



RWS BEDRIJFSINFORMATIE

Richtlijn bij toepassing bus op vluchtstrook

Datum	26 februari 2015
Status	Definitief

Colofon

Titel	Richtlijn bij toepassing bus op vluchtstrook
Status	Verplicht kader, bindend voor RWS en externe belanghebbenden
Uitgegeven door	Ministerie van IenM, Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving
Informatie	Martha Brouwer of Alex van Loon, Afdeling Wegverkeer en Benutten
Telefoon	088 - 79 82 404 of 088 - 79 82 290
Fax	
Uitgevoerd door	Geertje Hegeman (Royal HaskoningDHV) en Martha Brouwer (RWS WVL)
Opmaak	
Datum	26 februari 2015
Status	Definitief
Versienummer	1

Inhoud

Inleiding—6

1 Functies vluchtstrook—8

2 Regels bus op vluchtstrook—9

- 2.1 Infrastructuur—9
 - 2.1.1 Breedte vluchtstrook—9
 - 2.1.2 Dwarsprofiel—10
 - 2.1.3 Vluchtruimte—10
 - 2.1.4 Vluchthavens—11
 - 2.1.5 Aansluitingen—12
 - 2.1.6 Bebording—15
 - 2.1.7 Markering—18
 - 2.1.8 Openbare Verlichting—18
 - 2.1.9 Begin voorziening—19
 - 2.1.10 Beëindiging voorziening—19
- 2.2 Gebruik—19
 - 2.2.1 Welke voertuigen mogen op de vluchtstrook—19
 - 2.2.2 Wanneer mag de bus op de vluchtstrook—20
 - 2.2.3 Hoe dient de buschauffeur zich te gedragen op de vluchtstrook—21
- 2.3 Organisatie en overige aspecten—22
 - 2.3.1 Ontheffing—22
 - 2.3.2 Aantal bussen—23
 - 2.3.3 Betrokken partijen—24
 - 2.3.4 Communicatie—24
 - 2.3.5 Voorlichting en opleiding—25
 - 2.3.6 Handhaving—29
 - 2.3.7 Kosten—29
 - 2.3.8 Tot slot: gedragsregels—29

3 Checklist regels bus op vluchtstrook—31

Literatuurlijst—33

Bijlage Voorbeeldtekst ontheffing Bus op Vluchtstrook—34

Inleiding

Al sinds 1991 rijden er in Nederland bij file OV-lijnbusen op de vluchtstrook, met een ontheffing van Rijkswaterstaat (RWS). De ontheffingverlening voor openbaar vervoer is gebaseerd op een beleidsbrief en een uitvoeringsrichtlijn, beide uit 1991. In 2012 heeft een uitgebreide evaluatie plaatsgevonden van twintig jaar ervaring met Bus op Vluchtstrook (BoV) [1]. De ervaringen blijken overwegend positief: het vluchtstrookgebruik door de bus leidt tot een kortere reistijd, een regelmatigere dienstvoering en lagere exploitatiekosten. Een belangrijk resultaat van de evaluatie is ook dat er in al die jaren vrijwel geen ongevallen (en helemaal geen ernstige ongevallen) hebben plaatsgevonden met bussen op de vluchtstrook. Wel blijken er verschillen tussen organisatieonderdelen van RWS te zijn ontstaan in de toepassing van de richtlijn. Dat is de aanleiding voor herziening ervan.

Ook de beleidsbrief uit 1991 is geactualiseerd. In het nieuwe beleidskader 'Bijzonder vluchtstrookgebruik' [2] van het ministerie van Infrastructuur en Milieu staat:

Het Rijk streeft, zo stelt de SVIR (Structuurvisie infrastructuur en Ruimte), naar een robuust samenhangend openbaar vervoerssysteem. Daarbij zijn betrouwbare reistijden voor het openbaar vervoer van groot belang, niet alleen voor reizigers op de betreffende lijndienst, maar ook voor de samenhang en de regelmaat van de dienstregeling van de vervoeronderneming en de aansluiting op andere modaliteiten.

Gebruik van regulier doelgroepenvervoer voor woon-werkverkeer kan leiden tot minder auto's op de weg in spijtstijden. Als gebruik van de vluchtstrook door doelgroepenvervoer leidt tot verbeterde reistijden en daarmee tot meer gebruik van doelgroepenvervoer voor woon-werkverkeer, draagt dat bij tot realisering van de beleidsdoelstellingen.

Gezien deze zwaarwegende beleidsdoelstellingen kan voor ov-lijnbusen en voor autobussen die ingezet worden voor regulier doelgroepenvervoer het gebruik van de vluchtstrook tijdelijk of gedurende een langere periode worden toegestaan, indien:

1. er sprake is van structurele congestie;
2. (op korte termijn) alternatieve oplossingen ontbreken;

Voor doelgroepenvervoer gelden ook de voorwaarden dat:

3. er sprake is van vervoer dat georganiseerd wordt door (samenwerkende) bedrijven met een structureel (dagelijks) karakter;
4. het reguliere openbaar vervoer, als dat al een ontheffing heeft, hierdoor niet wordt gehinderd.

Ontheffingen zijn trajectgebonden. Aan de ontheffingaanvraag worden bovendien door RWS aanvullende voorwaarden en maatregelen gesteld, onder andere m.b.t. het ontwerp en de inrichting van de weg en de rijvaardigheid en het rijgedrag van chauffeurs, waardoor de verkeersveiligheid voldoende gegarandeerd kan worden.

Onder vergelijkbare voorwaarden kan RWS ook ontheffing voor vluchtstrookgebruik verlenen in situaties van groot onderhoud en reconstructies.

Uitgangspunt is dat voor BoV min of meer dezelfde voorwaarden blijven gelden als voorheen. Nieuw is dat, onder strikte voorwaarden, ook voor doelgroepenvervoer ontheffing kan worden aangevraagd. In het beleidskader uit 1991 stond dat BoV

slechts als tijdelijke noodoplossing was toegestaan; dat staat er nu niet meer in. Wel blijft de voorwaarde gehandhaafd dat er naar alternatieve oplossingen moet zijn gekeken waar geen bijzonder vluchtstrookgebruik voor nodig is. Naast structurele congestie zijn nu ook (langdurige) wegwerkzaamheden opgenomen als grondslag om ontheffing te verlenen. Het beleidskader bevestigt de uitvoeringspraktijk dat de kosten om de weg aan de richtlijn te laten voldoen, door de belanghebbende(n) worden betaald.

Het beleidskader verwijst naar aanvullende voorwaarden en maatregelen vereist door RWS; deze zijn uitgewerkt in een Afwegingskader Bijzonder Vluchtstrookgebruik [3] en de actualisatie van de 'Richtlijn bij toepassing bus op vluchtstrook': dit document.

De geactualiseerde richtlijn is wat betreft opzet en indeling gelijk aan de vorige richtlijn, omdat de ervaringen hiermee positief zijn. De richtlijn bleek eenvoudig in gebruik en eenduidig. Evenals de vorige richtlijn geeft dit document geen antwoord op de vraag of en waar de BoV kan worden toegelaten. Hiervoor is het afwegingskader [3] opgesteld. Wel beschrijft dit document aan welke regels moet worden voldaan. Veiligheid, voorspelbaarheid en herkenbaarheid blijven hierbij de leidende principes. Er wordt onderscheid gemaakt tussen na te streven regels en verplichtende regels. Tenzij hierover in de toelichting nadere bijzonderheden worden vermeld, mag van de verplichtende regels niet worden afgeweken. De richtlijn is geactualiseerd naar de laatste Richtlijn voor het Ontwerp van Autosnelwegen (ROA) [4].

