

## Veiligheid provinciale wegen in kaart met programma's en protocollen

### MoU tussen iRAP en SWOV

**Tijdens het EuroRAP General Assembly dat in April 2015 in Reykjavik plaatsvond, ondertekenden Peter van der Knaap, directeur-bestuurder van SWOV, en Rob McNerney, CEO van iRAP, een Memorandum of Understanding (MoU). Daarmee werd SWOV tegelijkertijd een iRAP Centre of Excellence.**

“SWOV een van de besten op het gebied van verkeersveiligheids-onderzoek en we verwelkomen hen bij ons wereldwijde Centre of Excellence netwerk” aldus Rob McNerney. “Dit zal bijdragen aan het best mogelijke onderzoek en de wetenschappelijke basis blijven leveren om de iRAP modellen en technische ondersteuning wereldwijd te onderbouwen.”

#### Beoordelingsprogramma's voor wegen

Toen SWOV in juli 2014 EuroRAP bezocht in Basingstoke, UK, presenteerde John Dawson, voorzitter van EuroRAP/iRAP, een overzicht van EuroRAP en haar internationale positie (zie kader). Hij onderstreepte daarbij het belang van veiliger wegen: “Wereldwijd sterven elke dag 3.500 mensen in het verkeer en raken er ook nog eens 100.000 ernstig gewond. Het feit dat de sociale en economische last van deze aantallen verkeersdoden en -gewonden niet aanvaardbaar zijn, maakt beoordelingsprogramma's voor wegen tot een essentieel instrument om de verkeersveiligheid te verbeteren.”



In 2005 heeft EuroRAP de instelling iRAP opgericht. iRAP wil bewerkstelligen dat risicovolle wegen verdwijnen en ondersteunt de 'Decade of Action for Road Safety' van de Verenigde Naties. De iRAP-methode gebruikt sterren om de veiligheid van wegen uit te drukken: de zogeheten 'road protection score', de RPS-score. Wegen met het hoogste risico krijgen één ster en de veiligste

#### EuroRAP - iRAP

Road assessment programmes (RAP's) kunnen individuele landen behulpzaam zijn bij het ontwikkelen van inzicht in de mate van veiligheid van het wegennetwerk en het bepalen welke segmenten het hoogste ongevalsrisico hebben. RAP's bieden hiermee een basis voor het nemen van maatregelen die op proactieve wijze de verkeersveiligheid verbeteren op de gevaarlijkste locaties. In Europa werd deze methode het eerst toegepast door EuroRAP en werd al snel ook gebruikt in Australië (AusRAP), de Verenigde Staten (usRAP) en Nieuw-Zeeland (kiwiRAP) toen de methode succesvol bleek te zijn. In Nederland was de ANWB een van de initiatiefnemers voor het gebruik van RAP's.

EuroRAP heeft in 2005 iRAP opgericht, een liefdadigheidsinstelling gericht op het tot stand brengen van een wereld zonder wegen met een hoog ongevalsrisico.

wegen krijgen vijf sterren. De inspectie van wegen wordt met intervallen van 100 meter uitgevoerd door speciaal hiervoor uitgeruste voertuigen en getrainde krachten. Wereldwijd is inmiddels 600.000 km aan wegen onderzocht en beoordeeld en het aantal onderzochte wegen neemt jaarlijks toe.

