

Proactief meten veiligheid fietsinfrastructuur

CycleRAP

Jaarlijks raken 10.000 fietsers ernstig gewond in het verkeer. Veel van deze ongevallen kunnen voorkomen worden door te werken aan: veilige infrastructuur, veilig rijgedrag en veilige fietsen. Om gericht werk te maken van veilige infrastructuur stelt de ANWB CycleRAP beschikbaar. Dit is een methode waarmee de veiligheid van infrastructuur proactief in kaart gebracht kan worden.

Nederlands – internationale methode

CycleRAP is onderdeel van het internationale “Road Assessment Programme” (RAP). Een methode en certificeringssysteem om systematisch in te schatten hoe vorm en inrichting van een weg weggebruikers beschermen. De veiligheid wordt bepaald door het risico op een ongeval en de ernst van de afloop. Deze wordt uitgedrukt in een sterren-score. De sterren-score is een verkeersveiligheidsindicator voor wegontwerp, waarin de bescherming wordt uitgedrukt in maximaal vijf sterren.

De ANWB zit in het Europese samenwerkingsverband EuroRAP dat de RAP methode heeft ontwikkeld. Onder de naam “iRAP” worden wereldwijd risico analyses gemaakt, voornamelijk gericht op automobilisten en voetgangers. In Nederland heeft de ANWB onder de naam EuroRAP de risico’s van Rijkswegen en provinciale wegen in kaart gebracht voor de automobilist.

CycleRAP is in Nederland ontwikkeld en komt medio 2016 beschikbaar. SWOV ontwikkelt de methode in opdracht van de ANWB. In Amsterdam wordt een pilot uitgevoerd en de resultaten worden medio 2016 verwacht.

Beschikbaar voor alle wegbeheerders

CycleRAP is geschikt voor alle typen fietsinfrastructuur. De wegonderzoeken (“road assessments”) kunnen worden uitgevoerd door partijen met een licentie. De methode is gecertificeerd. Hiermee zorgen we ervoor dat de kwaliteit gewaarborgd blijft, resultaten vergelijkbaar zijn en kennis gedeeld wordt.

Licenties

De uitvoering van wegonderzoeken gebeurt door marktpartijen. Licenties kunnen verkregen worden voor het leveren van beelden van de weg; voor het coderen van wegkenmerken; en voor de analyse en rapportage van de data.



Het aanvragen van een licentie staat vrij aan alle partijen. Specifieke vereisten voor CycleRAP licenties worden in de loop van 2016 bekend gemaakt. Licentiepartijen binnen iRAP worden hier gepubliceerd: <http://irap.org/en/resources/accredited-suppliers>.

CycleRAP wegonderzoek

Stap 1: beeld fietsinfra

Actueel beeld met goed zicht op de fietsinfrastructuur. In de ontwikkelfase is gewerkt met beelden van Cyclomedia ©. De beelden zijn genomen per 5 meter (blauwe stip) en het beeld kan groteerd worden. Iedere locatie is gekoppeld aan een GPS locatie.



