



Verslag dienstreis Lissabon 16-18 oktober '19

ITF/POLIS SAFER CITY STREETS, OECD/ITF SAFE MICROMOBILITY



Doel

Doel van de dienstreis was meerledig:

1. Kennis delen met NACTO voor hun internationale publicatie over 'best practices' over snelheidsremmende verkeersmaatregelen.
2. Kennis ophalen over risico gestuurde verkeersveiligheidsaanpak in andere steden in Europa en gebruik van data hierbij.
3. De Nederlandse risico-gestuurde aanpak vastgelegd in het SPV2030 aan deelnemers presenteren;
4. Deelname aan ITF/OECD werksessie over micro-mobiliteit voor KPvV smart mobility programma, waar micro mobiliteit pre-verkenning loopt in samenwerking met Connekt.
5. Opbouwen en onderhouden van internationaal kennisnetwerk op voor CROW/SPV/KPvV relevante thema's

Programma

Dinsdag 15 oktober, 14:00-18:00 en woensdag 16 oktober, 9:00-13:30

"Designing City Streets for Safe Speeds" workshop georganiseerd door NACTO Global Designing Cities Initiative.

Nacto is National Association of City Transportation Officials en is de Amerikaanse tegenhanger van CROW. Ze brengen richtlijnen ('design guides') uit over wegontwerp en openbare ruimte. Zie link: <https://nacto.org/>

Workshop ging over 'best practice' voor snelheidsremmende maatregelen. Vertegenwoordigers kwamen van over hele wereld. Ik had me opgegeven maar kon alleen de 2^e dag. Vanwege opzet van de workshop was dat niet handig. In overleg met organisatoren hebben we afgesproken om bilateraal onze kennis te delen.

Contact National Association of City Transportation Officials (NACTO)

120 Park Ave, 21st Floor, New York, NY 10017

Fabrizio Prati

Senior Program Manager

[Global Designing Cities Initiative](#)

+1(917) 893-2105

www.nacto.org | fabrizio@nacto.org | [@globalstreets](#)

Hayrettin Günc

Program Manager

M: +1 (347) 926 9018

[@globalstreets](#) | www.globaldesigningcities.org | hayrettin@nacto.org

Woensdag 16 oktober vanaf 14:00 uur en donderdag 17 oktober 2019 van 09:30-18:00

6th MEETING OF THE SAFER CITY STREETS NETWORK, ITF-POLIS JOINT WORKSHOP

De werkgroep over verkeersveiligheid ('road safety') van het Europese netwerk van steden – POLIS-organiseert met enige regelmaat in samenwerking met ITF (International Transport Forum) werkgroep "Safer City Streets" workshops waarbij vertegenwoordigers van beide netwerken elkaar ontmoeten.

“The New Paradigm for Safe City Streets”. Deze middag stond verkeersveiligheidsbeleid centraal.

14:00 Registration

14:30 Cities Working for Safer Streets (presentaties op aanvraag beschikbaar)

- [Francesco Lacorossi](#), Project Manager, Rome Mobility Agency link
- [Adriana Jakovcevic](#), Road Safety Observatory Manager, City of Buenos Aires
- [Joe Stordy](#), Road Danger Data and Analysis Manager, Transport for London
- [Remco Smit](#), Road Safety Advisor, City of Rotterdam
- [Suzanne Andersson](#), Senior Advisor, City of Gothenburg

Belangrijkste bevindingen.

Rome heeft lesprogramma's ontwikkeld voor 2 groepen van jongeren 6/7 en 8-10. Interessant is nadruk op participatie van studenten en ouders. Kinderen hebben per leeftijdscategorie boekwerkje gemaakt met tekeningen over hoe zij de stad (veilig) willen zien. Wij zijn verder in verkeerseducatie. Delen met: SPV Kennisnetwerk

Buenos Aires heeft probleem met dodelijke slachtoffers op oversteekplaatsen met OV-bussen. Adriana gaf inzicht in effectiviteit van interventies om die te voorkomen. Verdubbeling van handhaving op helm en snelheid (verlies rijbewijs!) en infrastructurele aanpassingen werden ingezet met goed resultaat. Delen met: SPV Kennisnetwerk, team WAP.

Joseph gaf twee keer dezelfde presentatie, volgende dag of data, deze over beleidsmatige aspecten. Kern van zijn verhaal is dat op basis van ongevalstatistieken Londen SPI's heeft gedefinieerd met SMART doelstellingen tot 2041 om tot 0 slachtoffers te komen. Verschuiving van auto inzittenden naar voetgangers, fietsers en motorrijders. Verschillen in centrum tov buitengebieden. Londen ontwikkelt ook nieuwe tools om ongevallen te voorspellen obv nieuwe databronnen. Delen met: SPV Kennisnetwerk

Eerste keer dat ik verhaal van Rotterdam via Remco en Arjan aanhoorde. Wist er al wel van, we gaan vanuit SPV helpen/meedenken. Kern: op basis van machine learning en bak data voorspelt model behoorlijk goed waar onveilig is. Door modeluitkomst te koppelen aan (hoge) score van onveilige locaties van burgers (subjectief) ontstaat goed beeld waar iets aan de hand is. Er is ook een dashboard ontwikkeld waarin met kaarten en kleuren risico-straten zijn gevisualiseerd en waar 'what if....' vragen mee kunnen worden gesteld. Afgesproken om hun werk keer in Kennisnetwerk SPV te laten presenteren.

Suzanne presenteerde de Vision Zero aanpak van Goteburg. Meer dan 3000 snelheidsremmers aangebracht, waarbij op 50km/u wegen 30km/u maatregelen zijn getroffen niet als limiet, maar als adviessnelheid! Iedere geïnvesteerde € levert €22 op! Maar ook Goteburg haalt doelstelling niet. Vooral voetgangers en fietsers zijn te betreuren. Ze grijpen nu naar innovatieve middelen zoals via geo-fencing automatisch reduceren van snelheid van bussen.

16:00 Break

The International Agenda

- [Stephen Perkins](#), Head of Research and Policy Analysis, International Transport Forum
- [Fabrizio Prati](#), Senior Program Manager, Global Designing Cities Initiative/ NACTO
- [Dagmar Köhler](#), Coordinator Road Safety, POLIS

Belangrijkste bevindingen.

ITF heeft aantal nieuwe publicaties uit gegeven, zoals “Road Safety Annual report” met benchmark van 41 steden (w.o. voor NL Den Haag). Pag 6 en 7 interessant. Daarnaast voor EU verkeersveiligheid in steden en fietsveiligheid. 80% van dodelijke slachtoffers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers in stedelijk gebied. Markant: aanbeveling voor scheiden van verkeersstromen zouden wij in NL niet zo overnemen Zie zijn presentatie.

Verhaal van Fabrizio is voor ons uitermate interessant, omdat zij -met steun van Bloomberg Foundation- nagenoeg zelfde doen als wij; uitgeven van richtlijnen (Global Street design Guide”) voor (her)ontwerp van duurzame, veilige infrastructuur met name voor actieve modaliteiten. Ze visualiseren dat met omdraaien van de piramide. Fabrizio gaf aantal praktijkvoorbeelden. Veel kleurgebruik (zie voorbeelden!), wat hier in NL nog niet zo snel zou worden toegepast.... Wat verder nog interessant is dat er wordt gewerkt aan gids als supplement voor ontwerp van kind-vriendelijke straten. Delen met Team WAP, Kennisnetwerk SPV.

Met Dagmar heb ik afgelopen jaren intensief samengewerkt. Zij gaat Polis verlaten en naar DIFU in Berlijn. Goede nieuws is dat Pedro Gouveia (Lissabon) haar werk in Brussel over gaat nemen. Zij legde de relatie tussen modal shift / mobiliteit en verkeersveiligheid. Als fietsers zich veilig kunnen verplaatsen, gaan ze ook meer fietsen. De webtool PedBikePlanner (<https://www.pedbikeplanner.eu/#home>) biedt op maat gemaakte evidence-based aanbevelingen voor steden en gemeenten om een modal shift te realiseren ten gunste van wandelen en fietsen. De dynamische tool bevat meer dan 50 informatiebladen en is gemaakt door EU project ISAAC, waar SWOV coördinator van was. Delen met Kennisnetwerk SPV, Team WAP.



17:30 Implementing the New Paradigm

Miguel Gaspar, Deputy Mayor for Mobility and Security, City of Lisbon. Visie op mobiliteit door gastheer, wethouder Miguel Gaspar van Lissabon. Lissabon geeft prioriteit aan OV, fietsen en lopen. Auto wordt verbannen uit straatbeeld. Dilemma: hoe hou je karakter van inrichting behouden en bevorder je toch veiligheid van lopen en fietsen (zie foto)

18:00 Cocktail reception

Donderdag 17 Oktober 2019

“**From Safety Data to Safer City Streets**”. Deze dag stond meer gebruik van data centraal.

