

EuroRap

Een sterrenstelsysteem voor verkeersveilige wegen



Samenvatting

Hoe veilig is een weg? Niet het aantal slachtoffers maar de kenmerken van de weg bepalen de veiligheid. EuroRap (European Road Assessment Programme) geeft een beoordeling van wegen op basis van die kenmerken. Dit wordt in diverse landen, met steun van de Europese Commissie, ontwikkeld. De stand van zaken in Nederland.

Inleiding

In de ongevalsstatistieken hebben we te maken met een tamelijk amorphe hoeveelheid gegevens. De geregistreerde doden en gewonden zijn in te delen in verschillende categorieën:

- Slachtoffers ten gevolge van eigen onverantwoord of zelfs excessief gedrag.
- Verkeersdeelnemers die zich helemaal volgens de regels gedroegen maar die het slachtoffer werden door het gedrag van derden.
- Tenslotte is er de groep die zich volgens de regels hebben gedragen, in een (bots)veilig voertuig onderweg waren maar een fout hebben gemaakt. Deze groep was wellicht geen slachtoffer geworden als het wegontwerp beter was geweest. Als de weg 'vergevingsgezind' was geweest. Een nieuw begrip dat in het kader van Duurzaam Veilig onlangs werd geïntroduceerd.

De aanpak van de verkeersonveiligheid door suboptimale wegontwerpen in kaart te brengen is de core business van EuroRap.

Wat is EuroRap

EuroRap is een gezamenlijke initiatief van de Europese Automobiellclubs.

Het is onderdeel van het Eurotest programma dat werd geïnitieerd door de Europese automobiellclubs in 1999. Het is het zusterprogramma van het inmiddels bekende EuroNcap dat de botsproeven van nieuwe auto's doet.

EuroRap wordt gesteund door de Europese Commissie en door diverse wegbeheerders in de betrokken landen. In Nederland is AVV steeds zeer behulpzaam geweest. Enerzijds door steun te verlenen aan het concept en daarnaast door het beschikbaar stellen van data.

-Verder is er ondersteuning door particuliere organisaties zoals de SWOV in Nederland en TRL in Groot Brittannië.

EuroRap heeft tot doel de veiligheid van wegen in kaart te brengen door een objectief beoordelingssysteem op basis van de wegkenmerken. Door de veiligheid op de wegkenmerken te beoordelen worden toevalligheden uitgeschakeld. In de beoordelingen speelt onverantwoord weggedrag (drank, drugs, excessieve snelheden e.d.) dan ook geen rol.

De resultaten van de beoordeling levert wegbeheerders en weggebruikers bruikbare informatie op. De wegbeheerder krijgt zo een reëel beeld van de plaatsen waar de veiligheid van de wegen tekort schiet. Daarmee krijgt hij een middel in handen om het prioriteren bij de besteding van zijn budget makkelijker te maken.

De weggebruiker krijgt een relatief eenvoudig beoordelingssysteem (door middel van sterren) waarmee hij een idee krijgt van de veiligheid van de weg en waarmee hij zijn (vakantie)routekeuze kan bepalen.

Deze objectieve benadering die niet op verkeersslachtoffers is geënt, moet volgens EuroRap bijdragen aan de Europese doelstelling van een 50% reductie van verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in 2020.

Het beoordelen van de veiligheid zoals ontwikkeld door EuroRap bevat twee benaderingen, vervat in protocollen.

De eerste is de **RPS** (Road Protection Score) een beoordeling van de kwaliteit van de uitrusting van de weg.

De tweede is de **Risk Map**, een score van de geregistreerde ongevallen. Dat is voor Nederland met een lange traditie op het punt van ongevallenstatistieken niet nieuw. Wel nieuw is een 4^e generatie Risk Map die is ontwikkeld waarop de ontwikkeling van de ongevallen, gecorrigeerd voor een aantal factoren zoals wegtype en drukte, wordt geregistreerd. De uitwerking hiervan is echter nog even in de ijskast gezet ten gunste van de RPS aanpak. De Road Protection Score is nieuw en biedt meerwaarde ten opzichte van de op dit moment in Nederland gebruikte gegevens.