De grootste aanpassingen in de richtlijn betreffen:

- Versoepeling van de eisen met betrekking tot het aanleggen van vluchthavens. Hierbij is, wat betreft vluchthavens, aangesloten bij de in 2013 herziene ontwerprichtlijn voor spitsstroken;
- Verruiming van de mogelijkheden bij aansluitingen;
- Aanpassen van de momenten waarop BoV is toegestaan en waarop de bus de vluchtstrook mag op- en afrijden (bij file erop, ook buiten de spits, en bij oplossen file eraf, ook voor het einde van de voorziening);
- Concretere eisen aan de opleiding van buschauffeurs en de controle hierop;
- De verplichting om concrete afspraken over handhaving te maken.

Eerder uitgebrachte adviezen van RWS Water Verkeer en Leefomgeving (WVL), die in feite een versoepeling van de richtlijn inhielden, zijn nu in de richtlijn zelf opgenomen:

- Er is geen dynamische bebording nodig; statische bebording is voldoende.
- Voor smallere autobussen volstaat een smallere vluchtstrookbreedte.
- Openbare verlichting is geen verplichtende regel meer; wel wordt bij ontbreken van openbare verlichting de maximum snelheid van de bus verlaagd (bij schemer of duisternis).

Gelet op de uitzonderingspositie van eventuele bussen op de vluchtstrook, worden in hoofdstuk 1 de functies van vluchtstroken langs autosnelwegen beschreven. In hoofdstuk 2 worden vervolgens de te hanteren regels toegelicht, onderscheiden in:

- infrastructurele voorzieningen (paragraaf 2.1);
- regels ten aanzien van het gebruik (paragraaf 2.2);
- organisatorische en overige aspecten (paragraaf 2.3).

Het geheel aan regels wordt in een checklist samengevat in hoofdstuk 3.

1 Functies vluchtstrook

Langs autosnelwegen ligt gewoonlijk een vluchtstrook. De vluchtstrook heeft primair een veiligheidsfunctie en biedt de mogelijkheid voor de weggebruiker om uit te wijken of koerscorrecties uit te voeren, en als tijdelijke bergingsplaats (NOA/ROA, RVV art. 43 "noodgevallen"). De vluchtstrook heeft de volgende functies:

- Uitwijkmogelijkheid (primaire functie, RVV¹ art. 43 lid 3);
- Mogelijkheid tot koerscorrecties (RVV art. 43 lid 3);
- Tijdelijke bergingsplaats bij pech (RVV art. 43 lid 3);
- Rij- en stopstrook voor hulpverleningsvoertuigen in geval van een dringende taak (RVV art. 29 en 91; Regeling Optische en Geluidssignalen 2009);
- Rij- en stopstrook voor openbare diensten voor de uitoefening van hun werk (op basis van een vrijstelling; WVV² art. 146 en 147);
- Werkruimte of vervangende rijstrook voor beheer en onderhoud (richtlijnen wegwerkzaamheden);
- Bijzonder gebruik (op basis van een ontheffing; RVV art. 87);
- Sneeuwberging.

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

Daarnaast bestaat er ook oneigenlijk gebruik van de vluchtstrook in de vorm van stopstrook (voor bijvoorbeeld sanitaire stop, 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.

Het toestaan van BoV valt onder de functie 'bijzonder gebruik', waarvoor een ontheffing nodig is. Dit document beschrijft de regels waaraan moet worden voldaan alvorens een ontheffing wordt verstrekt en er van de ontheffing gebruik mag worden gemaakt. De afweging om BoV toe te staan en de daarbij gestelde voorwaarden, moet gezien worden in de context van de eigenlijke functies van de vluchtstrook.

¹ Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990

² Wegenverkeerswet 1994

2 Regels bus op vluchtstrook

Dit hoofdstuk beschrijft de regels van de maatregel Bus op Vluchtstrook (BoV). Deze hebben betrekking op de infrastructuur (paragraaf 0), het gebruik (paragraaf 2.2) en organisatie en overige aspecten (paragraaf 2.3). Het onderscheid tussen na te streven regels en verplichtende regels is als volgt:

- De na te streven regels zijn een inspanningsverplichting. Als het redelijkerwijs mogelijk is, moeten deze regels worden toegepast;
- Verplichtende regels zijn de minimale inrichtingseisen, de voorschriften inzake het gebruik van de vluchtstrook, en een aantal organisatorische zaken. Van verplichtende regels mag niet worden afgeweken, tenzij de toelichting op de regel daar ruimte voor geeft. Zoals ook in het Topkader Wegontwerp staat, mag van richtlijnen alleen worden afgeweken na beoordeling door RWS-deskundigen van de landelijke organisatie-onderdelen (GPO of WV).L).

Als bij ontheffingverlening gebruik wordt gemaakt van versoepelingen in deze richtlijn, is het verzoek in de eerste jaren WV.L hierbij te betrekken, om eventuele niet-verwachte effecten te monitoren en de richtlijn zo nodig bij te stellen.

2.1 Infrastructuur

Op het moment van schrijven van deze richtlijn geldt de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA), opgesteld in 2007. De NOA wordt herzien en vervangen door de Richtlijn voor het Ontwerp van Autosnelwegen. De in dit document genoemde regels zijn conform de ROA2014 [4]. Mochten na deze versie nog wijzigingen plaatsvinden in de ROA, dan gelden deze wijzigingen ook voor deze richtlijn. Verwijzingen naar de geldende richtlijnen staan in de tekst vermeld.

2.1.1 Breedte vluchtstrook

De vluchtstrook is gewoonlijk gedefinieerd exclusief kantstreep (de markering tussen hoofdrijbaan en vluchtstrook). De eisen voor BoV volgen uit de benodigde rijbreedte en de vereiste afstand tot het verkeer op de rijbaan. De kantstreep telt daarin mee. Vandaar dat in dit document de maten voor de vluchtstrookbreedte worden genoemd inclusief kantstreep. Waar dit niet zo is, staat het er expliciet bij.

Na te streven regel:

- Vluchtstrook van 3,50 m (inclusief kantstreep).

Verplichtende regel:

- Voor standaardbussen van 2,50 m breed geldt een minimale vluchtstrookbreedte van 3,30 m (incl. kantstreep).
- Voor bussen van 2,20 m breed geldt een minimale vluchtstrookbreedte van 3,00 m (incl. kantstreep).

Toelichting

Bussen hebben een bepaalde rijstrookbreedte nodig. Uitgaande van een maximum snelheid van 50 km/uur, is er voor standaardbussen met een breedte van 2,50 m op de vluchtstrook tenminste een breedte van 3,30 m (incl. kantstreep) nodig. Over een vluchtstrook van 3,00 m breed mogen bussen rijden van 2,20 m breed. Deze maten gaan uit van een rijbreedte (breedte voertuig en vetergang) van 2,80 respectievelijk 2,50 m en een objectafstand van 0,50 m. Als de vluchtstrook smaller is dan 3,30 m, staan in de volgende paragraaf mogelijke oplossingen.

Over een 10 cm te smalle vluchtstrook (3,20 i.p.v. 3,30 m) mag met een standaardbus met breedte 2,50 m worden gereden met een snelheid van maximaal 40 km/uur. Dit is minder wenselijk en alleen bedoeld in situaties waar verbreding van de vluchtstrook fysiek onmogelijk is of buitenproportioneel kostbaar. Dit moet door RWS-deskundigen worden beoordeeld.