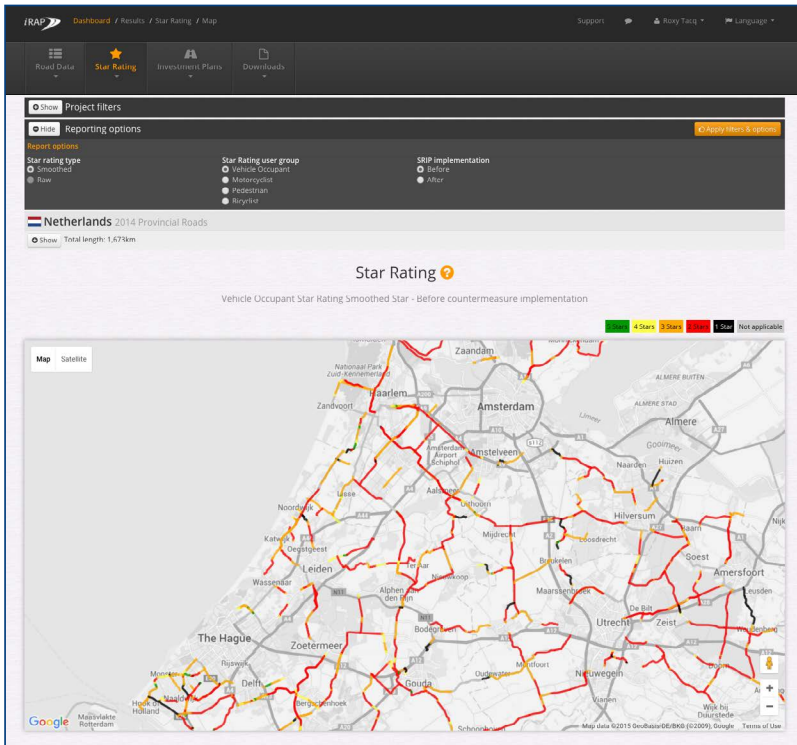
Stap 2: codering wegkenmerken

Per wegdeel van 25 meter worden de wegkenmerken en de verkeersintensiteit geregistreerd in een database. In de ontwikkelfase is gebruik gemaakt van Microsoft Access. De wegkenmerken worden bepaald op basis van videobeelden. De verkeersintensiteit komt uit externe bronnen.

Inventarisatie					
Straatnaam		Lengte:		<input type="button" value="Home"/> <input type="button" value="Previous"/> <input type="button" value="Next"/> <input type="button" value="End"/>	
Zekerheid meting		<input type="button" value="Refresh"/>			
Omschrijving vraag					
VsGs/DV		Fietspad			
	Heen	Terug		Heen	Terug
Intensiteit	<input type="text" value="2000"/>	<input type="text"/>	Versmalling	<input type="text" value="Geen of nauwelijks"/>	<input type="text"/>
Soort kruising / aantal tal	<input type="text" value="VRI"/>	<input type="text" value="Drietaks"/>	Hoogteprofiel	<input type="text" value="Vlak"/>	<input type="text"/>
Zicht kruispunt	<input type="text" value="Geen belemmeri"/>	<input type="text" value="Enigszins belemn"/>	Tramrails	<input type="text" value="Ja, in gedeelde ruimte"/>	
Voorziening	<input type="text" value="Fietssuggestiestr"/>	<input type="text" value="Rijbaan"/>	Overgang - Kwaliteit	<input type="text" value="Voldoende"/>	<input type="text"/>
Voorziening, anders nl:	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Overgang - Type	<input type="text" value="Opsluitband - overrijd"/>	<input type="text" value="Parkeervak langs rijba"/>
Bijz. voorziening fiets	<input type="text" value="Brug"/>	<input type="text" value="Tunnel"/>	Straatverlichting	<input type="text" value="Ja"/>	<input type="text"/>
Rijrichtingen fietspad	<input type="text" value="Eenrichtingspad"/>	<input type="text" value="Tweeichtingspad"/>	Markering	<input type="text" value="Links en Rechts"/>	<input type="text"/>
Zicht rijbaan rechtsafsl.	<input type="text" value="Geen belemmeri"/>	<input type="text" value="Ernstig belemme"/>	Paal in pad	<input type="text" value="Ja"/>	<input type="text"/>
Rijrichtingen rijbaan	<input type="text" value="Tweeichtingen"/>	<input type="text" value="Tweeichtingen"/>	Paal - Zicht	<input type="text" value="Voldoende"/>	<input type="text"/>
Ligging	<input type="text" value="Niet Solitair Binn"/>	<input type="text" value="Niet Solitair Binn"/>	Middeneiland - Aanwezig	<input type="text" value="ja"/>	<input type="text"/>
Omgeving	<input type="text" value="Winkel- / uitgaar"/>	<input type="text"/>	Middeneiland - Zicht	<input type="text" value="Voldoende"/>	<input type="text"/>
Verhardingsbreedte	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Berm - Kwaliteit	<input type="text" value="Aandachtspunt"/>	<input type="text"/>
Verharding - Type	<input type="text" value="Open"/>	<input type="text" value="Open"/>	Berm - type	<input type="text" value="Hek of muur binnen 1"/>	<input type="text" value="Parkeervak / gelegen"/>
Verharding - Kwaliteit	<input type="text" value="Voldoende"/>	<input type="text" value="Voldoende"/>	Obstakel - Afstand	<input type="text" value="0,5-1 meter"/>	<input type="text" value="<0.5 meter"/>
Uitritten aanwezig	<input type="text" value="Ja"/>	<input type="text"/>	Werk in uitvoering	<input type="text" value="Nee"/>	<input type="text"/>