Relatie met andere Verkeersveiligheidsprogramma's

EuroRap	Duurzaam Veilig	WAI (BVOM)	Wegkenmerken+	
Routes > 10 km	gebiedsgewijs	snelheid	Alle relevante kenmerken van wegennet	Focus
RPS	DV score	WAI score	nvt	Score
Vergelijkbaarheid binnen EU	Vergelijkbaarheid binnen NL	Vergelijkbaarheid binnen NL	Vergelijkbaarheid binnen NL	Vergelijking
weggebruiker	wegbeheerder	politie	wegbeheerder	Gericht op rol
Netwerk Intensiteiten Ongevalsinfo Kenmerken	Netwerk Intensiteiten Ongevalsinfo Kenmerken	Netwerk Intensiteiten Ongevalsinfo Kenmerken	Netwerk Kenmerken	Data/ Info behoefte

De Vergevingsgezinde weg

De Road Protection Score geeft door middel van een sterrencode aan in welke mate veiligheidsmaatregelen zijn getroffen die het overleven garanderen voor hen die:

- In een 4 sterren auto rijden (uit het parallelle EuroNcap programma).
- zich aan de maximumsnelheid houden,
- nuchter zijn
- de autogordel dragen.

Op deze manier wordt de veiligheid van een weg beoordeeld op de wegkarakteristieken. Of beter, elementen die de wegbeheerder niet in de hand heeft worden in de score niet meegewogen en elementen die hij wel in de hand heeft, wel.

Je kunt er van uitgaan dat je op EuroRap gekwalificeerde weg (één met vier sterren) een crash overleeft wanneer je aan de bovengenoemde vier voorwaarden voldoet. We praten dan over de vergevingsgezinde weg. De wegkenmerken die bijdragen aan het begrip vergevingsgezind zijn afhankelijk van het type weg en de toegestane snelheid. Maar te denken valt aan de grootte van de obstakelvrije zone, type kruisingen, afscheiding van tegemoetkomend verkeer, bermbeveiliging etc.

Het is duidelijk dat ook de soort verkeersdeelnemer specifieke eisen kan stellen en daarmee de score bepaalt. Denk daarbij bijvoorbeeld aan meer kwetsbare verkeersdeelnemers als motorrijders. Dat element is nog niet in de systematiek opgenomen maar staat wel op het programma. De uitwerking daarvan zal binnenkort verder ter hand worden genomen.

Wat hebben we er aan?

Het nut van een RPS score is drieledig.

In de eerste plaats is het een instrument waarmee de wegbeheerder een objectief oordeel kan formuleren over de veiligheid van zijn wegennet. Los van de ongevallen krijgt hij in beeld hoe de diverse wegvakken en kruispunten scoren qua veiligheid. Daarmee heeft hij belangrijke criteria in handen om zijn veiligheidsbeleid op te baseren en uit te werken. Bovendien heeft de wegbeheerder een middel om beargumenteerd financiële middelen toe te delen aan verbetering van zijn wegennet. Met name de delen met een lagere RPS score zijn kandidaat voor opwaardering. Het helpt hem prioriteren en het helpt hem tegen de waan van de dag die reageert op ongevallen en andere incidenten die niet direct worden veroorzaakt door de kwaliteit van de infrastructuur.

In de tweede plaats zorgt het voor benchmarking. Zowel tussen wegbeheerders onderling als voor de wegbeheerder zelf, in de tijd. Je kunt als wegbeheerder iets laten zien: noodzaak tot investeren enerzijds en gerealiseerde verbetering anderzijds. De onafhankelijke indicator geeft immers aan dat er verbeteringen gerealiseerd zijn. Dat is goed naar de weggebruiker (klant), en goed naar de politiek (opdrachtgever).

Ten derde is het een instrument waarmee de weggebruikers geïnformeerd kunnen worden. Bijvoorbeeld in hun routekeuzegedrag. Naast de kortste of snelste route zou in een navigatiesysteem ook de veiligste route aangegeven kunnen worden.

Dat veronderstelt wel dat er iets te kiezen valt.

In Nederland zijn de afstanden vaak zo kort en de keuzes zo beperkt dat de snelste en de veiligste route menigmaal zullen samenvallen.

Waarschijnlijker is het in dat verband om voor het vakantieverkeer een 'veilige' route te adviseren naast andere mogelijkheden. Temeer daar er over de veiligheid van het buitenlandse wegennet meer interessants te melden valt dan over het Nederlandse Wegennet. Overigens oriënteert de ANWB zich op dit moment hoe de beschikbare informatie het beste aan de weggebruiker kan worden aangeboden.