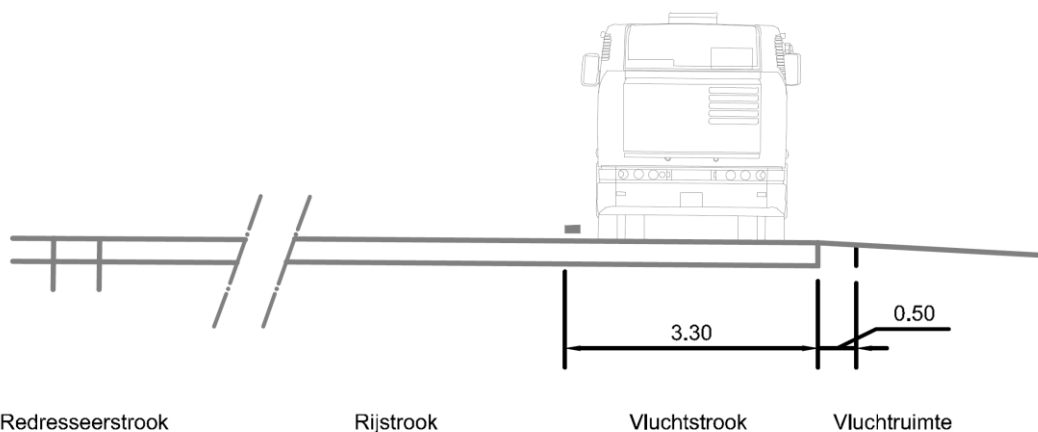
Een vluchtstrookbreedte van 3,50 m (incl. kantstreep) verdient de voorkeur, zoals in de na te streven regel tot uitdrukking komt. Een vluchtstrook die aan de ROA voldoet (3,70 m excl. kantstreep), is geschikt voor BoV.

Geringe afwijking van de verplichtende regel over een beperkte lengte hoeft geen reden te zijn een ontheffing te weigeren maar de situatie moet wel worden beoordeeld door RWS-deskundigen.

2.1.2 Dwarsprofiel

Verplichtende regel:

- Hermarkeren mag maar het dwarsprofiel moet ook bij BoV aan de geldende richtlijnen blijven voldoen.



Figuur 2.1: Dwarsprofiel met minimale breedte vluchtstrook voor standaardbussen

Toelichting

Figuur 2.1 toont het dwarsprofiel van een autosnelweg met een minimale breedte van de vluchtstrook voor standaardbussen. Zoals in de vorige paragraaf aangegeven, is de na te streven breedte 3,50 m en de minimale waarde 3,30 m (incl. kantstreep). Hiernaast is een obstakelvrije ruimte van 50 centimeter nodig. Als de vluchtstrook smaller is dan de na te streven of de minimale maat, is de meest wenselijk oplossing om asfalt bij te draaien (op adequate fundering). Als dat niet mogelijk is, is hermarkering te overwegen. Allereerst door, indien mogelijk, de redresseerruimte links te versmallen tot 60 cm en anders door, indien mogelijk, de rijstroken te versmallen. Het wegprofiel moet blijven voldoen aan de geldende richtlijnen.

2.1.3 Vluchtruimte

Na te streven regels:

- Vluchtruimte van 2,50 m breed (conform ROA).
- Verticaal profiel vrije ruimte van 4,60 m (over hele verharde gedeelte, conform ROA).

Toelichting

Volgens de ROA moet er vluchtruimte naast de weg zijn. De vluchtruimte grenst direct aan de vluchtstrook en is bedoeld om gestrande voertuigen op te zetten, zodat de vluchtstrook vrijgehouden wordt en de kans op ongevallen niet wordt verhoogd. De vluchtruimte is een van voldoende draagkracht voorziene onverharde ruimte met een standaardbreedte van 2,50 m.

Deze breedte is gedimensioneerd op de afmetingen van een personenauto. In de vluchtruimte mogen in langsrichting geen objecten voorkomen. Wel mogen incidenteel botsveilige objecten aanwezig zijn, mits deze buiten het profiel van vrije ruimte staan.

Het verticale profiel van vrije ruimte bedraagt minimaal 4,60 m; dit geldt overigens voor de gehele rijbaan.

De eis van vluchtruimte in de ROA is relevant in verband met de herziening van de regels voor vluchthavens. Hoe minder pechgevallen op de vluchtstrook, des te minder kans op (ernstige) ongevallen. Zie verder de volgende paragraaf.

2.1.4

Vluchthavens

Na te streven regel:

- Vluchthavens aanleggen met een maximale onderlinge afstand van 1.000 meter, hart op hart gemeten. Ze hebben een lengte van minimaal 40 meter en een breedte van tenminste 3,50 m.

Verplichtende regel:

- Om de 1.000 meter een vluchthaven aanleggen indien er geen alternatieve vluchtruimte is. De vluchthavens hebben een lengte van minimaal 40 meter en een breedte van tenminste 3,50 m. Anders dan bij de richtlijn voor spitsstroken mogen verzorgingsplaatsen worden meegeteld in deze onderlinge afstand.
- Bij de bepaling van de locatie van vluchthavens dient voorkomen te worden dat weggebruikers een vluchthaven voor een afrit aanzien.

Toelichting

Op basis van risicoanalyses is geconcludeerd dat altijd vluchtruimte aanwezig moet zijn bij BoV [5]. Aan de hand van de Fine en Kinney methode is op gestructureerde wijze de (on)veiligheid beoordeeld in de situatie waarin de bus gebruik maakt van de vluchtstrook en er geen vluchtruimte aanwezig is. Hierbij is gekeken naar drie pijlers:

- De blootstelling aan het risico.
- De waarschijnlijkheid van het risico.
- De ernst van de schade.

Op basis van risicoanalyses [5] is verder geconcludeerd dat een ongeval, waarbij op die locatie geen vluchtruimte aanwezig is, zeer ernstig kan zijn. Als een bus die op de vluchtstrook rijdt, tegen een pechvoertuig rijdt, kan dit doden of ernstig gewonden tot gevolg hebben. Als gevolg van plotseling remmen kunnen personen in de bus (ernstig) gewond raken; en als het pechvoertuig de rijbaan wordt geschoven, kan dit leiden tot een vervolgongeval met ernstige afloop. Hoewel de kans hierop zeer klein is, kan dit risico niet worden uitgesloten. RWS wil mensen waarvan het voertuig stilvalt, niet 'dwingen' zichzelf aan zo'n risico bloot te stellen.

Op basis van bovenstaande overwegingen is de verplichtende regel dat elke 1.000 meter een vluchthaven dient te worden aangelegd, tenzij er alternatieve vluchtruimte is, zoals een draagkrachtige berm. Dit betekent dat vastgesteld moet zijn dat de berm inderdaad draagkrachtig is. Als dit niet is vastgesteld, dienen

vluchthavens te worden aangelegd. In geval van twijfel is RWS Grote Projecten en Onderhoud (GPO) te raadplegen voor advies.

De afstandseis voor vluchthavens is in overeenstemming gebracht met de richtlijn voor spitsstroken [6]; dat betekent elke 1.000 meter een vluchthaven. Anders dan bij spitsstroken mogen verzorgingsplaatsen meetellen in deze onderlinge afstandseis voor vluchthavens. Af- en toeritten mogen niet worden meegeteld, omdat weggebruikers dit niet ervaren als een plek om veilig te stoppen in een noodsituatie en ook niet zeker weten of ze terug kunnen naar de autosnelweg. De locatie van de vluchthavens wordt bij voorkeur zo gekozen dat er tussen de vooraankondiging voor een vluchthaven en de vluchthaven zelf geen af- of toerit ligt.

Ook tussen een vooraankondiging voor een afrit en de afrit zelf wordt bij voorkeur geen vluchthaven aangelegd. Hierdoor kan namelijk verwarring ontstaan, dat weggebruikers denken de afrit te nemen, maar dat dit een vluchthaven is (of andersom). Bij de keuze van locaties is een duidelijk wegbeeld echter het belangrijkste en het is bovendien niet de bedoeling dat de onderlinge afstand veel meer wordt dan 1.000 meter.

