

Discussiepaper NVC 2021: SPI's: kant en klaar of zelf koken?

Auteurs: Marthe Uenk-Telgen (NDW), Paul Schepers (RWS-WVL)

Samenvatting

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en decentrale overheden hebben eind 2018 het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 uitgebracht. Een van de pijlers in dit plan is dat het verkeerveiligheidsbeleid risicogestuurd gaat worden ingericht. Om risico's in het verkeerssysteem in kaart te brengen, kan gebruik worden gemaakt van de zogeheten risico-indicatoren of 'Safety Performance Indicators' (SPI's). Een voorbeeld van een SPI is het aandeel snelheidsoverschrijders. Een risico inschatting van een wegvak kan worden gebaseerd op een set aan SPI waarden. Met het in beeld brengen van één enkele SPI kunnen nog geen maatregelen aan een wegvak worden gekoppeld, hier is de combinatie met andere SPI's voor nodig en de lokale kennis van de wegsituatie. Kortom er is altijd nog een vertaalslag nodig om van SPI's tot een risicogestuurde aanpak te komen. Om de wegbeheerders zoveel mogelijk te ondersteunen stelt de taskforce verkeersveiligheid verschillende SPI's beschikbaar. Het beschikbaar stellen van SPI's kan op verschillende manieren, denk aan het detailniveau van de SPI's het aantal SPI's, de toegankelijkheid van de SPI's, een landelijke of regionale uniformiteit van de SPI's, etc. etc. In dit paper worden twee facetten ter discussie gesteld, het detailniveau van de SPI's en het totaal aantal SPI's.

Aanleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en decentrale overheden hebben eind 2018 het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 uitgebracht. Een van de pijlers in dit plan is dat het verkeerveiligheidsbeleid meer risicogestuurd gaat worden ingericht. Verkeersveiligheidsbeleid dient meer te worden aangestuurd op basis van verkeersveiligheidsrisico's. Om risico's in het verkeerssysteem in kaart te brengen, kan gebruik worden gemaakt van de zogeheten risico-indicatoren of 'Safety Performance Indicators' (SPI's). Deze indicatoren zijn meetbare variabelen waarmee de verkeersveiligheidsrisico's in het verkeerssysteem in kaart kunnen worden gebracht. Inmiddels zijn er diverse SPI's gedefinieerd met risicofactoren in de veiligheid van de infrastructuur, de veiligheid van de voertuigen, de afhandeling van ongevallen en op het gebied van gedrag (zoals alcohol en snelheid). Om deze aanpak te implementeren is het Kennisnetwerk SPV (zie : [Home - Kennisnetwerk verkeersveiligheid \(kennisnetwerkspv.nl\)](https://www.kennisnetwerkspv.nl)) opgericht om te voorzien in kennis en de Taskforce Verkeersveiligheidsdata (zie [Taskforce legt complexe datapuzzel van infrakenmerken :: Nationaal Wegenbestand](#)) om te voorzien in gegevens. In dit paper gaan we nader in op het gebruik van SPI's voor snelheid.

Voorheen werd als indicator voor snelheid veelal de V85 waarde gebruikt. De V85 is de snelheid waar 85% van het verkeer zich aan houdt en is één van de maten voor verkeersveiligheidsanalyses. NDW heeft in 2018 onderzoek gedaan naar de bruikbaarheid van Floating Car Data (FCD) van Be-Mobile, ingekocht door NDW, voor verkeersveiligheidsbeleid. Het blijkt dat de FCD-gegevens van een groot deel van de wegen in Nederland bruikbaar zijn om een V85 op etmaalniveau te schatten. De onderzoeken tonen aan dat de V85 waarden met een gemiddelde onnauwkeurigheid kleiner dan 5% kunnen worden geschat voor alle wegvakken met een permanente maximum snelheid van 50 km/u of hoger. Wel heeft elk snelheidsregime zijn eigen algoritme om tot deze geschatte V85 te komen¹. Dit alles heeft in elk geval geresulteerd in een dataset beschikbaar voor alle overheden met geschatte V85-waarden voor het kalenderjaar 2018, 2019 en 2020. Nu ook de SPI voor snelheid is gedefinieerd wordt onderzocht of deze indicator kan worden afgeleid: het aandeel gemotoriseerd verkeer dat (per wegtype) niet harder rijdt dan de veilige snelheid en de snelheidslimiet.

