

Van	Tot	Onderwerp
12:45	13:00	Inloop
13:00	13:15	Inleiding en programma uitleggen
13:15	14:00	De SPI's, bijbehorende kenmerken & de monitor
14:00	15:00	De datahuishouding: welke data en waar te vinden
15:00	15:20	Pauze
15:20	15:45	Van Taskforce naar de NDW
15:45	16:30	Digitaal Stelsel Mobiliteit, 2025 e.v.
16:30	17:30	Borrel

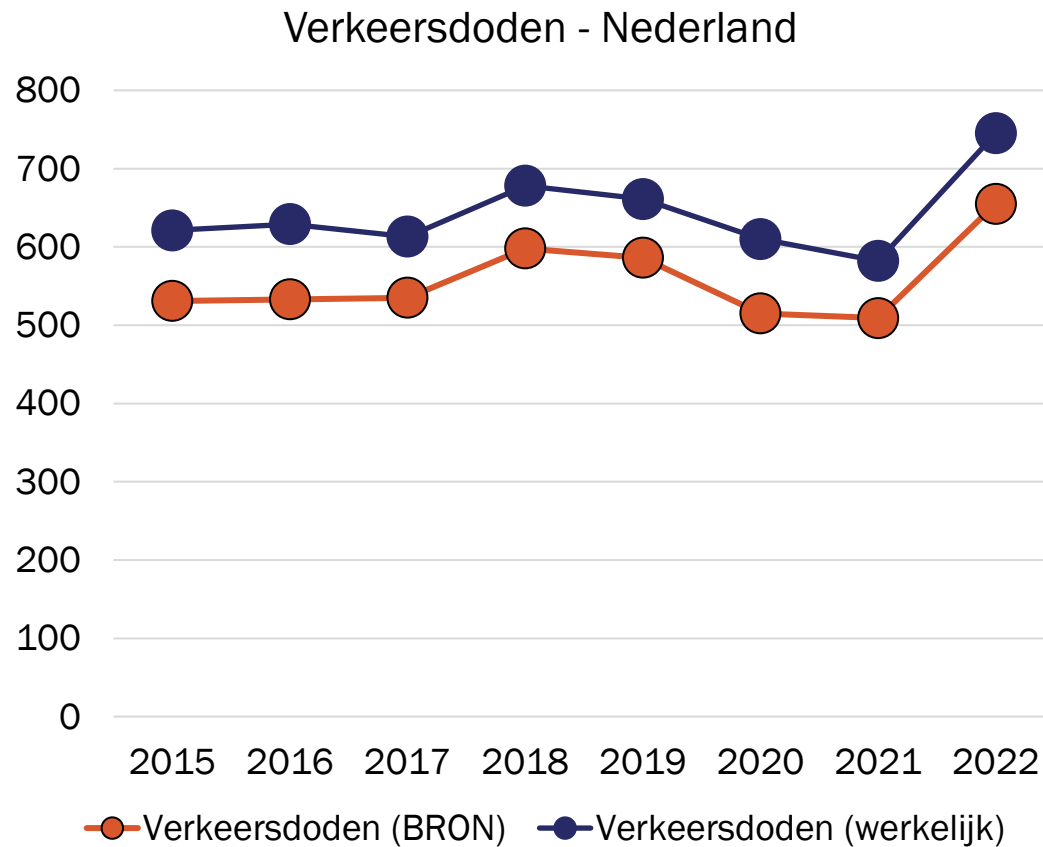
Charlotte Bax, Kennisnetwerk SPV/SWOV



Risicogestuurd werken in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid

kennis
netwerk
spv Strategisch Plan
Verkeersveiligheid

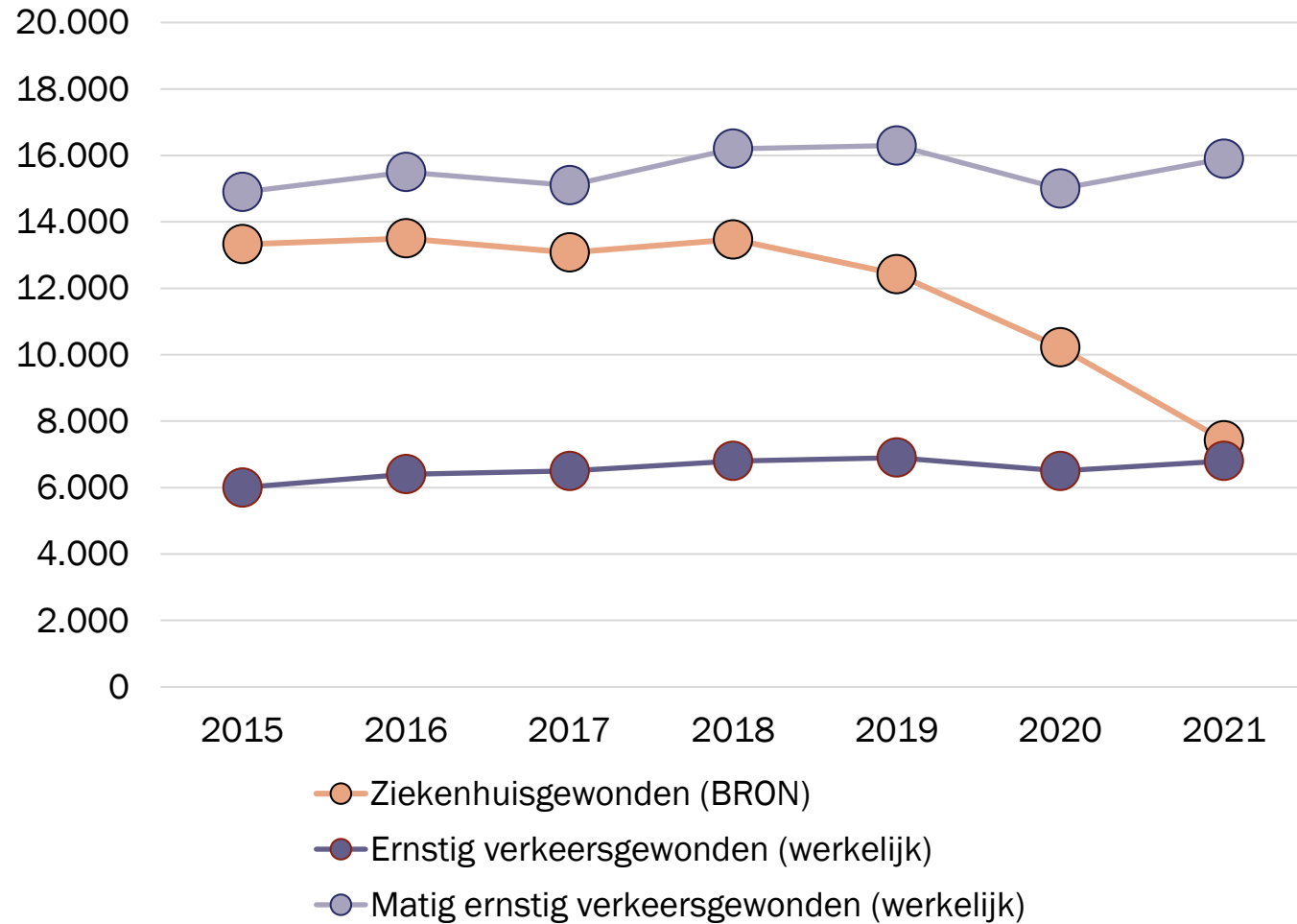
Ongevalsdata niet compleet



*Registratie BRON (politiecijfers)
niet compleet*

*Voor verkeersdoden wel zelfde
trend*

Verkeersgewonden - Nederland



Hier trend niet hetzelfde

Fietsslachtoffers m.n. zonder gemotoriseerd verkeer vrijwel niet in politieregistratie!

