

RICHTLIJNEN EN VOORSCHRIFTEN BIJ
TOEPASSING BUS OP VLUCHTSTROOK

DIENST VERKEERSKUNDE, okt. 1991
Hoofdafdeling Verkeerstechniek en -gedrag

aanvraag rapporten : 010-4026740
inhoudelijke vragen: 010-4026765

INHOUD

Blz.

1	INLEIDING	1
2	FUNCTIES VLUCHTSTROOK	3
3	RICHTLIJNEN EN VOORSCHRIFTEN	5
3.1	Onderscheid richtlijnen en voorschriften	5
3.2	Infrastructuur	5
3.3	Gebruik	12
3.4	Organisatie en overige aspecten	16
4	CHECKLIST RICHTLIJNEN EN VOORSCHRIFTEN	20

FIGUREN

LITERATUURLIJST

BIJLAGEN

1 INLEIDING

In het kader van het Bereikbaarheidsplan Randstad (BPR) [1] is op een drietal proeftrajecten ervaring opgedaan met het gebruik van de vluchtstrook door lijnbussen tijdens de ochtendspits. De voor- en nadelen hiervan zijn met uitgebreid en systematisch onderzoek vastgelegd; zie de deelnota's [3 t/m 5]. In de nota Evaluatieonderzoek naar het gebruik van vluchtstroken door het openbaar vervoer [2] zijn de onderzoeksresultaten samengevat.

De projectgroep, die de proeven heeft begeleid, heeft de onderzoeksresultaten geëvalueerd en haar bevindingen gegoten in de vorm van een beleidsadvies, dat door de minister van Verkeer en Waterstaat is goedgekeurd. Dit beleidsadvies is als bijlage 1 bij deze richtlijn gevoegd.

Het beleidsadvies kan als volgt puntsgewijs worden samengevat:

- De drie proeven hebben de doorstromingsvoordelen voor het openbaar vervoer grotendeels bevestigd en overigens niet geleid tot aantoonbare extra verkeersonveiligheid, mede door de getroffen aanvullende maatregelen op de vluchtstrook en de gestelde gedragsregels aan de buschauffeurs.
- Op grond van de proeven kunnen geen algemene uitspraken gedaan worden over de vraag of en waar de bus op de vluchtstrook kan worden toegelaten.
- De bus op de vluchtstrook moet gezien worden als een uiterste noodmaatregel voor het openbaar vervoer, die pas overwogen mag worden wanneer:
 - . sprake is van structurele congestie;
 - . de bus daarvan aanzienlijk hinder ondervindt wat doorstroming en regelmaat betreft; en
 - . andere, reële verbeteringen voor het openbaar vervoer niet tot de mogelijkheden behoren.

Het toelaten van de bus op de vluchtstrook zal steeds van geval tot geval bekeken moeten worden. Het komt er op neer dat de bus slechts bij wijze van uitzondering op de vluchtstrook wordt toegelaten.

- Indien de bus op de vluchtstrook wordt toegelaten, dan zal het gebruik van de vluchtstrook door de bus altijd aan stringente regels en inrichtingseisen onderworpen moeten worden. Deze regels en eisen zullen door de Dienst Verkeerskunde in de vorm van een richtlijn voor de wegbeheerder worden gegoten.

Aan dit laatste wordt in de voorliggende nota gestalte gegeven.

Let wel, het voorliggende rapport geeft dus geen antwoord op de vraag of en waar de bus op de vluchtstrook kan worden toegelaten, maar geven, indien het voornemen bestaat om de bus op de vluchtstrook toe te laten, uitsluitend aan, aan welke richtlijnen en voorschriften voldaan moet worden.

De richtlijnen betreffen vooral de inrichtingsmaatregelen en de organisatorische aspecten, terwijl de voorschriften voornamelijk betrekking hebben op het gebruik van de voorziening.

Gelet op de uitzonderingspositie van eventuele lijnbussen op de vluchtstrook, worden in hoofdstuk 2 de functies van vluchtstroken langs autosnelwegen beschreven. In hoofdstuk 3 worden vervolgens de te hanteren richtlijnen en voorschriften toegelicht, onderscheiden in:

- infrastructurele voorzieningen (paragraaf 3.2);
- voorschriften ten aanzien van het gebruik (paragraaf 3.3);
- organisatorische en overige aspecten (paragraaf 3.4).

Het geheel aan richtlijnen en voorschriften wordt in de vorm van een soort checklist samengevat in hoofdstuk 4.

2 FUNCTIES VLUCHTSTROOK

Langs autosnelwegen wordt in principe altijd een vluchtstrook van circa 3.00 m aangebracht. Deze vluchtstrook heeft de volgende functies:

- pechstrook: berging van een defect voertuig, ruimte voor het uitvoeren van kleine reparaties, ruimte voor controle voertuig en lading (het betreft hier onvermijdbare stops);
- hulpverleningsstrook: aan- en afvoerroute hulpverleningsvoertuigen en afhandelingsruimte bij ongevallen;
- uitloopstrook bij mislukte invoegpogingen (deze vorm van vluchtstrookgebruik zal in het nieuwe RVV niet zijn toegestaan);
- redresseerstrook (en uitloopstrook) o.a. ter beperking van (de gevolgen van) eenzijdige ongevallen;
- uitwijkstrook bij calamiteiten op de rijstroken: voorkomen (uitbreiding van) kop-staart-botsingen;
- afhandelingsstrook: ruimte om verkeer om de ongevalslocatie heen te leiden of om het ongeval verder af te handelen;
- werk-in-uitvoeringsstrook: ruimte om bij wegafzettingen mobiele bebakening op te stellen; tevens toe- en uitgang werkvak voor het werkverkeer;
- vervangende rijstrook (tijdelijk) bij werk-in-uitvoering op de hoofdrijbaan;
- inspectiestrook voor kantonniers;
- politiestrook: voor bijvoorbeeld file-beveiliging, staande houding, etc.;
- diversen: sneeuwberging (gedurende zo kort mogelijke tijd) bij overvloedige sneeuwval (in principe in berm).

De vluchtstrook biedt ruimte aan een dergelijke veelheid aan functies, omdat deze functies naar zowel tijd en plaats incidenteel van aard zijn.

Daarnaast bestaat er ook oneigenlijk gebruik van de vluchtstrook in de vorm van stopstrook (voor bijvoorbeeld

sanitaire stops, kaartlezen, chauffeurswisseling, etc.) en in de vorm van uitvoegstrook: vervroegd uitvoegen nabij een afrit bij file op de hoofdrijbaan. Deze vormen van vluchtstrookgebruik zijn ongewenst, kunnen vaak worden uitgesteld en zijn veelal zelfs strafbaar.

3 RICHTLIJNEN EN VOORSCHRIFTEN

3.1 Onderscheid richtlijnen en voorschriften

In dit hoofdstuk worden de met de proeftrajecten opgedane ervaringen vertaald in richtlijnen en voorschriften bij toepassing van de maatregel 'Lijnbussen op vluchtstrook'.

Het onderscheid tussen richtlijnen en voorschriften is als volgt:

- Onder richtlijnen wordt in dit verband verstaan datgene wat in principe moet worden nagestreefd; het betreft hier veelal de inrichtingsmaatregelen en de organisatorische aspecten.
- Onder voorschriften worden verstaan de verplichtingen (inzake met name het gebruik van de vluchtstrook) en de minimale (inrichtings)eisen.

3.2 Infrastructuur

Breedte vluchtstrook

Richtlijn : 3.60 m (incl. markering tussen hoofdrijbaan en vluchtstrook)

Voorschrift: 3.20 m tot 3.40 m (incl. markering en afhankelijk van toegestane snelheid)

Toelichting

Bussen hebben, afhankelijk van de snelheid en het type weg, een bepaalde rijstrookbreedte nodig. Uitgaande van een richtsnelheid van 50 km/uur, is voor lijnbussen op de vluchtstrook tenminste een breedte van 3.40 m nodig en is 3.60 m gewenst [7].

