

EuroRAP: sterrenwaardering aan het provinciale wegennet

Op 15 september vorig jaar heeft de ANWB het startschot gegeven voor het testen van de verkeersveiligheid van de provinciale weginfrastructuur in Nederland op basis van het zogenoemde European Road Assessment Programme (EuroRAP). Met dit programma worden de intrinsieke verkeersveiligheidskenmerken van de provinciale weginfrastructuur in kaart gebracht met behulp van speciale meetapparatuur en software. De resultaten geven wegbeheerders inzicht in de zwakke delen van hun netwerk.

De ANWB heeft de veiligheid op provinciale wegen tot één van haar speerpunten gemaakt in de visie op verkeersveiligheid die wij begin 2012 lanceerden. Nederland behoort weliswaar tot de meest verkeersveilige landen ter wereld maar elk slachtoffer is er nog steeds één teveel. Verontrustend is daarbij dat de daling van het aantal dodelijke slachtoffers zich kennelijk niet verder doorzet en het aantal zwaargewonden de laatste jaren constant toeneemt. Bijkomend probleem is dat in Nederland vrijwel geen sprake meer is van black spots maar juist een spreiding van ongevallen over het gehele netwerk.

Een onevenredig groot deel van de slachtoffers, zo'n 22%, is te betreuren op de provinciale wegen terwijl dat slechts 6% van het totale Nederlandse wegennet omvat. Voor de ANWB reden om met het EuroRAP programma proactief een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op provinciale wegen. Uit peilingen blijkt overigens dat ANWB leden de inzet van de ANWB waarderen en ook van de ANWB verwachten betrokken te zijn bij de verkeersveiligheid.

Het European Road Assessment Programme (EuroRAP) omvat een Europees programma dat als doel heeft de wegen in Europa verkeersveiliger te maken door uit te gaan van een veilige inrichting van de weg. Hiermee wordt beoogd het aantal doden en zwaargewonden in Europa drastisch terug te dringen door er in ieder geval voor te zorgen dat fouten in het (normale) rijgedrag – bij een veilig ingerichte weg – niet direct leiden tot ernstige gevolgen. Het programma gaat uit van het principe: *"safer drivers, in safer cars, on safer roads"*.

EuroRAP staat niet op zichzelf. Het programma maakt ook deel uit van de wereldwijde beweging "Make roads safe" dat als doel heeft om wereldwijd wegen veiliger te maken. Om die reden draagt EuroRAP, en daarmee ook de aangesloten deelnemers, actief bij aan de onlangs gestarte VN campagne "Decade of Action on road safety 2011-2020".

Met het EuroRAP programma wordt de bandbreedte van verkeersveiligheid van de weginrichting op de Nederlandse en Europese wegen inzichtelijk gemaakt en kunnen wegbeheerders kosteneffectieve maatregelen treffen om de weg op zwakke plekken te verbeteren. Het EuroRAP programma lijkt hiermee op de NCAP methodiek; auto's met een hoge score bieden meer veiligheid aan de inzittenden dan auto's met een lage score. Het EuroRAP programma gebruikt hiervoor, in navolging op de NCAP methodiek, een sterrenclassificatie met bandbreedte van 1 ster (onveilig) tot en met 5 sterren (veilig).

Het initiatief en de verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van het EuroRAP programma ligt bij de Europese automobielclubs; voor Nederland is dat de ANWB. Met het EuroRAP hebben de ANWB en haar Europese zusterclubs de handschoen opgepakt om een structurele bijdrage te leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in Europa.

In Nederland zijn op initiatief van de ANWB in het eerste decennium van de 21e eeuw de Rijkswegen in kaart gebracht en voorzien van een verkeersveiligheidsclassificatie. De toenmalige minister, de heer Camiel Eurlings, heeft vervolgens op basis van de EuroRAP uitkomsten besloten om de

wegvakken met 2 sterren vóór 2020 minimaal op te laten waarden naar een 3 sterrenclassificatie. In aansluiting op het testen van het Rijkswegennet lag het in de lijn om ook de provinciale wegen in Nederland te testen, zeker gezien het relatief hoog aandeel slachtoffers op deze wegen.

De EuroRAP meetmethode richt zich op drie typen ongevallen: bermongevallen, frontale aanrijdingen en kruispuntongevallen. Met behulp van een set aan indicatoren wordt vastgelegd wat het risico is op één van deze ongevallen en in welke mate de infrastructuur vergevingsgezind is (oftewel wat is de te verwachten ernst van een ongeval). De combinatie van de risicofactor en de ernstfactor wordt uitgedrukt in de Road Protection Score (RPS). Deze RPS wordt berekend voor ieder ongevaltype afzonderlijk en vervolgens doorgerekend naar een algemene RPS per wegvak van 100 meter. De rekenkundige RPS wordt vervolgens gevisualiseerd in een sterrenclassificatie van 1 tot 5 sterren. Bij een lage ster waardering (lage RPS) is bijvoorbeeld sprake van een 80 km/uur weg met een smalle rijbaan met een onverharde berm met bomen kort op de rijbaan terwijl een 80 km/uur weg met een brede rijbaan met gescheiden rijstroken en (semi)verharde berm zonder obstakels een hogere sterscore zal krijgen.