Ernstig/matig verkeersgewonden: niet per gemeente / provincie

Risicogestuurd werken in het SPV

- Registratie ongevals cijfers te laag om beleid op te maken
- Er zijn ontwikkelingen (data van ambulances en SEH), maar nog niet voor iedereen beschikbaar
- En principiëler: liever al ingrijpen bij risico's die we kennen ipv achteraf na ongeval

Daarom: inzicht krijgen in risicoverhogende factoren en daarop ingrijpen

=

Risicogestuurde aanpak



Wat is risicogestuurd werken?

Factoren in kaart brengen waarvan we aantoonbaar weten dat ze de verkeersveiligheid beïnvloeden

Vijf risicoindicatoren

- **Veilige infrastructuur** (wegvak, fietspad, kruispunt)
- **Veilige snelheid**
- **Veilige verkeersdeelnemers** (alcohol, gordel/kinderzitje, licht, afleiding)
- **Veilige voertuigen**
- **Hoogwaardige traumazorg**

Gemeente, provincie, rijk aan zet

Provincie, rijk aan zet als regievoerder en uitvoerder

Rijk aan zet als regievoerder



Risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's



Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP)
Zwartewaterland 2022 - 2030

Data nodig!

- infrastructuurkenmerken
- snelheid op wegen
- gedrag van verkeersdeelnemers
- Etc



De verkeersveiligheid in heel Apeldoorn verbeteren, daar werken we aan



**METROPOOL
REGIO
EINDHOVEN**

Regionale analyse ▾

Gemeente Heeze-Leende

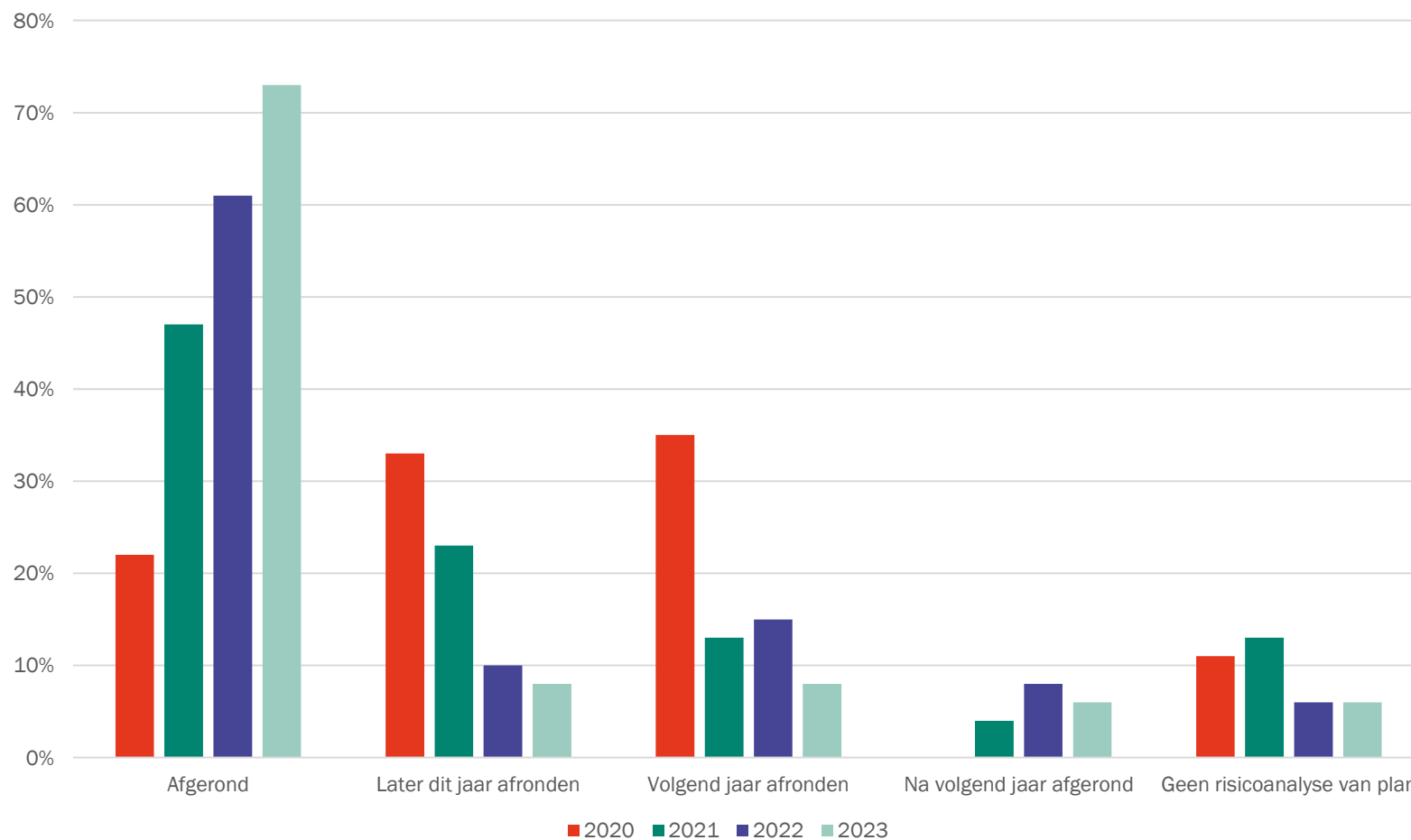
Uitvoering van het SPV

1. Inleiding

+

Hoeveel gemeenten zijn bezig?