Ook in de discussie rond de aansprakelijkheid van wegbeheerders kan RPS interessante informatie toevoegen. Het biedt niet alleen de consument mogelijkheden om de wegbeheerders die in gebreke is gebleven aan te spreken en met zijn nalatigheid te confronteren. Ook kunnen wegbeheerders laten zien dat zij bij een goed gekwalificeerde weg er alles aan hebben gedaan om gevolgen van menselijk falen zoveel mogelijk te beperken. Met andere woorden, de wegbeheerder moet een goed verhaal hebben waarom hij een weg niet op een hoger plan heeft gebracht. Daar zijn uiteraard vaak goede redenen voor maar hij zal bewuster moeten – en kunnen! - omgaan met de prioritering van zijn aandacht. Het punt rond de aansprakelijkheid van de wegbeheerder krijgt in de toekomst nog een extra dimensie, waardoor een goede kwalificatie extra interessant wordt. Door de discussie rond andere betaalsystemen zal er mogelijk in de toekomst een nog duidelijker verband worden gelegd tussen het betalen en de geleverde dienst. Zeker wanneer de weggebruiker per

kilometer betaalt, krijgt de betaling meer het karakter van een prijs waar een kwalitatief goed product tegenover moet staan. Het ligt dan in de rede dat de klant een kwaliteitswaarborg verlangt, zeker op het belangrijke gebied van veiligheid.

Stand van zaken internationaal

Hoewel de ANWB samen met de Engelse AA, de Duitse ADAC en de Zweedse M aan de wieg heeft gestaan van EuroRap, zijn de ontwikkelingen met EuroRap in andere landen sneller gegaan dan in Nederland.

Zweden (M) heeft inmiddels 7000 km weg volgens de RPS methodiek van sterren voorzien en met veel publiciteit gepresenteerd. Het Zweedse Parlement nam twee jaar geleden een regeringsvoorstel aan dat er in Zweden pas tot verhoging van de maximumsnelheid mag worden overgegaan als de weg bij die beoogde snelheid vier sterren van EuroRap zal krijgen. en Duitsland (ADAC) heeft in december 2005 aan 8000 km weg sterren toegekend.

De star-rating (RPS) wordt getest in Zwitserland, Finland, Ierland en Spanje en het is te verwachten dat daar snel de eerste resultaten zichtbaar zullen worden.

Het andere product van EuroRap de zogeheten Risk-mapping leidt tot een relatieve risicokaart waarop ernstige ongevallen in relatie tot verkeersdruk wordt uitgedrukt. Dat is voor Nederland met een lange traditie op het punt van ongevallenstatistiek niet nieuw. Wel nieuw is een 4^e generatie Risk Map die is ontwikkeld, waarop de ontwikkeling van de ongevallen wordt geregistreerd, gecorrigeerd voor een aantal factoren zoals wegtype en drukte.

Over de risk map hebben we ons niet druk gemaakt omdat we daarmee niet nieuws toevoegen aan hetgeen er al is. Maar hij wordt in landen als Frankrijk, Italië, Catalonie, Baskenland, Zwitserland, Oostenrijk en Groot Brittannië gebruikt om het publiek te informeren en hen te wijzen op de risico's van bepaalde weggedeelten.

De Road Assessment Programs zijn overigens niet alleen voorbehouden aan Europese landen. Gelet op de effectiviteit is er mondiaal interesse in de aanpak die tot verbetering van de weginfrastructuur moet leiden. Zo is er Australië een **AusRAP** van de grond gekomen. In Amerika lijken de ergste (aansprakelijkheids-) hobbels genomen voor de start van een **AmRAP**. En ook in Zuid Amerika (**SamRAP**) begint men over het invoeren van het systeem na te denken.

Ontwikkelingen Nederland

In mei van dit jaar organiseren wij in Nederland een Internationaal Congres.

Wij zullen daar de eerste resultaten laten zien van de EuroRap scores in Nederland. Het gaat dan met name om de situatie in Zuid Holland. De ANWB heeft op eigen initiatief en voor eigen rekening een adviesbureau (ic Mobycon) gevraagd de Zuid Hollandse wegen volgens de RPS methode te beoordelen.

Wij hopen met de resultaten andere wegbeheerders te motiveren ook de EuroRap systematiek over te nemen en de resultaten te communiceren naar de weggebruikers.

Conclusies

EuroRap biedt een objectief oordeel over de veiligheid van een weg op basis van wegkarakteristieken.

Het zorgt voor benchmarking waarvan de wegbeheerder profijt kan hebben bij het prioriteren van de inzet van middelen. De weggebruiker heeft een middel om de wegbeheerder aan te spreken op zijn prestaties.

Tenslotte geeft EuroRap de consument de mogelijkheid om te kiezen voor een veilige route. De Europese automobielclubs zullen EuroRap de komende jaren met kracht promoten.