De ANWB deelt de uitkomsten met de wegbeheerder die vervolgens gericht kan kijken op welke type ongeval en op welke indicator(en) een bepaalde weg laag scoort. Anders gezegd, de RSP geeft een indicatie van welke wegvakken een verhoogd risico kennen op een ernstige afloop op één van de typen ongevallen. Vervolgens zijn er vanuit EuroRap tools beschikbaar om te kunnen bepalen welke oplossingsmaatregelen het meeste effect hebben om het risico en de ernst te verlagen en daarmee de verkeersveiligheid – de RPS – te verhogen.

Als het aan de ANWB en de EuroRAP-organisatie ligt gebruikt iedere provincie – in navolging van het rijk – deze wegscore standaard als instrument om doelen te stellen aan de veiligheid van het wegennet. En dat kan ook met enige nuance per schaalniveau binnen dit wegennet. Er zullen immers wegen zijn die erg belangrijk zijn voor de doorstroming en waar de prioriteit hoger ligt dan bij andere wegen. EuroRap stelt dat de prioriteitsstelling zou moeten plaatsvinden op basis van de aantallen te voorkomen doden en gewonden. Voor provincies biedt EuroRAP, naar onze mening, een waardevolle aanvulling op het verkeersveiligheidsbeleid. De huidige curatieve benaderingen zijn bij een grote spreiding van ongevallen nog nauwelijks effectief. Het gebruik van een pro-actieve preventieve methode geeft nieuwe handvatten om de veiligheid generiek te verhogen met een gerichte aanpak op de zwakkere delen van het netwerk.

De doelstelling van deze 'sterrenmethodiek' is dat de onderliggende meetresultaten leiden tot een tijdpad en fasering in de aanpak van de verkeersonveiligheid van wegen op basis van een prioriteitenlijst. Met deze methode zijn de gevolgen van een weginrichting voor de verkeersveiligheid te berekenen. Ook helpt de methodiek om de afweging te maken tussen kosten van een maatregel en de opbrengst in verkeersveiligheid (kostenbeperking door minder doden en gewonden). Dilemma's daarbij ontstaan vaak bij afwegingen tussen bijvoorbeeld verminderde doorstroming bij snelheidsverlaging of het vernietigen van het natuurschoon als bomen geroid worden of er een (lelijke) vangrail geplaatst moet worden.

Over de relatie tussen de RPS-scores en Duurzaam Veilig, stelt de ANWB dat beide methoden uitkomen bij hetzelfde eindbeeld: de weg waar weinig of geen ongevallen meer plaats vinden. Enige verschillen liggen vooral in de weg naar dit eindbeeld. Zo gaat RPS bijvoorbeeld uit van hoe hard er gereden mag worden op een wegvak en bekijkt of de weg ter plekke voor die snelheid voldoende veilig is ingericht, terwijl Duurzaam Veilig een maximumsnelheid toekent aan een weg, afhankelijk van de functie van die weg in een netwerk, en beschrijft voor drie functies (stroomgebiedsontsluiting en erftoegangsweg) een optimale inrichting als eindbeeld, onafhankelijk van de actuele vormgeving. Anders gezegd: Duurzaam Veilig beschrijft per functietypeweg de optimale

inrichting, terwijl RPS per weginrichtingselement (wegkenmerk) aangeeft hoeveel die bijdraagt aan de verhoging van de veiligheid in relatie tot de aldaar geldende snelheid.

Toekomst

De ANWB adviseert de betrokken provincies om de EuroRAP-sterren te gaan gebruiken om gerichte doelen te stellen aan verkeersveiligheid, in navolging van toenmalig minister Eurlings die stelde dat het nationale Rijkswegennet in 2020 minimaal 3 sterren moet hebben. De toenmalige versie van RPS kende maximaal 4 sterren toe. Voor een provinciaal wegennet is het streven naar 3 sterren op de schaal van 5 realistisch. Door de sterren op een (interactieve) kaart te plaatsen kan de ANWB eventuele vorderingen in het verkeersveiligheidsniveau regelmatig 'in kaart' brengen en erover berichten. Ondertussen werkt de ANWB met de EuroRAP-organisatie continu aan verbetering van de meetmethode.