

Vergaderjaar 1994–1995

22 100

Meerjarenplan Verkeersveiligheid

Nr. 21

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 2 februari 1995

Vorig jaar heeft zich bij werkzaamheden aan het hoofdwegennet een aantal ongevallen met wegwerkers met dodelijke afloop voorgedaan. Tevens heeft de Arbeidsinspectie begin 1994 kritische kanttekeningen geplaatst bij de tot dusver gehanteerde veiligheidsmaatregelen. Deze zaken hebben in brede kring een verhoogde aandacht voor de veiligheid van wegwerkers tot gevolg gehad. Zo is samen met betrokken partijen in zeer korte tijd een pakket van maatregelen geformuleerd ter verbetering van de veiligheid van wegwerkers en weggebruikers bij werken in uitvoering.

In mijn brief van 7 november 1994 heb ik u op de hoogte gebracht van de toezeggingen die ik in dit verband heb gedaan aan de Hout- en Bouwbond van de FNV.

In samenwerking tussen vertegenwoordigers van de vakorganisaties, het bedrijfsleven en de Rijkswaterstaat is in de afgelopen maanden aan deze voorstellen gewerkt. Over deze maatregelen bestaat tot mijn genoegen volledige overeenstemming, eveneens met de Arbeidsinspectie. Gelet op de grote verbeteringen die op het gebied van de verkeersveiligheid bereikt kunnen worden, heb ik besloten deze voorstellen toe te passen op het gehele hoofdwegennet. In de maand februari van dit jaar zullen de Rijkswaterstaatsdiensten door de directeur generaal worden ingelicht, met als doel reeds vanaf 1 maart 1995 bij de uitvoering van onderhoudswerken zoveel mogelijk rekening te houden met de nieuwe maatregelen. Uiteraard blijven de nu nog geldende richtlijnen, voorzover zij niet afwijken van de nieuwe voorstellen, onverkort toegepast en gehandhaafd.

Het zou in deze brief te ver voeren om gedetailleerd in te gaan op de geformuleerde voorstellen. Op hoofdlijnen komen ze op het volgende neer:

- Gestreefd moet worden naar het zoveel mogelijk combineren van meerdere werkzaamheden op hetzelfde wegvak. Het aantal afzettingen per jaar kan hierdoor gereduceerd worden en een grootschaliger aanpak van veiligheidsmaatregelen is daardoor mogelijk.
- Het stramien van bebakening, te weten voorwaarschuwingswagens, rijdende afzettingen, snelheidsbeperkingen en het plaatsen van borden in de middenberm zal op een aantal punten worden aangepast. Hieronder valt ook het toepassen van verschillende rijsnelheden, waarbij verhoogde controle door het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) zal plaatsvinden.
- Rond de plaats waar de afzetting of de verlegging van de rijstrook of rijstroken begint (het zogenaamde nulpunt) wordt het gebruik van Andreasstrips uitgebreid en zijn maatregelen voorgeschreven indien de afstand tussen nulpunt en het begin van het wegvak te klein is.
- De belangrijkste wijziging van de maatregelen behelst de voorgestelde uitbreiding van het gebruik van tijdelijke barriers, zowel langs het wegvak als in de zogenaamde slingers aan het begin en eind van de werkvakken.
- In een op te stellen calamiteitenplan zal de wegbeheerder maatregelen beschrijven ten behoeve van de afhandeling van ongevallen.

Voor het vervolg zal de in mijn brief van 7 november 1994 genoemde breed samengestelde stuurgroep de werkzaamheden overnemen. Deze stuurgroep zal onder regie staan van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek Wegenbouw (CROW). Hierbij zullen naast de hoofdwegen ook provinciale en gemeentelijke wegen beschouwd worden. In deze stuurgroep zullen maatregelen aan de orde komen, maar die meer onderzoek vergen en meer tijd vragen om toegepast te kunnen worden.

Met de hiervoor genoemde maatregelen verwacht ik een belangrijke bijdrage te leveren aan de verhoging van de verkeersveiligheid bij het werken aan de weg.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink