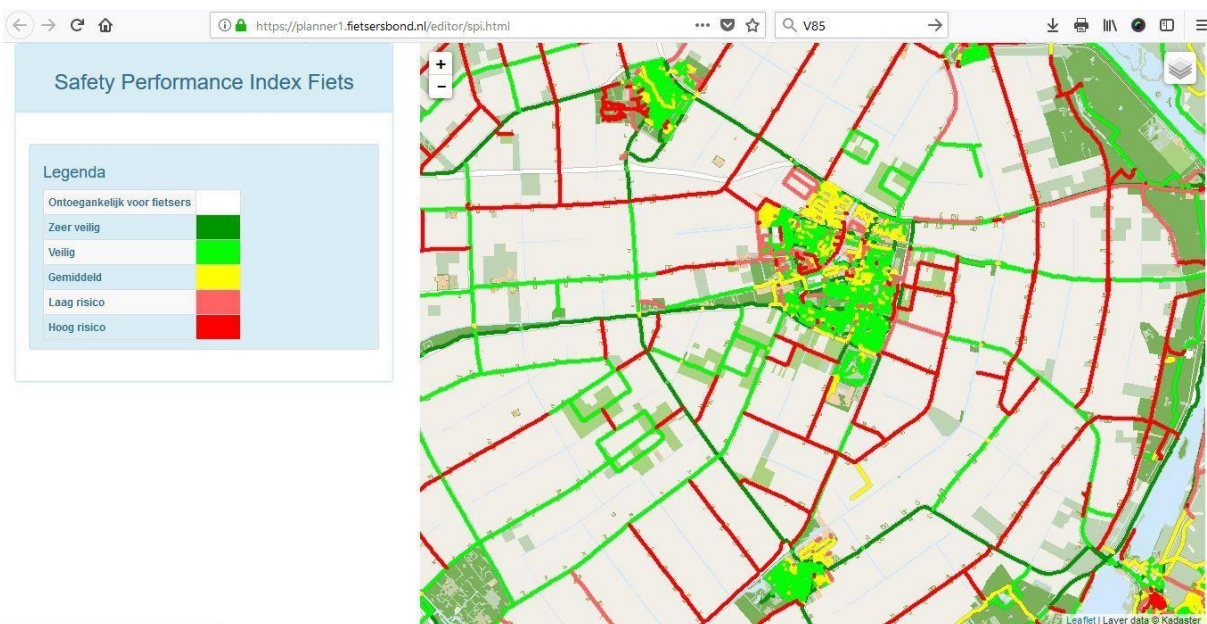
*Bas Hendriksen, Jaap Kamminga*

*Augustus 2019*

**Verkeersveiligheid is een groot en belangrijk thema. Als we landelijk kijken naar de aantallen slachtoffers in het verkeer valt het op dat met name het aantal gewonde fietsers jaar op jaar toeneemt, ondanks dat de blackspots inmiddels zijn aangepast. Daarmee is het ook lastiger geworden om aan te geven op welke plekken doeltreffende maatregelen getroffen moeten worden om het aantal verkeersslachtoffers omlaag te brengen. Wel kennen we een aantal factoren die leiden tot een grote kans op ongevallen. Van paaltjes op het fietspad tot uitgesteld onderhoud van het wegdek, van de afwezigheid van straatverlichting tot een hoge snelheid van het autoverkeer.**

Uit onderzoek van SWOV en Rijkswaterstaat blijkt dat maar liefst de helft van alle verkeersgewonden het resultaat is van een eenzijdig ongeval: Hier is dus geen andere verkeersdeelnemer bij betrokken, de fietser is tegen een paaltje of ander obstakel aangereden, of als gevolg van slecht zicht van de weg afgeraakt.

