



Foto: Paul Voorham

Veiliger wegen door een kwaliteitszorgsysteem

Een kwaliteitszorgsysteem kan helpen om verkeersveiligheid preventief te verhogen. In het recent verschenen onderzoeksrapport van de SWOV 'Een kwaliteitszorgsysteem voor verkeersveiligheid in het wegontwerp en -beheer' is gekeken naar mogelijkheden om zo'n systeem op provinciaal niveau in te voeren.

In haar onderzoeksprogramma 2007 – 2010 heeft de SWOV verschillende activiteiten uitgevoerd met als doel een kwaliteitszorgsysteem te ontwikkelen. Daarbij zijn drie zaken van belang: in de eerste plaats de beschikbaarheid van (wetenschappelijk gevalideerde) kennis over de effectiviteit van maatregelen, ten tweede de aanwezigheid van richtlijnen en handboeken, gebaseerd op die kennis en als laatste het toepassen van de richtlijnen en kennis door betrokken medewerkers. In het onderzoeksrapport is met name aandacht besteed aan dit laatste aspect.

Cyclisch systeem voor provincies

De SWOV stelt een cyclisch systeem voor waarin voortdurend aandacht is voor kwaliteit, bijvoorbeeld de PDCA-cirkel van Deming. PDCA staat daarbij voor PLAN-DO-CHECK-ACT. De PLAN-fase wordt gebruikt om mogelijke oplossingen voor problemen in kaart

te brengen en daarvoor eisen op te stellen, in de DO-fase worden deze eisen vertaald naar een concrete projectomschrijving, de CHECK-fase dient ervoor om de specificaties uit de DO-fase te toetsen aan de eisen uit de PLAN-fase en de ACT-fase is bedoeld voor de uitvoering. In volgende projectfasen worden de verschillende stappen opnieuw doorlopen.

Voor het onderzoek zijn zeven provinciale wegbeheerders geïnterviewd. De keuze is gevallen op provincies, omdat deze meer overeenkomsten hebben dan bijvoorbeeld gemeenten en waterschappen, zodat een gemeenschappelijke aanpak haalbaarder is. Daarnaast is bij de selectie van de provincies gekeken naar verschillen in organisatiestructuur, zodat elke bestaande organisatiestructuur vertegenwoordigd was en een zo compleet mogelijk beeld kon worden verkregen.

De meeste provincies hebben aangegeven

enthousiast te zijn over het initiatief van de SWOV, omdat verkeersveiligheid soms ondergesneeuwd dreigt te raken bij de huidige, integrale aanpak van projecten. Ze hebben aangegeven behoefte te hebben aan maatwerk, dat ingepast kan worden in bestaande processen. De vraagstelling was er daarom op gericht te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om het voorgestelde kwaliteitszorgsysteem te vervlechten met de huidige werkwijzen.

Verkeersveiligheidsdeskundige

Alle provincies werken projectmatig en zetten bij vrijwel al hun projecten een verkeersveiligheidsdeskundige in. De invulling van zijn of haar rol is echter onvoldoende transparant. In de provinciale verkeersprojecten is deze deskundige soms de projectleider, maar andere keren een beleidsmedewerker of een ontwerper. Zij hebben uiteenlopende opleidingen en het is niet duidelijk welke expertise noodzakelijk is om de gevraagde werkzaamheden, die in het algemeen niet helder zijn omschreven, uit te kunnen voeren. Daarnaast is er binnen een provincie vaak slechts één deskundige, wat de borging van verkeersveiligheid kwetsbaar maakt

en kan leiden tot het volgen van persoonlijke voorkeuren. De SWOV vindt het raadzaam om eisen te stellen aan de kennis die een verkeersveiligheidsdeskundige moet hebben en om deze kennis bij meerdere personen onder te brengen. Het delen van kennis tussen de provincies is eveneens een manier om de afhankelijkheid van individuele personen te verminderen. Ook de rol van de verkeersveiligheidsdeskundige in de verschillende projectfasen moet duidelijker vastgelegd worden.

Standaardenboek

Alle provincies hebben hun eigen 'standaardenboek', waarin algemene richtlijnen zijn vertaald naar de specifieke situatie in de desbetreffende provincie. Dat werkt het afwijken van de landelijke CROW-richtlijnen in de hand. Het is in veel gevallen niet duidelijk waarom er eigen standaarden worden aangelegd en wat daarvan de gevolgen zijn. De SWOV adviseert om vanaf het begin van een project vast te leggen in hoeverre een gebruikte standaard afwijkt van een bestaande richtlijn. Ook moet duidelijk beschreven worden welke maatregelen zijn getroffen om eventuele negatieve effecten op de verkeersveiligheid tegen te gaan.

Provincies documenteren keuzes op het gebied van verkeersveiligheid binnen projecten onvoldoende. Het is daardoor moeilijk om in opeenvolgende fasen van een project te toetsen of aan de eisen uit een voorafgaande fase is voldaan. De SWOV beveelt aan om voor iedere fase van een project procesbeschrijvingen en

overdrachtsdocumenten op te stellen. Verkeersveiligheid wordt door de ene provincie wel en door de andere niet als doorslaggevend criterium meegenomen bij het prioriteren van projecten. De SWOV stelt voor om het in alle provincies expliciet als beoordelingscriterium mee te nemen.

Procesdocument

Het werken met een kwaliteitssysteem betekent niet dat alles vanaf de grond hoeft te worden opgebouwd. De meeste provincies hebben al veel documenten en het is een kwestie van aanpassen en aanvullen om te komen tot een goede aanpak. Een algemeen procesdocument kan hiervoor als basis dienen. Dit zou bijvoorbeeld door het CROW kunnen worden opgesteld. In zo'n document zou per fase moeten worden beschreven welke toetsmomenten er zijn en wat de betrokkenheid, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de diverse projectmedewerkers, inclusief de verkeersveiligheidsdeskundige, zijn.

Geen garantie

Een kwaliteitssysteem biedt geen garantie voor veiliger wegen en het veiliger gebruik ervan. Maar de verwachting is wel dat door een systematische aanpak een verhoogd bewustzijn van verkeersveiligheid zal ontstaan, waardoor verkeersveiligheid bij keuzes op een meer transparante wijze kan worden meegewogen. Hiervan is te verwachten dat de bevordering van de verkeersveiligheid ermee gediend wordt.

Over dit onderwerp zijn twee SWOV-rapporten verschenen:

Pilotstudie naar een kwaliteitssysteem voor verkeersveiligheid in het wegontwerp en -beheer. J. Mesken, H. Jagtman, W. Louwerse & C. Bax (2010). R-2010-28. SWOV, Leidschendam.

Een kwaliteitssysteem voor verkeersveiligheid in het wegontwerp en -beheer. J. Mesken, W. Louwerse, M. van der Veen & N. Beenker (2011). R-2011-2. SWOV, Leidschendam.