

5 AANBEVELINGEN

De conclusies geven tal van factoren weer die een rol spelen bij het ontstaan van vluchtstrookongevallen en de ernst van de afloop ervan mede bepalen. Niet alle factoren zijn even goed te beïnvloeden. Drie factoren springen boven de andere uit omdat ze bij vele ongevallen een rol spelen én omdat ze goed beïnvloedbaar zijn. Deze drie factoren kunnen als structureel veiligheidstekort worden aangemerkt en op deze factoren richten zich de aanbevelingen:

1. Bestuurders kunnen te gemakkelijk ongemerkt op de vluchtstrook terechtkomen.
2. Bestuurders op de vluchtstrook hebben niet altijd de juiste kennis om op de juiste wijze van de vluchtstrook gebruik te maken.
3. Werknemers die zich vanwege incidenten of korte c.q. voortschrijdende werkzaamheden op de vluchtstrook bevinden, zijn onvoldoende beschermd tegen aanrijdingen.

5.1 Onbedoeld uit koers raken

Bij het merendeel van de onderzochte ongevallen was er sprake van een onbedoeld uit koers raken, zowel door bestuurders van personenauto's als vrachtauto's. De achterliggende oorzaken van het onbedoeld uit koers raken zijn divers en omvatten onder andere slaperigheid, onoplettendheid, kaartlezen, ziekte, black-out enzovoort.

Om dit probleem van het ongemerkt uit koers raken aan te pakken, zijn verschillende maatregelen denkbaar, zoals:

- *Automatic Lane Departure Warning Assistant*
Dit is een systeem waarbij de bestuurder van een voertuig een signaal krijgt wanneer de kantstreep overschreden dreigt te worden. Op dit moment doet het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een praktijkproef met dit systeem. Deze proef richt zich alleen op zakelijk goederen- en personenvervoer en kan in die opzet slechts effectief zijn bij het voorkómen van een deel van de vluchtstrookongevallen. Daarnaast is nog weinig bekend over de veiligheidseffecten van dergelijke technologische toepassingen.
- *Verticaal geprofileerde kantstreepmarkering*
Uit een gehouden proef blijkt dat verticaal geprofileerde kantstreepmarkering bestuurders effectief attendeert op het overschrijden van de kantstreep. Het aantal onbedoelde kantlijnoverschrijdingen en de duur van kantlijnoverschrijdingen nemen af. De negatieve geluidseffecten voor de omgeving zijn bij gebruik van geprofileerde markering van het zogenaamde 'zaagtandtype' minimaal. Daarnaast zal invoering van deze maatregel niet alleen de kans op vluchtstrookongevallen verkleinen, maar bijvoorbeeld ook de kans op eenzijdige ongevallen op de snelweg. Een nadelig bijeffect van deze maatregel is dat door de betere zichtbaarheid van de kantlijn de rij snelheden licht toenemen. Dit nadeel weegt voor de Raad niet op tegen de voordelen.

Aanbeveling 1:

De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen het aantal onbedoelde kantlijnoverschrijdingen zover mogelijk terug te dringen door de kantstrepen van een verticale profilering te voorzien.

- Deze maatregel zou versneld ingevoerd kunnen worden op trajecten met een smalle vluchtstrook en/of met een vluchtstrook waar direct naast de verharding een geleiderail is geplaatst.

5.2 Gedrag op de vluchtstrook

Het gedrag van bestuurders op de vluchtstrook bevat diverse elementen die er op duiden dat men niet altijd goed op de hoogte is van de risico's van vluchtstrookgebruik en van de meest veilige wijze om de vluchtstrook te gebruiken. De gehouden enquête bevestigt dit beeld.

Aangezien het hier kennis betreft die van belang is voor de weggebruiker én die niet haaks staat op zijn behoefte zou extra voorlichting goed kunnen worden ingezet om de kennis van de weggebruiker op dit punt te vergroten.

Aanbeveling 2:

De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen ervoor te zorgen dat de kennis van weggebruikers over de risico's van vluchtstrookgebruik en over de juiste en meest veilige wijze van vluchtstrookgebruik in geval van nood toeneemt.

De voorlichting²⁶ dient in ieder geval betrekking te hebben op:

- *risico's van vluchtstrookgebruik*
- *wettige redenen voor gebruik van de vluchtstrook*
- *plaats van het voertuig op de vluchtstrook en gebruik alarmsignalen*
- *plaats van de inzittenden (in de berm/achter geleiderail)*

5.3 Werken op de vluchtstrook

In principe is de wegbeheerder verantwoordelijk voor een veilige uitvoering van werkzaamheden langs de weg. Het blijkt dat werkzaamheden op of vanaf de vluchtstrook risico's met zich meebrengen. Ook blijken werknemers op de vluchtstrook niet altijd op de hoogte te zijn van de risico's van dat werk. Daarom dienen procedures en opleiding verder te worden verbeterd, zowel voor geplande werkzaamheden als voor werkzaamheden bij incidenten. Daarnaast zou met name op plaatsen waar risico's extra hoog zijn (smalle vluchtstrook, geleiderail direct naast de vluchtstrook, plaatsen waar relatief veel werkzaamheden te verwachten zijn) de aanleg van vluchthavens dit risico kunnen verminderen.

