

Datum
15 december 2011

Bijlage(n)
1

Notitie

Toelichting memo Mobycon

Op 1 februari 2011 heeft Mobycon in opdracht van Rijkswaterstaat de resultaten opgeleverd voor het in kaart brengen van de consequenties voor de Road Protection Score (RPS) bij verhoging van de snelheidlimiet op autosnelwegen. Dit is in de bijgevoegde memo van Mobycon met bijlagen uitgewerkt.

Road Protection Score

De RPS is een programma van EuroRAP, een Europees samenwerkingsverband waarin automobiellclubs en wegbeheerders vertegenwoordigd zijn. De RPS beoordeelt de veiligheid van infrastructuur aan de hand van fysieke wegkenmerken. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft de ambitie uitgesproken dat de Nederlandse rijkswegen in 2020 een score hebben van minimaal 3 sterren.

Doorrekening

In een drietal varianten heeft Mobycon doorgerekend wat de consequenties zijn van een verhoging van de snelheidslimiet op het Nederlandse autosnelwegennet. De RPS methodiek maakt daarbij geen onderscheid tussen 120 km/h en 130 km/h. De RPS verandert dus niet bij verhoging van de limiet van 120 km/h naar 130 km/h. Rijkswaterstaat hanteert vooralsnog ook geen andere ontwerprichtlijnen bij een verhoging van de maximumsnelheid van 120 km/h naar 130 km/h.

In de door Mobycon genoemde variant 1 zijn daarmee de consequenties doorgerekend voor een verhoging van de limiet van 100 km/h naar 130 km/h.

In de studie Bouwstenen voor een Veiligheidsambitie zijn de RPS scores voor het Rijkswegennet door Mobycon geactualiseerd. Deze geactualiseerde scores zijn vertrekpunt geweest voor de doorrekening van de consequenties van de snelheidsverhoging.

Consequenties

De verhoging van de limiet hebben geen consequenties voor de huidige 3 sterren scores van het autosnelwegennet bij de Road Protection Score (RPS). Een deel van de wegvakken daalt de RPS score van 4 naar 3 sterren.

Met behulp van de bijlagen van Mobycon is voor het door de minister voorgestelde uitvoeringsscenario bepaald dat de daling van de RPS score van 4 naar 3 sterren ongeveer 9 km autosnelweg betreft. Dit zijn 100 km/h wegen die in het uitvoeringsscenario dynamisch 130 zijn. Zie tevens tabel hieronder.

weg nummer	Richting	Km van	Km tot	Weglengte (km)	Nabij	Wegaanpassing 2010 t/m 2015
001	L	21,394	22,587	1,197	Bussum	x
002	R	38,505	39,15	0,645	Abcoude	x
002	R	69,114	70,614	1,49	Nieuwegein	x
004	L	47,85	47,407	0,444	Rijswijk	
012	L	149,324	149,592	0,266	Veldhuizen	x
012	R	149,301	149,756	0,459	Veldhuizen	x
013	L	4,415	4,122	0,301	Nootdorp	
020	L	21,362	22,304	0,946	Vlaardingen	
027	R	67,313	67,703	0,387	Houten	x
027	L	67,318	67,791	0,47	Houten	x
059	L	144,745	146,15	1,41	Rosmalen	
059	R	142,95	143,621	0,668	Rosmalen	
Totaal				8,683		

Corporate Dienst

Datum

15 december 2011

Tabel: RPS van 4 naar 3 sterren

memo

Aan : Joris Kessels
C.c. : -
Van : Erik Wahle
Betreft : Uitwerking Snelheidsscenario's
Datum : 01-02-11
Kenmerk : 4192

Beste Joris,

Naar aanleiding van je vraag over de effecten van de RPS score bij verschillende snelheidsverhogingen heb ik een drietal varianten uitgewerkt:

1. Snelheidsverhoging van 100 naar 120 km/h
2. Snelheidsverhoging van 80 naar 100 km/h
3. Snelheidsverhoging van 80 naar 120 km/h

Uitgangspunten:

De basis van deze varianten is scenario 3 uit het bouwstenenproject.

We hebben telefonisch afgesproken dat de varianten van 100 naar 130 en van 120 naar 130 km/h niet worden doorgerekend omdat dit geen effect zal hebben op de RPS score. De reden hiervan is dat de risicofactoren van de RPS 1.0 tot 120 km/h gaan.

Verder hebben we als uitgangspunt hebben we afgesproken dat alleen de autosnelwegen worden doorgerekend. Hiervoor heb ik selecties gemaakt waarbij alle N-wegen eruit zijn gefilterd. In de pdf bestanden "snelheidoverzicht100_120.pdf" en "snelheidoverzicht80_100_120.pdf" zijn de wegvakken zichtbaar gemaakt die zijn aangepast.

Resultaat variant 1:

Van de gewijzigde wegvakken komen geen scores lager dan 3 sterren voor. Het merendeel van de gewijzigde wegvakken laat wel een verlaging van de score zien (ten opzichte van scenario 3) maar hierbij blijft de afgeronde RPS score gelijk. Bij een klein deel van de wegvakken is te zien dat de RPS score daalt van 4 naar 3 sterren. Bij deze wegvakken zijn bijvoorbeeld verlaagde bermen of obstakels binnen de 10 meter aanwezig waardoor de RPS score omslaat bij een snelheidsverhoging. In het bestand snelheidsscenario-s_verschil.xls tabblad "scenario 3 t.o.v. variant 1" zijn de RPS scores afgezet tegen scenario 3.

Resultaat variant 2:

Van de gewijzigde wegvakken komen geen scores lager dan 3 sterren voor. Een klein deel van de gewijzigde wegvakken laat wel een verlaging van de score zien (ten opzichte van scenario 3) maar hierbij blijft de afgeronde RPS score gelijk. In tegenstelling tot variant 1 komen hier dus geen verschuivingen voor van meer dan 1 ster. De reden hiervan is dat de geselecteerde wegvakken goed zijn ingericht (geleiderail in middenberm, obstakelvrije ruimte buitenberm etc) waardoor de score hoog blijft ondanks de hogere snelheden. In het bestand snelheidsscenario's_verschil.xls tabblad "scenario 3 t.o.v. variant 2" zijn de RPS scores afgezet tegen scenario 3.

Resultaat variant 3:

Van de gewijzigde wegvakken komen geen scores lager dan 3 sterren voor. Een klein deel van de gewijzigde wegvakken laten wel een verlaging van de score zien (ten opzichte van scenario 3) maar hierbij blijft de afgeronde RPS score gelijk. Bij variant 3 is dezelfde conclusie te trekken als bij variant 2. In het bestand snelheidsscenario's_verschil.xls tabblad "scenario 3 t.o.v. variant 3" zijn de RPS scores afgezet tegen scenario 3.

Conclusie

De wijzigingen in de wettelijke snelheden laten bij de varianten een gering effect zien. De reden hiervan is dat bij autosnelwegen de weginrichting veelal maximaal is (gescheiden rijbanen, obstakel vrije ruimte etc) zodat variatie van de wettelijke snelheid weinig invloed heeft op de RPS score.

Ik hoop je hiermee naar tevredenheid te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Erik Wahle