#### EuroRAP in Nederland

In Nederland werden de periode 2011-2013 alle provinciale 80km/uur-wegen beoordeeld. Er werd geconstateerd dat de combinatie van hoge snelheid en wegingeling er de reden van was dat 62% van deze wegen niet aan de minimum iRAP veiligheids-eisen voldeed. Om de veiligheid van wegen te verbeteren heeft SWOV, in opdracht van het IPO en in overleg met de provincies, een nieuw instrument ontwikkeld om de provincies behulpzaam te zijn bij het maken van beleidskeuzen met betrekking tot weginrichting en het wegennetwerk. Dit instrument werd ProMeV (Proactief Meten van Verkeersveiligheid) en maakt in eerste instantie gebruik van bestaande proactieve methoden voor beleidsprioritering gericht op wegontwerp en wegennetwerk (zie kader). ProMeV bestaat niet alleen uit methoden om infrastructurele problemen in kaart te brengen, maar benoemt ook gevaarlijk verkeersgedrag dat wordt veroorzaakt door wegontwerp of de structuur van het netwerk. ProMeV onderzoekt niet alleen de functionaliteit van de weg, maar kijkt daarnaast naar de structuur ervan binnen het netwerk. Dit is een extra toevoeging aan de traditionele RAP's.

#### Centre of Excellence

Tijdens het SWOV-bezoek aan EuroRAP in juli 2014, besloten de organisaties een Memorandum of Understanding (MoU) aan te gaan om hun samenwerking te formaliseren en de samenwerking te ondersteunen. Het MoU houdt tevens in dat SWOV een iRAP Centre of Excellence (CoE) wordt. Een Centre of Excellence streeft naar deskundigheid, verantwoordelijkheid en leiderschap op technisch niveau aangaande de programma's en is altijd een organisatie met een aantoonbaar uitmuntende reputatie op gebied van verkeersveiligheid. Daarnaast moeten de activiteiten van een CoE gericht zijn op het maatschappelijk welzijn.

#### Publicaties

SWOV heeft twee rapporten uitgebracht over ProMeV, een korte bladerversie (R-2014-10) en een achtergrondrapport met meer uitgebreide informatie over de achtergronden en gebruikte methoden (R-2014-10A).

L. Aarts, Ch. Bax & A. Dijkstra (2014). *ProMeV: Proactief Meten van Verkeersveiligheid; inzicht in onveiligheid vóórdat er slachtoffers vallen*. R-2014-10. SWOV, Den Haag.

L. Aarts, Ch. Bax & A. Dijkstra (2014). *Proactief Meten van Verkeersveiligheid – ProMeV; Achtergrond, methoden en onderbouwing van keuzen*. R-2014-10A. SWOV, Den Haag.

#### ProMeV

SWOV heeft een instrument ontwikkeld om beleidsmakers te ondersteunen bij de besluitvorming over hoe hun budget voor weginfrastructuur zo optimaal mogelijk kan worden aangewend. Het instrument, ProMeV is samegesteld uit proactieve, bestaande methoden die vrij beschikbaar zijn en een wetenschappelijke basis hebben.

ProMeV, maakt geen gebruik van ongevalgegevens maar van Safety Performance Indicators (SPI's): factoren die een sterk oorzakelijk verband hebben met de verkeersveiligheid en worden beschouwd als indicatoren van risico's in het verkeerssysteem. Voorbeelden van SPI's zijn kenmerken van de weginrichting en snelheid, maar ook indicatoren als gordelgebruik. ProMeV beoordelingen worden uitgevoerd op drie verschillende niveaus: netwerkniveau, routeniveau en op het niveau van wegvakken en kruisingen.

Als CoE zal SWOV deel uitmaken van het iRAP Global Technical Committee en van de technische leiding van het programma. De samenwerking zal naar verwachting resulteren in verbeterde kennis over een veilige infrastructuur, bijvoorbeeld door het evalueren van de verkeersveiligheidseffecten van hogere RAP-scores. Het als CoE deel uitmaken van een programma biedt een unieke mogelijkheid om gebruik te kunnen maken van een schat aan gegevens over wegkenmerken en het onderzoek te ondersteunen naar de effectiviteit van de technische verkeersveiligheidsverbeteringen op landelijk niveau. De uitkomsten hiervan bieden waardevolle nieuwe informatie voor iRAP en maken verdere verbetering van de modellen en uitkomsten mogelijk.



Rob McInerney (links) en Peter van der Knaap (rechts)