

Vergaderjaar 2011–2012

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 313

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 december 2011

Aanleiding voor deze brief is het verzoek van de heer De Rouwe, zoals verwoord in uw brief van 30 november 2011. Dit naar aanleiding van het in de Telegraaf van 30 november 2011 verschenen bericht¹ betreffende het gedrag van automobilisten en de onveiligheid voor wegwerkers bij wegwerkzaamheden. Met deze brief, wil ik aangeven wat de Rijksoverheid doet om de veiligheid bij wegwerkzaamheden te borgen en te verbeteren. Ik stuur deze brief mede namens de minister van Veiligheid en Justitie en de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Uit cijfers van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid kan worden afgeleid dat zich in de periode 2000 tot en met 2011 in totaal 52 ongevallen in de wegenbouw hebben voorgedaan. Daarbij waren zes dodelijke slachtoffers, veelal door aanrijding door eigen materieel. Voor het hoofdwegennet lag het aantal afgelopen jaren op nul of één dodelijk slachtoffer per jaar (totaal 3 vanaf 2005). Voor 2011 is de ontwikkeling op het hoofdwegennet tot nu toe vergelijkbaar aan 2010. De conclusie dat elk uur twintig bijna ongelukken gebeuren is ontleend aan een in 2008 verschenen artikel «veiligheid van wegwerkers»² op basis van een observatieonderzoek.

Het in het artikel genoemde aantal slachtoffers van 25 heb ik niet kunnen achterhalen, maar lijkt vooral te gaan over slachtoffers onder automobilisten. De SWOV heeft ten aanzien daarvan in de factsheet «verkeersveiligheid bij werk in uitvoering»³ geconcludeerd dat in Nederland in de periode 2000–2009 gemiddeld 18 dodelijke verkeersongevallen plaatsvinden op locaties, waar aan de weg wordt gewerkt (totaal voor alle wegen). Het gaat daarbij vooral om automobilisten die verongelukken bijvoorbeeld als gevolg van een kopstaart botsing of botsing met een afzetting

Elk slachtoffer is er één teveel. Dit Kabinet heeft veiligheid hoog in het vaandel. Dat geldt zowel voor verkeersveiligheid in het algemeen als ook voor veiligheid van de wegwerkers. Ook bij lagere maximumsnelheden

¹ Werk aan weg dans met dood (Telegraaf, 30 november 2011).

² TNO Kwaliteit van Leven, Consument en Veiligheid en Van den Berg Infrastructures.

³ http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Werk_in_Uitvoering.pdf

zoals bij wegwerkzaamheden (op het hoofdwegennet 70 km/h of 90 km/h) streven wij continu naar verbetering van de veiligheid. De overheid doet samen met de gecontracteerde aannemers en dienstverleners een steeds grotere inspanning om snel maar vooral veilig te werken.

In de overheidscommunicatie is veel aandacht voor de veiligheid van weggebruikers en wegwerkers. De inspectiediensten en de politie zien toe op naleving van de voorschriften. Overheidsdiensten hebben veiligheidsmanagementsystemen en werkgevers in de bouw zijn via certificeringen goed aangehaakt bij de inspanningen. Dit alles heeft aantoonbaar effect. Tegelijkertijd blijft het gevoel bestaan dat de veiligheid nog steeds niet voldoende is geborgd.

Dit komt niet alleen door de toename van het verkeer maar bijvoorbeeld ook door onbegrip en ongeduld van veel weggebruikers. Te hard rijden bij wegwerkzaamheden staat in de ergernis top tien die door weggebruikers zelf is samengesteld. Dit wordt met communicatie en handhaving gericht aangepakt. Ik kom daar later in deze brief op terug.

