



EuroRAP combineert (data)kennis van wegbeheerders en automobilisten

Europese verkeersveiligheidssterren voor best practices

Samenvatting

EuroRap is een Europees samenwerkingsverband tussen automobilisten en wegbeheerders met één doel: het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers op de Europese wegen. De stichting wil dit bereiken door intensieve samenwerking met relevante overlegorganen, maar ook door het ontwikkelen van concrete instrumenten, zoals het uitgeven van risicokaarten op grond van nationale verkeersdata en het toekennen van sterren aan veilige wegen. De verzamelde kennis wordt via internet toegankelijk en moet tevens leiden tot een extra toevoeging aan de snelste en kortste route van de diverse routeplanners: de veiligste route.

P.M. Mak, AVV

Zo'n 60 procent van alle verkeersdoden in Europa valt op wegen buiten de bebouwde kom en vooral op provinciale autowegen. Ieder land onderzoekt op nationaal niveau het hoe en wat van deze ongevallen. Slechts summier is er uitwisseling van 'best cases'. Ondertussen worden automobilisten met tal van verschillende wegsituaties geconfronteerd. Onduidelijkheid is het gevolg en ongevallen liggen op de loer. Jaarlijks worden 40 000 mensenlevens weggevaagd in het wegverkeer, terwijl 50 procent reductie het streven is van alle lidstaten. EuroRap beoogt een doorbraak.

Voorwaarden voor de reductie van verkeersslachtoffers zijn veilige wegen en goed geïnformeerde automobilisten. Immers, automobilisten die weten welk risico ze lopen, zullen eerder hun rijgedrag aanpassen aan de omstandigheden om hun ongevalsrisico te verlagen. Tevens zullen zij verkeersmaatregelen ter bescherming van hun leven (snelheidslimieten of gordelplicht) beter begrijpen en zich eraan houden. Maar automobilisten hebben geen directe invloed op het handelen van wegbeheerders. Deze op hun beurt nemen beslissingen op basis van hun eigen (cijfermatige) onder-

bouwing en ervaring. Interactie tussen beiden is zeldzaam. Gebruikers, verenigd in Europese automobielclubs, worden weliswaar mondiger en vragen de wegbeheerder naar het hoe en waarom van onveilige situaties. Zij willen echter snelle actie, terwijl overheden met meerjarenplanningen en krimpende budgetten zitten. Oppositie en argwaan zijn té vaak leidend geweest, met een nog steeds veel te hoog aantal verkeersslachtoffers als gevolg.

‘Samenwerken’ luidt de opdracht van de Europese commissie in dit verband. Automobielclubs als vertegenwoordigers van de ‘wegconsument aan tafel met de wegbeheerders, zo moet het zijn. Elk met hun verantwoordelijkheid en achterban en één gezamenlijk doel voor ogen: de helft minder verkeersdoden op de Europese wegen op zo kort mogelijk termijn. Door deze vorm van ‘benchmarking’ ontstaat binnen Europa en in nationale programma’s een overzicht van veilige weginfrastructuur. Door (Europese) wegbeheerders onderling in contact te brengen op grond van ervaringsgegevens kunnen in de eerste plaats mensenlevens worden ‘bespaard’. Tevens worden vermijdbare kosten zichtbaar.

Vanuit deze visie en met deze doelstelling is EuroRAP, een internationale ‘not-for-profit’ stichting, geregistreerd in Brussel. Ze wordt gevormd door automobielclubs en wegbeheerders binnen Europa om samen te kunnen werken aan de verbetering van de veiligheid van het Europese wegennetwerk (zie tabel). Het is daarmee een zusterprogramma van het European New Car Assessment Programme (EuroNCAP) dat showroomnieuwe auto’s test in verschillende botsproeven en aan hun kwaliteit ‘sterren’ toekent. Binnen EuroRAP wordt het onderzoek en de methodeontwikkeling uitgevoerd door TRL (Transport Research Laboratory - UK) terwijl het bestuur wordt gevormd door de automobielclubs. In de technische commissie zijn enkele overheden (UK, E, NL, I, S) vertegenwoordigd die de nationale verkeersveiligheidsprogramma’s kennen en als experts de methoden en technieken beoordelen. Door deze constructie zijn beide ‘rollen’, die van

wegconsument en wegbeheerder, op een gelijkwaardige manier verankerd.