Op één van de proeftrajecten was de vluchtstrook slechts 3.20 m breed. Om op deze (te smal geachte) vluchtstrook toch lijnbussen toe te kunnen staan, is de maximum toegestane snelheid beperkt tot 40 km/uur (in plaats van de

voornoemde richtsnelheid van 50 km/uur). De ervaringen met deze beperkte breedte en snelheid zijn niet afwijkend van de andere (deel)trajecten, zodat naast de als richtlijn te hanteren vluchtstrookbreedtes van 3.60 m (inclusief kantstreep) minimum breedtes van 3.20 m tot 3.40 m zijn toegestaan, afhankelijk van de toegestane snelheid (zie ook paragraaf 3.3; 'maximum snelheid').

Dwarsprofiel

Richtlijn : ROA-Dwarsprofielen

Toelichting

De voorgeschreven waarden voor de vluchtstrookbreedte bij gebruik door lijnbussen bedraagt minimaal 3.20 m (incl. markering); richtlijn 3.60 m. Daar de breedte van de vluchtstrook doorgaans 3.15 m bedraagt (incl. 15 cm markering), zal in veel gevallen asfalt bijgedraaid moeten worden om aan de gewenste breedtematen tegemoet te komen. Bij bijdraaien van asfalt aan de vluchtstrookzijde dient bedacht te worden dat altijd een vrije ruimte van minimaal 50 cm tussen kant vluchtstrook en mogelijke vaste voorwerpen (bijvoorbeeld geleiderail) gewaarborgd moet zijn.

Daar waar asfalt bijdraaien niet mogelijk is, is hermarkering te overwegen. Indien in het bestaande dwarsprofiel een linker redresseerstrook van 1.10 m aanwezig is, kan deze tot maximaal 0.60 m worden teruggebracht.

Indien de redresseerstrook al slechts 0.60 m is, kan besloten worden de rijstroken enigszins te versmallen. Randvoorwaarde is dan wel dat de rijstroken nooit smaller mogen zijn dan de vluchtstrook (excl. markering). De rijstrookbreedte kan maximaal van 3.50 m tot 3.35 m versmald worden zonder dat dit consequenties heeft voor de ontwerpsnelheid van de hoofdrijbaan; zie ook de medio 1992 verwachte nieuwe ROA-Dwarsprofielen.

Pechhavens

Richtlijn : om de 500 m pechhavens realiseren met een
 lengte van 40 tot 50 m en voorzien van een
 praatpaal

Voorschrift: om de 1000 m pechhavens realiseren

Toelichting

De kans op pech is, afhankelijk van de weersomstandigheden, één op de 20.000 tot 50.000 voertuigkilometers (Let wel: gebaseerd op geregistreerde pechgevallen door Wegenwacht. Er zijn natuurlijk ook niet-geregistreerde pechgevallen). Uitgaande van vluchtstrookgebruik over tenminste één kilometer en hoge intensiteiten, is één of meerdere pechgevallen per ochtendspits op het betreffende traject zeer wel mogelijk. De afhandelingstijd van dergelijke pechgevallen bedraagt volgens opgave van de ANWB gemiddeld 45 minuten. Dit betekent de kans op een confrontatie tussen een pechvoertuig en een bus op de vluchtstrook vrij groot is. Om deze confrontaties zoveel mogelijk uit de weg te gaan verdient het de aanbeveling om te voorzien in pechhavens om de 500 tot 1000 m, bij voorkeur voorzien van een praatpaal.

Uit de ervaringen op de proeftrajecten is gebleken dat de doorsnee weggebruiker slecht op de hoogte is met het bestaan van deze pechhavens. Door echter pechhavens met een redelijk hoge frequentie aan te bieden, zullen velen deze bij pech wel weten te vinden; vooral als deze is voorzien van een (op grote afstand zichtbare) praatpaal.

Om tenminste twee vrachtauto's* te kunnen bergen dient de lengte van de pechhavens 40 tot 50 meter te bedragen. Daarnaast wordt een breedte van tenminste 3.00 m voorgestaan. Om alle pechhavens te kunnen voorzien van praatpalen, dient in overleg met de ANWB te worden gezien of en in hoeverre een plaatselijke verdichting van het net op de betreffende locatie mogelijk is.

* vrachtwagenchauffeurs assisteren elkaar vaak bij pech.

Aansluitingen

Richtlijn : doorsteken voor de bus realiseren bij aansluitingen

Toelichting

Op één van de proeftrajecten zijn positieve ervaringen opgedaan met korte doorsteekjes voor de bus op vluchtstrook nabij (half-klaverblad) aansluitingen. Deze doorsteken bestaan daaruit dat de bus aan het begin van de afrit deze afrit oversteekt (met verlening van voorrang aan het overige verkeer) en via een busbaantje uitkomt aan het eind van de toerit. Ook deze toerit dient (onder verlening van voorrang aan het overige verkeer) te worden overgestoken. Een voorbeeld van een dergelijke doorsteek is weergegeven in figuur 1. Essentieel bij deze doorsteken is dat er steeds voldoende uitzicht voor de buschauffeurs wordt gegarandeerd (bij voorkeur nagenoeg haakse oversteek)!

Overigens bij de zgn. Haarlemmermeer-aansluitingen (zie ROA-Knooppunten) kan na het (nagenoeg haaks) kruisen van de afrit veelal teruggegaan worden naar de vluchtstrook om vervolgens t.p.v. de toerit weer een (haakse) oversteek te realiseren. Dit enerzijds gezien de grote afstand tussen toe- en afrit en anderzijds vanwege het kruisen van een kunstwerk waardoor veelal een beperkt dwarsprofiel voorhanden is.

Bebording

Aanduidingsbord "BUS OP VLUCHTSTROOK"

Richtlijn :. onderlinge afstand 350 tot 500 m (afhankelijk van de lengte van het traject)

Voorschriften: . plaatsing aanduidingsbord

"BUS OP VLUCHTSTROOK"

- . tekst alleen zichtbaar in relevante periode
- . onderlinge afstand 600 m

Toelichting

In het kader van de proeftrajecten zijn speciale aanduidingsborden "LIJNBUS OP VLUCHTSTROOK" ontwikkeld om de automobilisten er op te attenderen dat gedurende bepaalde perioden van de dag bussen over de vluchtstrook kunnen worden verwacht; zie figuur 2. Deze borden, waarvan gebleken is dat ze goed worden herkend en geïnterpreteerd [6], dienen met een vrij hoge frequentie te worden geplaatst; in ieder geval bij het begin van het betreffende traject en voorts bij voorkeur om de 350 m (bij korte trajecten, dwz korter dan 1500 m) en tenminste om de 500 à 600 m (langere trajecten). Aan het einde van het traject dient een dienovereenkomstig beëindigingsbord te worden geplaatst.

De aanduidingsborden "LIJNBUS OP VLUCHTSTROOK" dienen uitsluitend als zodanig leesbaar te zijn gedurende de perioden dat er ook daadwerkelijk sprake kan zijn van lijnbussen op de vluchtstrook. Dit betekent dat een verdwijnuitvoering nodig is; hetzij elektrisch en dus automatisch en/of op afstand te bedienen hetzij handmatig om te zetten. De eerste uitvoering vergt een forse investering, de tweede is vanwege de benodigde mankracht qua exploitatie duurder.

Overige bebording

Voorschriften: . aanvullende bebording bij doorsteken
 . vluchthavenbord bij pechhavens

Toelichting

Bij de voorheen behandelde doorsteken ter hoogte van aansluitingen is, zoals ook aangegeven in figuur 1, aanvullende bebording (voorzien van onderborden) nodig om misbruik tegen te gaan, de voorrang te regelen en de weggebruikers op de toerit te attenderen op de aanwezigheid van de bus.

Daarnaast dient bij de pechhavens het vluchthavenbord te worden geplaatst (zie ook Richtlijnen voor Bebakening en Markering van Wegen). Dit kleine bordje blijkt overigens

vrij onopvallend [6]. Ondersteunende markering en verharding is derhalve te overwegen.

