

Casus aanrijdingen Weginspecteurs en Werk in Uitvoering locaties

Doel casus

Middels de uitwerking van deze cases wordt een score gegeven op EMVI-criterium 2.3 RWS wil inzicht hebben op welke wijze de afweging voor onderzoeksmethodieken in de specifieke situatie van de casus wordt gemaakt en op welke wijze wordt in de casus omgegaan met politieke en beleidsmatige gevoeligheden.

De casus bestaat uit 2 onderdelen

1. Toepassing onderzoeksmethodieken in de praktijk binnen de context van de vraagspecificatie.

Er wordt beoordeeld op de wijze waarop binnen deze case het vraagstuk getrechterd wordt en mogelijke onderzoeksmethoden worden voorgesteld aan RWS.

2. Politiek-bestuurlijke sensitiviteit

Er wordt beoordeeld op of het bureau gevoel heeft voor welke politiek-bestuurlijke issues spelen en hoe die invloed kunnen hebben op het onderzoek en vice versa.

Gevraagde uitwerking van de casus:

- Geef aan op welke manieren deze casus onderzocht kan worden;
- Hoe kan een krachtenveldanalyse voor deze cases eruit zien;
- Maximaal 2 A4-tjes.

 **Michèle Blom** @micheleblom · 16 jun. 2020
Iedere keer ben ik weer verbijsterd. Onze RWScollega hier met de schrik vrijgekomen. Ik moet er niet aan denken als dat anders was geweest.

 **Rijkswaterstaat** @Rijkswaterstaat · 16 jun. 2020
Onze collega kreeg gisteravond de schrik van zijn leven toen zijn voertuig werd gelanceerd door een vrachtwagen terwijl hij een ongeluk op de #A27 beveiligde. De vrachtwagen negeerde een rood kruis. 🚫 Rode kruisen staan er #nietvoornix #weesalert 🚧 bit.ly/30Lyxt1

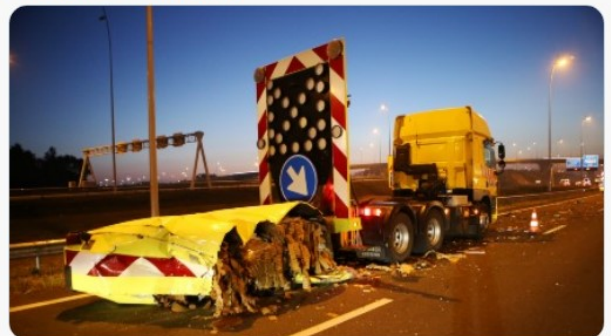


 **Cora van Nieuwenhuizen** @CvNieuwenhuizen · 31 dec. 2020
De schrik slaat je om het hart bij zo'n bericht. Zo'n rood kruis staat er niet voor niets! Zorg dat onze wegininspecteurs veilig hun werk kunnen doen!

 **Rijkswaterstaat Verkeersinformatie** @RWSverkeersin... · 30 dec. 2020
Onze wegininspecteur beveiligde een pechgeval op de #A2. Een vrachtwagen reed door het rode kruis en raakte het voertuig van onze wegininspecteur. De afhandeling duurt tot zeker 03.00 uur. Lees hier meer bit.ly/3pzzjZ. #nietvoornix
[Deze collectie weergeven](#)



 **Rijkswaterstaat** @Rijkswaterstaat · 22 mei 2020
De #botsabsorber: een vrachtwagen waarop een botskussen is aangebracht. Bedoeld om klappen bij een botsing op te vangen, zodat iedereen die op de weg werkt veilig aan de slag kan. 🚧 Helaas zijn ze soms hard nodig. ⚠️ #weesalert #veiligheidvoorop



 **Cora van Nieuwenhuizen** @CvNieuwenhuizen

Trots op de wegininspecteurs van @Rijkswaterstaat. Zij zorgen voor de veiligheid en doorstroming op onze wegen. Vanavond om 22:20 uur vertellen ze bij @op1npo over hun belangrijke werk.

 **Op1** @op1npo · 23 jan. 2020
Minimaal één keer per week wordt een voertuig van een wegininspecteur aangereden of een pijlwagen geraamd. Bij #Op1 vertellen wegininspecteur Marcel Hogenbirk en Officier van Dienst Kimberley Schiks over agressie en gevaar op de weg.

Meer info: op1npo.nl



Rijkswaterstaat heeft momenteel 320 wegininspecteurs (WIS), die dagelijks namens Rijkswaterstaat op pad zijn. Met enige regelmaat worden voertuigen van wegininspecteurs aangereden, zie afbeelding 3. In 2018 gebeurde dat 18 keer, wat betekent dat 1 op de 20 wegininspecteurs in 2018 betrokken is geweest bij een aanrijding van zijn of haar dienstvoertuig. Bij deze 18 aanrijdingen was in 4 gevallen sprake van licht fysiek letsel bij de wegininspecteur. Los daarvan hebben aanrijdingen de nodige impact op de wegininspecteur en ernstig fysiek letsel is niet ondenkbaar.