Kader en toezicht op veiligheidsmaatregelen bij wegwerkzaamheden

Bij het waarborgen en verbeteren van de veiligheid van de wegwerkers is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid:

- Weggebruikers zijn verantwoordelijk voor veilig gedrag;
- Aannemers en hun personeel zijn verantwoordelijk voor veilige en doelmatige wegafzettingen; ook de koepelorganisaties van werkgevers en werknemers spelen hierin een rol;
- Wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor het borgen van de veiligheid in het kader van hun opdrachtgeverschap; het gaat dan om Rijk, provincies, Gemeenten en Waterschappen;
- De Rijksoverheid zorgt voor regelgeving, kaders, toezicht en handhaving

Aannemers en opdrachtgevers hebben beide een belangrijke verantwoordelijkheid bij het bepalen van de gewenste veiligheidsmaatregelen. Afgesproken veiligheidsmaatregelen moeten wel worden nageleefd. Het in het artikel in de Telegraaf genoemde rapport van de Arbeidsinspectie betreft het rapport «risico's bij werken aan de weg: inspectierapport 2010». De bevindingen uit dit rapport zijn voornamelijk gebaseerd op inspecties bij provinciale en gemeentelijke wegen.

Rijkswaterstaat is als beheerder van het hoofdwegennet onderdeel van I&M. In bijlage 1 heb ik daarom beschreven wat Rijkswaterstaat als één van de opdrachtgevers doet om de veiligheid van de wegwerker te waarborgen en verder te verbeteren.

De arbeidsinspectie tenslotte is verantwoordelijk voor inspectie van de arbeidsomstandigheden in de wegenbouw. Belangrijke referentie bij de inspecties zijn de richtlijnen in de CROW-publicaties «Werk in uitvoering 96a en 96b». Daarin staat beschreven hoe wegafzettingen op autosnelwegen, niet-autosnelwegen en wegen binnen de bebouwde kom moeten worden geplaatst op een wijze die voor iedereen veilig en duidelijk is.

Handhaving en communicatie

Naast de maatregelen die opdrachtgevers en aannemers kunnen treffen om het werken aan de weg veiliger te maken voor werknemers, is het belangrijk om streng op te treden tegen bestuurders die hun snelheid niet aanpassen of andere overtredingen begaan. Dit past ook in de vaste

systematiek van het beboeten van verkeersovertredingen, waarbij de boetes zijn vastgesteld volgens het motto: hoe gevaarlijker, hoe duurder.

Een boete valt daarom fors hoger uit als een snelheidsovertreding is begaan op een plek waar op dat moment aan de weg gewerkt wordt. Na aanpassing van de boetes van 1 januari 2012 bedraagt de boete voor 10 km/u te hard rijden binnen de bebouwde bijvoorbeeld € 97,- in geval van wegwerkzaamheden, tegenover € 65,- wanneer er niet aan de weg gewerkt wordt. In 2010 werden in totaal 58 606 boetes uitgedeeld voor te hard rijden bij wegwerkzaamheden. Daarbij werden nagenoeg evenveel boetes binnen de bebouwde kom (36%), buiten de bebouwde kom (33%) en op de autosnelwegen (31%) opgelegd.

Het OM en het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) hebben het controleren op snelheid bij wegwerkzaamheden begin dit jaar als speerpunt benoemd, juist vanwege de veiligheidsbeleving bij wegwerkers en de veiligheid voor de weggebruiker. Het aantal controles bij wegwerkzaamheden in 2011 bedraagt inmiddels meer dan 100. Ook in het Jaarplan 2012 van het KLPD is de handhaving bij wegwerkzaamheden opnieuw als speerpunt benoemd.

De handhaving op snelheid bij wegwerkzaamheden vindt in de regel plaats door middel van mobiele controles. De Verkeerspolitie van het KLPD kondigt een deel van haar controles vooraf aan, zodat weggebruikers hierop kunnen anticiperen. Door niet alle controles van tevoren aan te kondigen, is er sprake van een onvoorspelbaar karakter waar een preventieve werking van verwacht wordt.

Het KLPD heeft begin 2011 afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat om geïnformeerd te worden over de actuele situatie op de weg. Het KLPD ontvangt dagelijks een overzicht van de werkzaamheden die in de daarop volgende week plaatsvinden. Op basis daarvan worden snelheidscontroles gepland zowel overdag als 's nachts. Overigens wordt er naast snelheid ook gericht gecontroleerd op inhaalverboden en het negeren van rode kruizen.