Als de aanleg van vluchthavens disproportioneel duur is als gevolg van de omstandigheden (bijvoorbeeld door de aanwezigheid van geluidsschermen, ter hoogte van een brug of er liggen oude, breekbare leidingen langs de weg), dan is maatwerk vereist, te beoordelen door RWS-deskundigen. Hierbij dient meegenomen te worden dat juist op deze locaties een vluchthaven extra noodzakelijk kan zijn. Het niet kunnen bieden van een veilige vluchtruimte voor pechvoertuigen kan een reden zijn om een verzoek tot ontheffing voor BoV af te wijzen.

Wat betreft de inrichting van vluchthavens dient de vluchthaven een breedte te hebben van 3,50 m (conform 'Ontwerp en inrichting spitsstroken') en een lengte van minimaal 40 meter (dit om tenminste twee vrachtauto's³ te kunnen bergen). De lengte is minder dan bij spitsstroken omdat de vluchthaven wordt aangelegd voor een situatie met congestie en lage snelheden. De uitvoering van de vluchthaven is in asfaltverharding eventueel aangevuld met semi-verharding. Er moet verlichting aanwezig zijn en als er geleiderail is, moet er plek zijn om achter de geleiderail te gaan staan. Een uitbuigende geleiderail helpt weggebruikers bij het herkennen van een vluchthaven. Een praatpaal is niet noodzakelijk; wel een informatiebord⁴ met daarop wat te doen en wie te bellen. Dit informatiebord moet voldoen aan de voorschriften die gelden op moment van toepassen van deze richtlijn.

2.1.5

Aansluitingen

Na te streven regels:

Voor BoV zijn ter hoogte van aansluitingen vier oplossingen mogelijk. Deze vier dienen op de weergegeven volgorde te worden afgewogen:

1. Doorsteken voor de bus realiseren bij aansluitingen; of
2. Doorrijden over de vluchtstrook (via puntstuk); of
3. Doorrijden via de hoofdrijbaan; of
4. Via de af- en toerit.

³ Gebaseerd op vrachtauto met pech en berger, of op basis van vrachtwagenchauffeurs die elkaar assisteren bij pech.

⁴ In 2014 is een informatiebord (nog) in ontwikkeling welke dient ter vervanging van de praatpaal.

Verplichtende regel:

- Als wordt gekozen voor doorrijden over de vluchtstrook, dan zijn verkeerslichten ter hoogte van de toerit verplicht⁵, zoals hieronder nader is beschreven.

Toelichting

De mogelijkheid om via het puntstuk door te rijden, is een uitbreiding ten opzichte van de richtlijn uit 1991.

Een groep experts heeft alle risico's bekeken [5]; de voorwaarden die hieronder staan, zijn in grote lijnen daar opgesteld en nader uitgewerkt door een aantal RWS-deskundigen.

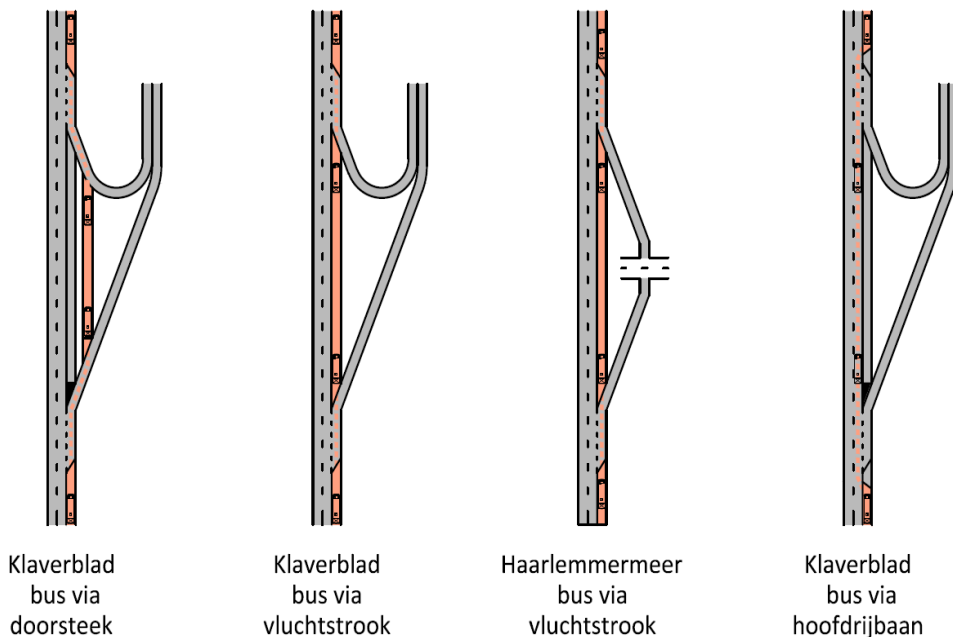
In sommige situaties rijdt een bus, al dan niet via een eigen afrit, naar een busbaan. Deze situatie gaat buiten de scope van de richtlijn BoV. Als deze oplossing wordt overwogen, is het advies contact op te nemen met RWS GPO.

Het is ongewenst dat bussen in knooppunten via de vluchtstrook rijden. Als zich een situatie voordoet dat een district een bus daar toch langs de file wil geleiden, dient contact opgenomen te worden met GPO.

Als de bus op de vluchtstrook rijdt en een aansluiting nadert, zijn er vier mogelijkheden: een doorsteek realiseren; doorrijden over de vluchtstrook via het puntstuk; terugvoegen op de hoofdrijbaan; of via de af- en toerit. Figuur 2.2 geeft de eerste drie weer. Het rijden via de vluchtstrook is zowel voor een zogenaamde 'Klaverblad-aansluiting' als voor een 'Haarlemmermeeraansluiting' weergegeven. Realisatie van een doorsteek is bij een Haarlemmermeeroplossing minder logisch, omdat het onderliggend wegennet hier de autosnelweg ongelijkvloers passeert en de doorsteek dan dus (ook) op een viaduct moet worden gerealiseerd. Indien de bus via de hoofdrijbaan dient te rijden, zijn geen aanpassingen bij de aansluitingen nodig.

De mogelijkheden bij een aansluiting moeten in de opgesomde volgorde worden afgewogen. De volgorde van mee te nemen aspecten in deze afweging is: verkeersveiligheid, kosten, doorstroming. Verkeersveiligheid gaat dus altijd voor kostenoverwegingen en doorstromingsvoordelen. Dit betekent dat als een oplossing verkeersveiliger is dan een andere oplossing, maar (iets) duurder, of iets minder tijdswinst voor de bus, toch voor deze oplossing dient te worden gekozen. Een doorsteek en doorrijden via vluchtstrook zijn het voordeligst voor de reistijd van de bus.

⁵ Wanneer op de toerit al een toeritdoseerinstallatie (TDI) staat, kan ook deze worden gebruikt.



Figuur 2.2 Mogelijkheden van BoV bij aansluitingen.

1. Toelichting op 'doorsteek'

Bij een doorsteek gebruikt de bus de uitvoegstrook van de afrit als 'weefvak' en kiest een geschikt moment om van de vluchtstrook in te voegen op de afrit. De doorsteek (een (aparte) busbaan) sluit aan op de afrit en komt uit bij de toerit. De toerit dient (onder verlening van voorrang aan het overige verkeer) te worden overgestoken. Essentieel bij deze doorsteken is dat er steeds voldoende uitzicht voor de buschauffeurs wordt gegarandeerd (bij voorkeur nagenoeg haakse oversteek). Als een doorsteek wordt gerealiseerd, zijn verkeerslichten niet verplicht, maar kunnen wel worden overwogen.