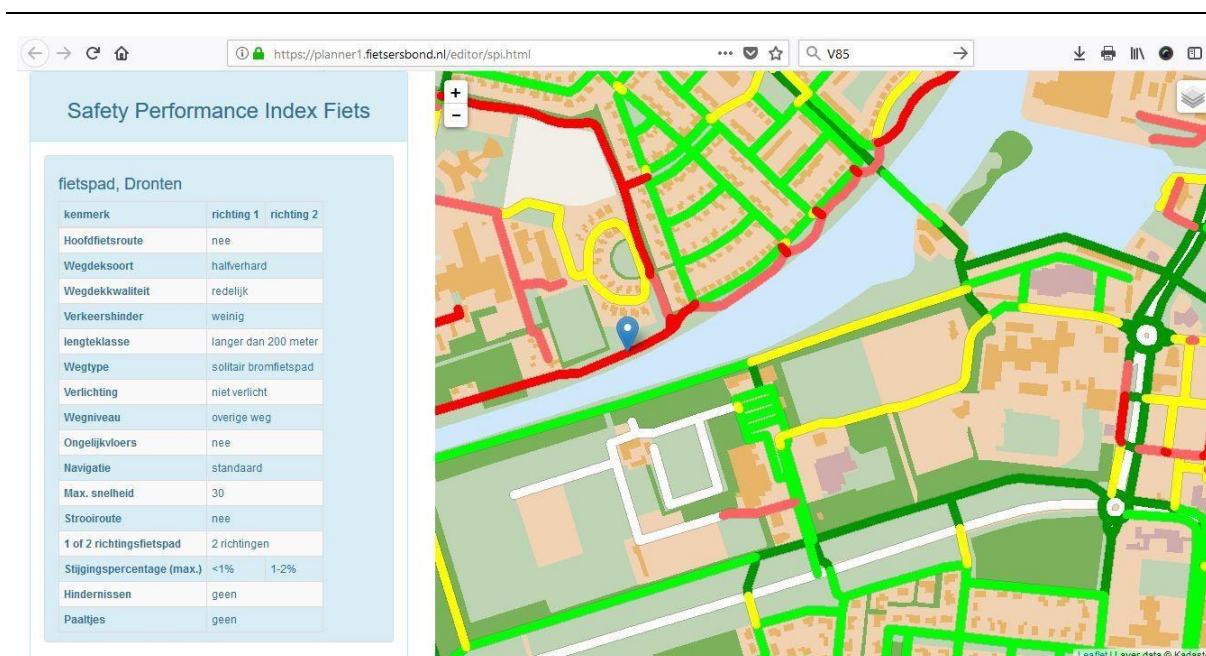
De Fietsersbond heeft in de **Safety Performance Index voor de Fiets** zeventien infrastructurele risicofactoren gecombineerd, om zo te komen tot een categorisering van het fietsnetwerk. Op basis van gegevens uit de database van de Fietsersbond Routeplanner is als pilot een risicokaart gegenereerd voor het fietsnetwerk van de gemeente Dronten. Inmiddels is de Fietsersbond SPI ook uitgevoerd voor de provincies Utrecht en Drenthe, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeente Capelle aan den IJssel. Deze Safety Performance Index kunt u inzien via [fietsersbond.nl/spi](https://fietsersbond.nl/spi). Hier ziet u een digitale kleurkaart (zie afbeelding 1), waaruit direct duidelijk is welke wegen een potentieel risico opleveren voor fietsers.



Afbeelding 1: Uitsnede gemeente Dronten d.d. 14 december 2017.

## Doel

Deze risicokaart kan gebruikt worden als middel om werkzaamheden te prioriteren en te bepalen waar middelen doelmatig ingezet kunnen worden om de kans op ongevallen terug te brengen. Per wegvak kan ingezoomd worden op de specifieke kenmerken, zodat bepaald kan worden welke maatregelen een veiligheidsverhogend effect zullen ressorteren (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2: Door inzoomen en aanklikken van een wegvak, worden links de specifieke kenmerken van het wegvak inzichtelijk gemaakt.

## Methode

De Fietsersbond SPI maakt gebruik van de database van de Fietsersbond Routeplanner, een routeplanner specifiek voor het plannen van zowel utilitaire als recreatieve fietsroutes. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een eigen database, waarin door 500 speciaal hiervoor opgeleide vrijwilligers wijzigingen in het fietsnetwerk worden geregistreerd: nieuwe fietspaden worden toegevoegd, maar ook veranderingen zoals bijvoorbeeld het omzetten van tegelpaden in asfalt wordt geregistreerd. Van elk wegvak worden circa dertig kenmerken vastgelegd in deze database, voor de Fietsersbond SPI worden er zeventien gebruikt (zie bijlage 1).

Indien een gemeente besluit om de Fietsersbond SPI aan te schaffen, voert de Fietsersbond een kwaliteitscontrole uit op de database. De vrijwilligers worden geïnformeerd en bijgeschoold inzake de SPI, waarna zij het fietsnetwerk controleren en waar nodig ontbrekende gegevens aanvullen. Binnen twee maanden wordt de Fietsersbond SPI opgeleverd en besproken met zowel de lokale Fietsersbond als de gemeente: herkennen zij het beeld dat in de Fietsersbond SPI is gegenereerd? De gemeente kan vervolgens, bij voorkeur in overleg met de lokale Fietsersbond, beoordelen op welke plekken maatregelen nodig zijn om de veiligheid voor de fietsers te verbeteren.

Elke wijziging in het fietsnetwerk wordt verwerkt in de database en kan zodoende leiden tot een verandering in het SPI-kaartbeeld. Zodoende is het direct mogelijk om het effect van een verbetering terug te zien. De SPI-kaart is online te raadplegen en het kaartbeeld wordt elke nacht verversd. De digitale kaart met de Safety Performance Index voor de gemeente Dronten is te vinden via de link <https://planner1.fietsersbond.nl/editor/spi.html>. Momenteel kan er alleen in de gemeente Dronten ver ingezoomd worden, zodat elke weg apart identificeerbaar is. De Fietsersbond ziet in wegvakken die roze of rood kleuren een sterke indicatie dat hier maatregelen genomen moeten worden.