Markering

Voorschriften: . geen markering rechterkant vluchtstrook
 . aanvullende markering bij doorsteken

Toelichting

De rechterkant van de vluchtstrook dient niet te worden gemarkeerd teneinde misinterpretaties als ware het een extra rijstrook te voorkomen. Alleen ter plaatse van de pechhavens is, indien deze zich qua verharding onvoldoende onderscheiden van de vluchtstrook, een markering toe te passen.

Het einde van een doorsteek (dus tpv toerit) dient te worden voorzien van haaietanden.

Openbare verlichting

Richtlijn : volgens ROA-Verlichting

Voorschrift: openbare verlichting noodzakelijk

Toelichting

Het weggedeelte waarlangs de lijnbussen over de vluchtstrook worden toegestaan, dient te zijn voorzien van openbare verlichting. De reden hiervoor is de (blijvende) kans op aanwezigheid van personen, onverlichte pechvoertuigen en allerlei andere (kleine) obstakels zoals stukken uitlaat, banden of lading. Deze worden bij een rijsnelheid van bijvoorbeeld 50 km/uur te laat aangestraald door de dimlichten van de bus om nog tijdig met een niet te extreme remvertraging (denk aan de mogelijkheid van staande passagiers) te kunnen stoppen. Toepassing van een rijbaanverlichting volgens de richtlijnen (ROA-Verlichting) is voldoende; het gebruik van de vluchtstrook door lijnbussen stelt hieraan geen extra eisen.

Begin_voorziening

Richtlijn : begin voorziening op toerit (bij voorkeur in
verbindingsweg zelf)

Toelichting

Het begin van het traject waarop het gebruik van de vluchtstrook door lijnbussen is toegestaan, is in principe niet plaatsgebonden. Het verdient echter de aanbeveling om hiervoor een 'logische' plaats te kiezen; bij voorkeur op een toerit, in de verbindingsweg zelf in plaats van in het verlengde van de invoegstrook.

Beëindiging_voorziening

Richtlijn : ter plaatse van aansluitingen

Toelichting

Het traject waarover vluchtstrookgebruik is toegestaan dient bij voorkeur te eindigen op de afrit waar de bus de betreffende snelweg verlaat of op de toerit waarna vluchtstrookgebruik niet meer is toegestaan. In het laatste geval eindigt het vluchtstrookgebruik met een doorsteek.

Ingeval van beëindiging op een afrit, dient de vluchtstrook zo mogelijk over te gaan in een eigen opstelstrook voor het openbaar vervoer (zo mogelijk met een eigen signaal ter beïnvloeding van een eventueel aanwezige verkeersregelininstallatie). Is dit niet mogelijk, dan dienen de lijnbussen ruimschoots voor de onderliggende kruising in de gelegenheid te worden gesteld om in de verkeersstroom in te voegen; afhankelijk van het beschikbare dwarsprofiel 50 tot 100 m voor het kruispunt.

Korte onderbrekingen in het vluchtstrookgebruik, als gevolg van bijvoorbeeld het plaatselijk ontbreken ervan, dient in principe te worden voorkomen. Ingeval van bijvoorbeeld een pijler van een viaduct dient, zoals op de proeflocatie A1, getracht te worden achter een dergelijk obstakel langs te komen.

3.3 Gebruik

Perioden van de dag

Voorschrift: alleen op werkdagen in de ochtend- en/of
avondspits

Toelichting

De maatregel 'Bus op vluchtstrook' is bedoeld als 'noodverband' tijdens regelmatig terugkerende perioden waarin de verkeersafwikkeling te wensen over laat. Dit zijn doorgaans de spitsperioden tijdens werkdagen.

Omdat de sporadisch toe te passen maatregel een afwijkend gebruik van de weginfrastructuur betekent, dienen de perioden waarin het gebruik van de vluchtstrook is toegestaan - afgestemd op de lokale file-problematiek - zo kort mogelijk te worden gehouden en zoveel mogelijk volgens vaste tijdstippen; ofwel - afhankelijk van de spitsverdeling - alleen op werkdagen in de ochtend- en/of avondspitsperiode. In bijzondere omstandigheden, zoals bij van te voren aangekondigde evenementen, is vervroeging en/of verlenging van de 'vaste' perioden te overwegen.

Type bussen

Voorschrift: alleen lijnbussen en reguliere shuttlediensten

Toelichting

Vluchtstrookgebruik zal alleen zijn toegestaan voor lijnbussen en reguliere shuttlediensten, welke ook als zodanig herkenbaar moeten zijn. Dit betekent dat het niet ongebruikelijke inzetten van touringcars als versterkingsritten niet zonder meer mogelijk is.

Verkeersomstandigheden

Voorschrift: alleen bij file

Toelichting

Het gebruik van de vluchtstrook door lijnbussen is alleen op die locaties toegestaan die daartoe zijn ingericht gedurende die perioden van de dag waarvoor ontheffing is verleend en dan alleen nog tijdens file onder voldoende zichtcondities.

Het begrip 'file' is hierin een moeilijk af te bakenen begrip, maar zou kunnen worden aangeduid met: 'als de snelheid van het verkeer op de hoofdrijbaan lager ligt dan de maximum toegestane snelheid van de bus over de vluchtstrook'. Uit de op de proeftrajecten opgedane ervaringen blijkt dat de buschauffeurs doorgaans zelf goed in staat zijn te beoordelen wanneer er sprake is van file; namelijk het moment waarop het gebruik van de vluchtstrook (gegeven de maximum snelheid) 'zinnig' wordt.

Overigens: extra kritisch dient gekeken te worden naar het toepassen van 'bus op vluchtstrook' bij locaties waar de kans op ongevallen extra groot is. Bijvoorbeeld bij verkeerslichtinstallaties aan het einde van een autosnelweg. Dit ivm hulpverlening.

Zichtcondities

Voorschrift: alleen bij zicht van meer dan 100 m

Toelichting

Het gebruik van de vluchtstrook is in geen geval toegestaan onder onvoldoende zichtcondities door mist, zware regenval, sneeuw, etc.

Uitgaande van de gebruikelijke reactietijden, een (voor de passagiers) acceptabele remvertraging en de toegestane maximum snelheden dient het zicht minimaal 100 m te zijn; ofwel de afstand tussen twee opeenvolgende hectometer-bordjes.

Weersomstandigheden

Voorschrift: niet bij gladheid of zware storm

Toelichting

Bij gladheid (door bijvoorbeeld sneeuw of ijzel) en/of zware storm is, vanwege de verhoogde risico's en ongevals-kansen, het gebruik van de vluchtstrook niet toegestaan.

Maximum snelheid

Voorschriften: . max. 40 km/u bij een vluchtstrookbreedte van 3.20 m
 . maximaal 50 km/uur bij een breedte van 3.40 m of meer
 . tevens max. 20 km/uur sneller dan het verkeer op de naastgelegen rijstrook

Toelichting

Bij de proeftrajecten zijn maximum snelheden van resp. 40 en 50 km/uur op de trajecten met een vluchtstrookbreedte van resp. 3.20 m en 3.40 m toegepast onder de voorwaarde dat de bussen over de vluchtstrook niet meer dan 20 km/uur sneller reden dan het verkeer op de hoofdrijbaan (rechter-rijstrook).

Bij mogelijk nieuwe projecten dient van dezelfde voorschriften uitgegaan te worden.

Dimlicht

Voorschrift: voor bussen op de vluchtstrook is het voeren van dimlicht verplicht.

Toelichting

Bussen die gebruik maken van de vluchtstrook dienen - ongeacht de lichtgesteldheid en de weersomstandigheden - dimlicht te voeren teneinde tijdig te worden opgemerkt door de medeweggebruikers en vooral de eventueel op de vluchtstrook gestrande automobilisten.