Bijvoorbeeld om het invoegen van de bus vanaf de doorsteek op de toerit te regelen met een verkeerslicht of het plaatsen van een waarschuwingslicht (knipperbol) op de toerit om automobilisten te attenderen op de BoV. Dit verhoogt de verkeersveiligheid. Nadeel bij een waarschuwingslicht is wel dat de bus dan nog steeds zelf een hiaat moet vinden om in te voegen. Hoe minder haaks de doorsteek aansluit op de toerit, des te meer een verkeerslicht gewenst is.

2. Toelichting op 'doorrijden via vluchtstrook'

Bij toepassing van 'doorrijden over de vluchtstrook' gebruikt de bus de uitvoegstrook van de afrit als 'weefvak' en kiest het beste moment om op de uitvoegstrook in te voegen. Dit is vóór het puntstuk waar de uitvoegstrook de afrit wordt. Op het punt waar de uitvoegstrook afrit wordt, rijdt de bus door over het puntstuk en vervolgt zijn weg over de vluchtstrook langs de hoofdrijbaan. Vervolgens begint de toerit. Het risico op een conflict is het grootst ter plaatse waar de vluchtstrook langs de hoofdrijbaan de toerit kruist. Aan het begin van de invoegstrook kruist de bus het invoegende verkeer. Als er geen aanvullende maatregelen getroffen zouden worden, moet de bus voorrang verlenen aan het overige verkeer en een hiaat vinden tussen dit verkeer om vanaf de vluchtstrook, via de invoegstrook, door te rijden op de vluchtstrook. Hier is kans op flankongevallen tussen invoegers en bus en op kop-staart ongevallen tussen verkeer op de toerit. Daarom zijn, als wordt gekozen voor doorrijden over de vluchtstrook,

verkeerslichten verplicht: een negenooog in samenwerking met een verkeerslicht op de toerit (aangestuurd via VETAG of KAR⁶). Dit verkeerslicht zorgt voor een hiaat in het invoegend verkeer, zodat de bus veilig kan invoegen en met voorrang veilig via de toerit naar de vluchtstrook kan rijden. Wanneer de toerit rustig is en de VRI niet aanstaat, moet deze door de bus worden 'aangezet', zodat de VRI werkt en er auto's staan te wachten vóórdat de bus bij de toerit is. De achtergrond hiervan is dat automobilisten wellicht niet gelijk in de gaten hebben dat de VRI is aangegaan; als de buschauffeur denkt vrij baan te hebben en er komen toch auto's via de toerit naar de hoofdrijbaan, levert dat alsnog een risico op. Bij stroomuitval, blijkend uit het niet-functioneren van het negenooog, moet de bus terug naar de hoofdrijbaan (zie ook de paragrafen 2.3.5 en 2.3.8). Als overwogen wordt om de bus bij een aansluiting via het puntstuk te laten doorrijden, dient rekening gehouden te worden met:

- De intensiteit op de enkele af- of toerit (bijvoorbeeld een hoge verwachte intensiteit op de af- en toerit kan aanleiding zijn om doorrijden via puntstuk niet toe te staan).
- Indien sprake is van een dubbele afrit dan wordt doorrijden over de vluchtstrook, via puntstuk, niet toegestaan (ook via een doorsteek wordt doorrijden niet toegestaan).
- Indien sprake is van een dubbele toerit, dan kan doorrijden over de vluchtstrook, via puntstuk, worden toegestaan: de bus moet met behulp van VRI's op beide stroken van de toerit een hiaat krijgen. Eenzelfde maatregel is dan noodzakelijk als een doorsteek is gerealiseerd.
- Uniformiteit in toepassing (zo veel mogelijk op een traject dezelfde oplossingen hanteren).

De laatst genoemde uniformiteit is wenselijk maar geen verplichtende regel. Duidelijkheid per situatie voor alle betrokkenen is belangrijker dan uniformiteit.

3. Toelichting op 'doorrijden via hoofdrijbaan'

Doorrijden via de hoofdrijbaan mag altijd worden toegepast, maar kan voor de bus tot vertragingen leiden.

Deze moet dan invoegen in de file en langzaam meerrijdend de aansluiting passeren, om na de aansluiting weer via de vluchtstrook te kunnen gaan rijden.

4. Toelichting op 'bus via af- en toerit'

Het passeren van een kruispunt of rotonde onder aan een aansluiting kost rijtijd. De bus via de af- en toerit laten rijden, is daarom in veel gevallen alleen zinvol als hier een halte is.

2.1.6 *Bebording*

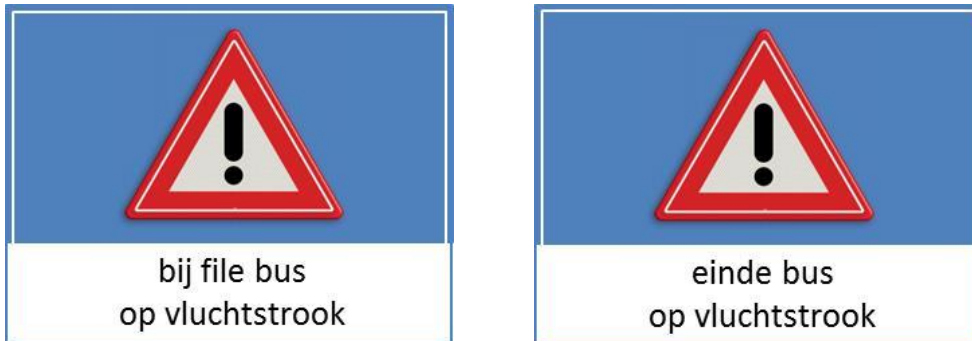
Aanduidingsborden 'bij file bus op vluchtstrook' en 'einde bus op vluchtstrook'

Verplichtende regel:

- Plaatsing van statische aanduidingsborden 'bij file bus op vluchtstrook', zie links in Figuur 2.3;
- Onderlinge afstand van 400-700 meter, afhankelijk van de lengte van het traject.
- Aan het eind een dienovereenkomstig beëindigingsbord, zie rechts in Figuur 2.3;

⁶ VETAG en KAR zijn selectieve detectiesystemen die op het moment van uitkomen van deze richtlijn in gebruik zijn. Mochten in de toekomst nog andere systemen worden ontwikkeld met vergelijkbare functionaliteit, dan kunnen deze ook worden toegepast.

- De te plaatsen aanduidingsborden zijn model J37 op blauw/witte ondergrond, afmeting 2,00 x 1,50 m; kleur figuraties: rood/wit/zwart; onderschrift: zwart op wit; lettertype en hoogte: ANWB Eex; KAP: 200.



Figuur 2.3 Aanduidingsborden voor Bus op de Vluchtstrook

Toelichting

Uniforme toepassing van bebording bij BoV is essentieel, ten behoeve van de herkenbaarheid en begrijpelijkheid. De redenen om borden te plaatsen, zijn:

- Waarschuwen dat er een bus rechts kan passeren;
- Waarschuwen om voorzichtig te zijn als een auto in geval van pech de vluchtstrook op wil;
- Handhaven van het juiste gedrag en voorkómen van navolgedrag.

Frequent plaatsen is nodig omdat de vluchtstrook op een ongebruikelijke manier wordt gebruikt. Bovendien nemen weggebruikers borden vooral waar als ze opvallen, nieuw zijn en/of relevant voor de rijtaak. Omdat het bord al snel niet nieuw meer is en ook meestal niet direct relevant voor de rijtaak, zijn er veel borden nodig om de weggebruikers een aantal borden te laten waarnemen. Verder slaan de borden op de situatie bij file, waarbij de rij snelheden laag zijn en het een tijd kan duren voordat iemand weer langs een bord rijdt.

