

4 Aanbevelingen

Het onderzoek naar het ongeval op de A17 op 5 september 1999 heeft een aantal veiligheidstekorten blootgelegd. De daaruit voortvloeiende aanbevelingen richten zich op het zoveel mogelijk opheffen van die veiligheidstekorten.

1. Slaperigheid

De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen in overleg met de betrokken bewindslieden alsmede de betrokken organisaties van werkgevers en werknemers te bezien hoe ongevallen in het wegverkeer waarbij (vermoedelijk) mede sprake is van slaperigheid als gevolg van een inbreuk op het slaap/waakritme, zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen. Omdat dit probleem zich niet beperkt tot het beroepsmatig vervoer van personen en goederen zou tevens nader moeten worden verkend welke technische mogelijkheden kunnen worden ontwikkeld om bestuurders van voertuigen in het algemeen te waarschuwen voor een vermindering van hun attentieniveau.

Toelichting: slaperigheid is een niet te verwaarlozen factor bij het ontstaan van ongevallen in het wegverkeer. Het is tevens een hardnekkig en moeilijk te bestrijden probleem. De Raad geeft hierbij in overweging te bezien in hoeverre in de opleiding van (beroeps)chauffeurs en in de voorlichting aan bedrijven die personen vervoeren meer aandacht zou moeten worden besteed aan problemen rondom een inbreuk op het slaap/waak ritme.

2. Voertuigeisen

De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen zich te bezinnen op de vraag of het maatschappelijk verantwoord is dat gedurende een lange reeks van jaren wordt gedoogd dat voertuigen die worden gebruikt voor het beroepsmatig vervoer van personen niet voldoen aan de veiligheidseisen die aan nieuwe toegelaten voertuigen worden gesteld.

Betrokken organisaties van werkgevers en werknemers in het beroepsmatig personenvervoer wordt aanbevolen (naar analogie van het Keurmerk Busbedrijf) een kwaliteitsstandaard voor de taxibranche te ontwikkelen, waarin de integrale veiligheid van werknemers en passagiers centraal staat.

3. Richtlijnen

De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen te (doen) onderzoeken in hoeverre de nu vrijblijvende richtlijnen van het CROW door wegbeheerders worden opgevolgd en op welke wijze en aan de hand van welke criteria wordt beslist of de richtlijnen al dan niet worden opgevolgd. Tevens wordt aanbevolen na te gaan of het zinvol en wenselijk is de richtlijnen een meer verplichtend karakter te geven.

Toelichting: de wegbeheerder is niet verplicht om de richtlijnen van het CROW op te volgen. In uitzondering hierop heeft de directeur-generaal van Rijkswaterstaat de richtlijnen voor werken in uitvoering op autosnelwegen de status van 'voorschrift' gegeven en zijn ze goeddeels opgevolgd. Voor het doen van aanbevelingen terzake van de richtlijnen voor nu en in de

toekomst is het echter van belang te weten in welke mate deze worden opgevolgd en welke knelpunten er daarbij optreden.

Het CROW wordt aanbevolen om de richtlijnen voor werken in uitvoering aan te scherpen voor wat betreft (A) het aantal, de positie en de uitvoering van in- en uitrijvoorzieningen bij werkzaamheden; (B) het verwijderen respectievelijk onzichtbaar maken van oorspronkelijke markeringen; (C) het toepassen van maatregelen die de weggebruiker attenderen op overschrijding van de kantstreep; (D) het toepassen van maatregelen die de snelheid reduceren.

4. Voorlichting werken in uitvoering

De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen weggebruikers periodiek voor te lichten over verkeersveiligheid in relatie tot werk in uitvoering alsmede te bevorderen dat wegbeheerders dit zelf zo veel mogelijk doen.

Toelichting: Weggebruikers zouden meer en regelmatigere informatie moeten krijgen over de risico's die zijn verbonden met werk in uitvoering. Onder andere is het van belang meer begrip te kweken voor de ingestelde verlagingen van de snelheidslimiet. In het verleden zijn voorlichtingscampagnes georganiseerd; deze zouden moeten worden geactualiseerd en herhaald.

5. Verkeersveiligheid werken in uitvoering

Wegbeheerders wordt aanbevolen verkeersveiligheid een meer expliciete rol te geven bij het ontwerp van werken in uitvoering. Tevens wordt aanbevolen dat wegbeheerders, samen met het Openbaar Ministerie, bij (langdurige) werken in uitvoering veel vaker stringente snelheidshandhaving toepassen, zo mogelijk door (mobiele) automatische trajectcontroles, en daarover gericht te communiceren met de weggebruikers.

Toelichting: Bij de risico-inventarisatie en evaluatie dient ook verkeersveiligheid te worden betrokken en een veiligheidsplan te worden gemaakt waarin zowel de wegwerkers als de weggebruikers zijn opgenomen. De uitvoering van dat plan moet worden gehandhaafd.

6. RIMOB

De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen de ontwerpvoorschriften voor obstakelbeveiligers zodanig aan te passen dat in geval van botsingen de vrijkomende kinetische energie van het grootste deel van het huidige (personen)voertuigpark bij vigerende snelheidslimieten kan worden verwerkt.

Toelichting: Gebleken is dat de toegepaste rimpelbuisobstakelbeveiligers niet is ontwikkeld voor werken in uitvoering met een beperkte beschikbare ruimte, en niet is afgestemd op het huidige voertuigpark. Immers, 85% van de personenvoertuigen heeft een gewicht tussen 661 en 1348 kilogram; terwijl de deze obstakelbeveiligers afgestemd is op voertuigen tussen 600 en 1150 kilogram. Deze aanbeveling richt zich uitsluitend op personenvoertuigen. Duidelijk mag zijn, dat de voertuigen voor het goederenvervoer (zwaar verkeer en bestelvervoer) nog hogere eisen stellen aan de RIMOB's.