Oprijden vluchtstrook

Voorschrift: richting aangeven

Toelichting

Op de proeftrajecten is vrij precies aangegeven waar de bussen de vluchtstrook mogen oprijden en verlaten. Voor wat betreft het oprijden is gebleken dat de buschauffeurs dit vooral bij langere, niet geheel te overziene trajecten veelal op eigen inzicht - buiten de aangegeven locaties - deden. Overigens zonder enig gevaar voor het overig verkeer. Redenen om hiervoor geen nadere voorschriften te hanteren behalve dat bij het oprijden van de vluchtstrook richting dient te worden aangegeven.

Verlaten vluchtstrook

Voorschriften: . alleen via de toeritten van aansluitingen
of aan einde afrit (bij einde voorziening)
. richting aangeven indien tgv obstakel
tussentijds de vluchtstrook verlaten dient
te worden.

Toelichting

Bij het verlaten van de vluchtstrook dient de bus weer in te voegen in de verkeersstroom van de hoofdrijbaan. Een dergelijke manoeuvre houdt, wanneer dit op willekeurige locaties zou gebeuren, wel een verhoogd risico in. Derhalve mag de vluchtstrook alleen tpv aansluitingen worden verlaten; of onder aan de afrit (zie ook beëindiging voorziening) of tpv het einde van een doorsteek waardoor vervolgens via de invoegstrook de hoofdrijbaan opgereden kan worden.

Ingeval zich een tijdelijk obstakel op de vluchtstrook bevindt waardoor de doorgang van de lijnbus wordt belemmerd mag deze, onder het betrachten van de nodige voorzichtigheid en het aangeven van richting, de vluchtstrook tijdelijk verlaten.

Voorrang

Voorschrift: bij kruisen of invoegen dient de bus voorrang te verlenen.

Toelichting

Lijnbussen op de vluchtstrook dienen, indien ze het overige verkeer kruisen (bij de doorsteken) en wanneer ze weer willen invoegen, voorrang te verlenen aan het overige verkeer.

3.4 Organisatie en overige aspecten

Ontheffing

Voorschrift: ontheffing aanvragen

Toelichting

Voor het gebruik van de vluchtstrook door lijnbussen is een ontheffing nodig. Hierin wordt, naast de aanduiding van het traject en de perioden waarvoor de ontheffing geldt, aangegeven voor wie de ontheffing geldig is (lijnbussen, maatschappijen) alsmede de voorschriften waaronder; zie ook voorgaande paragraaf. Ter illustratie is in de bijlage 2 een voorbeeld van een ontheffing weergegeven.

Aantal bussen

Richtlijn: maximaal 30 bussen per uur

Toelichting

Om de kans op conflicten te beperken (o.a tussen pechvoertuigen en/of beroepsgebruikers van de vluchtstrook en de lijnbussen), dient de intensiteit van de lijnbussen gelimiteerd te zijn. Uit de ervaringen op de proeflocaties is gebleken dat 20 tot 30 bussen per uur in die zin (nog) geen problemen oplevert. Bij hogere aantallen verdient de aanleg van een aparte busbaan sterk de voorkeur.

Betrokken partijen

Richtlijn: alle relevante partijen tijdig betrekken

Toelichting

Een voornemen om lijnbussen op de vluchtstrook toe te laten betreft vele partijen. Deze partijen dienen in een zo vroegtijdig stadium bij de voorbereidingen te worden betrokken. Naast de betreffende busmaatschappijen, regionale directies en dienstkringen van Rijkswaterstaat kunnen de betrokkenen zijn:

- ANWB-wegenwacht;
- AVD, Rijks- en/of Gemeentepolitie, (offic. van) Justitie
- Ambulancediensten (GG, GGD), Brandweer en Sleepdiensten.

Bij het overleg tussen betrokkenen gaat het er niet alleen om iedereen (tijdig) te kennen in de voornemens, maar ook om afspraken inzake bijvoorbeeld de communicatie en handhaving.

Communicatie

Richtlijn: zorgdragen voor een goede communicatiestructuur

Toelichting

Ingeval van obstakels en/of calamiteiten (op de vluchtstrook) is het van belang dat informatie zo snel mogelijk aan de terzake betrokkenen wordt doorgegeven. Hiertoe kunnen vooraf afspraken worden gemaakt tussen met name de beroepsgebruikers die vanuit hun voertuigen kunnen communiceren; hetzij onderling, hetzij via de desbetreffende centrales. Hierbij wordt gedacht aan de esofoon in de bussen en de mobilofoon (en telefoon) in wegenwacht- en politievoertuigen.

Ook kunnen afspraken met de kantonniers gemaakt worden.

Handhaving

Richtlijn: afspraken maken over naleving gebruiksvoorschriften

Toelichting

Voor wat betreft de handhaving zijn een tweetal aspecten van belang:

- a de naleving van de voorschriften door de buschauffeurs;
- b het misbruiken van de vluchtstrook door overig verkeer.

Dit laatste valt onder de reguliere taken van de politie. Hierbij wordt opgemerkt dat uit ervaringen op de proeflocaties niet is gebleken dat het misbruiken van de vluchtstrook door het overige verkeer is toegenomen na invoering van de maatregel.

Terzake van de naleving van de voorschriften door de buschauffeurs zijn tussen de verschillende beroepsgebruikers van de vluchtstrook (zie betrokkenen) afspraken te maken over onderlinge (sociale) controle. Geconstateerde overtredingen dienen in het overleg aan de orde te worden gesteld, eventueel gevolgd door gericht politietoezicht.

Voorlichting

Richtlijn: voorlichting direct betrokkenen en weggebruikers

Toelichting

Omdat het gebruik van de vluchtstrook door lijnbussen geen algemeen verschijnsel zal zijn, is bij ieder project voorlichting nodig voor zowel de direct betrokkenen (beroepsgebruikers en buschauffeurs) als voor de overige weggebruikers.

De direct betrokkenen dienen middels voorlichtingsbijeenkomsten gedetailleerd te worden voorgelicht. De buschauffeurs (in ieder geval) dienen daarnaast ook te worden voorzien van een op schrift gesteld overzicht van de belangrijkste afspraken en voorschriften.

De weggebruikers dienen zoveel mogelijk via de reguliere media (kranten en (lokale) Radio/TV) te worden geïnfor-