Inbedding van de uitkomsten en methoden van EuroRAP in overlegorganen als CEDR (Conference of European Directors for Roads) zijn vervolgens van wezenlijke belang. In Nederland zijn bijvoorbeeld programma’s als Duurzaam Veilig zeer belangrijk in hun relatie tot EuroRAP, maar ook het Europese DG TREN (Europese Commissie voor Transport en Energie) dat in haar White Paper (witboek) de weggebruiker (lees: consument) centraal stelt. Beide zijn vanuit hun eigen invalshoeken en verantwoordelijkheden zeer gebaat bij samenwerking. Kritisch kijken naar de resultaten is prima vanuit een grondhouding van gemeenschappelijk belang: vijanden zijn er niet als het gaat om mensenlevens in het verkeer.

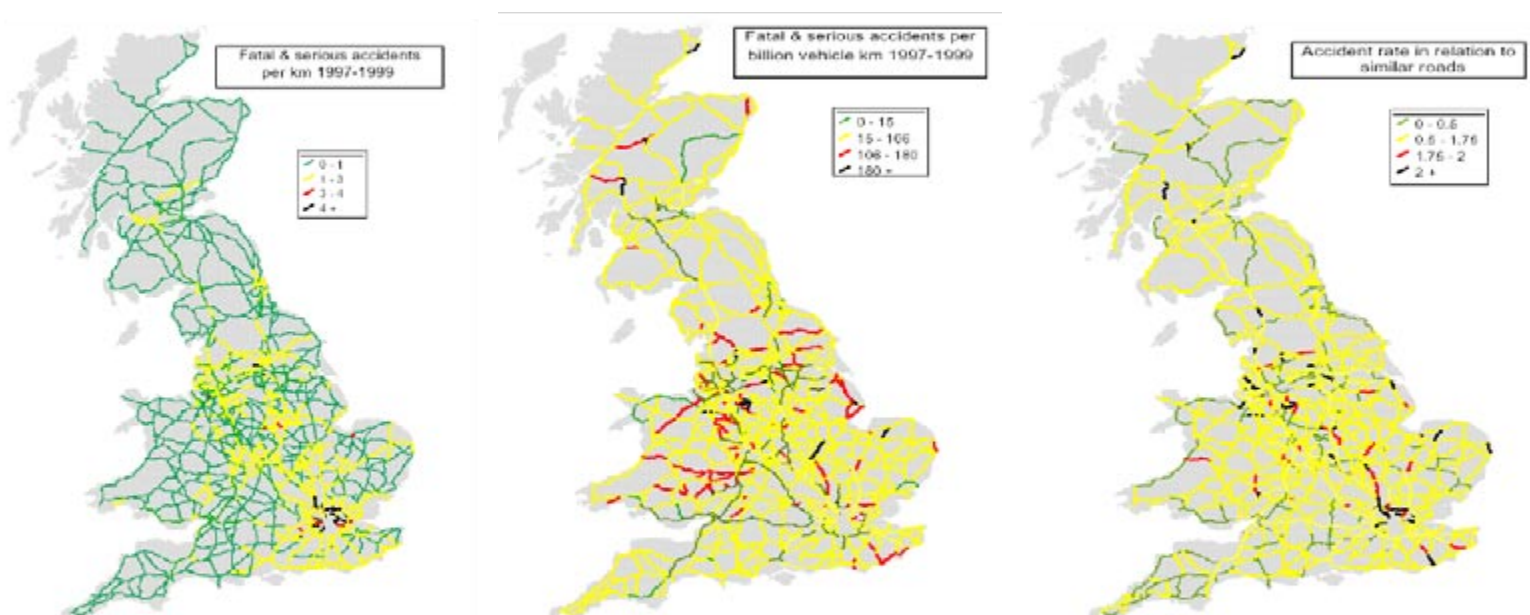
Doelstellingen

EuroRAP beoogt wegbeheerders, ontwerpers en bouwers te leren hoe hun wegen ‘scoren’ in vergelijking tot wegen in andere landen. Het wil tonen welke oplossingen de meest gunstige resultaten bieden en stuurt aan op standaardisatie van die ‘best practices’. De stichting zal zich met name richten op snel toepasbare en ‘brede’ oplossingen, zoals geleiderails, die zonder speciale vaardigheden kunnen worden toegepast. EuroRAP biedt verder informatie ter ondersteuning bij het vinden van oplossingen en het stellen van prioriteiten voor actieplannen en investeringen op bestaande en nieuwe wegen.