Risicoanalyses gemeenten

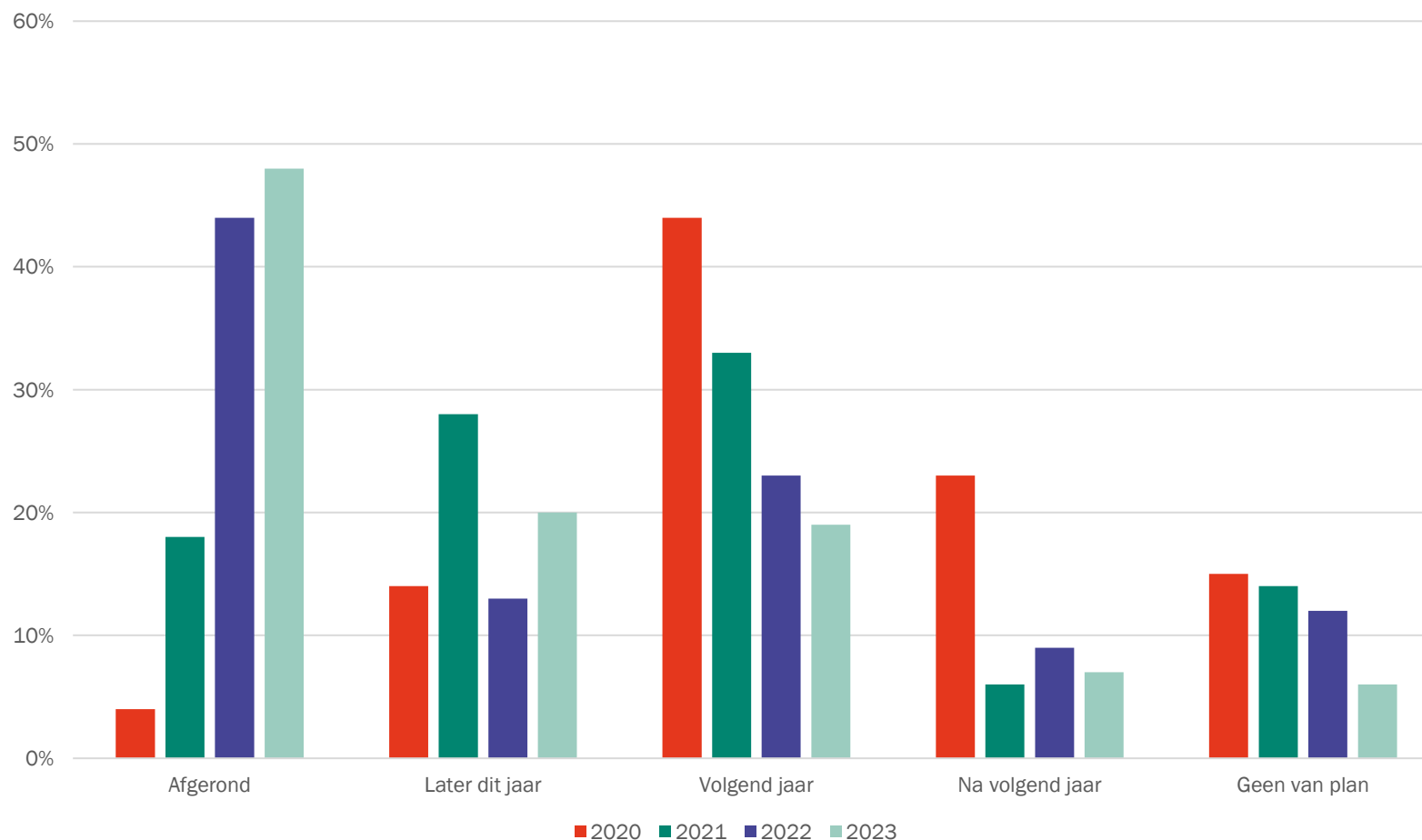


Bron: Monitor
Startakkoord okt 2023,
Kennisnetwerk SPV

Response
2020: 139
2021: 249
2022: 135
2023: 218

Hoeveel gemeenten zijn bezig?

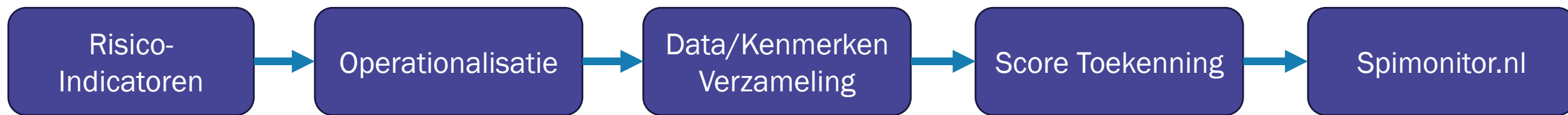
Uitvoeringsagenda's/programma's gemeenten



Bron: Monitor
Startakkoord okt 2023,
Kennisnetwerk SPV


Response
2020: 139
2021: 245
2022: 126
2023: 211

Van risicoindicator naar SPI-monitor



Risicoindicatoren: Basisdocumentatie verkeersveiligheids- data

factsheet



Risico indicatoren

kennis
netwerk
spv
Strategisch Plan
Verkeersveiligheid



Veilige infrastructuur

Wanneer zijn wegvakken,
fietspaden en kruispunten
voldoende veilig?

kennis
netwerk
spv
Strategisch Plan
Verkeersveiligheid



De (voorlopige) definitie van Veilige snelheid

Op weg naar bruikbare risico-indicatoren voor verkeersveiligheid

kennis
netwerk
spv
Strategisch Plan
Verkeersveiligheid



De definitie van risico-indicator 'veilige verkeersdeelnemers'

Op weg naar bruikbare risico-indicatoren
voor verkeersveiligheid

kennis
netwerk
spv
Strategisch Plan
Verkeersveiligheid



De (voorlopige) definitie van Veilige voertuigen

kennis
netwerk
spv
Strategisch Plan
Verkeersveiligheid



De (voorlopige) definitie van Hoogwaardige traumazorg

kennis
netwerk
spv
Strategisch Plan
Verkeersveiligheid



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

WERK IN PROGRESS

Operationalisatie van de definitie van voldoende veilige wegen en fietsinfrastructuur

Verdere uitwerking van de definitie van het Kennisnetwerk Strategisch Plan
Verkeersveiligheid 2030

Datum 23 juli 2021
Status Definitief



SPI veilige verkeersdeelnemers

Programma van eisen voor
monitoring

Goudappel



factsheet

Databronnen voor risicogestuurd verkeers- veiligheidsbeleid

Update november 2023

kennis
netwerk
spv
Strategisch Plan
Verkeersveiligheid

Definitie Veilige weg- vakken

Binnen bebouwde kom	Maatregelen ter voorkoming van				
Snelheidslimiet in km/uur	Conflicten met tegemoetkomend verkeer	Enkelvoudige conflicten	Conflicten met overstekend verkeer	Conflicten met geparkeerde voertuigen	Langsconflicten tussen gemotoriseerd snelverkeer en langzaam verkeer
30	geen voorziening noodzakelijk	geen voorziening noodzakelijk	drempels of plateaus	parkeren op de rijbaan of vakken langs de rijbaan	mengen van gemotoriseerd snelverkeer en langzaam verkeer
50	rijrichtingscheiding met markering	geen voorziening noodzakelijk	oversteekvoorziening en/of aansluiting erf-toegangsweg	niet parkeren op of langs de rijbaan	langzaam verkeer op fietspad of parallelweg; bromfiets op de rijbaan
70	rijrichtingscheiding met markering	obstakelvrije zone en semi-verharde berm	oversteken en erfaansluitingen niet toestaan	niet parkeren op of langs de rijbaan	langzaam verkeer op fiets-/bromfietspad of parallelweg

Tabel 2. Kenmerken van voldoende veilige wegvakken binnen de bebouwde kom.

