

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 “Road Protection Score” (RPS). De RPS 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 begin 2016 beschikbaar. SWOV ontwikkelt de methode in opdracht van de ANWB. In Amsterdam wordt een pilot uitgevoerd en de resultaten worden begin 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 begin 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 geroteerd worden. Iedere locatie is gekoppeld aan een GPS locatie.



Stap 2: codering wegkenmerken

De wegkenmerken per 25 meter genoteerd op basis van de beelden. Verkeersintensiteit wordt toegevoegd vanuit externe data. De gegevens worden ingevoerd in een database.

In de ontwikkelfase is gebruik gemaakt van Microsoft Access.

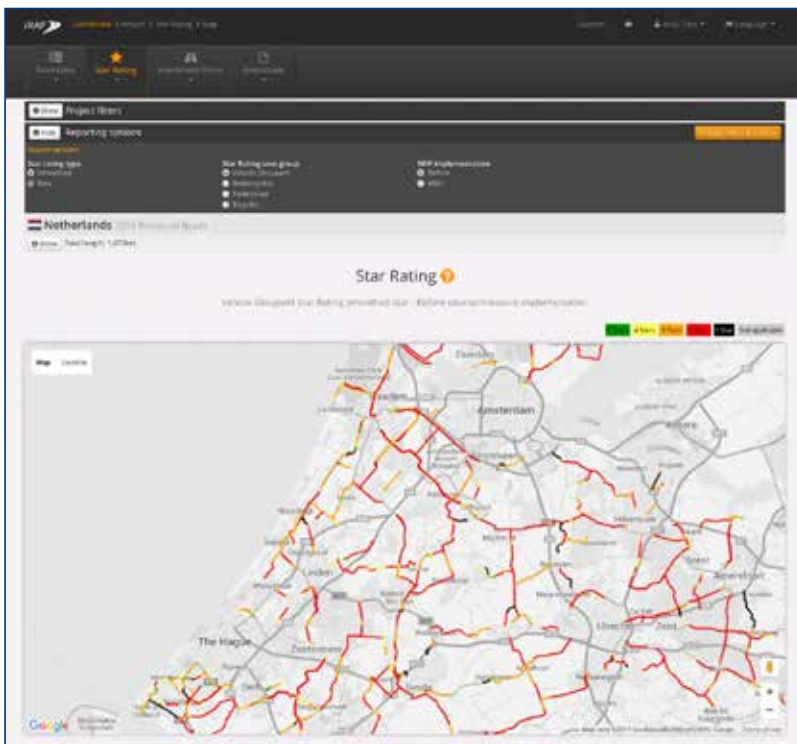
Inventarisatie					
Straatnaam		Lengte:		[H] [←] [→] [F] [M]	
Zekerheid meting		[Dropdown]			
Dremschrijving straat		[Dropdown]			
VoGa/DV Pletspad					
	Heen	Terug		Heen	Terug
Intensiteit	2000		Versmalling	Geen of nauwelijks	
Soort kruising / aantal tal	VR	Drietaks	Hoogteprofiel	Vlak	
Zicht kruispunt	Geen belemmeri	Eenigszins belemm	Tramrails	Ja, in gedeelde ruimte	
Voorziening	Fietsuggestiestr	Rijbaan	Overgang - Kwaliteit	Voldoende	
Voorziening, anders rfi			Overgang - Type	Opsluitbaad - overrijd	Parkeervak langs rijba
Bijz. voorziening fiets	Brug	Tunnel	Straacverlichting	Ja	
Rijrichtingen fietspad	Eenrichtingspad	Tweerichtingspa	Markering	Links en Rechts	
Zicht rijbaan rechtsafsl	Geen belemmeri	Eerstig belemm	Paal in pad	Ja	
Rijrichtingen rijbaan	Tweerichtingen	Tweerichtingen	Paal - Zicht	Voldoende	
Ligging	Niet Solitair Binn	Niet Solitair Binn	Middeneiland - Aanwezig	Ja	
Omgeving	Winkel- / uitgaar		Middeneiland - Zicht	Voldoende	
Verhardingsbreedte			Berm - Kwaliteit	Aandachtspunt	
Verharding - Type	Open	Open	Berm - type	Hek of muur binnen 1	Parkeervak / gelegen
Verharding - Kwaliteit	Voldoende	Voldoende	Uitstapel - Afstand	0.5-1 meter	<0.5 meter
Ultritten aanwezig	Ja		Werk in uitvoering	Nee	

Stap 3: berekening score

De gecodeerde data en beelden worden verzonden naar de iRAP organisatie. Zij voeren een kwaliteitscheck uit en kennen ieder wegdeel een score toe (RPS). Deze wordt berekend op basis van de methodologie.