SPI alleen is geen risicogestuurde aanpak

De verwachting is dan ook dat in 2022 over het jaar 2021 de SPI snelheid voor overheden beschikbaar is. Ook op het gebied van andere SPI's zijn al/ worden stappen gezet waardoor deze informatie steeds beter beschikbaar is. Het is dan ook de verwachting dat wegbeheerders op korte termijn de beschikking hebben over verschillende SPI's van hun volledige wegennet. Dat is mooi, maar enkel het samenvoegen van SPI's brengt nog geen risicogestuurde aanpak. Een hoge snelheid in combinatie met een 'veilig' wegontwerp is iets heel anders dan een lagere snelheid in combinatie met een onveilig wegontwerp. Ook een hoge snelheid op basis van enkele metingen in

¹ De totstandkoming van deze algoritmes is beschreven in de rapportage 'V85 schatten uit FCD' https://www.ndw.nu/downloadaddocument/0ec6a998329ef9dfc77d132c0e4e4465/V85-schatten-uit-FCD_26_2.pdf

de nacht betekent iets heel anders dan een hoge snelheid vanuit een permanent meetpunt. Kortom een interpretatieslag van alle SPI's is nodig. Om een vertaling van SPI's te kunnen maken naar maatregelen zal gekeken moeten worden naar de combinatie tussen de SPI's en de lokale context van de betreffende weg (is de weg onderdeel van een schoolfietsroute, of juist een aanrijroute van vrachtverkeer naar het centrum etc.).

Discussie

Het implementeren van een nieuwe aanpak, zoals de risicogestuurde aanpak, zal in de beginfase extra aandacht en tijd behoeven. Hoewel verkeersveiligheid bij de meeste gemeenten hoog op de agenda staat is er bij veel gemeenten weinig extra capaciteit beschikbaar om aan de slag te gaan met een 'nieuwe' risicogestuurde aanpak. Door SPI's beschikbaar te stellen hoopt de taskforce hier al gedeeltelijk in tegemoet te komen. De SPI's worden beschikbaar gesteld op een hoog detailniveau, zodat eenieder zelf kan kiezen op welk niveau ze worden bekeken. Wanneer een hoger abstractieniveau nodig is, kunnen gegevens van een klein detailniveau altijd nog bij elkaar worden genomen, maar wanneer gegevens alleen op een hoog abstractieniveau beschikbaar zijn is het veel lastiger om vanuit daar naar detailniveau te gaan. Het nadeel is wel dat de data niet voor iedereen even handzaam is om mee te werken. Als voorbeeld kijken we naar de SPI voor snelheid, het aandeel snelheid overschrijders. Die zal beschikbaar komen voor het gehele wegennet om de ca 50 meter. Hiermee zijn de vertragingen rond kruispunten goed te zien, maar dit betekent ook dat wanneer je een waarde wilt per wegvak (van kruising tot kruising) dat er nog een verwerkingslag nodig is. Dit brengt enerzijds extra werk met zich mee, anderzijds de mogelijkheid om met de lokale kennis van de weg in te spelen op schommelingen in snelheid op een totaal wegvak. Wanneer voor een soort landelijke standaard wordt gekozen om de waarde van de '50 meter' segmenten te vertalen naar een wegvak waarden kan geen gebruik worden gemaakt van deze specifieke lokale kennis.

Stelling 1: De SPI's moeten om werkdruk bij de gemeenten te besparen ook beschikbaar komen op wegvak niveau.

Wanneer SPI's verkregen zijn op het juiste detailniveau is er nog een slag nodig om te komen van de SPI's naar maatregelen. Als er meer SPI's beschikbaar komen, kan een meer compleet beeld worden gemaakt van verkeersveiligheidsrisico's. Zoals eerder genoemd leidt veel snelheid overschrijding op een overzichtelijke weg tot andere conclusies dan hetzelfde aantal overschrijders op een onoverzichtelijke weg. Door rekening te houden met alle verschillende factoren, kan een beter beeld worden gegeven van de situatie en kunnen de maatregelen beter worden afgestemd. Maar meer beschikbare SPI's kan de vertaalslag ook complexer maken. Van elke afzonderlijke SPI dient niet alleen te worden bepaald welke waarde tot hogere risico's leidt maar ook in combinatie met welke waarden van de andere SPI's. En welke maatregel set bij welke combinatie hoort. Daarom zou het beschikbaar komen van meerdere SPI's juist ertoe kunnen leiden dat de stap naar een risicogestuurde aanpak te groot wordt.

Stelling 2: Een risicogestuurde aanpak succesvol landelijk doorvoeren is alleen mogelijk bij een beperkt aantal SPI's.

Doel discussie

Bovenstaande stellingen spelen in op de vraag op hoeveel maatwerk in de SPI's gewenst is. Kortom liever SPI's als een kant en klare maaltijd waarin je weinig keuzen kan maken maar wel precies weet wat je krijgt. Of liever SPI's die je zelf kan bereiden, zelf de keuzen kan maken, maar ook wat meer tijd kosten. Graag gaan we aan de hand van deze stellingen in gesprek. Enerzijds om een nog beter beeld te krijgen van welke behoeften er spelen op het gebied van het beschikbaar stellen van SPI's. Anderzijds om eenieder te prikkelen na te denken over het gebruik van SPI's en bewustwording te vergroten van het belang van een vertaalslag na het verkrijgen van de SPI waarden.