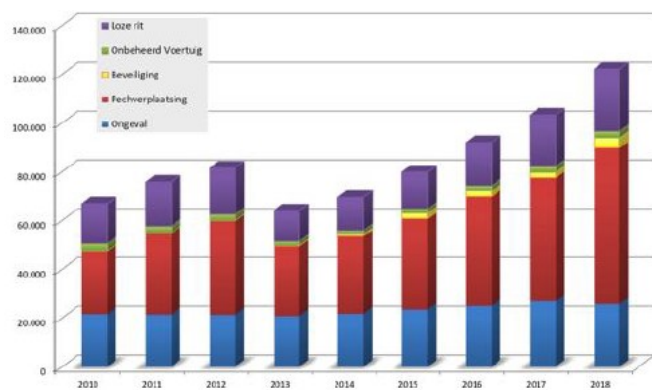
2013	2014	2015	2016	2017	2018
15	21	10	8	12	18

Afbeelding 3: Ontwikkeling aantal aanrijdingen van WIS-locaties.

De laatste incidenten waarbij sprake was van ernstig letsel bij een wegininspecteur waren in 2007 en 2011. Onderzoek heeft uitgewezen dat het uitblijven van incidenten met ernstige afloop voornamelijk te danken is aan de verbeteringen die zijn doorgevoerd en een behoorlijke mate van geluk.

In de afgelopen jaren zijn er verscheidene incidentonderzoeken uitgevoerd, alsmede thematische onderzoeken. Er zijn veel aanbevelingen en verbetermaatregelen doorgevoerd. Nieuwe incidentonderzoeken zullen naar verwachting weinig nieuwe invalshoeken opleveren.

Uit het onderzoek blijkt dat de inzet van wegininspecteurs nauw samenhangt met het aantal incidenten. Over de afgelopen jaren is het aantal incidenten telkens toegenomen, zie afbeelding 4. Dit komt door een toename in verkeersintensiteiten in combinatie met een stijging van het aantal pechgevallen. De veroorzaker van een aanrijding van een WIS-voertuig vrijwel altijd een weggebruiker. Wat opvalt bij nieuwsberichten over aanrijdingen is dat vaak verondersteld wordt dat het om een verkeersshufter zou gaan. In de media wordt met name het negeren van rode kruizen als een belangrijke oorzaak gezien.



Afbeelding 4: Ontwikkeling aantal meldingen van incidenten op IM-wegen

Verder heeft onderzoek uitgewezen dat er bij 2 op de 3 aanrijdingen geen signalering aanwezig was. Dit betekent dat het negeren van rode kruizen door weggebruikers niet de hoofdoorzaak is van de aanrijdingen van de WIS-locatie. De WIS-locatie blijkt – ondanks de hoge score op effectiviteit van de beheersmaatregelen – in de praktijk regelmatig zichtbeperkingen te kennen. Het aanrijdend verkeer wordt op dergelijke locaties belemmerd in het zicht door bijvoorbeeld wanden en bomen in bogen of door afdekking van overig verkeer. Daarnaast heeft het verkeer op locaties nabij splitsingen en afritten onbewust minder aandacht voor de aanwezigheid van een WIS-locatie, waardoor rode kruizen en dienstvoertuigen – ondanks de AutoDrip en zwaailichting – niet goed opgemerkt worden. De huidige aanpak van het risico op aanrijdingen WIS-locaties lijkt op papier goed geregeld te zijn. De verscherpte aanpak van het gedrag van de weggebruiker kan maar in een zeer beperkt aantal omstandigheden voor een verbetering zorgen.

Naast WIS-locaties worden ook met regelmaat locaties met Werk In Uitvoering (WIU) aangereden. Het gaat daarbij om aanrijdingen van de locaties waar in opdracht van Rijkswaterstaat wegwerkzaamheden uitgevoerd worden. Er zijn geen exacte cijfers bekend, maar duidelijk is dat ze regelmatig voorkomen. Meestal blijft de schade beperkt tot materiële schade. In een aantal gevallen is er sprake van lichamelijk letsel of dodelijke afloop bij zowel wegwerkers als weggebruikers.

Bij aanrijdingen van WIU-locaties spelen nog andere aspecten een rol. Bij de meeste incidenten was nog een vorm van bronaanpak mogelijk geweest. Een andere factor van invloed is dat de geldende richtlijnen op basis van jarenlange ervaring goed uitgewerkt zijn, maar dat er maatwerk nodig blijft. Dit komt omdat de richtlijnen op papier te veel kunnen verschillen van de situatie in de praktijk. De huidige benadering van het risico van aanrijding van WIU-locaties bestaat uit een gezamenlijke aanpak van Rijkswaterstaat en marktpartijen om het proces rondom WIU zoveel mogelijk te optimaliseren. Wat ontbreekt is een benadering met als startpunt dat WIU in principe onwenselijk is om reden van het hoge risico van aanrijden.