Daartoe kent EuroRAP sterren toe aan veilige wegen en presenteert het kaarten die de kansen laten zien op dodelijke of levensbedreigende, zware letselgevallen. Ook toont het verbetermogelijkheden die de kans op zo’n ongeval verkleinen en geeft opties om eventuele ongevallen te overleven.

EuroRAP’s doelstellingen komen dan ook overeen met die van vele wegbeherende overheden in Europa:

- het aantal doden en ernstig gewonden op de Europese wegen terugdringen door het risico systematisch te toetsen



1. Risicokaarten van EuroRAP

en tekortkomingen in de verkeersveiligheid aan te tonen, zodat die kunnen worden aangepakt met praktische oplossingen.

- risicoanalyse als basis nemen voor strategische beslissingen bij verbeteringen aan de wegen, beveiliging bij ongevallen en standaardisering in het wegbeheer

Daarbij komt dat in alle lidstaten het budgettaire aspect een belangrijke rol speelt. Iedere euro kan immers slechts éénmaal worden uitgegeven. Kennisontwikkeling, uitwisseling van kennis en het gebruik van snel toepasbare oplossingen is daarom van groot belang. EuroRAP heeft daartoe twee nieuwe Europese standaardmethoden ontwikkeld: Risk Rate Mapping en een sterrenclassificatie van de wegen met behulp van de Road Protection Score.

Risk Rate Mapping

Gebaseerd op reële ongevals- en verkeersinformatie (afkomstig van de nationale overheden) laat deze 'risicokaart' de prestaties van de wegen zien, in termen van de mate waarin mensen overlijden als gevolg van een ongeval (fig. 1). Analyse toont aan dat de kans op een dodelijk of ernstig ongeval op een doorsnee provinciale weg vier maal zo hoog is als op een autosnelweg. Naast de 'gebruikelijke' data (aantallen ongevallen en slachtoffers naar voertuigkilometers) tonen de kaarten de relatieve kans op een dodelijk/zwaar-letsel ongeval. In vergelijking met andere wegen/landen geeft de kaart dus snel aan waar verbetering van (relatief) onveilige weginfrastructuur noodzakelijk/wenselijk is.

Road Protection Score

De tweede nieuwe methode is de zogenaamde Road Protection Score (Weg Beveiligings Score of WBS), die het mogelijk maakt een sterrenclassificatie toe te passen. De score wordt bepaald door de mate waarin een weg (deel)gebruikers beveiligt tegen overlijden of blijvend letsel in geval ze betrokken raken bij een ernstig ongeval. De gegevens over de weg worden verzameld tijdens zogenaamde 'rij'-inspecties. Voertuigen van de inspecteurs zijn daarbij voorzien van speciale video-opnameapparatuur die beelden opslaat voor later gebruik; denk aan veranderende inzichten. Aan de hand van een speciaal ontwikkeld computerprogramma worden relevante wegkenmerken vastgelegd. Uiteraard verschillen de wegelementen voor autosnelwegen, autowegen en de 'gewone straat'. Gekeken wordt naar beveiligingen zoals midden- en zijbermen met of zonder geleiderail, snelheidslimieten, gescheiden voorzieningen voor voetgangers/fietsers, rotondes en verkeerslichten. Bij de uiteindelijke scoring wordt ook rekening gehouden met bepaalde verkeersaspecten zoals de dichtheid van het verkeer, de samenstelling ervan en de rijsnelheden over de routes.

De vergelijking met de Duurzaam Veilig Audits en het Wegen Assessment Instrument (dat door het Bureau Verkeershandhaving OM wordt opgezet) is hier snel gemaakt en toont aan dat de Nederlandse initiatieven prima aansluiten bij de methodiek van de Road Protection Score. Niet voor niets is in de eerste tests gebruikgemaakt van data afkomstig uit de wegkenmerkbestanden van Rijkswaterstaat.