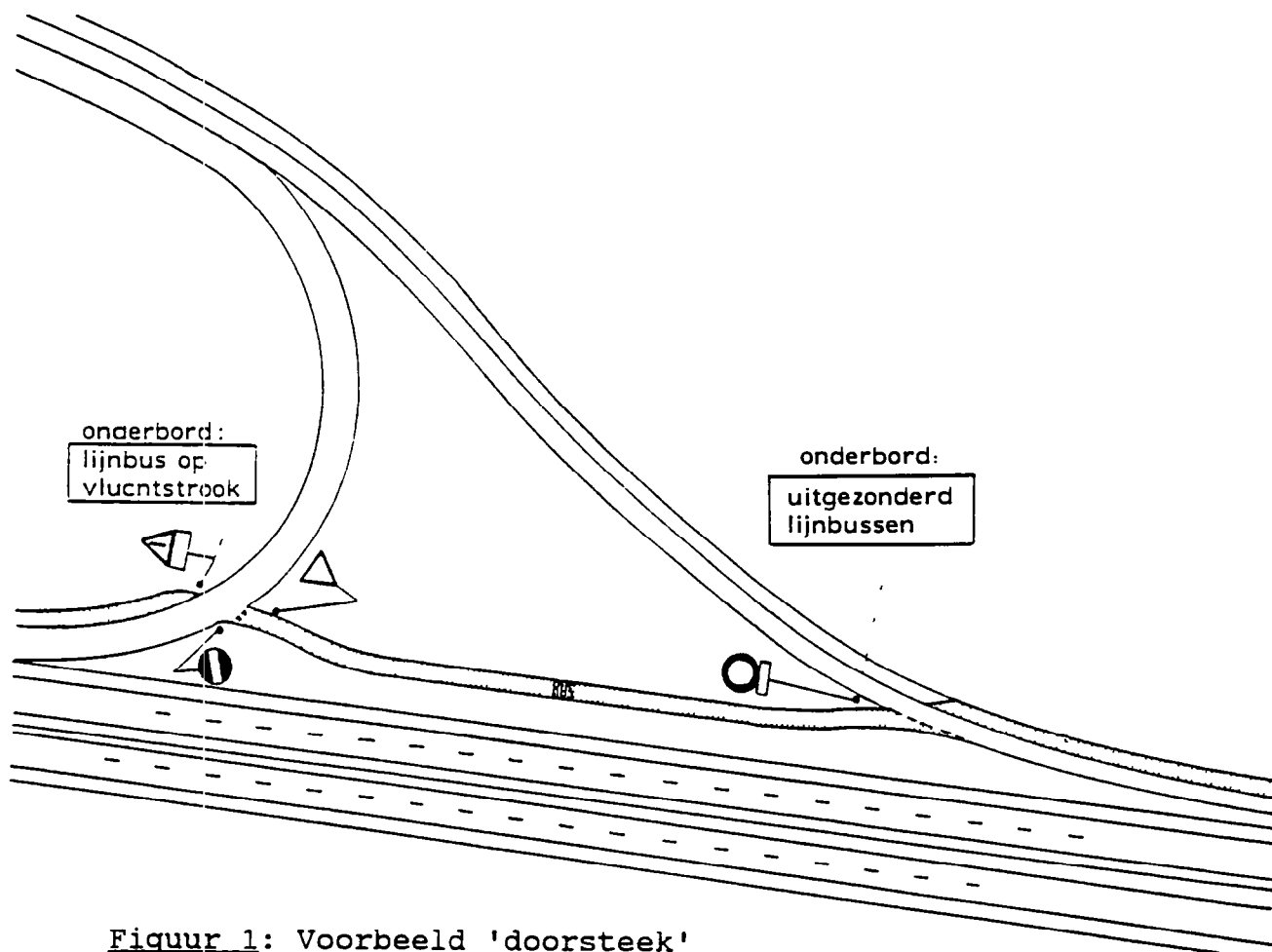
meerd. De aandacht moet daarbij vooral gericht zijn op de belangrijkste herkomsten en bestemmingen van het woon-werkverkeer op het betreffende traject. Opgemerkt wordt dat uit ervaringen op de proeflocaties is gebleken dat het gebruik van speciale huis-aan-huis te verspreiden folders ter informering van de weggebruikers relatief weinig effect sorteren.

4 CHECKLIST RICHTLIJNEN EN VOORSCHRIFTEN

In onderstaande checklist zijn de belangrijkste richtlijnen en voorschriften kort samengevat.

Daaraan voorafgaand wordt nogmaals gesteld dat het toestaan van lijnbussen op de vluchtstrook alleen als een tijdelijke noodmaatregel mag worden toegepast. Hierbij past de toevoeging dat, zeker als het aantal bussen op het betreffende traject meer dan 30 bussen per uur bedraagt, de aanleg van een vrije busbaan sterk wordt aanbevolen.

	VOORSCHRIFTEN	RICHTLIJNEN
INFRASTRUCTUUR		
Breedte Vluchtstrook	. 3.20 tot 3.40 m (incl. markering) (afhankelijk van snelheid)	. 3.60 m (incl. markering)
Dwarsprofiel		. ROA-Dwarsprofielen
Pechhavens	. om de 1000 m	. om de 500 m . lengte 40 tot 50 m . voorzien van praatpaal
Aansluitingen	.	doorsteken realiseren
Bebording	. aanduidingsbord "BUS OP VLUCHT-STROOK" om de 600 m plaatsen . tekst alleen zichtbaar in relevante perioden . aanvullende bebording doorsteken . vluchthavenbord bij pechhavens	. aanduidingsbord om de 350 m tot 500 m (afhankelijk van de lengte van het traject)
Markering	. geen markering rechterkant vluchtstrook . aanvullende markering bij doorsteken	
Openbare Verlichting	. openbare verlichting noodzakelijk	. volgens ROA-Verlichting
Begin voorziening		. op toerit
Einde voorziening		. ter plaatse van aansluiting
GEBRUIK		
Perioden van de dag	. alleen op werkdagen in de ochtend- of avondspits	
Type Bussen	. alleen lijnbussen en reguliere shuttles	
Verkeersomstandigheden	. alleen bij file	
Zichtcondities	. alleen bij zicht van meer dan 100 m	
Weersomstandigheden	. niet bij gladheid of zware storm	
Maximum snelheid	. 40 km/uur bij breedte van 3.20 m . 50 km/uur bij breedte van 3.40 of meer . maximaal 20 km/uur sneller dan verkeer op naastgelegen rijstrook	
Dimlicht	. dimlicht verplicht	
Oprijden Vluchtstrook	. richting aangeven	
Verlaten Vluchtstrook	. alleen via toeritten of einde voorziening	
Voorrang	. voorrang verlenen bij kruisen of invoegen	
ORGANISATORISCHE EN OVERIGE ASPECTEN		
Ontheffing	. ontheffing aanvragen	
Aantal bussen		. maximaal 30 per uur
Betrokkenen		. alle relevante partijen tijdig betrekken (ANWB, wegbeheerder, AVD, Politie, Brandweer, Ambulance, etc.)
Communicatie		. communicatiestructuur (ANWB, AVD, Busmaatschappij, etc.)
Handhaving		. eventueel afspraken maken over naleving voorschriften
Voorlichting		. betrokkenen en weggebruikers



Figuur 1: Voorbeeld 'doorsteek'



Model J 37 op blauwe ondergrond
Onderschrift: zwart op wit,
ANWB Ee-verzwaard, 200/150

Figuur 2: Bord LIJNBUS OP VLUCHTSTROOK

LITERATUURLIJST

- [1] Bereikbaarheidsplan Randstad (BPR), Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1988.
- [2] Bus op Vluchtstrook; Evaluatie-onderzoek naar het gebruik van vluchtstroken door het openbaar vervoer, SWOV/BGC, 1991.
- [3] Bus op vluchtstrook; Deelrapport I: Locatie Stramanweg, SWOV/BGC, 1990.
- [4] Bus op vluchtstrook; Deelrapport II: Locatie Hooggelegen, SWOV/BGC, 1990.
- [5] Bus op vluchtstrook; Deelrapport III: Locatie A6/A1, SWOV/BGC, 1990.
- [6] Een evaluatie van het bord LIJNBUS OP VLUCHTSTROOK, IZF-TNO, 1990
- [7] Maten voor de Bus, Studiegroep Infrastructuur Weggebonden Openbaar Vervoer (SIWOV), een uitgave van de vereniging ESO, 1989.

BIJLAGE 1

BELEIDSADVIES BUS OP DE VLUCHTSTROOK

I. Inleiding

Als gevolg van toenemende verkeersintensiteiten op de autosnelwegen en door de beperkingen die in het SVV-II worden gesteld aan uitbreiding van het hoofdwegennet, zal de komende jaren rekening moeten worden gehouden met filevorming op het hoofdwegennet. De mate waarin dit het geval zal zijn, zal ook worden bepaald door het tempo waarin flankerend beleid en uitbreiding van vervoersalternatieven tot stand komen.

Door filevorming worden de reistijden langer, niet alleen van het (zakelijke) particulier vervoer, maar ook van het openbaar vervoer. De bereikbaarheid van de economische centra en de regelmaat van het openbaar vervoer binnen de Randstad komen in de knel.

Om deze problemen op te lossen wordt in het SVV-II en het bereikbaarheidsplan Randstad (BPR) een pakket van maatregelen voorgesteld dat gericht is op:

- ♦ kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer;
- ♦ betere benutting van bestaande infrastructuur;
- ♦ selectieve uitbreiding van infrastructuur.

Als kwaliteitsverbeterende maatregel voor het openbaar vervoer wordt in het BPR het gebruik van de vluchtstrook door de bus genoemd.

