

Vluchtstrook als rijstrook ter betere benutting van autosnelwegen

Implicaties voor de verkeersveiligheid

D-95-21

Ir. F.C.M. Wegman

Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

| | |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rapportnummer: | D-95-21 |
| Titel: | Vluchtstrook als rijstrook ter betere benutting van autosnelwegen |
| Ondertitel: | Implicaties voor de verkeersveiligheid |
| Auteur(s): | Ir. F.C.M. Wegman |
| Opdrachtgever: | Het onderzoek waarvan in deze notitie verslag wordt gedaan, is uitgevoerd in het kader van de jaarlijkse Doelsubsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de SWOV. |
| Trefwoorden: | Hard shoulder, traffic lane, motorway, efficiency, capacity (road, footway), safety. |
| Projectinhoud: | Deze notitie gaat in op de vraag of vluchtstroken, onder bepaalde omstandigheden en op bepaalde tijden, zonder negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid gebruikt kunnen worden als rijstrook. |
| Aantal pagina's: | 8 pp. |
| Prijs: | f 12,50 |
| Uitgave: | SWOV, Leidschendam, 1995 |

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting
Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Duindoorn 32
telefoon 070-3209323
telefax 070-3201261

Inhoud

| | | |
|------|------------------------------------|---|
| 1. | <i>Inleiding</i> | 4 |
| 1.1. | Achtergrond | 4 |
| 1.2. | Probleemstelling | 4 |
| 2. | <i>Overwegingen</i> | 5 |
| 3. | <i>Conclusies en aanbevelingen</i> | 7 |
| | <i>Literatuur</i> | 8 |

1. Inleiding

1.1. Achtergrond

De huidige capaciteitsproblemen op de autosnelwegen en de beperkte mogelijkheden voor (korte termijn)-oplossingen maken het noodzakelijk te zoeken naar manieren om de bestaande infrastructuur beter te benutten. Het ligt het voor de hand te overwegen om de vluchtstrook onder bepaalde omstandigheden en op bepaalde tijden (spitsuren) als rijstrook te gebruiken. Echter, in het RVV 1990 is nog eens uitgesproken dat vluchtstroken bedoeld zijn voor noodgevallen en dat het parkeren op de vluchtstrook en het berijden ervan door weggebruikers 'aan banden gelegd' zou moeten worden (artikel 43). Het doorrijden op de vluchtstrook, als invoegen op de hoofdrijbaan niet lukt via de invoegstrook, is derhalve niet meer toegestaan. Verder is het benutten van de vluchtstrook als rijstrook in het RVV 1990 uitdrukkelijk verboden. Dit betekent dat voor invoering van een dergelijke maatregel een aanpassing van het RVV nodig zou zijn.

1.2. Probleemstelling

De hier geschetste stand van zaken leidt tot de volgende probleemstelling: kunnen vluchtstroken onder bepaalde omstandigheden en op bepaalde tijden zonder negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid gebruikt worden als rijstrook? En: op welke wijze zijn negatieve veiligheidsconsequenties van vluchtstrookgebruik als rijstrook te verminderen, of zelfs helemaal teniet te doen?

2. Overwegingen

Het behoeft geen betoog dat eigenlijk gebruik van de vluchtstrook vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen altijd de voorkeur verdient. De vluchtstrook vervult immers een essentiële functie.

De hoge rijsnelheden op de autosnelwegen en het verwachtingspatroon bij de weggebruiker bij het berijden van deze wegen (continu wegverloop, geen of weinig dwarsfricties, geen langzaam verkeer) vereisen dat incidenten die in strijd zijn met dit verwachtingspatroon zo min mogelijk voorkomen en, als ze al voorkomen, zo snel mogelijk opgelost worden teneinde een 'ongestoorde' verkeersafwikkeling te bewerkstelligen; hiertoe dient de vluchtstrook.

Bovendien is gebruik van de vluchtstrook voor hulpverleningsvoertuigen van essentieel belang voor een snelle afwikkeling van incidenten en hulp aan 'slachtoffers'.

Zou overwogen worden de vluchtstrook een extra functie te geven, dan zullen voor beide eigenlijke en primaire functies van de vluchtstrook (pechgevallen, gebruik door hulpverleningsvoertuigen) oplossingen gevonden moeten worden. We gaan er daarbij van uit dat sprake is van hoge verkeersintensiteiten en dus congestie en dus van 'langzaam rijden of stilstaand verkeer'.

Over deze problematiek zijn de volgende opmerkingen te maken.