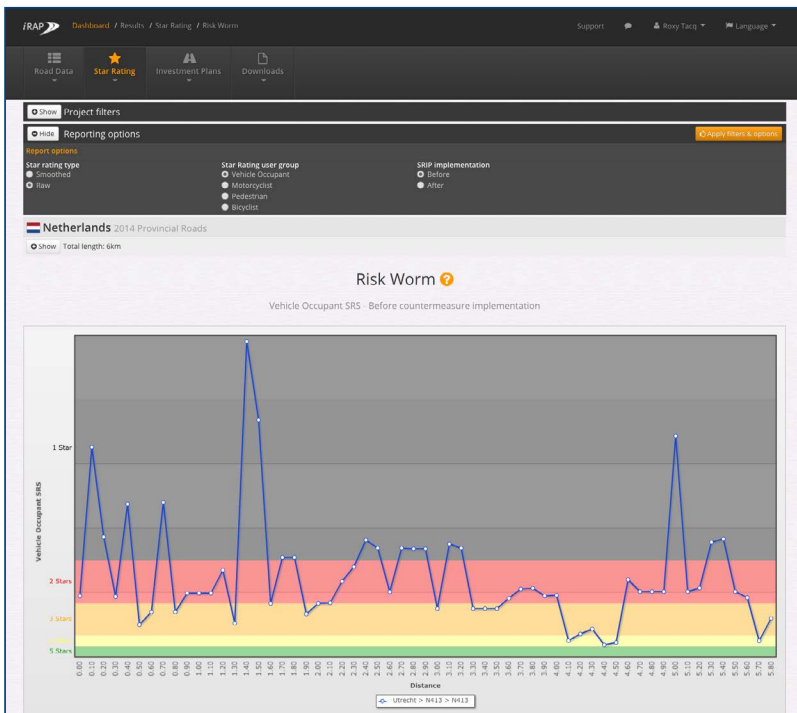
Stap 3: berekening score & kwaliteitscheck

Op basis van de RAP-methodiek wordt een risicoscore (sterrenscore) toegekend (per 25 meter). Een onafhankelijke organisatie voert een kwaliteitscheck uit op de verzamelde data en berekening van de scores. De sterrenscore wordt brekend op basis van de RAP methodologie. Zie: <http://www.irap.org/en/about-irap-3/methodology>.



Stap 4: rapportage

De data wordt geüpload in ViDA, de online software van EuroRAP, CycleRAP en iRAP. ViDA biedt kaarten, scores en details op netwerk- en wegniveau.



Vraag & antwoord

Voor welke wegen kan de CycleRAP methode gebruikt worden?

Alle infrastructuur voor fietsers; fietspaden, fietsstroken en andere wegen waar fietsers (mede) van gebruik maken. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Grootte van het te beschouwen gebied: één locatie, één weg, een route, een netwerk.

Wanneer komt de CycleRAP methode beschikbaar?

Medio 2016.

Hoe draagt de CycleRAP methode bij aan de veiligheid?