Definitie Veilige fiets- paden

Ontwerpprincipe	Toelichting
1. Geen obstakels	Paaltjes en andere obstakels, zoals varkensruggen bij wegversmalingen, moeten zo veel mogelijk worden vermeden. Alleen als de noodzaak is aangetoond, bijvoorbeeld vanwege een brug die niet op het gewicht van motorvoertuigen is ontworpen, kunnen paaltjes worden geplaatst.
2. Visuele geleiding	Veel enkelvoudige fietsongevallen gebeuren doordat een fietser van het fietspad af raakt en tegen een trottoirband botst of in de berm ten val komt. Een goede visuele geleiding met bijvoorbeeld kantmarkering kan dit helpen voorkomen.
3. Voldoende breed	Fietspaden moeten voldoende breed zijn om mogelijk te maken dat fietsers, en eventueel ook brom- en snorfietsers, elkaar veilig kunnen inhalen en passeren. Fietsers moeten bovendien veilig naast elkaar kunnen rijden zonder dat hun sturen in elkaar haken.
4. Verharding vlak, stroef, heel en schoon	Om te voorkomen dat fietsers uit balans raken en vallen, is het van belang dat de verharding vlak, stroef, heel en schoon is. Dat betekent dat scheuren, kuilen en hobbels moeten worden voorkomen, bijvoorbeeld door een goede fundering aan te leggen tegen wortelschade. Ook mag een fietspad in de winter niet glad zijn door ijs of sneeuw.
5. Vergevingsgezinde rand	Ook als een fietspad aan de eerste vier ontwerpprincipes voldoet, kan een fietser door onoplettendheid, een schrikreactie of stuurfout het trottoir of de rand raken. Een vergevingsgezinde rand – bijvoorbeeld een afschuinde rand of trottoirband – zorgt dat de fietser niet er niet tegenaan botst en valt. Als de fietser toch in de berm belandt, kan hij terugsturen naar het fietspad zonder ten val te komen doordat het voorwiel wegglijdt langs de rand.
6. Vergevingsgezinde berm	Naast een vergevingsgezinde rand is van belang of de berm voldoende breed, obstakelvrij en berijdbaar is. Dat voorkomt dat fietsers in de berm tegen een obstakel botsen en vallen.

Definitie Veilige verkeers- deel- nemers

Indicator	Toelichting	Definitie
1 Nuchtere bestuurders	Niet onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen.	1A. Het aandeel voertuigbestuurders (motorvoertuigen en (brom/snor)fietsers) dat met niet meer dan de wettelijke alcohollimiet aan het verkeer deelneemt. 1B. Het aandeel voertuigbestuurders (motorvoertuigen en (brom/snor)fietsers) dat met niet meer dan de grenswaarden voor een specifieke drug of voor een combinatie van drugs en/of alcohol aan het verkeer deelneemt. 1C. Het aandeel voertuigbestuurders (motorvoertuigen en (brom/snor)fietsers) dat niet onder invloed is van (de dosering van) rijgevaarlijke medicijnen zoals is bepaald in de Regeling eisen geschiktheid 2000.
2 Gebruik van beveiligingsmiddelen	Gebruik van gordel, kinderzitje en helm.	2A. Het aandeel bestuurders en passagiers van (vracht/bestel)auto's dat een gordel draagt (uitgesplitst naar voor- en achterin, naar voertuigtype en naar wegtype per snelheidslimiet). 2B. Het aandeel kinderen dat in de auto op de wettelijk goedgekeurde wijze vervoerd wordt in een goedgekeurd kinderzitje. 2C. Het aandeel (brom/snor)fietsers, speed-pedelec- en motorrijders dat correct een voor hun voertuig goedgekeurde helm draagt, afzonderlijk gemeten per voertuigtype.
3 Lichtvoering	Het voeren van licht	Het aandeel voertuigen dat licht voert per zichtconditie (licht, schemer, donker), – afzonderlijk gemeten per voertuigtype ((vracht/bestel)auto, motor, (brom/snor)fiets).
4 Aandacht bij het verkeer	Geen gebruik van mobiel elektronisch apparaat en niet te vermoeid om te rijden.	4A. Het aandeel bestuurders van (vracht/bestel)auto's dat geen mobiel elektronisch apparaat voor communicatie of informatieverwerking vasthoudt en/of bedient (al dan niet handheld) tijdens het rijden. 4B. Het aandeel bestuurders van (vracht/bestel)auto's dat aangeeft in het afgelopen jaar tijdens geen enkele rit (bijna) in slaap te zijn gevallen.

Definitie Veilige snelheid, voertuigen, traumazorg

- Veilige snelheid
 - Het aandeel gemotoriseerd verkeer dat niet harder rijdt dan de snelheidslimiet
 - Het aandeel gemotoriseerd verkeer dat niet harder rijdt dan de veilige snelheid.
- Veilige voertuigen
 - Het percentage nieuwe personenauto's met een Euro NCAP-veiligheidsscore boven een vooraf vastgestelde norm (bijvoorbeeld 4 sterren).
 - De gemiddelde leeftijd van alle personenauto's.
 - Het aandeel personenauto's met een geldige APK.
- Hoogwaardige traumazorg:
 - De tijd waarbinnen 95% van de medische hulpdiensten ter plaatse zijn na een (verkeers)ongeval.

Taskforce Verkeers- veiligheids- data

Beschikbaarheid



✓ Beschikbare dataset (jaarlijks geactualiseerd)
⌚ In de planning, maar nog niet beschikbaar
⊘ Niet voorzien

Legenda kleuren:

■ Is of komt gereed (datum eerste levering).
■ Komt gereed m.b.v. inkoop extern fietsnetwerk.
■ Wordt onderzocht en is hoopvol.
■ Niet in planning, laag belang volgens wegbeheerders
■ Niet in planning, maar is wel een relevant kenmerk.
■ Niet in planning en relevant, maar niet inwinbaar.