1. Het moet voor de weggebruiker volstrekt helder gemaakt worden of, waar en wanneer een vluchtstrook aangewezen wordt als rijstrook. Dit geldt zowel voor het gewone verkeer als voor pechgevallen. Het komt ons voor dat dit slechts mogelijk is indien wegen uitgerust zijn met de mogelijkheid deze extra informatie aan de weggebruiker te verstrekken: *snelwegsignalering*, dan wel specifiek toegesneden *informatiesystemen*, zijn derhalve vereist. Bijzondere aandacht voor in- en uitschakelen is daarbij gewenst.
2. Te overwegen valt om, als besloten zou worden tot het gebruik van de vluchtstrook als rijstrook, dit gebruik altijd gepaard te laten gaan met een *snelheidsbeperking* van bijvoorbeeld 70 of 50 km/uur.
3. De dimensionering (wegbouwkundig en verkeerstechnisch) van een vluchtstrook dient zodanig te zijn dat de vluchtstrook zonder problemen als rijstrook benut kan worden. Dit stelt verkeerstechnisch gezien *eisen aan de breedte* van een vluchtstrook, aan *het profiel van 'vrije ruimte'* en wellicht aan *markeringen*. Hierbij dient men te beseffen dat zwaar verkeer een regelmatig berijder van de vluchtstrook zal zijn.
4. Er dienen condities gecreëerd te worden die ervoor zorgen dat bij *pechgevallen* de betreffende voertuigen en inzittenden *buiten de rijstroken* (en dus buiten de vluchtstrook) terecht zullen komen. Gestabiliseerde bermconstructies zijn daarvoor noodzakelijk, geen beperkende geleiderailconstructies op korte afstand van de vluchtstrook en extra pechhavens (inclusief praatpaal). Er zal over deze situatie extra

voorlichting gegeven moeten worden aan weggebruikers wat te doen 'n deze omstandigheden.

5. Als er geen vluchtstrook meer is, zullen *hulpverleningsvoertuigen* anderszins de mogelijkheid moeten krijgen gewonde en/of gestrande weggebruikers te bereiken. Het ligt in de rede om in die gevallen *snelwegsignalering aan te wenden om de vluchtstrook vrij te maken*, door het 'afkruisen' van de vluchtstrook.

Het is gerechtvaardigd vraagtekens te plaatsen bij de praktische realiseerbaarheid van deze oplossing. Dat wil zeggen, het is onzeker of voertuigen die van de vluchtstrook gebruik maken en plaats moeten maken voor hulpverleningsvoertuigen dat ook - zo snel mogelijk - daadwerkelijk doen respectievelijk toegelaten worden dat te doen. Misschien kan in dit licht het oude Duitse systeem (bij filevorming stelt het verkeer op de rechter rijstrook zich uiterst rechts op en op de linker rijstrook uiterst links teneinde ruimte te geven aan politie, ambulance enzovoort) nog eens op zijn merites bekeken worden.

6. De beoordeling van de *verkeersveiligheidsconsequenties* van het gebruik van de vluchtstrook als rijstrook kan ook breder plaatsvinden: als vluchtstrookgebruik leidt tot minder filevorming, dan zal ook de kans verkleind worden dat ongevallen plaatsvinden ten gevolge van (beginnende) filevorming.

Een nog breder perspectief is dat deze oplossing ertoe leidt dat voertuigen die de autosnelweg zijn gaan mijden, en op het (relatief gevaarlijke) onderliggende wegennet zijn gaan rijden, weer terugkeren naar de congestievrije (relatief veilige) autosnelweg. Dit zou dan tot verkeersveiligheidswinst kunnen leiden.

3. Conclusies en aanbevelingen

Vluchtstroken zijn een essentieel onderdeel van autosnelwegen en hun aanwezigheid vormt mede een verklaring voor de relatieve veiligheid van dit type weg (vergeleken met andere typen wegen). Er moeten derhalve wel heel goede redenen zijn om vluchtstroken als rijstroken te benutten. Toch is het niet zo dat elk gebruik van de vluchtstrook als rijstrook vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen zonder meer ontraden zou moeten worden.

Bij het maken van een dergelijke afweging adviseren wij een aantal condities te definiëren waaronder gebruik van de vluchtstrook overwogen zou kunnen worden:

- veilig gebruik van de vluchtstrook als rijstrook;
- pechvoertuigen van de rijbaan; en
- mogelijkheden voor hulpverleningsvoertuigen.

Wij bevelen aan de door ons in algemene termen aangegeven condities 'in een consult' nader te laten specificeren, voordat tot de beslissing gekomen wordt de vluchtstrook als rijstrook te gaan gebruiken. Dit consult zou dan conclusies dienen te aan te reiken inzake de vraag in hoeverre de gesignaleerde problemen daadwerkelijk zullen kunnen worden opgelost. Wellicht kan een dergelijk consult op een praktische wijze worden opgesteld aan de hand van een concreet 'vluchtstrook-rijstrook project'.

Ten slotte adviseren wij door middel van onderzoek vast te stellen of het beoogde gebruik (wegverkeer, pechvoertuigen en hulpverleningsvoertuigen) ook overeenstemt met het werkelijke gebruik.

Literatuur

Dienst Verkeerskunde (1991). *Richtlijnen en voorschriften bij toepassing bus op vluchtstrook*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeerskunde, Rotterdam.

Matthijssen, M.P.M. (1987). *Vluchtstrookongevallen op autosnelwegen; Verslag van een onderzoek naar de omvang, de oorzaken en bestrijdingsmogelijkheden van vluchtstrookongevallen, uitgevoerd in opdracht van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB*. R-87-16. SWOV, Leidschendam.