Stand van zaken

Op dit moment zijn data van Engeland, Zweden, Catalonië en Nederland verwerkt in de Risk-Maps en wordt de Road Protection Score door het Zweedse Sweco uitgewerkt in een doeltreffend softwarepakket. Nationale inventarisaties vormen de bron voor onder andere deze 'sterren'-score. Ierland, Italië en Duitsland staan voor dit jaar en volgend jaar in de rij voor verwerking van hun data. De eerste publicaties zijn inmiddels verschenen. De Europese Commissie is tevreden over de eerste uitgaven en de deliverables die haar zijn aangeboden.

Contacten van EuroRAP met de vele bestaande overlegorganen van wegbeheerders en verkeersveiligheidsdeskundigen zijn gelegd en worden geïntensiveerd. Denk hierbij aan de CEDR en projecten binnen het 5e/6e Kaderprogramma. Ook heeft het Europese initiatief voor EuroRAP inmiddels al navolging gevonden in Noord-Amerika en Australië waar vergelijkbare programma's, US-RAP en AusRAP, worden gestart.

In de loop van dit jaar zal onder auspiciën van CROW een seminar worden georganiseerd waarbij provincies, gemeenten en handhavers worden geïnformeerd over EuroRAP en haar nieuwe Europese methoden. Natuurlijk zullen uitgewerkte voorbeelden worden gebruikt om te laten zien hoe de verschillende scoringsmethoden Road Protection Score, Duurzaam Veilig Audit en het Wegen Assessment Instrument werken en wat de resultaten zijn. Belangrijk daarbij is de kennisuitwisseling en het meervoudig gebruik van data zoals die in de bestanden binnen het project Wegken-

Het samenwerkingsverband EuroRAP

automobileclubs	overheden (in Technische Commissie)	financiële steun van
<ul style="list-style-type: none"> • The AA Motoring Trust • AA Ierland • ACI (Italië) • ADAC (Duitsland) • Autoliitto (Finland) • AMZS (Slovenië) • ANWB (Nederland) • FDM (Denemarken) • FFAC (Frankrijk) • M (Zweden) • NAF (Noorwegen) • OAMTC (Oostenrijk) • RACC (Spanje/Catalonië) • RACE (Spanje) • TCB (België) • TCS (Zwitserland) 	<p><i>Engeland</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - The Department for Transport - The Highways Agency - CSS (County Surveyors' Society) - TRL-Transport Research Laboratory <p><i>Frankrijk</i></p> <p>Ministere de l'Équipement des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer</p> <p><i>Ierland</i></p> <p>National Roads Authority</p> <p><i>Italië</i></p> <p>Italian transport ministry Istituto Nazionale di Statistica</p> <p><i>Nederland</i></p> <p>Adviesdienst Verkeer en Vervoer</p> <p><i>Schotland</i></p> <p>The Scottish Executive</p> <p><i>Spanje</i></p> <p>Direccion General de Trafico Ministerio de Fomento</p> <p><i>Zweden</i></p> <p>Swedish National Road Administration</p> <p><i>Wales</i></p> <p>The National Assembly for Wales</p> <p><i>Catalonië</i></p> <p>Servei Català de Transp</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Europese Commissie - FIA (Foundation for the Automobile and Society) - AA Motoring Trust - Toyota Motor Europe

merken+ van Rijkswaterstaat over de weginfrastructuur in Nederland worden ingezameld.

Toegang

EuroRAP heeft zoals gezegd de nieuwe methoden ontwikkeld en getoetst met nationale data. De eerste risicokaarten volgens deze norm zijn reeds gepresenteerd in de AA-Atlas for Road 2003. Dergelijke kaarten gaan in de loop van de komende jaren - niet ieder land heeft nog de juiste en/of voldoende data voorhanden - verschijnen op websites van de automobielclubs. De 'sterren' die worden vastgesteld aan de hand van de Road Protection Score zullen niet lang op zich laten wachten. Op internet zullen de bekende 'routeplanners' binnen afzienbare tijd worden voorzien van een extra keuze: 'de veiliger route', als alternatief voor en naast de 'kortste' en 'snelste' route. Deze toevoeging is zeker niet alleen bedoeld voor de 'op zeker gaande' toeristische rijder, maar voor iedereen. Ten slotte biedt de website van EuroRAP (www.eurorap.org) toegang tot alle onderzoeken en uitkomsten en achtergronden.