Haalbaarheid/beleidsmatig belang:

1 Moeilijk haalbaar/onbelangrijk
2
3
4
5 Goed haalbaar/zeer belangrijk

Planning

Kenmerk	Limieten	Subindicatoren	Beschikbaarheid	2022	2023	2024 H1	2024 H2	2025	Financiering	Belang beleid	Haalbaarheid	Toelichting
Ontwikkeling aandeel verkeer dat zich aan limiet houdt per wegtype (monitor t/m 2021 in 2022, etc.)	alle	SPI veilige snelheid	✓						TFVV	5		Landelijke monitor o.b.v. vaste meetpunten van NDW, voor bepaling ontwikkeling van jaar op jaar
Schatting aandeel verkeer dat zich aan limiet houdt voor hele netwerk (levering over 2021 in 2022, etc.)	alle	SPI veilige snelheid	✓						IenW	5		Netwerkscreening: netwerkdekkend beeld van waar relatief hard gereden wordt o.b.v. Floating Car Data
Wegkenmerken												
Kenmerk	Limieten	Subindicatoren	Beschikbaarheid	2022	2023	2024 H1	2024 H2	2025	Financiering	Belang beleid	Haalbaarheid	Toelichting
Actuele snelheidslimieten en indicatie wegcategorie	alle	alle	✓						extern	5		Wegbeheerders kunnen verbeteringen doorgeven via een viewer: https://www.nationaalwegenbestand.nl/nieuws/nwb
Fysieke rijbaanscheiding	80 en 100	Fysieke rijrichtingscheiding	✓						bestaand kenmerk	4		Rijbaanscheiding zit in NWB (RPE code)
Breedte middenberm en geleiderails middenberm	80 en 100	Fysieke rijrichtingscheiding	✓						TFVV	5		Afgeleid uit BGT
Aanwezigheid gelijkvloerse oversteekplaats fiets en voetganger	80 en 100	Oversteekplaats	✓						TFVV	4		Afgeleid uit NWB, BRT en gegevens over lange-afstand-routes
Geleiderails buitenberm uit BGT facultatief (al beschikbaar voor middenberm)	80 en 100	Fysieke rijrichtingscheiding, veilige bermen	✓						TFVV	5		Afgeleid uit BGT
Afstand bomen t.o.v. verharding	80 en 100	Veilige bermen	✓						TFVV	5		Afgeleid uit boomregister
Berijdbare berm	80 en 100	Veilige bermen	⊘							4	1	Relevant, geen goede operationalisatie voorhanden en niet voorzien in Meerjarenplan
Greppels en sloten	80	Veilige bermen	✓						TFVV inn.	5	2	Innovatie, POC obv open data
Aanwezigheid langspaarkeervakken	80 en 100	Aanwezigheid langspaarkeervakken	✓						TFVV	4		Volgens wegbeheerders is dit geen relevant kenmerk voor 60 km/uur wegen
Aanwezigheid erfaansluitingen	80 en 100	Erfaansluitingen binnen wegvakken	✓						TFVV	4		Afgeleid uit BGT
Langzaam niet gemengd met snelverkeer	80 en 100	Langzaam verkeer gescheiden	⌚						TFVV en extern	5		Toegestaan verkeerstype is sinds 2022 beschikbaar, maar de kwaliteit is nog niet voldoende. Verbetertraject loopt en verdere verbetering met in te kopen extern fietsnetwerk.
Drempels en plateaus	60	Snelheidsremmers	✓						TFVV	5		BGT en beeldherkenning luchtfoto's, op aanvraag beschikbaar en binnenkort als open data gepubliceerd
Afstand bomen t.o.v. verharding	60	Veilige bermen	✓						TFVV	3		Afgeleid uit boomregister
Greppels en sloten	60	Veilige bermen	⌚						TFVV inn.	3	2	Innovatie
Langzaam niet gemengd met snelverkeer op drukke etw60	60	Langzaam verkeer gescheiden	⌚						TFVV en extern	5		Toegestaan verkeerstype is sinds 2022 beschikbaar, maar de kwaliteit is nog niet voldoende. Verbetertraject loopt en verdere verbetering met in te kopen extern fietsnetwerk.
Langzaam niet gemengd met snelverkeer	50, 70	Langzaam verkeer gescheiden	⌚						TFVV en extern	5		idem
Aanwezigheid langspaarkeervakken	50, 70	Aanwezigheid langspaarkeervakken	✓						TFVV	4		Afgeleid uit BGT.
Aanwezigheid VOP (zebra) en L2 bord	50, 70	Oversteekplaats	⌚						TFVV	4		Beeldherkenning luchtfoto's en koppeling verkeersborden.
Aanwezigheid VOP met L2 en snelheidsremmer	50, 70	Oversteekplaats	⌚						TFVV inn.	5	4	Innovatie
Poortconstructie met wegversmalling of met snelheidsremmer	50, 70	Aansluiting erftoegangsweg	⊘							2	3	Er is weinig behoefte om systematisch poorten tot 30 km/uur zones te analyseren
Rijrichtingscheiding met markering	50, 70	Rijrichtingscheiding met markering	⊘							2	3	Niet onderscheidend voor GOWs.
Drempels en plateaus	30	Snelheidsremmers	✓						TFVV	5		BGT en beeldherkenning luchtfoto's, op aanvraag beschikbaar en binnenkort als open data gepubliceerd
Wegversmallingen met of zonder fietspassage (zonder bord)	30	Snelheidsremmers	⌚						TFVV inn.	4	2	Innovatie
Asverspringingen en bochten	30	Snelheidsremmers	⌚						TFVV inn.	4	3	Innovatie
Wegbreedte	≥30	aanvullend	✓						extern	3		Afgeleid uit BGT, ook voor fietspaden

Data in dashboards

Definities risico-
indicatoren door
Kennisnetwerk SPV

Uitwerken en inwinnen
data door Taskforce
Verkeersveiligheidsdata

Data verwerken in SPI-
monitor door
Kennisnetwerk SPV

- Wie bouwen dashboards?
 - Adviesbureaus (betaald, maatwerk, soms data-inkoop)
 - Sommige provincies/grote gemeenten (maatwerk, eigen data)
 - Kennisnetwerk SPV (beschikbaar voor overheid, data via Taskforce, geen maatwerk)

Doel SPI-monitor

- 1. Beleidsinformatie en monitoring
 - Eenvoudige basisvoorziening voor overheden: ~~maatwerk, fancy~~
 - Eenvoudig vergelijken binnen NL: data die landelijk beschikbaar is
- 2. Voor anderen eenvoudiger maatwerk bieden
 - Grote wens: data vrij beschikbaar, ook voor markt
 - Voor opdrachtgevers: inspiratie voor vereisten aan dashboard
 - Voor markt: kwaliteitsargument naar klant