Jaarlijks raken zo'n 10.000 fietsers ernstig gewond. Het overgrote deel daarvan betreft ongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is. Bij de helft van de enkelvoudige ongevallen met fietsers speelt de weginrichting een rol.¹ Met de CycleRAP methode kan in kaart gebracht worden hoe veilig de inrichting van de weg is. Dit levert inzicht op over de wegen (wegvakken en kruispunten) waar een verhoogd risico is op een ongeval. Met dit inzicht kunnen gemeenten en provincies (de wegbeheerders) de weg veiliger maken.

Proactieve methode, wat is dat?

Proactief wil zeggen dat de veiligheid aangepakt wordt vóórdat er een ongeluk gebeurt, op basis van de wegkenmerken. De veiligheid van wegen wordt systematisch in kaart gebracht. Door deze analyse kunnen wegbeheerders prioriteren welke wegen het eerst veiliger gemaakt moeten worden. Dit is anders dan de "black spot" benadering waar verkeerssituaties gewijzigd worden nádat een ongeluk heeft plaatsgevonden op basis van het aantal slachtoffers.

Is de methode hetzelfde als de EuroRAP methode?

Het uitgangspunten van beide RAP methoden zijn hetzelfde. De veiligheid van de weginrichting wordt proactief in kaart gebracht. Dit gebeurt op basis van wegkenmerken en andere indicatoren zoals verkeersintensiteit. De mate van veiligheid wordt uitgedrukt in een sterren-score. De sterren-score is een uitdrukking van het risico en de ernst van een onverhoopt ongeval. Het is gerelateerd aan de weggebruiker: automobilist, motorrijder, fietser, voetganger.

De wetenschappelijke onderbouwing van CycleRAP komt uit het onderzoek dat SWOV heeft uitgevoerd in opdracht van de ANWB.

De naam EuroRAP is in Nederland bekend van de meting die is gedaan op het provinciale wegennet (2012-2013) en de meting van het Rijkswegennet (2007). Daar is de veiligheid van de weginrichting voor de automobilisten onderzocht.

Wat gaat de ANWB in 2016 doen?

De ANWB stelt de CycleRAP methode beschikbaar aan alle wegbeheerders. We agenderen het belang van veilige fietsinfrastructuur en promoten de proactieve aanpak. Daarnaast zorgen we dat er marktpartijen beschikbaar komen die de wegonderzoeken (onder licentie) uit kunnen voeren.



Wat is de rol van de ANWB in de komende jaren?

De ANWB is partner van iRAP de certificerende organisatie van CycleRAP en EuroRAP. Dit betekent dat de ANWB (samen met iRAP) licenties uitdeelt voor het uitvoeren van de wegonderzoeken. Daarnaast vervult de ANWB een rol in de kennisdeling en communicatie tussen wegbeheerders en weggebruikers.

Wie betaalt er voor de ontwikkeling van de methode?

De ANWB, de FIA2, provincie Friesland en provincie Gelderland hebben het onderzoek voor de ontwikkeling van CycleRAP gefinancierd. Gemeente Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag leveren een bijdrage door de financiering van een pilot in de ontwikkelfase.

Wat wordt er gedaan in Amsterdam?

In samenwerking met gemeente Amsterdam en SWOV wordt de verkeersveiligheid van de fietsvoorzieningen langs alle 50km/u wegen (550 kilometer) in kaart gebracht. Hiermee zijn we begonnen in het najaar van 2015. De opgedane kennis wordt gebruikt voor de ontwikkeling van de CycleRAP methode. De Amsterdamse resultaten worden medio 2016 verwacht.

Waar kan ik meer informatie vinden?

Op www.anwb.nl/veiligfietspaden.

Informatie over het iRAP programma staat op www.irap.org.

Informatie over de RAP methodiek staat op <http://irap.org/en/about-irap-3/methodology>.

¹ SWOV (2013). Factsheet Ernstig verkeersgewonden in Nederland. SWOV (2014). Rapport 2014-14. Safe Cycling Network.

² Federation Internationale de l'automobile. De ANWB is net als haar zusterclubs lid van deze koepelorganisatie.