Om vast te stellen in welke mate deze maatregel daadwerkelijk aan de beleidsdoelstellingen kan bijdragen en om vast te stellen of de maatregel negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid, is voor een drietal proeftrajecten gekozen om ervaringen met het gebruik van de vluchtstrook door lijnbussen op te doen en via uitgebreid en systematisch onderzoek te evalueren.

De gekozen trajecten zijn:

- ♦ de "Stramanweg"; een afslag van de A2 bij Ouderkerk waar eind 1988 een deel van de vluchtstrook werd veranderd in een permanente busstrook;
- ♦ "Hooggelegen"; een betrekkelijk kort gedeelte van de A2 tussen het knooppunt Oudenrijn en het plein Hooggelegen waar de lijnbus bij filevorming in de ochtendspits gebruik mag maken van de vluchtstrook;
- ♦ "A6/A1"; een traject met een lengte van ca. 8,5 km tussen Almere en Mulden waar de vluchtstrook werd aangepast en diverse "doorsteken" werden gerealiseerd voor gebruik door lijnbussen in de ochtendspits.

In paragraaf II worden de resultaten van deze proeven beknopt weergegeven.

Voor een beschrijving van de proeftrajecten, de infrastructurele maatregelen die genomen zijn, de voorwaarden waaronder de bussen van de vluchtstrook gebruik mogen maken, de opzet en methode van het onderzoek en de gedetailleerde onderzoeksresultaten zij verwezen naar het eindrapport en de deelrapportages die als bijlagen bij dit beleidsadvies zijn gevoegd.

Paragraaf III is gewijd aan de overwegingen en conclusies van de PGO.

Paragraaf IV bevat de standpunten van de externe instanties.

II. Beknopte weergave van de onderzoeksresultaten.

A. Het openbaar vervoer

- De busstrook op het traject "Stramanweg" wordt in de ochtendspits door nagenoeg alle lijnbussen geheel of gedeeltelijk gebruikt; dat levert een gemiddelde tijdwinst van ongeveer 2 minuten op en een verbetering van de regelmaat.
- De vluchtstroken en andere voorzieningen op de beide andere trajecten, "Hooggelegen" en de "A6/A1", worden tijdens de ochtendspits wisselend gebruikt. afhankelijk van het voorkomen van files.
De gemiddelde tijdwinst op de lokatie "Hooggelegen" bedraagt enkele tientallen seconden en op het traject "A6/A1" 2 à 3 minuten. In beide gevallen werd een duidelijke verbetering van de regelmaat bereikt.
- Bij een langer traject blijkt dat de te onderscheiden deeltrajecten sterk verschillend, en soms zelfs negatief bijdragen aan de totale tijdwinst. Dat heeft te maken met het wisselende verkeersbeeld en de voorwaarden waaronder de bus de vluchtstrook op of af mag rijden. Het komt voor dat het verkeer op de hoofdrijbaan weer doorstroomt terwijl de bus langzaam op de vluchtstrook moet blijven rijden.
- Het is bij deze proefprojecten niet gebleken dat door de verbetering van de rijtijden en regelmaat het gebruik van de bus is toegenomen.
- Bij het gebruik van de voorzieningen blijken de buschauffeurs met betrekking tot zaken als waar, wanneer en met welke snelheid, soms meer op eigen inzicht af te gaan dan op de voorschriften.

B. De verkeersveiligheid

- Uit geen enkel deelonderzoek is gebleken dat als gevolg van de aanleg van de busstrook of door het gebruik van de vluchtstrook door de lijnbussen de onveiligheid is toegenomen. Evenmin zijn er aanwijzingen dat het risico voor de professionele vluchtstrookgebruikers groter is geworden.
- Enkele details lijken uit veiligheidsoverwegingen minder gunstig. Op de lokatie "Stramanweg" zijn dat de soms wat hoge, toegestane snelheden van de bus, het niet voeren van verlichting door de bussen en het ontbreken van een pechhaven. Eén en ander hangt samen met de inrichting van dit traject als busstrook en het daarop van toepassing zijnde gebruiksregiem. Op het traject "A6/A1" betreft het de wijze waarop de bus aan het eind van de doorsteek bij het benzinestation langs de A1 de toert opdraait.

C. Het oordeel van de direct betrokkenen

- Buschauffeurs, buspassagiers en automobilisten oordelen overwegend positief over het gebruik van de vluchtstrook door lijnbussen.
De mening van de (overige) beroepsmatige vluchtstrookgebruikers varieert, waarbij een langere ervaring (binnen de proefperiode) tendeert naar een gunstiger oordeel.
- Het oordeel van de diverse betrokkenen is gunstiger naarmate meer aanvullende verbeteringen zijn aangebracht ten behoeve van de maatregel, zoals bij het traject "A6/A1".

III. Overwegingen en conclusies van de PGO

In het SVV-II zijn ambitieuze doelstellingen geformuleerd t.a.v. het verbeteren van de leefbaarheid en de bereikbaarheid.

Onderdeel daarvan zijn beleidsvoornemens inzake een spoedige kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer en een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid. Aan beide wordt een groot gewicht toegekend.

Bij het toelaten van de bus op de vluchtstrook langs autosnelwegen zijn beide terreinen van overheidszorg aan de orde en kunnen zij in zekere zin conflicterend zijn met elkaar.

Enerzijds spelen daarbij openbaar vervoer-belangen (behoud/ verbetering van regelmaat, stiptheid en aansluitgarantie op overstaprelaties), die bij het geleidelijk aan steeds groter wordende aantal doorstromingsknelpunten op het hoofdwegennet, steeds meer in het gedrang komen. Anderzijds gaat het om het handhaven en verbeteren van de relatief gunstige verkeersveiligheidssituatie op het hoofdwegennet als essentieel element in het beleid gericht op een forse terugdringing van de verkeersveiligheid. Uniformiteit in inrichting en gebruik van het hoofdwegennet dragen in belangrijke mate bij aan dit relatief gunstige verkeersveiligheidsbeeld. Het toelaten van de bus op de vluchtstrook tast in wezen deze uniformiteit aan. In de afweging tussen dit verkeersveiligheidsbelang en het belang van een goede doorstroming van het openbaar vervoer in filesituaties op het hoofdwegennet, is ervoor gekozen om eerst een drietal proefprojecten met de bus op de vluchtstrook uit te voeren, gekoppeld aan het treffen van een aantal aanvullende maatregelen om de eventuele extra verkeersveiligheidsrisico's tot een minimum te beperken c.q. geheel weg te nemen. Het op deze proefprojecten gerichte onderzoek heeft geresulteerd in de bevindingen zoals hiervoor onder § II vermeld.

Op grond van deze onderzoeksresultaten enerzijds en anderzijds gelet op het aangegeven belang van het behoud van uniformiteit in inrichting en gebruik van het hoofdwegennet, alsmede het gedurende de uitvoering van de proeven totstandgekomen beleid inzake het toepassen van selectieve bereikbaarheidsmaatregelen, komt de PGO tot de volgende conclusies.