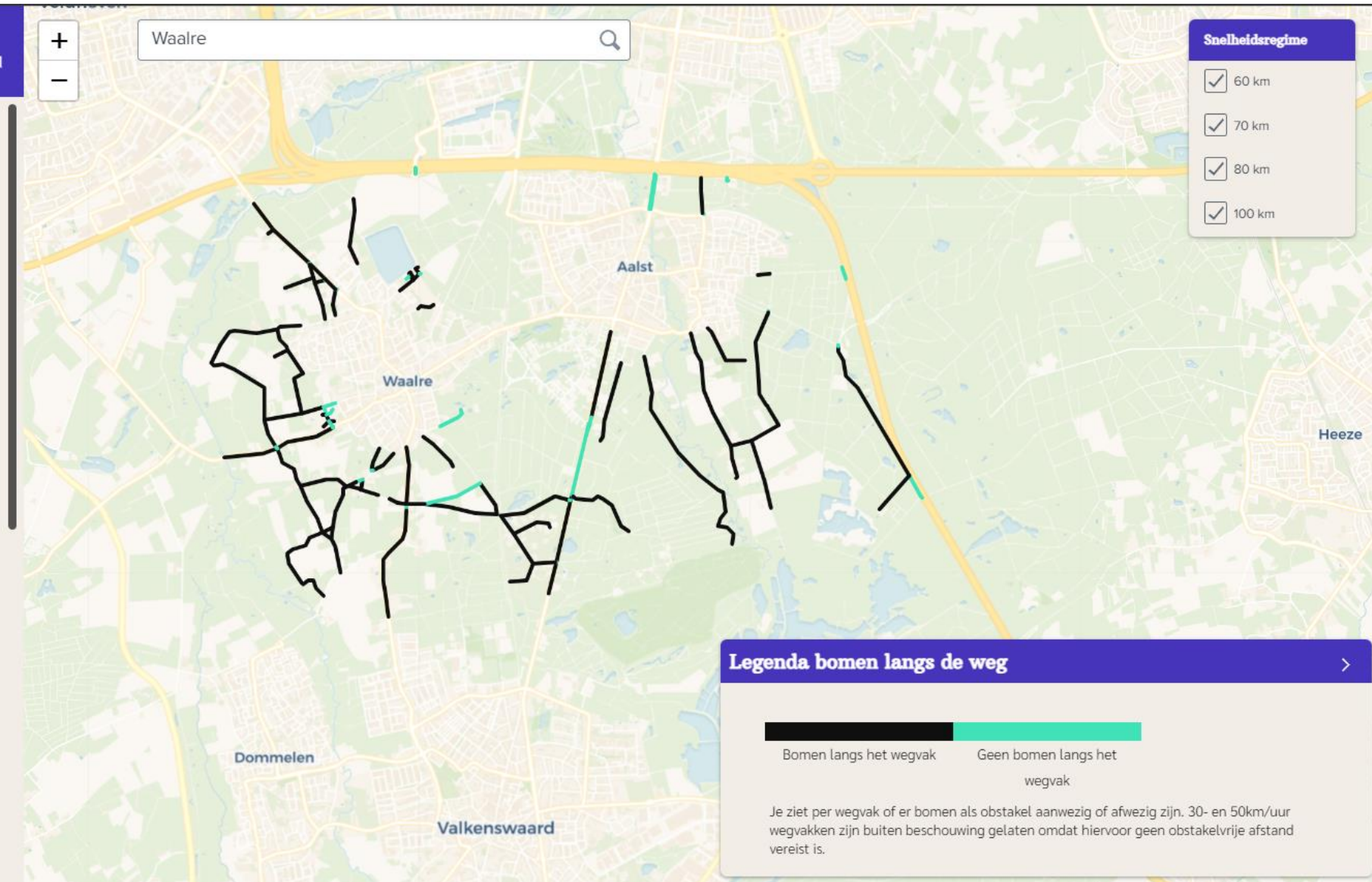


Veilige wegen

Kies uw kenmerk:

Veilige wegvakken	SPI
Afwezigheid bomen als obstakel	Kenmerk
Aanwezigheid rijrichtingscheiding	Kenmerk
Afwezigheid parkeervakken	Kenmerk
Afwezigheid van langzaam verkeer <i>(Werk in uitvoering)</i>	Kenmerk
Aanwezigheid oversteekvoorzieningen <i>(Werk in uitvoering)</i>	Kenmerk
Afwezigheid erfaansluitingen <i>(Werk in uitvoering)</i>	Kenmerk
Aanwezigheid berijdbare berm <i>(Werk in uitvoering)</i>	Kenmerk
Aanwezigheid snelheidsremmende maatregelen <i>(Werk in uitvoering)</i>	Kenmerk

Kies een SPI of kenmerk en zie deze toegepast op uw gemeente, provincie of gebied. Vindt daarnaast de



Kies uw kenmerk:

Veilige snelheid SPI

Gemotoriseerd verkeer binnen snelheidslimiet Kenmerk

Gemotoriseerd verkeer binnen veilige snelheid Kenmerk
(Werk in uitvoering)

Snelheidslimiet Ondersteunend

Kies een SPI of kenmerk en zie deze toegepast op uw gemeente, provincie of gebied. Vindt daarnaast de onderbouwing en toegepaste grafieken via onderstaande mogelijkheden.

[Benchmark](#) [Top](#) [Onderbouwing](#)



(Werk in uitvoering)

Veilige verkeersdeelname



(Werk in uitvoering)