Het bord wordt bij voorkeur om de 400 m (bij korte trajecten, d.w.z. korter dan 1.500 m) en tenminste om de 500 à 700 m (langere trajecten) geplaatst. De onderlinge afstand wordt mede bepaald door de aanwezigheid van toeritten: na iedere toerit dient het bord te worden herhaald (gelijk aan de regel om de snelheidslimiet te herhalen na een toerit). De overzichtelijkheid van het wegbeeld is medebepalend voor de wenselijke onderlinge afstand.

Aan het einde van het traject dient een dienovereenkomstig beëindigingsbord te worden geplaatst, zoals weergegeven in Figuur 2.3.

Gezien de uitbreiding van de richtlijn van toestaan van BoV alleen tijdens de ochtend- en avondspits, naar het toestaan van de BoV ook tijdens congestie, ook buiten de spits, wordt op het aanduidingsbord de tekst 'bij file bus op vluchtstrook' (dus zonder tijdsaanduiding) gehanteerd.

Aanvullende bebording bij aansluitingen

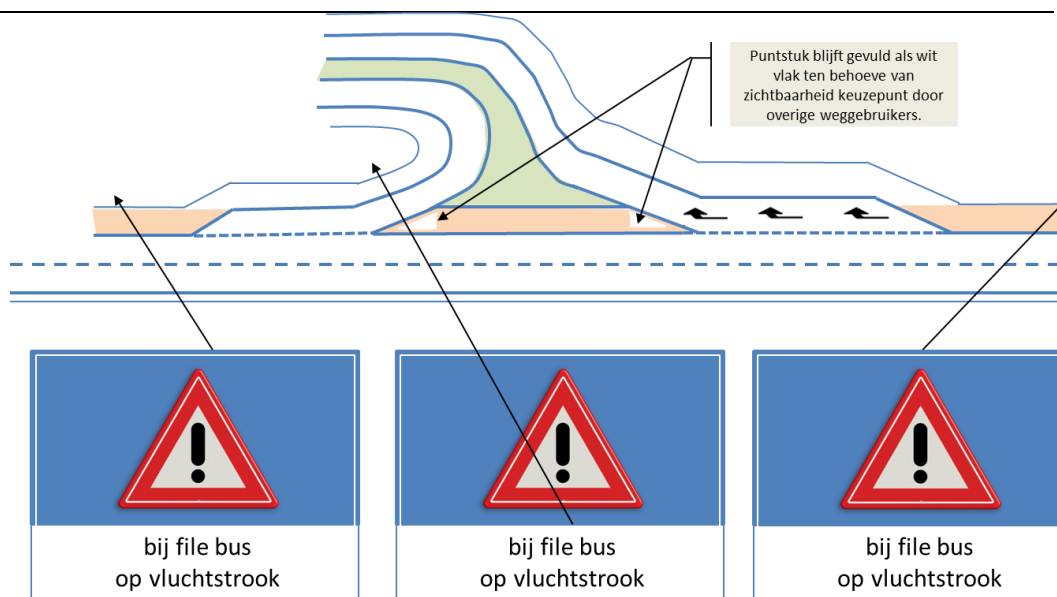
Verplichtende regel:

- Aanvullende bebording bij doorsteken en bij doorrijden via puntstuk.

Toelichting

Als ter hoogte van aansluitingen een doorsteek is gerealiseerd, is aanvullende bebording (voorzien van onderborden) nodig.

Dit om misbruik tegen te gaan en de weggebruikers op de toerit te attenderen op de aanwezigheid van de bus. Ook bij doorrijden via puntstuk is aanvullende bebording nodig, om weggebruikers op de af- en toerit te attenderen op de bus. Figuur 2.4 toont hiervan een voorbeeld.



Figuur 2.4 Locaties aanduidingsbord 'bij file bus op vluchtstrook' als de bus doorrijdt via het puntstuk

Als alternatieve onderschriften zijn 'invoegende bus', 'uitvoegende bus' en 'overstekende bus' ook mogelijk. Dit kan extra duidelijk zijn. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat weggebruikers dit soort onderteksten minder goed opmerken, omdat het niet direct relevant is voor het goed uitvoeren van de rijtaak. En omdat, ter hoogte van af- en toeritten, ook andere aspecten de aandacht van een weggebruiker vragen.

Aanvullende bebording bij vluchthavens

Verplichtende regels:

- Vluchthavenbord ter plaatse van vluchthavens.
- Als, gezien het wegbeeld, de vluchthaven minder goed vooraf is te zien, ook een aankondigingsbord dat er over 300 meter een vluchthaven ligt.



Toelichting

Om weggebruikers met pech te informeren over de aanwezigheid van een vluchthaven, wordt aan het begin van de vluchthaven in de berm een vluchthavenbaken geplaatst conform de richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen [7] in de vorm van RVV-bord L14, zoals hierboven afgebeeld. Dit is ook in overeenstemming met de richtlijn voor spitsstroken. De afmeting van het bord bedraagt 1 x 1 m.

Om de aanwezigheid van de vluchthaven beter kenbaar te maken, wordt zo nodig op een afstand van circa 300 meter voor de vluchthaven een vooraankondiging geplaatst met een onderbord "300 m". Bij spitsstroken is deze vooraankondiging

verplicht; aangezien de snelheden bij BoV lager zijn, wordt de verplichting hier afhankelijk gesteld van het wegbeeld.

Bebording bij versmalling of onderbreking van de vluchtstrook

Bij versmallingen of onderbreking van de vluchtstrook wordt het zwart-witte bord 'einde vluchtstrook' (BB04) geplaatst. Indien nodig voor de duidelijkheid bij de weggebruikers, kan ook een bord 'bij file invoegende lijnbus' worden geplaatst.

2.1.7 *Markering*

Verplichtende regels:

- Geen markering rechterkant vluchtstrook (conform ROA).
- Aanvullende markering bij doorsteken.

Toelichting

De rechterkant van de vluchtstrook wordt niet gemarkeerd teneinde misinterpretaties als ware het een extra rijstrook te voorkomen. Het einde van een doorsteek (dus ter plaatse van de toerit) wordt voorzien van haaiantanden.

2.1.8 *Openbare Verlichting*

Na te streven regel:

- Openbare verlichting.

Verplichtende regels:

- Als er verlichting is of komt, dient deze te zijn of worden aangelegd volgens de geldende richtlijnen:
 - o ROA Verlichting voor reguliere situaties;
 - o WiU-voorschriften bij wegwerkzaamheden.
- Bij BoV is altijd verlichting op toe- en afritten en vluchthavens. De verlichting mag meegaan in het regime van uitzetten (in 2014 tussen 23 en 5 uur).
- Als er geen verlichting aanwezig is, wordt de maximumsnelheid voor BoV tijdens schemer en duisternis verlaagd naar 30-40 km/uur.
- Deze lagere maximum snelheid geldt ook voor de situatie dat de verlichting 's nachts gedoofd is. Mocht zich bij gedoofde verlichting onverwachts een file voordoen, dan mag de bus alleen met toestemming van de RWS-verkeerscentrale van de vluchtstrook gebruik maken (zie par. 2.2.2).

Toelichting

Aanwezigheid van openbare verlichting heeft bij BoV de voorkeur, maar als deze er niet is, is dat geen reden de aanvraag af te wijzen. Wanneer het licht is, heeft het wel of niet aanwezig zijn van openbare verlichting geen invloed op BoV. Bij schemer of als het donker is, helpt openbare verlichting om het verloop van de weg over grotere afstand aan te geven en om contrasten van objecten (waaronder stilstaande voertuigen) vroegtijdig duidelijk te maken. Als de bus langzaam over de vluchtstrook rijdt, kan de ondersteuning van het verloop van de weg door de koplampen van de bus worden overgenomen. Om de buschauffeur bij het ontbreken van verlichting voldoende tijd te geven om te reageren op stilstaande voertuigen en andere obstakels, met een voor de passagiers acceptabele remvertraging, dient de maximum snelheid van de bus op het traject zonder verlichting verlaagd te worden tot 30 à 40 km/uur. Dat geeft voldoende anticipatieruimte. Deze verlaging geldt dan alleen tijdens schemer en als het donker is. Dit dient expliciet in een ontheffing voor een traject zonder openbare verlichting te worden aangegeven.