- ♦ Verwacht moet worden dat er zich op het hoofdwegennet voorlopig doorstromingsknelpunten blijven voordoen, waarschijnlijk zelfs in toenemende mate. Daardoor zal er voorshands alle aanleiding blijven voor het treffen van maatregelen gericht op het zekerstellen van een goede doorstroming van het openbaar vervoer op dit soort punten.
- ♦ In situaties waarin er voorlopig geen zicht is op capaciteitsuitbreiding van de weg zelf dient het realiseren van structurele oplossingen in de vorm van bijvoorbeeld vrije busbanen naast of langs de autosnelweg of het reserveren van rijstroken voor doelgroepen, waaronder het openbaar vervoer op de autosnelweg (als selectieve bereikbaarheidsmaatregel) prioriteit te hebben boven het toelaten van het openbaar vervoer op de vluchtstrook.
- ♦ In situaties waarin voornoemde structurele oplossingen voor een goede doorstroming van het openbaar vervoer niet op afzienbare termijn zijn te realiseren of in situaties waarin een capaciteitsverruiming van de weg zelf in het verschiet ligt, kan het toelaten van de bus op de vluchtstrook bij wijze van uitzondering worden geaccepteerd. Dit op grond van de resultaten van de drie proefprojecten, die de doorstromingsvoordelen voor het openbaar vervoer in grote lijnen hebben bevestigd en overigens niet hebben geleid tot aantoonbare extra verkeersveiligheid (mede door de getroffen aanvullende maatregelen en gestelde gebruikseisen voor het openbaar vervoer). De resultaten verkregen uit deze proefprojecten verplichten tot een positieve grondhouding tegenover een eventuele toepassing van deze maatregel, die van geval tot geval binnen de geldende mogelijkheden nader moet worden afgewogen. Een zorgvuldige analyse van de lokale omstandigheden is van geval tot geval noodzakelijk om tot een verantwoorde toepassing van de maatregel over te gaan.

De PGO is overigens van mening dat het beperkte aantal proefprojecten en de daaruit verkregen onderzoeksresultaten geen verdergaande uitspraken mogelijk maken over vluchtstrookgebruik door de bus dan hiervoor zijn gedaan. Dit betekent dat de bus op de vluchtstrook niet als een structurele oplossing/maatregel gezien kan worden ter verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer, doch slechts als "een noodverband" bij gebrek aan betere of reële alternatieven of als een tijdelijke overgangsmaatregel bij een voorziene, spoedige verbetering van het desbetreffende doorstromingsknooppunt.

- ♦ Ten aanzien van de bij de proefprojecten getroffen aanvullende inrichtingsmaatregelen trekt de PGO de conclusie dat deze in grote lijnen redelijk voldoen. Wat de gebruikseisen betreft concludeert de PGO dat het voor een uniform (en dus veiliger) gebruik te allen tijde noodzakelijk zal blijven om stringente regels voor het vluchtstrookgebruik door de bus te hanteren. Wel is de PGO van oordeel dat de gebruikseisen die in de proeven zijn gehanteerd op een aantal punten zouden kunnen worden aangepast.

Met name betreft dit de voorschriften inzake de omstandigheden waaronder en de plaatsen waarop de bussen de vluchtstrook mogen oprijden. Een verruiming van deze mogelijkheden hoeft niet per definitie meer risico op te leveren.

Ook de voorgeschreven maximum snelheid zou beter van geval tot geval gezien kunnen worden, overigens wel binnen nader te formuleren marges. Een uit verkeersveiligheidsoogpunt aanvaardbaar snelheidsverschil tussen het verkeer op de hoofdrijbaan en de bus op de vluchtstrook alsmede de snelheid ten opzichte van aanwezige starre obstakels in de directe omgeving van de vluchtstrook dienen hierbij maatgevend te zijn.

Eén en ander zal door de DVK in een richtlijn ten behoeve van de wegbeheerder nader worden gepreciseerd.

IV. Standpunten van de bij de proefprojecten betrokken externe instanties

Koninklijke Toeristen Bond ANWB

De ANWB heeft zijn standpunt verwoord in de brief van .. januari 1991, kenmerk ..., die als bijlage bij dit beleidsadvies is gevoegd.

Algemene Verkeersdienst van de Rijkspolitie (AVD)

De AVD hecht grote waarde aan het realiseren van de verkeersveiligheidsdoelstellingen zoals die onder meer in het tweede structuurschema verkeer en vervoer (SV) en het meerjarenplan verkeersveiligheid (MPV) zijn verwoord. Ontwikkeling en uitvoering van maatregelen die deze doelstellingen dichterbij brengen moeten voortvarend ter hand worden genomen. De AVD constateert dat de proeven met de bus op de vluchtstrook het verkeer gelukkig niet onveiliger hebben gemaakt, een bijdrage aan het bereiken van de veiligheidsdoelstellingen wordt hiermee zeker niet geleverd.

Wat de functie van de vluchtstrook betreft, wijst de AVD op het nieuwe RVV waarin het verbod om - behoudens in noodgevallen- gebruik te maken van de vluchtstrook, is aangescherpt.

De zorgvuldige benadering die in het beleidsadvies is gekozen en waarin het verkeersveiligheidsbelang nadrukkelijk tot uiting komt, spreekt de AVD wel aan.

Alles afwegende kan de AVD zich, zij het schoorvoetend, bij dit beleidsadvies neerleggen.

Het openbaar ministerie (OM)

Het OM benadrukt dat de bus op de vluchtstrook als een noodmaatregel moet worden gezien, die pas mag worden overwogen wanneer andere, reële verbeteringen voor het openbaar vervoer niet tot de mogelijkheden behoren. Dit betekent dat een hpuding van "nee, tenzij..." moet worden aangenomen.

Het OM is van mening dat het gebruik van de vluchtstrook door de bus tijdens de spits, altijd aan stringente regels zal moeten worden onderworpen, waarbij met name de maximum snelheid van de bus bijzondere aandacht verdient.

De afgewogen benadering die in het beleidsadvies wordt gevolgd doet recht aan de zienswijze van het OM, reden waarom het OM met het beleidsadvies kan instemmen.

Streekvervoer Nederland

Het Streekvervoer Nederland stemt in met het beleidsadvies. Een breder toepassingsbereik van "bus op de vluchtstrook" zou evenwel meer aanbeveling verdienen vanuit de beleidsintenties t.a.v. het openbaar vervoer.

afdeling

Belangenbehartiging/
Verkeersafdeling

Koninklijke Nederlandse Toeristenbond

hoofdkantoor

telefoonnummer

070-314 6928

telefax

070-314 7207

Wassenaarsweg 220

2596 EC 's-Gravenhage

correspondentie

Postbus 93200

2509 BA 's-Gravenhage

Telefax 32032 anwb nl

► Rijkswaterstaat, directie
Zuid-Holland
t.a.v. de heer Ir. J.G.A.M. de Bont
Voorzitter PGO
Postbus 556
3000 AN ROTTERDAM

referentie

VA/SGS/pm/U91-045

nummer

datum

1 februari 1991

► Betreft: beleidsadvies "bus op vluchtstrook"

Geachte heer De Bont,

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken over het feit dat wij als verklaard tegenstander toch in de begeleiding van het experiment zijn betrokken.

Naar aanleiding van de thans beschikbare onderzoeksresultaten willen wij graag het volgende onder uw aandacht brengen.

1. De ANWB is van mening dat de vluchtstrook principieel geen andere functie mag krijgen dan haar oorspronkelijke, namelijk dat deel van de autosnelweg dat als toevluchtsoord kan dienen voor degenen die met pech of andere nijpende omstandigheden te maken krijgen. Zij moet zoveel mogelijk vrij blijven voor hulpdiensten zoals politie, ambulance, brandweer en Wegenwacht. Daarnaast is de vluchtstrook een looproute voor degenen die zodanige pech hebben gekregen dat een praatpaal niet meer rijdend bereikt kon worden. Kortom de vluchtstrook vervult een belangrijke functie t.b.v. de veiligheid van ons autosnelwegsysteem. Dat is de reden dat wij ons steeds nadrukkelijk tegenstander hebben betoond van het idee om de vluchtstrook bijvoorbeeld te benutten voor het openbaar vervoer ingeval van filevorming.
2. De doelstelling van de proef "bus op vluchtstrook" was vermindering filevorming. Als indicator hiervoor is het aantal buspassagiers gekozen. Uit het onderzoek blijkt dat er geen stijging van het aantal buspassagiers is opgetreden. Derhalve moet geconcludeerd worden dat deze doelstelling niet gehaald is.
3. Inmiddels worden afgeleide doelstellingen in de discussie naar voren gebracht zoals rijtijdwinst en betere regelmaat van de bussen. Beide (achteraf) geformuleerde doelstellingen hebben onzes inziens maar een zeer beperkte betekenis. De rijtijdwinst is voor een belangrijk deel verkregen door te snel rijdende bussen. Een betere regelmaat kan veelal veiliger en goedkoper bereikt worden door een alternatieve route te kiezen, met name geldt dit voor het traject A6/A1.