09:00 Registratie

09:30 Opening door voorzitter

How cities are using road safety data

- [Wernher Brucks](#), Road Safety Commissioner, City of Zurich – Bicycle Black Spot Management
- [Remco Smit](#), Mobility Advisor, Arjan Knol, Data Scientist, City of Rotterdam – Road Safety Model - Proactive and riskbased approach to road safety in Rotterdam

- [Krsto Lipovac](#), Miladin Nešić, Dušan Rafailović, Jelica Davidović, City of Belgrade – The Importance of monitoring road safety performance indicators in creating road safety strategy in local community - Belgrade case study

Belangrijkste bevindingen.

Zurich kampt met toenemend aantal fietsongevallen. Dat is deels door snelheid van fietsers berg af, tramconflicten en ongelukkig ontwerp (naar beneden in tunnel, betonnen muur, bocht naar rechts....!). Ze hebben een voorspel model gemaakt voor blackspots. Delen met KN SPV.

Verhaal van Remco en Arjan kennen we. Goed om samenwerking vanuit SPV Kennisnetwerk te verstevigen. Goed voorbeeld van risico-gestuurd werken op basis van set van data gekoppeld aan subjectieve beleving. Delen met KN SPV en Team WAP

Presentatie van Belgrado ging alleen in op beveiligingsmiddelen (gordel voor - achter, helm, kinderzitjes). In die zin was scope erg beperkt. Wel met duidelijke monitoring van doelstellingen. Lopen achter.

10:30 Break

11:00 New Directions for Data Driven Transport Safety

- [Alexandre Santacreu](#), Policy Analyst, International Transport Forum/OECD Report Launch

Alex gaf inzicht in mogelijkheden die sensoren in auto's en bijv. smartphones bieden bij meten van onveiligheid. Wegdek kwaliteit, remvertragingen op de fiets, er is veel mogelijk. Ook iRAP kwam aan bod als instrument om weginfra te beoordelen. Dilemma: hoe data te delen en privacy te waarborgen? Na te lezen in [ITF rapport](#): “New Directions for Data Driven Transport Safety”.

12:00 Micromobility: assessing and improving the safety of e-scooters and other new forms of urban mobility

- [Valentin Löwenstein](#), Senior Business Manager, DEKRA – A standard for micromobility safety
- [Luca Pascotto](#), Head of Road Safety and Global Advocacy, FIA – A survey of shared vehicle users in Barcelona and Milaan
- [Candida Castro](#), Senior Teacher, University of Granada – Holistic Hazard Prediction test

Belangrijkste bevindingen.

Micromobiliteit is een hype momenteel. Naast kansen liggen er ook nodige zorgen. Valentin gaf mooi overzicht van type ongevallen die er met e-scooters plaatsvinden en wijze waarop Dekra (soort RDW van Duitsland) veiligheid van dit type vervoermiddelen beoordeeld. Ze hebben een Dekra Micro MObility Standaard ontwikkeld volgens: technisch ontwerp, productie en levering, regulering, privacy & data veiligheid, training & gedrag, veiligheid op straat (parkeren!), onderhoud, en recycling.



Luca ging in op specifiek deel-concept van bromfietsen en veiligheid. Onderzoek was mogelijk gemaakt door financiering van FIA. Grootste onveiligheid in Barcelona komt door slechte staat van onderhoud van vervoermiddel en 56% heeft geen rijbewijs (niet verplicht). Gaat dus om onervaren bestuurders. In Milaan is 85% man en neemt 81% ook deel auto-deel activiteiten. Substitutie? Opmerkelijk: bijna de helft van scooter ritten vervangt OV verplaatsing.

Candida van Universiteit van Granada gaf verslag van experimenten waarbij voetgangers, fietsers en autobestuurders gevaarstelling moesten inschatten (“Hazard Prediction”) op basis van video materiaal. Via interventie door training (o-situatie is geen training) en feedback werd gekeken naar verandering in risico-score. Conclusie: interventies zijn effectief.

Opgedane kennis opnemen in ‘position paper’ iov KPvV en in samenwerking met Connekt. Delen met Team Collectief vervoer, Team WAP.

Zie vooral verslaglegging van de workshop van vrijdag 18/10, waar hele dag over veiligheid in relatie tot micro-mobiliteit is gediscussieerd.

13:00 Lunch

14:00 Risk mapping for the proactive safety management on the urban street network

- Rachel Aldred, Reader in Transport, University of Westminster – What route factors are associated with cycling injury risk in Britain?
- Neil Thorpe, Newcastle University – Using road safety data to predict collision hotspots in the city of Lisbon
- Richard Owen, George Ursachi, Agilysis – Urban mobility risk assessment: current practices, state of the art and future directions
- Erik Donkers, Director, VIA – Speeding partly causes road unsafety in the Netherlands

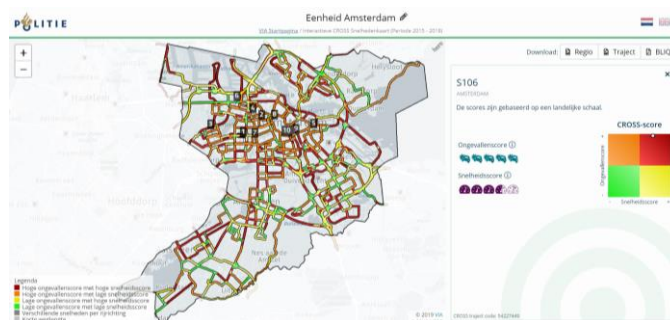
Belangrijkste bevindingen.

Rachel gaf inzicht in een interessante manier om risico's verbonden aan het fietsen van woon-werk vv in UK pro-actief, dus passende in risico-gestuurde aanpak, in kaart te brengen. Daarvoor vergelijkt zij risico-locaties met controle locaties. Voor selectie van de routes gebruikte zij Beeline-app. Conclusie: voorspellende waarde over risicovolle routes obv wegkenmerken obv model is redelijk goed.

Neil presenteerde voorspelbaarheid van ongevallen voor Lissabon obv Visum model van PTV. Ook weer passende in de risico-gestuurde aanpak kan model voorspellen waar kans op ongevallen grootst is op wegvakken (+ kenmerken) en kruisingen (+kenmerken). Ook keek hij specifiek naar ongevallen met voetgangers. Conclusie: obv model kunnen prioriteiten worden gesteld voor aanpak van risico locaties.

Richard startte met mooi overzicht van in literatuur bekende risico modellen. Deze zijn echter met beperkt aantal variabelen, slecht reproduceerbaar in andere scenario's. Vervolgens vergelijkt hij toepassing van neurale- en lineaire netwerken op hun voorspelbaarheid. Voor de liefhebber

Erik Donkers is bekende. Hij presenteerde CROSS van VIA. Veel vragen over hoe de kleuren in kwadrant van CROSS tot stand komen en wat rol van snelheid hierbij is. Welke snelheid...?



Break

16:00 Another look at crash data

- [Alexandre Santacreu](#), International Transport Forum/OECD – Road Safety in European Cities, Performance Indicators and Governance Solutions – Report Highlights [link]
- [James Woodcock](#), University of Cambridge – Who hits whom? A multi-country city-level analysis of traffic fatalities
- [Joe Stordy](#), Transport for London – Measuring London’s progress towards Vision Zero
- [Eric de Kievit](#), CROW – the Dutch approach to develop road safety KPIs in all municipalities across the country

Belangrijkste bevindingen.

Alle presentaties gingen over ongevalsdata analyses. Waarbij die van Cambridge nog wel minst interessant was (ver van m’n bed...). Alex lichtte ITF rapport [“Road Safety in European Cities”](#) toe. Belangrijkste conclusie: modal shift weg van auto gebruik in stedelijke omgeving kent grote verkeersveiligheidseffecten. Verhaal van Joseph (TfL) kenden we al van dag er voor.

Binnen het ongevallen data-geweld begon ik met mededeling dat ik niet over crash-data ga hebben en bovendien verhaal ga vertellen over samenwerking..... Als laatste spreker van de dag is dat verfrissend. Dublin stelde voor de EC te vragen de ‘dutch approach’ in Europa in te voeren

Presentatie is dus goed ontvangen. Op LinkedIn heeft mijn post (zie afbeelding) 2000 views opgeleverd.