Veilige voertuigen

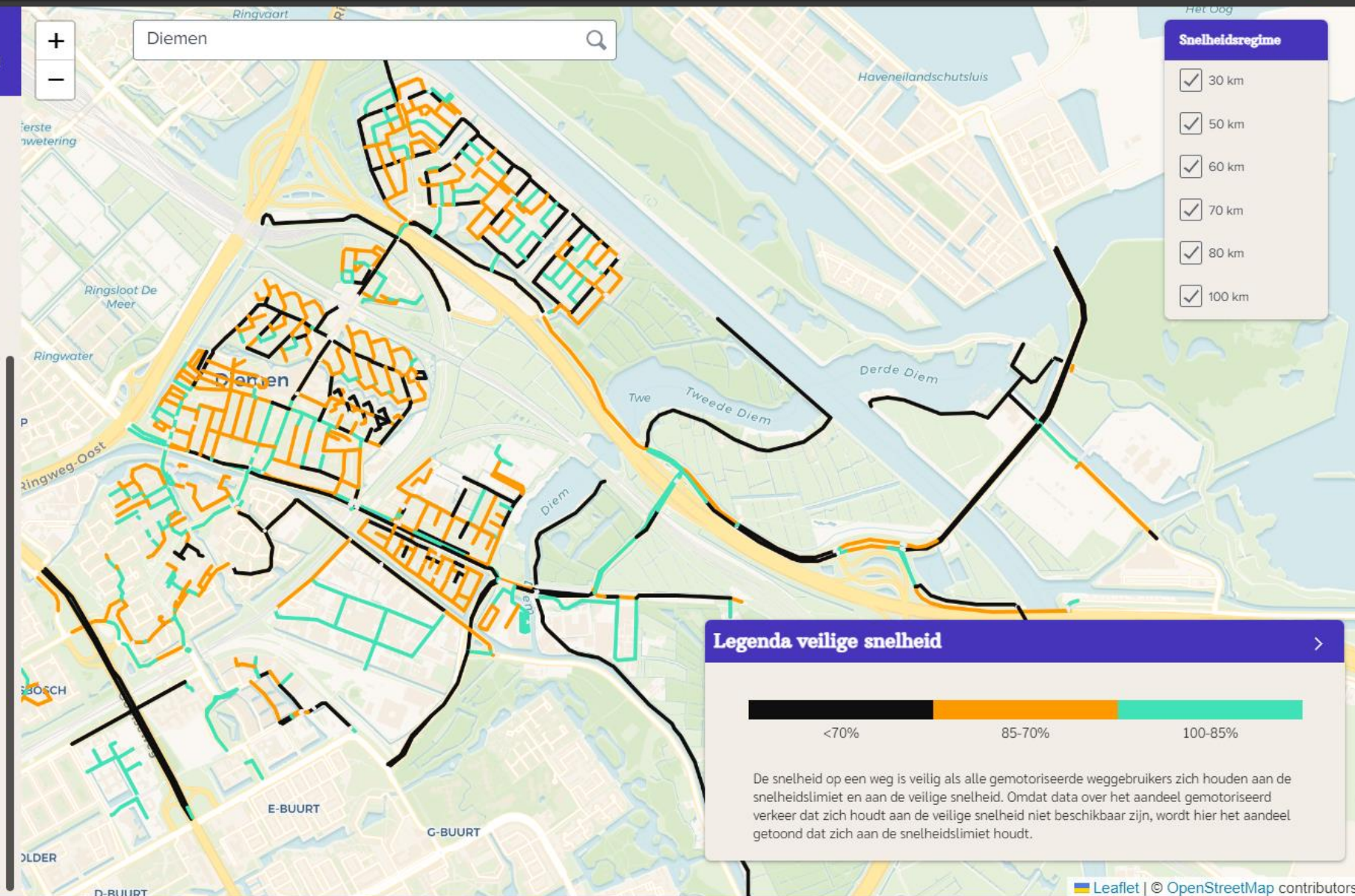


(Werk in uitvoering)

Hoogwaardige traumazorg



Ongevallen



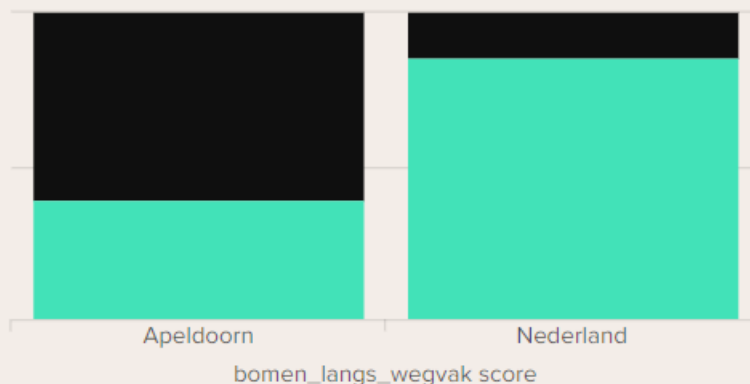
SPI-monitor



Veilige wegen

Benchmark

■ Bomen langs het wegvak ■ Geen bomen langs het wegvak



Op deze pagina vind je een vergelijking tussen het geselecteerde gebied en de gemiddelde score voor Nederland. Als je een snelheidsregime hebt gekozen, geldt de vergelijking alleen daarvoor. Je ziet het percentage weglengte met een score voor de afwezigheid van bomen als obstakel langs wegvakken (Bomen langs wegvak, geen bomen langs wegvak). Omdat wegvakken



Veilige wegen

Top

Straat ↕	status ↕
Ahornlaan	voldoet_niet
Aruba	voldoet_niet
Berenbergh	voldoet_niet
Bergweg	voldoet_niet
Biezematen	voldoet_niet
Bloemenkamp	voldoet_niet

Hier zie je de wegen waarvan alle wegvakken de laagste score op Veilige wegen hebben. Wegen waarvan één of meer wegvakken een hogere score hebben, zijn niet meegenomen in deze lijst.

[Terug](#)

SPI-monitor



Veilige wegen

Onderbouwing

Op deze pagina vind je informatie over de afwezigheid van bomen als obstakel langs wegvakken, als onderdeel van de risico-indicator Veilige wegvakken. De data voor deze indicator komen voort uit de [definitie](#) opgesteld door het [Kennisnetwerk SPV](#).

Welke data zie je?

Per snelheidslimiet van 70 km/uur binnen de bebouwde kom en 60, 80 en 100km/uur buiten de bebouwde kom is per wegvak aangegeven of bomen afwezig of aanwezig zijn als obstakel.

Welke data zijn nog niet beschikbaar?

Er zijn nog geen data beschikbaar voor andere obstakels dan bomen langs wegvakken.

Waar komen de data vandaan?

De data van het kenmerk Afwezigheid van bomen als obstakel zijn afkomstig van het Nationaal Wegenbestand (NWB), en de Wegkenmerkendatabase (WKD), Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT) plus het Bomenregister.

We zijn er nog lang niet...

Zelf klikken in de SPI-monitor?
 Vraag een account aan
 via aanvraag@spimonitor.nl

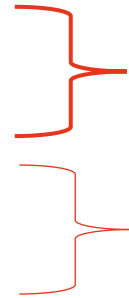
Beschikbaarheid	Legenda kleuren:	Haalbaarheid/beleidsmatig belang:
✓	Is of komt gereed (datum eerste levering).	1 Moelijk haalbaar/onbelangrijk
⌚	Komt gereed m.b.v. inkoop extern fietsnetwerk.	2
⌚	Wordt onderzocht en is hoopvol.	3
⌚	Niet in planning, laag belang volgens wegbeheerders	4
⌚	Niet in planning, maar is wel een relevant kenmerk.	5 Goed haalbaar/zeer belangrijk
⊘	Niet in planning en relevant, maar niet inwinbaar.	