Op veel trajecten met openbare verlichting wordt deze uitgeschakeld tussen 23.00 en 5.00 uur. De verlichting van vluchthavens en op- en afritten gaat mee in dit

regime. In het uitzonderlijke geval dat op deze tijdstippen file ontstaat, dient de bus dan ook met de lagere snelheid van 30 à 40 km/uur te rijden. Zie verder paragraaf 2.2.2 voor het geval er file zou zijn op een tijdstip dat de verlichting is uitgeschakeld.

2.1.9 *Begin voorziening*

Na te streven regel: Begin voorziening op toerit.

Toelichting

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

2.1.10 *Beëindiging voorziening*

Na te streven regel: 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 noodzakelijk is.

In geval van beëindiging op een afrit, heeft het de voorkeur dat de vluchtstrook overgaat in een eigen opstelstrook voor het openbaar vervoer of in de strook voor rechtsaf bij het kruispunt. Is dit niet mogelijk, dan dienen de bussen ruimschoots voor de onderliggende weg in de gelegenheid te worden gesteld om in de verkeersstroom in te voegen.

Korte onderbrekingen in het vluchtstrookgebruik, als gevolg van bijvoorbeeld het plaatselijk ontbreken ervan, moeten zo veel mogelijk te worden voorkomen. Ingeval van bijvoorbeeld een kolom van een viaduct is het beter te trachten achter een dergelijk obstakel langs te komen.

2.2 **Gebruik**

Deze paragraaf is onderverdeeld naar de regels met betrekking tot: welke voertuigen mogen op de vluchtstrook (paragraaf 2.2.1), wanneer mag dat (2.2.2) en hoe dient de buschauffeur zich dan te gedragen (2.2.3).

2.2.1 *Welke voertuigen mogen op de vluchtstrook*

Verplichtende regel: Uitsluitend toegestaan zijn:

- Alle typen Lijnbussen.
- Touringcars aan de voor- en achterzijde herkenbaar ingezet voor versterkingsritten van lijndiensten.
- Autobussen ingezet voor doelgroepenvervoer, waarvan herkenbaar is dat ze met ontheffing rijden.

Toelichting

Vluchtstrookgebruik is alleen toegestaan voor de onder de 'verplichtende regel' genoemde typen bussen. Het inzetten van touringcars voor versterkingsritten is mogelijk, mits deze ook duidelijk als zodanig herkenbaar zijn. Voor welke lijndienst (maatschappij en lijnnummer) de touringcar wordt ingezet, dient aan de voor- en achterzijde van de touringcar zichtbaar te zijn (het bord moet dus groot genoeg zijn om dit rijdend te kunnen zien).



Voor doelgroepenvervoer per autobus mag ook ontheffing worden aangevraagd; de voorwaarden waaraan voldaan moet worden, staan in het Afwegingskader Bijzonder Vluchtstrookgebruik. Voor deze bussen moet herkenbaar zijn dat ze met ontheffing van de vluchtstrook gebruik maken. De bussen hebben op de voor- en achterraut een vignet met het logo uit het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) van een autosnelweg en daardoorheen de rijksweg waarvoor de ontheffing is verleend. Op dit vignet is een uniek detail opgenomen om namaken te voorkomen. Een uniek detail kan het kenteken van de bus zijn, zoals opgenomen in Figuur 2.5

Figuur 2.5 Voorbeeld van hoe een niet-lijnbus op de vluchtstrook herkenbaar kan zijn

2.2.2 Wanneer mag de bus op de vluchtstrook

File

Verplichtende regel:

- Alleen bij file op de rijbaan.
- 's Nachts alleen met toestemming van RWS-Verkeerscentrale.

Toelichting

Het gebruik van de vluchtstrook door bussen is alleen op die locaties toegestaan die daartoe zijn ingericht, tijdens file en onder voldoende zichtcondities. Het begrip 'file' is hierbij aangeduid met: 'als de snelheid van het verkeer op de (hoofd)rijbaan lager ligt dan de maximum toegestane snelheid van de bus over de vluchtstrook (in de meeste gevallen 50 km/uur)'. Uit de opgedane ervaringen blijkt dat de buschauffeurs 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. Hierbij wordt extra opgemerkt dat het niet de bedoeling is dat de buschauffeur telkens wisselt tussen vluchtstrook en hoofdrijbaan; in geval van 'harmonica-files' is de regel dat de bus op de vluchtstrook blijft totdat de file echt oplost.

In verband met het 's nachts uitzetten van de verlichting geldt als verplichtende de regel dat, mocht een bus tussen 23:00 uur en 5:00 uur in de file komen, de bus alleen op de vluchtstrook gaat rijden met toestemming van de RWS-verkeerscentrale (zo nodig via de verkeerscentrale van de vervoerder); de reden daarvan is dat een file 's nachts een bijzondere oorzaak heeft en de buschauffeur veiliger rijdt als hij/zij die oorzaak kent. Als zo'n file veroorzaakt is door wegwerkzaamheden, dan moeten vooraf afspraken met de vervoerder zijn gemaakt over vluchtstrookgebruik (zie paragraaf 3.3.4).

Verder gelden de algemene gedragsregels dat de buschauffeur zeer alert moet blijven en de vluchtstrook (tijdelijk) verlaat als deze nodig is voor een van de eigenlijke functies (bergingsplaats voor pechgeval of ongeval; rijstrook voor hulpverleningsvoertuigen).

Zichtcondities

Verplichtende regel: Alleen bij zicht van meer dan 100 meter.

Toelichting

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

de gebruikelijke reactietijden, een (voor de passagiers) acceptabele remvertraging en de toegestane maximum snelheden, dient het zicht minimaal 100 meter te zijn; ofwel de afstand tussen twee opeenvolgende hectometerbordjes.

Weersomstandigheden

Verplichtende regel: 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 ongevalskansen, het gebruik van de vluchtstrook niet toegestaan. Bij sneeuwschuiven en strooien wordt de vluchtstrook ook meegenomen, maar door de lage frequentie van bussen (maximaal 30 per uur) wordt het zout onvoldoende ingereden; hierdoor blijft de vluchtstrook glad en zijn de risico's te groot.

Bij waarschuwingen voor extreem weer is BoV zeker niet toegestaan. Op het moment van schrijven van deze richtlijn gelden daarvoor de volgende criteria:

- Windstoten > 100 km/u
- Sneeuwval > 3 cm/uur of > 10 cm/6 uur
- IJzel of ijsregen
- Sneeuwjacht
- Mist < 50 meter zicht.

2.2.3 *Hoe dient de buschauffeur zich te gedragen op de vluchtstrook*

Maximum snelheid

Verplichtende regels:

- Maximaal 50 km/uur voor een standaardbus van 2,50 m bij een vluchtstrookbreedte (incl. kantstreep) van minimaal 3,30 m.
- Maximaal 40 km/uur voor een standaardbus van 2,50 m bij een vluchtstrookbreedte (incl. kantstreep) van minimaal 3,20 m.
- Maximaal 50 km/uur voor een bus van 2,20 m breed bij een vluchtstrookbreedte (incl. kantstreep) van minimaal 3,00 m.
- Maximaal 30-40 km/uur bij ontbreken van openbare verlichting (bij schemer of duisternis).
- Maximaal 20 km/uur sneller dan het verkeer op de naastgelegen rijstrook.

