

“De maatschappij accepteert steeds minder hinder, maar ook minder onveiligheid”

Wegbeheerders zetten zich elke dag in voor veiligheid bij wegwerkzaamheden. Daarbij moeten zij soms lastige afwegingen maken. Hoe worden keuzes met betrekking tot veiligheid gemaakt? En waarom wordt bijvoorbeeld de ene weg helemaal afgesloten bij wegwerkzaamheden, maar de andere weg niet? Projectmanager Bert Polak van Rijkswaterstaat, legt het uit.

Als er ergens werkzaamheden aan een weg moeten plaatsvinden, moet de wegbeheer bepalen hoe de bereikbaarheid en doorstroming op peil kunnen blijven. Ook bepaalt hij hoe de wegwerkzaamheden veilig uitgevoerd kunnen worden en welke maatregelen daarvoor nodig zijn.

Risico's inschatten

Polak: “Bij het bepalen van die maatregelen beginnen we door naar de situatie te kijken. Wat zijn de werkzaamheden precies? Is er een vluchtstrook? Hoe ziet de berm eruit? Maar ook: hoeveel verkeer rijdt er op de weg? Wat zijn de mogelijkheden voor omleidingsroutes? Op basis van al die informatie gaan we risico's inschatten. Uiteindelijk maken we keuzes die het minste risico geven en waar mogelijk ook de minste hinder veroorzaken. Die keuzes gaan bijvoorbeeld over wat het beste tijdstip voor de werkzaamheden is, op welke manier de werkzaamheden uitgevoerd moeten worden en of een weg moet worden afgesloten of niet.”

Minder onveiligheid

Polak gaat verder: “De maatschappij accepteert steeds minder onveiligheid. En terecht. Maar tegelijkertijd zien we ook dat de maatschappij steeds minder hinder accepteert. Dat is een lastige combinatie. Want bij wegwerkzaamheden gaan veiligheid en hinder vaak hand in hand. Meer veiligheid betekent soms ook meer hinder. Denk bijvoorbeeld aan werkzaamheden op de N31 en N33. Twee keer per jaar moeten daar onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd. Dan zouden we ervoor kunnen kiezen om één rijbaan af te sluiten, zodat het verkeer over de andere rijbaan kan. Maar uit analyses blijkt dat er teveel voertuigen op de weg rijden om die veilig over één rijbaan te kunnen laten rijden. Daarom kiezen we ervoor de weg helemaal af te sluiten. Dan kiezen we dus voor de veiligheid, ook al heeft dat hinder tot gevolg. We hopen dat de weggebruiker begrip heeft voor zulke keuzes.”

's nachts

“Gelukkig zijn er ook situaties waarin we veiligheid kunnen waarborgen en tegelijkertijd hinder kunnen beperken. Sommige werkzaamheden voeren we 's nachts uit, omdat er dan minder verkeer is, dat last heeft van de werkzaamheden. Of heb je wel eens in het midden van een asfaltweg een zwarte lijn gezien? Dat komt doordat de weg in twee delen geasfalteerd is, zodat het verkeer nog over de andere weghelft door kon rijden terwijl de wegwerkers aan de andere kant bezig waren.”

Afgeleid

“De kosten die we maken voor veiligheid zijn hoog. Soms kosten de veiligheidsmaatregelen vele malen meer dan de werkzaamheden zelf. Dat gaat om enorme bedragen. Maar we hebben het er graag voor over, want we vinden veiligheid ontzettend belangrijk. Weggebruikers kunnen zelf echter ook een handje helpen. Het gebeurt de laatste jaren opvallend vaak dat mensen tegen een afzetting of een pijlwagen aanrijden. We hebben het sterke vermoeden dat dat komt doordat mensen met hun telefoon bezig zijn tijdens het rijden. Dat is natuurlijk nooit goed, maar al helemaal niet als je bij wegwerkzaamheden in de buurt bent. Als alle weggebruikers goed opletten bij werkzaamheden, zou dat een hoop ongelukken besparen.”

Hetzelfde doel

“We zien dat veiligheid bij werkzaamheden steeds meer aandacht krijgt. Bij aannemers, wegbeheerders, brancheorganisaties en ook bij de maatschappij. Dat is een mooie ontwikkeling. Want uiteindelijk hebben we allemaal hetzelfde doel: zo snel en veilig mogelijk een opgeknapte weg,” besluit Polak.