17:00 Next steps Interactive session: setting the research priorities for ITF and POLIS networks

- Dagmar Koehler, Coordinator Road Safety, POLIS
- Pedro Gouveia, Planning Team Leader, Vision Zero Action Plan, Lisbon
- Alexandre Santacreu, Policy Analyst, International Transport Forum

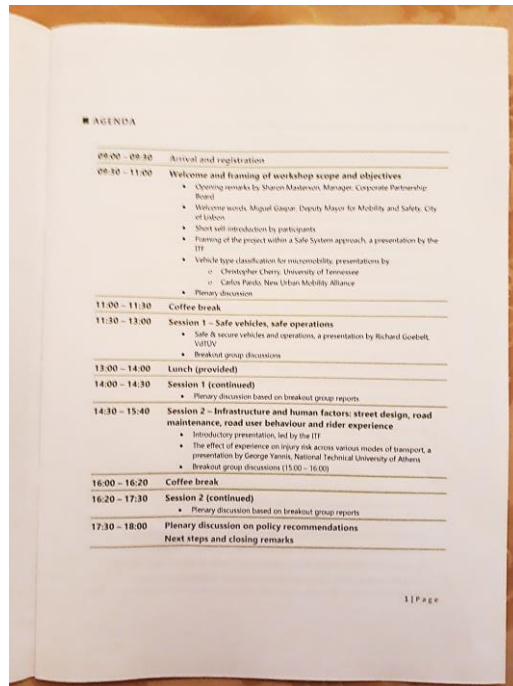
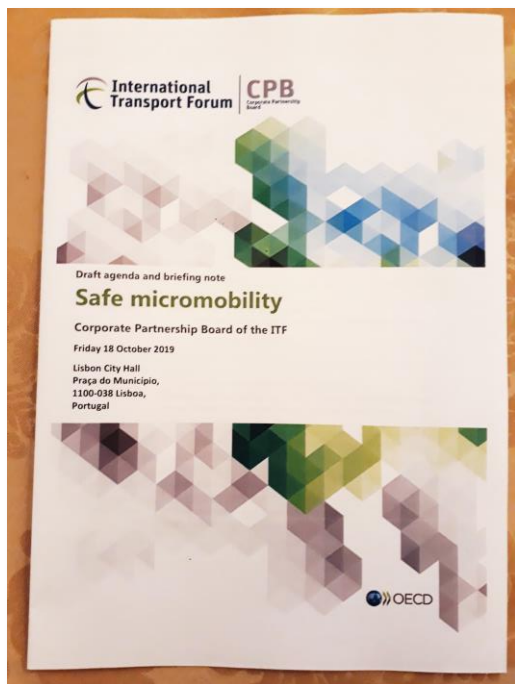
End of the Safer City Street meeting

Vrijdag 18 Oktober 2019

International Transport Forum – Corporate Partnership Board
Workshop over de veiligheid van Micro Mobiliteit

De workshop bestond uit enerzijds presentaties over het onderwerp en daarnaast deelsessies.





Voertuig classificatie / vehicle classification.

In zijn presentatie [“Vehicle Standards for Micromobility \(or what is a scooter and why do we care?\)”](#) gaf Christopher Cherry (cherry@utk.edu) van Universiteit van Tennessee een prachtig inzicht in de wijze waarop ‘exoten’ kunnen worden ingedeeld.

Chris komt tot een indeling op basis van volgende criteria:

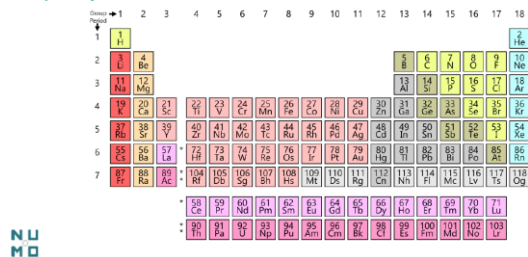
- Gewicht;
- Snelheid;
- Breedte;
- Aandrijving;
- op zit of staat.



Op basis van deze criteria zijn alle vervoermiddelen te classificeren.

Carlos Pardo borduurde hier op verder door tot een nieuw ‘periodiek systeem van vervoermiddelen en beleid’ te komen. Via een interactieve tool zijn alle vervoermiddelen op basis van aantal kernelementen (snelheid, gewicht, footprint, emissies) te categoriseren. Tot vliegende tapijten of de vliegende bezemsteel van Harry Potter aan toe.....

What if we create a Periodic Table for vehicles and policy?



Sterke van zijn verhaal zit 'm in de koppeling naar beleid; wat betekent dit voor inrichting van openbare ruimte.

Zijn presentatie staat hier: [ITF-OECD Micro Mobility workshop\Carlos Pardo.pdf](#)

In de deelsessies werd verdiepend gesproken over de volgende thema's:

- Veilige voertuigen (type goedkeuring)
- Veilig gebruik
- Gevolgen infrastructuur ontwerp
- Gebruikservaringen en gedrag

Ik heb laatste deel van bijeenkomst niet meer meegemaakt vanwege geplande vlucht terug naar Schiphol.