Kenmerk	Limieten	Subindicatoren	Beschikbaarheid	Planning					Financiering	Belang-beleids	Haalbaarheid	Toelichting
				2022	2023	2024 H1	2024 H2	2025				
Ontwikkeling aandeel verkeer dat zich aan limiet houdt per wegtype (monitor t/m 2021 in 2022, etc.)	alle	SPI veilige snelheid	✓						TFV	5		Landelijke monitor o.b.v. vaste meetpunten van NDW, voor bepaling ontwikkeling van jaar op jaar
Schatting aandeel verkeer dat zich aan limiet houdt voor hele netwerk (levering over 2021 in 2022, etc.)	alle	SPI veilige snelheid	✓						IenW	5		Netwerkscreening: netwerkdekkend beeld van waar relatief hard gereden wordt o.b.v. Floating Car Data
Wegkenmerken												
Kenmerk	Limieten	Subindicatoren		2022	2023	2024 H1	2024 H2	2025	Financiering	Belang-beleids	Haalbaarheid	Toelichting
Actuele snelheidslimieten en indicatie wegcategorie	alle	alle	✓						extern	5		Wegbeheerders kunnen verbeteringen doorgeven via een viewer: https://www.nationaalwegbestand.nl/nieuws/nwb
Fysieke rijbaanscheiding	80 en 100	Fysieke rijrichtingscheiding	✓						bestaand kenmerk TFV	4		Rijbaanscheiding zit in NWB (RPE code)
Breedte middenberm en geleiderails middenberm	80 en 100	Fysieke rijrichtingscheiding	✓						TFV	5		Afgeleid uit BGT
Aanwezigheid gelijkvloerse oversteekplaats fiets en voetganger	80 en 100	Oversteekplaats	✓						TFV	4		Afgeleid uit NWB, BRT en gegevens over lange-afstand-routes
Geleiderails buitenberm uit BGT facultatief (al beschikbaar voor middenberm)	80 en 100	Fysieke rijrichtingscheiding, veilige bermen	✓						TFV	5		Afgeleid uit BGT
Afstand bomen t.o.v. verharding	80 en 100	Veilige bermen	✓						TFV	5		Afgeleid uit boomregister
Berijdbare berm	80 en 100	Veilige bermen	⊘							4	1	Relevant, geen goede operationalisatie voorhanden en niet voorzien in Meerjarenplan
Greppels en sloten	80	Veilige bermen	✓						TFV inn.	5	2	Innovatie, POC obv open data
Aanwezigheid langspaarkeervakken	80 en 100	Aanwezigheid langspaarkeervakken	✓						TFV	4		Volgens wegbeheerders is dit geen relevant kenmerk voor 60 km/uur wegen
Aanwezigheid erfaansluitingen	80 en 100	Erfaansluitingen binnen wegvakken	✓						TFV	4		Afgeleid uit BGT
Langzaam niet gemengd met snelverkeer	80 en 100	Langzaam verkeer gescheiden	⌚						TFV en extern	5		Toegestaan verkeerstype is sinds 2022 beschikbaar, maar de kwaliteit is nog niet voldoende. Verbetertraject loopt en verdere verbetering met in te kopen extern fietsnetwerk.
Drempels en plateaus	60	Snelheidsremmers	✓						TFV	5		BGT en beeldherkenning luchtfoto's, op aanvraag beschikbaar en binnenkort als open data gepubliceerd
Afstand bomen t.o.v. verharding	60	Veilige bermen	✓						TFV	3		Afgeleid uit boomregister
Greppels en sloten	60	Veilige bermen	⌚						TFV inn.	3	2	Innovatie
Langzaam niet gemengd met snelverkeer op drukke etw60	60	Langzaam verkeer gescheiden	⌚						TFV en extern	5		Toegestaan verkeerstype is sinds 2022 beschikbaar, maar de kwaliteit is nog niet voldoende. Verbetertraject loopt en verdere verbetering met in te kopen extern fietsnetwerk. idem
Langzaam niet gemengd met snelverkeer	50, 70	Langzaam verkeer gescheiden	⌚						TFV en extern	5		
Aanwezigheid langspaarkeervakken	50, 70	Aanwezigheid langspaarkeervakken	✓						TFV	4		Afgeleid uit BGT.
Aanwezigheid VOP (zebra) en L2 bord	50, 70	Oversteekplaats	⌚						TFV	4		Beeldherkenning luchtfoto's en koppeling verkeersborden.
Aanwezigheid VOP met L2 en snelheidsremmer	50, 70	Oversteekplaats	⌚						TFV inn.	5	4	Innovatie
Poortconstructie met wegversmalling of met snelheidsremmer	50, 70	Aansluiting ertoeegangsweg	⊘							2	3	Er is weinig behoefte om systematisch poorten tot 30 km/uur zones te analyseren
Rijrichtingscheiding met markering	50, 70	Rijrichtingscheiding met markering	⊘							2	3	Niet onderscheidend voor GOWs.
Drempels en plateaus	30	Snelheidsremmers	✓						TFV	5		BGT en beeldherkenning luchtfoto's, op aanvraag beschikbaar en binnenkort als open data gepubliceerd
Wegversmallingen met of zonder fietspassage (zonder bord)	30	Snelheidsremmers	⌚						TFV inn.	4	2	Innovatie
Asverspringingen en bochten	30	Snelheidsremmers	⌚						TFV inn.	4	3	Innovatie
Wegbreedte	≥30	aanvullend	✓						extern	3		Afgeleid uit BGT, ook voor fietspaden
Fietspaden												
Kenmerk		Subindicatoren		2022	2023	2024 H1	2024 H2	2025	Financiering	Belang-beleids	Haalbaarheid	Toelichting
Compleet fietspadennetwerk		alle	⌚						extern	5		NWB is uitgebreid met BRT. Verdere uitbreiding vindt plaats met BGT.
Fietspadbreedte met kenmerken voor interpretatie		Fietspadbreedte	✓						IenW	5		Tijdelijke oplossing op basis van OSM, structurele invulling gekoppeld aan NWB vanaf Q1 2024
Type fietspad via Toegestaan		Fietspadbreedte, visuele geleiding	✓						TFV en	5		Toegestaan verkeerstype is sinds 2022 beschikbaar, maar de

Hoe verder?

In 2024:

- Veilige infrastructuur (wegvak)
 - Wegvak
 - Fietspad
 - Kruispunt
- Veilige snelheid
- Veilige verkeersdeelnemers
- Veilige voertuigen
- Hoogwaardige traumazorg



Eind 2024

Ruwe data eind 2024

In gesprek over operationalisering

Wordt nu aan gewerkt

(Bijna) beschikbaar

In 2025

SPI Monitor wordt overgenomen door NDW: spreek Bob en Eelco aan met wensen.

Bedankt voor uw aandacht!

Charlotte Bax

Charlotte.bax@swov.nl

070-3173368

Volg ons op LinkedIn

[linkedin.com/company/kennisnetwerk-spv](https://www.linkedin.com/company/kennisnetwerk-spv)

Abonneer u op onze nieuwsbrief

kennisnetwerkspv.nl

Neem contact op

info@kennisnetwerkspv.nl

Telefoon 085 4899 250

**kennis
netwerk
spv** Strategisch Plan
Verkeersveiligheid

Maar.....?

Mooi die risicogestuurde aanpak, maar wat doe ik....

- Als een burger met een klacht komt?
 - Is er iets mis met de weg? Data voorhanden!
 - Klachten gebruiken om te prioriteren
- Als er een ongeval plaats vindt in mijn gemeente?
 - Onderzoek doen naar oorzaken
 - Met risicogestuurde aanpak is er data waar soortgelijke wegen zijn
 - Lessen trekken voor brede aanpak
- Als de raad vraagt waarom risicogestuurd werken nuttig is?
 - Beter inzicht en betere sturing mogelijk dan obv (schaars geregistreerde) ongevallen