De gemeente kan de resultaten van de SPI eventueel combineren met andere gegevens, zoals ongevalgegevens, publieksmeldingen of vervoersintensiteiten: deze gegevens zijn niet in de Fietsersbond SPI verwerkt.

## Kosten

De kosten van de Fietsersbond SPI zijn afhankelijk van het inwonersaantal van een gemeente.

|                                   |                     |
|-----------------------------------|---------------------|
| Tot 50.000 inwoners               | <b>€ 4.500 euro</b> |
| Tussen 50.000 en 100.000 inwoners | <b>€ 5.500 euro</b> |
| Vanaf 100.000 inwoners            | <b>€ 6.500 euro</b> |

Desgewenst kan de oplevering uitgebreid worden met een éénmalige levering van een dataset met de SPI-score van elk wegvak van het fietsnetwerk (alle befietsbare wegen binnen de gemeente):

|                                    |                                 |
|------------------------------------|---------------------------------|
| Tot 50.000 inwoners                | <b>€ 1.500 euro</b> (meerprijs) |
| Tussen 50.000 en 100.000 inwoners: | <b>€ 2.500 euro</b> (meerprijs) |
| Vanaf 100.000 inwoners:            | <b>€ 3.000 euro</b> (meerprijs) |

Of een éénmalige levering van een dataset met de gegevens van de 17 in de SPI gebruikte kenmerken én de SPI-score:

|                                    |                                 |
|------------------------------------|---------------------------------|
| Tot 50.000 inwoners                | <b>€ 3.000 euro</b> (meerprijs) |
| Tussen 50.000 en 100.000 inwoners: | <b>€ 4.500 euro</b> (meerprijs) |
| Vanaf 100.000 inwoners:            | <b>€ 5.500 euro</b> (meerprijs) |

Beide datasets zijn uitstekend toepasbaar in de meeste GIS-systemen, zodat de SPI-informatie door u gecombineerd kan worden met andere relevante databronnen.

Gebruik van datasets alleen met bronvermelding 'Fietsersbond SPI, maand/jaar'.

Alle bovenstaande prijzen zijn exclusief 21% BTW.

## Levertijd

De Fietsersbond heeft vanaf de definitieve opdrachtverlening twee kalendermaanden nodig om de update van de data van het fietsnetwerk uit te voeren, zodat de wegbeheerder bij oplevering beschikt over een actueel fietsnetwerk met betrouwbare data.

## Meer informatie

Neem voor meer informatie contact op met Jaap Kamminga via [j.kamminga@fietsersbond.nl](mailto:j.kamminga@fietsersbond.nl) of 0302918166.

## Bijlage 1: Overzicht kenmerken Fietsersbond SPI

Er zijn in totaal zeventien kenmerken geselecteerd die opgenomen zijn in de Fietsersbond Safety Performance Index, die van invloed zijn op de veiligheid voor fietsers. Alle kenmerken betreffen het wegvak tussen twee kruispunten.

1. Toegankelijkheid: alle wegen die niet toegankelijk zijn voor fietsers vallen buiten de SPI.
2. Navigatie: een rotonde is veiliger dan een gewoon kruispunt.
3. Wegdeksoort: alle wegdekken behalve asfalt/beton hebben verhoogde kans op ongelijkmatigheden.
4. Wegniveau: Kenmerk 'langs hoofdwegen' is veiliger dan 'op hoofdwegen'.
5. Maximum snelheid: Hoe hoger de snelheid hoe onveiliger het wordt.
6. Verkeershinder: Hoe meer ander verkeer (zowel fietsers als andere verkeersdeelnemers) hoe groter de kans op een ongeval.
7. Verlichting: Geen of slechte straatverlichting zorgt voor minder zicht en zichtbaarheid.
8. Wegdekkwaliteit: slechte kwaliteit van het wegdek zorgt ervoor dat fietsers de aandacht meer bij de weg moeten houden en minder op het overige verkeer kunnen letten.
9. Dalings/stijgingspercentage: Hellingen boven de 3% worden als (te) steil gezien.
10. 1 of 2 richtingsfietspad: Licht verhoogd risico op frontale botsing bij tweerichtingsverkeer op fietspaden.
11. Lengte wegvak: Kortere wegvakken duiden op de aanwezigheid van meer kruispunten en dus van meer conflictpunten.
12. Ongelijkvloers: Bruggen hebben in de winter een verhoogde kans op gladheid a.g.v. aanvrozing.
13. Strooiroute: Gestrooide fietspaden zijn in de winter veiliger dan niet gestrooide routes.
14. Wegtype: Onderscheid in fietspaden, gemengde wegen etc.
15. Hoofdfietsroute: Er is een licht veiligheidsbevorderend effect a.g.v. safety by numbers.
16. Hindernissen (lange/brede/gewone) fietsers: Zorgen voor een verhoogd risico op eenzijdige ongevallen.
17. Paaltjes: Zorgen voor een verhoogd risico op eenzijdige ongevallen.