Zie: <http://www.irap.org/en/about-irap-3/methodology>.

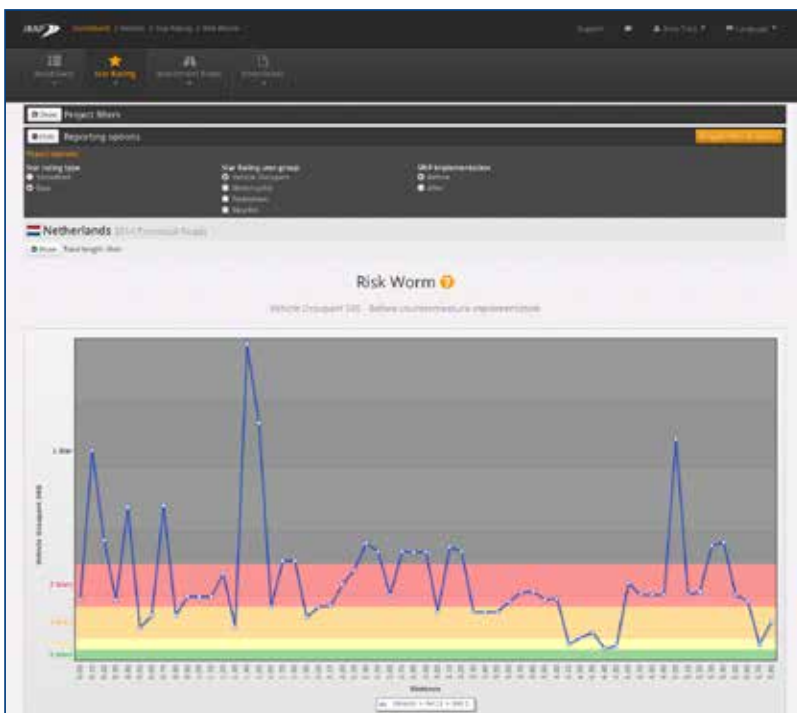
De data worden weergegeven in ViDA, de online softwareomgeving van iRAP.



Stap 4: rapportage

ViDA genereert de data en biedt kaarten, scores en details op netw erk- en wegniveau.

Op basis hiervan kan een rapportage gemaakt worden met toelichting op de methode.



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?

Begin 2016.

Hoe draagt de RAP 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 vóór dat 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 RPS-score (road protection score). De RPS-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 CycleRAP en de RPS-score voor fietsers komt uit het onderzoek dat SWOV heeft uitgevoerd in opdracht van de ANWB. SWOV heeft de RAP methode voor fiets ontwikkeld.

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 namens iRAP de certificerende organisatie in Nederland. Dit betekent dat we (samen met iRAP) licenties uitgeven voor het uitvoeren van de wegonderzoeken. De ANWB voert ook kwaliteitscontrole uit op de verzamelde data. Daarnaast worden er afspraken gemaakt over de communicatie van de rapportages van de wegonderzoeken.

Wie betaalt er voor de ontwikkeling van de methode?

De ANWB heeft geïnvesteerd in de ontwikkeling van CycleRAP. De FIA², provincie Friesland en provincie Gelderland hebben de eerste fase de ontwikkeling gefinancierd. Gemeente Amsterdam levert in de tweede fase een bijdrage. Samen met ANWB en SWOV wordt de methode verder ontwikkeld en toegepast.

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 in het voorjaar van 2016 verwacht.

Waar kan ik meer informatie vinden?

Op www.anwb.nl/verkeermoetveiliger onder "sterrensysteem fiets". 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.