Naast handhaving wordt ook versterkt op communicatie ingezet. Zo roept Rijkswaterstaat weggebruikers op bij wegwerkzaamheden het hoofd koel te houden, zich te houden aan de maximumsnelheid, voldoende afstand te houden, medeweggebruikers de ruimte te geven en tijdig te ritsen. Dit wordt gecombineerd met een duidelijke en tijdige voorlichting over geplande wegwerkzaamheden.

Tenslotte

Bij het borgen en verbeteren van de veiligheid van de wegwerkers zijn verschillende verantwoordelijken betrokken. Met deze brief wil ik benadrukken dat het Rijk zowel vanuit haar rol als opdrachtgever, vanuit haar rol als toezichthouder en vanuit haar rol als handhaver de veiligheid van de wegwerker serieus neemt en ernaar streeft die verder te verbeteren.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Rijkswaterstaat heeft veiligheid hoog in het vaandel staan. Er is een Beleidsverklaring Veiligheidsmanagement en de uitgangspunten, organisatie en werkwijze zijn vastgelegd in een Kader Veiligheidsmanagement. Hoewel er een belangrijke verantwoordelijkheid ligt bij de aannemers houdt RWS hier dus nadrukkelijk vinger aan de pols.

De systematiek en instrumenten die hiervoor nodig zijn worden ontwikkeld in nauwe samenwerking met de markt. RWS organiseert jaarlijks twee workshops over Veiligheid in de GWW-sector, waarin met de grote aannemers, het ministerie van SZW, de Arbeidsinspectie, en brancheorganisaties zoals Bouwend Nederland en Stichting Arbouw actuele ontwikkelingen en problemen worden besproken. Dit past in de eerder genoemde aanbevelingen uit het rapport van de arbeidsinspectie.

Het aantal dodelijke ongevallen bij wegwerkers of weginspecteurs op het hoofdwegennet is al jaren 0 of 1 per jaar. RWS onderwerpt sinds 2009 alle ernstige arbeidsongevallen en ongevallen aan een ongevallenonderzoek. Bij deze onderzoeken kijkt RWS vooral naar de achterliggende oorzaken van het ongeval. De ongevalonderzoeken worden samen met betrokken marktpartijen uitgevoerd.

De ontwikkelingen staan niet stil. Er wordt momenteel gewerkt aan een kwantitatieve methode voor het meten van de veiligheidsprestaties van opdrachtnemers. Deze zal het komend jaar in een aantal pilots worden getest en bij een positieve evaluatie RWS- en mogelijk sectorbreed worden ingevoerd. Ook aan deze pilots leveren de betrokken marktpartijen een actieve bijdrage.

Verder worden binnen RWS projectteams gericht gecoacht bij het borgen van veiligheid in de contacten met de Opdrachtnemers (ON). Dit betreft zowel het aanbestedingsproces als de ontwerp- en realisatiefase. Daarbij wordt de vinger aan de pols gehouden op de werkplek. Medewerkers maken daarbij actief melding van geconstateerde onveilige situaties die dan onmiddellijk met het betreffende projectteam worden opgenomen. In de verhouding tussen opdrachtgever en opdrachtnemer wordt de veiligheid bevorderd door een adequate risicoanalyse, door het voorschrijven van maatregelen en het opnemen van boetebepalingen, door handhaving via Systeem Gerichte Contractbeheersing en door indirecte handhaving van de veiligheid via Past Performance

In de laatste alinea van het artikel wordt gewezen op de forse concurrentie en het belang van doorstroming. RWS haalt heel bewust veiligheid uit de concurrentie, door veiligheid niet te hanteren als een gunningcriterium. Dat laat onverlet dat in de totale keten mogelijk flink op de prijs wordt gedrukt, mede als gevolg van de economische conjunctuur.