Aanbeveling 3:

De minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen zorg te dragen voor eenduidige, wettelijk verankerde en strengere voorschriften met betrekking tot veilig werken op de vluchtstrook.

Alle werkzaamheden op vluchtstroken smaller dan de normbreedte dienen te worden verboden, tenzij²⁷

- *er vluchthavens zijn of de berm zodanig is verhard dat voertuigen er tijdelijk kunnen worden geparkeerd,*
- *of de rechterrijstrook is afgezet.*

Met de 'Richtlijn Verkeersmaatregelen bij incidenten' en met de herziening van CROW Richtlijn 96A worden stappen in de goede richting gezet. Echter met name voor de volgende aspecten wordt extra aandacht gevraagd:

- *De richtlijnen dienen wettelijk te worden vastgelegd*
- *Rijkswaterstaat dient als opdrachtgever, werkgever én wegbeheerder toezicht te houden op de naleving ervan*
- *Met name voor kortdurende en voortschrijdende werkzaamheden is beperking van de uitzonderingsmogelijkheden t.o.v. stationaire en langdurige werkzaamheden nodig*
- *Voor alle werknemers dient niet alleen initiële veiligheidstraining verplicht te zijn, maar ook periodieke herhaling*

²⁶ Gebruik van massamedia is slechts effectief binnen bepaalde randvoorwaarden zoals bijvoorbeeld dat de boodschap eenvoudig en makkelijk te communiceren moet zijn. Omdat het kennistekort met betrekking tot veilig gedrag op de vluchtstrook slechts in beperkte mate aan deze voorwaarden voldoet, is het te overwegen om gebruik te maken van specifieke communicatiekanalen gericht op particuliere en professionele weggebruikers.

²⁷ Wanneer aan één van beide voorwaarden wordt voldaan blijven natuurlijk de overige veiligheidsvoorschriften van kracht.

Bovenstaande aanbeveling is mede gebaseerd op het uitgangspunt dat de wegbeheerder verantwoordelijk is voor de veiligheidsmaatregelen bij werkzaamheden. De wegbeheerder kent de betreffende weggedeelten, de risico's van werken op en langs de weg en de verschillende opties voor veiligheidsmaatregelen en is bovendien verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid op de weg. Maar volgens de regelgeving voor arbeidsomstandigheden is niet de opdrachtgever (in dit geval de wegbeheerder) maar de aannemer de eerst verantwoordelijke voor de te nemen veiligheidsmaatregelen. Voor gesloten bouwplaatsen is dat te begrijpen, maar voor werkplaatsen met aanrijdgevaar niet. Het is dan ook niet acceptabel dat werkzaamheden langs de weg²⁸ niet onder de categorie vallen van 'werken die voor de veiligheid en de gezondheid van de werknemers bijzondere gevaren meebrengen'²⁹. De wegbeheerder dient eindverantwoordelijk te zijn voor het nemen van veiligheidsmaatregelen bij werkzaamheden op en langs de weg en deze verantwoordelijkheid dient ook in regelgeving te worden vastgelegd om toezicht op de naleving ervan mogelijk te maken.

Aanbeveling 4:

De minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid wordt aanbevolen de regelgeving zo te veranderen dat de wegbeheerder eindverantwoordelijk is voor veiligheidsmaatregelen bij werkzaamheden langs de auto(snel)weg.

5.4 Tenslotte

Dit onderzoek richtte zich op de bestaande problematiek van vluchtstrookongevallen. De Raad is van mening dat met behulp van de beschreven aanbevelingen de veiligheid op de vluchtstrook kan worden verbeterd.

Tegelijkertijd ziet de Raad een ontwikkeling die in de nabije toekomst een bedreiging kan gaan vormen voor de veiligheid rond de vluchtstrook. Er is overduidelijk een beleidslijn ingezet die leidt tot het vaker gebruiken van de vluchtstrook als (vooralsnog tijdelijke) rijstrook. Dit levert niet alleen problemen op voor hulpverleningsdiensten bij calamiteiten, het verhoogt ook het gevaar op vluchtstroken die nog wel in functie zijn. De drempel om de vluchtstrook als rijstrook te gebruiken wordt lager, zodat niet alleen bewust maar ook onbewust rijden op de vluchtstrook zal toenemen, zoals ook blijkt uit eerste evaluaties. Het tijdelijk buiten werking stellen van een elementaire veiligheidsvoorziening zoals de vluchtstrook brengt op langere termijn grotere veiligheidsrisico's met zich mee dan menigeen denkt. Daarom meent de Raad erop te moeten aandringen de veiligheidsaspecten een grotere rol te geven in de besluitvorming rond het (tijdelijk) gebruiken van de vluchtstrook als rijstrook.

²⁸ Dezelfde constatering geldt voor werk langs andere infrastructuur zoals het spoor. Zie het rapport van de Raad voor de Transportveiligheid 'Aanrijding van een personenbusje door een reizigerstrein in Breda', 11 november 1999.

²⁹ Deze categorie is gedefinieerd in Richtlijn 92/57/EEG. Deze richtlijn is via de Arbeidsomstandighedenwet direct van toepassing verklaard.