4. Omtrent de verkeers(on)veiligheidsaspecten van het experiment merken wij het volgende op. Gelukkig hebben zich geen ongevallen of ernstige conflicten in de proefperiode voorgedaan. Wij vrezen evenwel voor het "olieviekeffect" dat kon ontstaan door de exclusieve veiligheidsfunctie van de vluchtstrook aan te tasten. Daarnaast verwachten wij een gewenning onder de automobilisten die tot een onacceptabel "volg"-gedrag zal leiden. Dit zou de noodzaak van een verhoogd politietoezicht onontkoombaar maken.
5. In het rapport wordt overwogen om de toegestane snelheid voor de bussen op vluchtstrook te vernogen. Dit in reactie op de gebleken praktijk van veel te hoge snelheden van de bussen in het experiment. Dit legaliseren van de te hoge snelheden zou voor ons onaanvaardbaar zijn. Wij baseren dit strikte oordeel op de ervaring van ons eigen Wegenwachtpersoneel. Op basis van jarenlange praktijkervaring hebben wij stringente gedragsregels vastgesteld voor het werken/rijden op de vluchtstrook. Overigens zijn deze regels aangescherpt en afgestemd op de snelheidsregels zoals deze tijdens de proef "bus op vluchtstrook" zijn overeengekomen.
6. Als het experiment zou worden doorgezet dan mag naar ons oordeel het pakket veiligheidsmaatregelen zoals dit nu gehanteerd is niet aangetast worden. Het feit dat er zich geen ernstige ongevallen hebben voorgedaan is mede te danken aan dit pakket maatregelen. Overigens is, behalve de infrastructurele voorzieningen, zoals adequate, bediende waarschuwingsborden, bredere vluchtstrook, aparte vluchtnavens, verlichting e.d., een goede communicatiestructuur tussen de meldkamers van de betrokken partijen (politie, busmaatschappij, Wegenwacht) een wezenlijk onderdeel hiervan. Zou onverhoopt tot uitbreiding van het experiment besloten worden dan zal dit wel moeten worden afgestemd op de beschikbare capaciteit van de meldkamers. Uiteraard dienen de door de busmaatschappij ingezette voertuigen met mobilfoon te zijn uitgerust terwijl ze tevens als lijnbus voor de overige weggebruikers herkenbaar moeten zijn.

Concluderend zouden wij willen stellen dat het experiment "bus op vluchtstrook" geen vervolg verdient. Zo weinig resultaat rechtvaardigt noch de kosten noch zo'n ingreep in de veiligheidsmarge van ons auto-snelwegsysteem: de vluchtstrook.

Zou desalniettemin besloten worden tot voortzetting van het experiment dan zal onverkort de hand gehouden moeten worden aan de veiligheidsmaatregelen zoals voor dit experiment zijn overeengekomen.

Negatieve ervaring met de daadwerkelijk gereden snelheden op de vluchtstrook en het voortdurend gevaar van normvervaging wat kan leiden tot oneigenlijk gebruik van de vluchtstrook maken een intensief toezicht door politie tot een absolute vereiste.

Hoogachtend,

Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB



Mr. Sam G. Schouten
Chef Verkeersafdeling

BIJLAGE 2: VOORBEELD ONTHEFFING

Beschikking houdende ontheffing van een bepaling in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Overwegende:

- dat het openbaar busvervoer door file-vorming op werkdagen tijdens de spitsuren op rijksweg <x> (gedeelte <A> -) in <oostelijke> richting ernstige vertraging ondervindt;
- dat in het kader van het Bereikbaarheidsplan Randstad een maatregel is ontwikkeld om bij wijze van uitzondering bussen van het openbaar vervoer toe te staan de vluchtstrook te berijden;
- dat de eigenlijke functies van de vluchtstrook onverminderd zullen blijven bestaan;
- dat aanvullende maatregelen zullen worden getroffen, zoals de aanleg van "pechhavens" ten behoeve van gestrande automobilisten om de vluchtstrook zo mogelijk vrij te kunnen houden voor het busgebruik;
- dat het hier gaat om de vluchtstrook van de <zuidelijke> hoofdrijbaan van rijksweg <x>, vanaf km <1> in de gemeente <A> tot aan de afrit voor bussen van het openbaar vervoer bij km <3> in de gemeente ;
- dat de betrokken vluchtstrook is gelegen binnen het beheersgebied van de directie <Naam> van de Rijkswaterstaat, derhalve in beheer is bij het Rijk en is gelegen buiten de bebouwde kom;
- dat er uit het oogpunt van het verkeersbelang geen bezwaren bestaan tegen het verlenen van de hier bedoelde ontheffing;
- dat er voorts, voor zover bekend, geen andere relevante belangen door het verlenen van de gevraagde ontheffing zullen worden geschaad.

gelet op artikel 138, lid 4, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens;

BESLUIT:

aan <Busmaatschappij>, verder "houder der ontheffing" genoemd, ten behoeve van haar personeel, rijdende met autobussen in lijndienst, met ingang van <Datum 1> en uiterlijk tot <Datum 2>, of zoveel korter als de tijdelijke situatie duurt, ontheffing te verlenen van het bepaalde in artikel 33, lid 1, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens, zulks om via de vluchtstrook van de <zuidelijke> rijbaan van rijksweg <x> één en ander vanaf de toerit naar rijksweg <x> ter hoogte van km <1> in de gemeente <A> tot km <3> in de gemeente , het verkeer tijdens een file (filevorming) rechts te kunnen inhalen, één en ander onder de hiernavolgende voorschriften.

1. Van de ontheffing mag alleen van maandag tot en met vrijdag, met uitzondering van de algemeen erkende feestdagen, gebruik worden gemaakt op het moment dat tussen de toerit naar rijksweg <x> ter hoogte van km <1> te <A> en km <3> te tussen <Tijd 1> en <Tijd 2> een file (filevorming) aanwezig is.
2. Tijdens het zich begeven naar de vluchtstrook moet richting worden aangegeven.
3. De vluchtstrook van rijksweg <x> mag worden verlaten tussen km <1,8> en km <2,0>, alsmede tussen km <2,0> en <3,0>.
4. Bij het verlaten van de vluchtstrook moet richting worden aangegeven.
5. Bij het verlaten van de vluchtstrook moeten de bestuurders van de autobussen het verkeer dat zich op de naastgelegen rijstrook bevindt voor laten gaan.
6. Met inachtneming van het gestelde onder de punten 2, 4 en 5 mag het verlaten van en het zich begeven naar de vluchtstrook ook geschieden indien er op het gedeelte van de vluchtstrook waarvoor ontheffing is verleend een obstakel aanwezig is.

7. Bij het gebruik maken van de vluchtstrook mag de snelheid aldaar maximaal <a> km per uur bedragen, met dien verstande dat het snelheidsverschil met het verkeer op de naastliggende rijstrook maximaal 20 km per uur mag bedragen.
8. Bij het gebruik maken van de vluchtstrook moeten de bussen dimlicht voeren.
9. De veiligheid van het verkeer dient onder alle omstandigheden gewaarborgd te zijn.
10. De houder der ontheffing dient ervoor zorg te dragen dat degene die de bij de ontheffing verleende bevoegdheden zal uitoefenen bekend is met de verplichting de ontheffing behoorlijk ter inzage af te geven aan de daartoe bevoegde ambtenaren; hij dient daartoe deze ontheffing of een kopie daarvan bij zich te dragen.
11. Van de ontheffing mag geen gebruik worden gemaakt in geval van mist, sneeuwval of andere omstandigheden; in het bijzonder van atmosferische aard, indien deze het zicht beperken tot een afstand van minder dan 100 meter.

's-Gravenhage,
De Minister voornoemd,
namens de Minister, de
Directeur-Generaal van
de Rijkswaterstaat