



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

kennis
netwerk
spv Strategisch Plan
Verkeersveiligheid

Fietspaddata voor verkeersveiligheid

Kenniscafé Tour de Force

Paul Schepers
17 november 2021



Inleiding

- Aanleiding en Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid (KN SPV) → Risicogestuurde aanpak
- Startpunt: definities voldoende veilige wegen en fietspaden KN SPV
- Tijdelijke oplossing Taskforce Verkeersveiligheidsdata
Verkeersveiligheidsdata voor twee kenmerken met prioriteit



Wegen: fietspad of parallelweg langs wegen met limiet van 50 km/uur en hoger; ofwel geslotenverklaring fiets

| Snelheids- limiet in km/uur | conflicten met tegemoet- komend verkeer | enkelvoudige conflicten | conflicten met overstekend verkeer | conflicten met geparkeerde voertuigen | langscon- flicten tussen gemotoriseerd snelverkeer en langzaam verkeer |
|-----------------------------------|--|---|---|---|---|
| 50 | rijrichting- scheiding met markering | geen voorziening noodzakelijk | oversteek- voorziening en/of aansluiting erftoegangsweg | niet parkeren op of langs de rijbaan | langzaam ver- keer op fietspad of parallelweg; bromfiets op de rijbaan |
| 70 | rijrichting- scheiding met markering | obstakel- vrije zone en semi-verharde berm | oversteken en erfaansluitingen niet toestaan | niet parkeren op of langs de rijbaan | langzaam ver- keer op fiets-/ bromfietspad of parallelweg |

Fietspaden: voldoende breed voor intensiteit en type fietspad

Benodigd:

- Verhardingsbreedte
- Intensiteitsklasse
- Type fietspad



fietspad

Ontwerpprincipe

1. Geen obstakels

2. Visuele geleiding

3. Voldoende breed

Toelichting

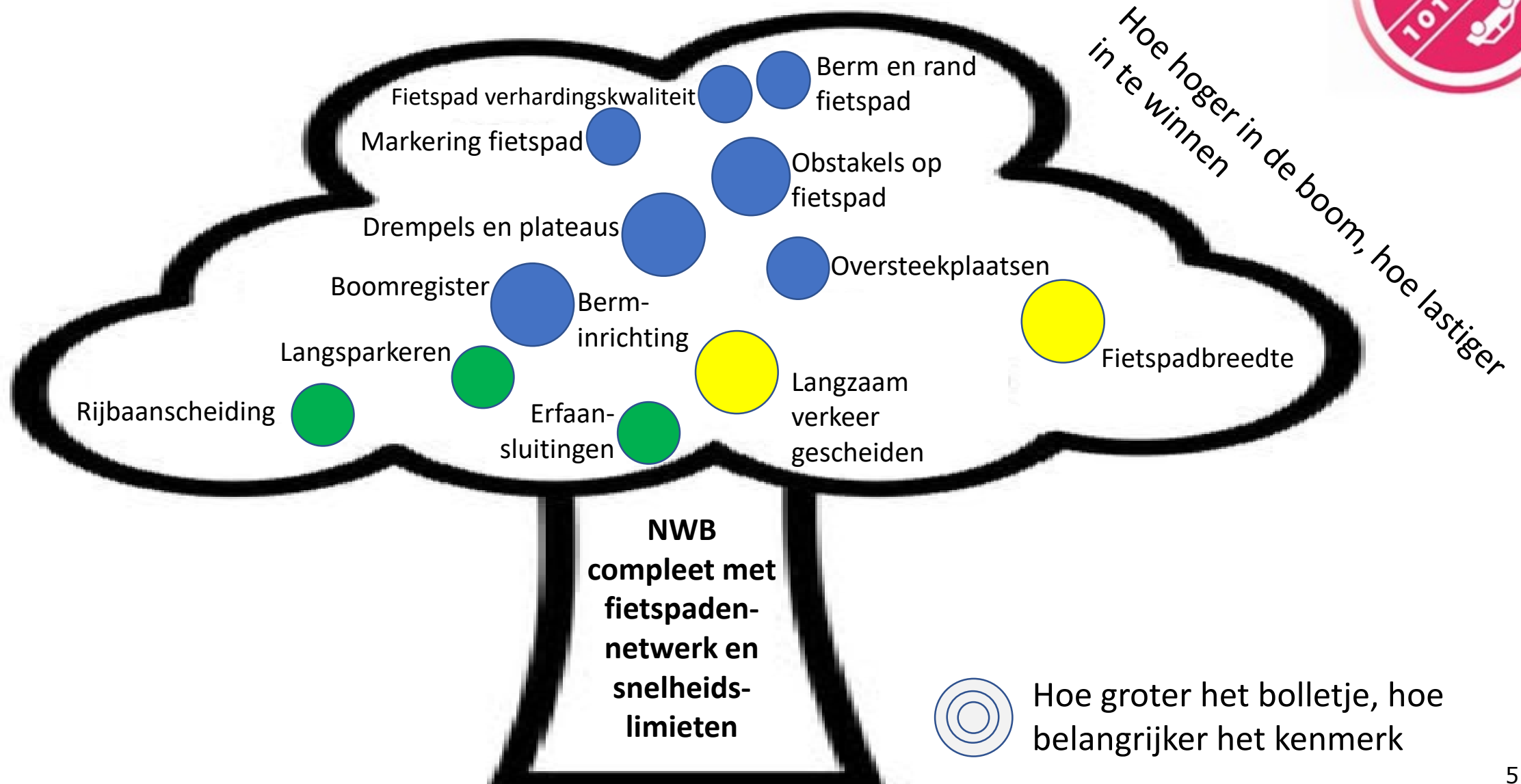
Paaltjes en andere obstakels, zoals varkensruggen bij wegversmallingen, moeten zo veel mogelijk worden vermeden. Alleen als de noodzaak is aangetoond, bijvoorbeeld vanwege een brug die niet op het gewicht van motorvoertuigen is ontworpen, kunnen paaltjes worden geplaatst.

Veel eenvoudige 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.

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.



Infrakenmerken



Achtergrond schatting intensiteit utilitair fietsverkeer

- In 2018 eerste pilot Fietzersbond: planning routes tussen herkomst en bestemming van alle fietsritten gerapporteerd in Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland (OVIN) in 2010 t/m 2017
- In provincie Utrecht vergelijking met verkeersmodel dat hoge kwaliteit heeft voor fietsverkeer door Fietzersbond:
 - Binnen de bebouwde kom hoge correlaties
 - Buiten de bebouwde kom matige correlaties
- Vanochtend: verdere ontwikkeling door CQM (utilitair) en Sweco (schoolverkeer)



Korte (2021) en lange termijn (2022-2024) fietspaddata verkeersveiligheid

- Vandaag presentatie tijdelijke oplossing op basis van Open Street Map (OSM) wegens hoge kwaliteit voor routeplanning t.b.v. schatting intensiteit
- Oplossing voor langere termijn is opgestart door NDW:
 1. Fietspadennetwerk in Nationaal Wegenbestand wordt uitgebreid
 2. Type fietspad op basis van toegestane verkeerstypen
 3. Naast wegbreedtes worden ook fietspadbreedtes toegevoegd
 - Met de eerste twee verbeteringen wordt NWB ook geschikter voor routeplanning



Wat te doen als je zelf met de data aan de slag wilt?

- Download Website Fietsberaad
- Mail Hans Drolenga voor uitsnede gemeente of provincie: Hans.Drolenga@sweco.nl
- **We ontvangen graag feedback voor toekomstige verbeteringen: paul.schepers@rws.nl**