Toelichting

Handhaving van gereden snelheden op vluchtstroken blijkt lastig. Mede hierdoor is een vluchtstrookbreedte van 3,20 m en een maximum snelheid van 40 km/uur minder wenselijk. De vervoerder en de concessiehouder hebben nadrukkelijk de taak om overschrijdingen van de maximum snelheid te voorkomen. In de ontheffing wordt voor elk (deel)traject specifiek aangegeven wat de geldende limieten zijn. Daarnaast wordt in de opleiding specifiek aandacht besteed aan geldende maximum snelheden voor BoV (zie paragraaf 2.3.5).

Dimlicht

Verplichtende regel: 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 de eventueel op de vluchtstrook gestrande weggebruikers.

Oprijden vluchtstrook

Verplichtende regel: Richting aangeven.

Toelichting

In de ontheffing is aangegeven vanaf waar de ontheffing geldt. Vanaf dit punt mogen bussen de vluchtstrook oprijden. Bij het oprijden van de vluchtstrook moet richting worden aangegeven.

Verlaten vluchtstrook

Verplichtende regel: Richting aangeven.

Toelichting

Bij het verlaten van de vluchtstrook dient de bus weer in te voegen in de verkeersstroom van de (hoofd)rijbaan. Meest veilige locaties hiervoor zijn: ter plaatse van aansluitingen; of aan het einde van de afrit (waar de vluchtstrook mogelijk ook ophoudt). Als de verkeerssituatie is gewijzigd (geen file meer), mag de buschauffeur ook tussentijds weer invoegen op de (hoofd)rijbaan. Om dit veilig te doen, versnelt de bus op de vluchtstrook en voegt vervolgens in met eenzelfde snelheid als het verkeer op de (hoofd)rijbaan, waarbij richting wordt aangegeven. Het af- en oprijden van de vluchtstrook wordt zo veel mogelijk beperkt.

Als zich een tijdelijk obstakel op de vluchtstrook bevindt, waardoor de doorgang van de bus wordt belemmerd, moet de buschauffeur zo voorzichtig mogelijk en met het aangeven van richting, de vluchtstrook tijdelijk verlaten.

Voorrang

Verplichtende regel: Bij kruisen of invoegen verleent de bus voorrang.

Toelichting

Bussen op de vluchtstrook dienen, wanneer ze het overige verkeer kruisen (bij de doorsteken) of wanneer ze weer willen invoegen, voorrang te verlenen aan het overige verkeer. Op bepaalde plaatsen kan overwogen worden de doorstroming en regelmaat van de bus te verbeteren door het plaatsen van verkeerslichten.

2.3 Organisatie en overige aspecten

2.3.1 *Ontheffing*

Verplichtende regel: Ontheffing vereist.

Toelichting

Voor het gebruik van de vluchtstrook door bussen is een ontheffing nodig. De buschauffeur moet deze ontheffing of een kopie ervan bij zich hebben en desgevraagd tonen aan de politie of een weginspecteur.

In de ontheffing wordt aangegeven voor welk traject de ontheffing geldt, voor hoe lang de ontheffing geldt, voor wie de ontheffing geldig is (maatschappij, type bussen), de verplichtende regels waaronder de ontheffing geldt en welke gedragsregels moeten worden opgevolgd (alle voorwaarden die de buschauffeur moet kennen, worden opgenomen). Ter illustratie is in de bijlage een voorbeeld van een ontheffing weergegeven. Benadrukt wordt dat dit een ontheffing is welke is afgegeven onder de oude richtlijn. Wanneer deze nieuwe richtlijn van kracht is,

dient een ontheffing, ten opzichte van het bijgevoegde voorbeeld, op de volgende punten te worden aangepast of uitgebreid:

- Voor elke aansluiting is aangegeven hoe de bus moet te rijden (via puntstuk, via doorsteek, via hoofdrijbaan of via af- en toerit)
- Eventuele wisselende maximum snelheden (bijvoorbeeld wanneer verlichting ontbreekt)
- Wat te doen bij nachtelijke files
- Dat bij wegwerkzaamheden alleen van de vluchtstrook gebruik mag worden gemaakt als daarover afspraken zijn gemaakt tussen RWS en de vervoerder
- Welke opleiding buschauffeurs die over de vluchtstrook gaan rijden, moeten hebben
- Hoe wordt gecontroleerd op de opleiding (bijvoorbeeld dat iedere buschauffeur een certificaat moet kunnen tonen voor het behalen van de specifieke opleiding voor het BoV-traject).
- Verplichting richting aan te geven bij iedere rijstrookwisseling (dit geldt ook al onder de oude richtlijn, maar ontbreekt in deze voorbeeldontheffing)

Bij ontheffingsverlenging gelden de volgende aandachtspunten:

- De haalbaarheid van de dienstregeling onder 'dagelijkse' file-omstandigheden, zodanig dat de buschauffeurs geen druk ervaren om te hard te rijden teneinde de dienstregelingtijden te halen;
- De periode waarvoor de ontheffing wordt verstrekt. Uitgangspunt is koppeling van de duur van de ontheffing aan de periode waarvoor de vervoerder een concessie heeft; dan wel koppeling aan de duur van wegwerkzaamheden of een project, indien de ontheffing voor een van die doelen wordt verstrekt.
- Eenvoudig toetsbare grondslagen voor intrekking van de ontheffing, waaronder:
 - o De ontheffing is niet meer nodig of gewenst (bijvoorbeeld dankzij een betere, structurele oplossing voor de verkeershinder die de bussen ondervinden);
 - o Wijziging busroute of opheffing lijndienst;
 - o Wegwerkzaamheden (al dan niet tijdelijke intrekking of aanpassing van afspraken);
 - o Het traject is omgebouwd tot spitsstrook;
 - o De ontheffinghouder heeft zich een aantal malen niet aan de voorwaarden gehouden. Bij een als ernstig te beschouwen overtreding of bij ongewenste effecten van het vluchtstrookgebruik, kan RWS de ontheffing met onmiddellijke ingang wijzigen of intrekken.
- Afspraken over monitoring en evaluatie (zie hiervoor ook het Afwegingskader Bijzonder Vluchtstrookgebruik).

Als er voor een langere tijd (meer dan een jaar) een ontheffing wordt verleend, houdt het regionale onderdeel van RWS tussendoor een of meer evaluatiegesprekken met de vervoerder (minimaal jaarlijks).

Voor het proces rond een ontheffingsaanvraag wordt verder verwezen naar het Afwegingskader Bijzonder Vluchtstrookgebruik. Van een ontheffing mag alleen gebruik worden gemaakt als aan alle veiligheidsvoorwaarden is voldaan.

2.3.2

Aantal bussen

Na te streven regel: 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 bussen en/of met het overige verkeer bij aansluitingen), dient de intensiteit van de bussen gelimiteerd te zijn. Uit de

ervaringen is gebleken dat een maximum van 20 tot 30 bussen per uur in die zin geen problemen oplevert. Bij hogere aantallen verdient de aanleg van een aparte busbaan sterk de voorkeur. Van de limiet van 30 bussen per uur kan slechts in bijzondere omstandigheden worden afgeweken, die goed gemotiveerd moeten zijn, met bijzondere aandacht voor het specifieke geval. Doelgroepenvervoer mag openbaar vervoer niet hinderen.

Bij relatief grote aantallen bussen is de ervaring dat bussen dan vaak in 'cohorten' rijden. Aandachtspunt is dan wel dat ze voldoende onderlinge afstand houden; in elk geval voldoende om een kop-staart-aanrijding te voorkomen en liefst ook om automobilisten met pech de gelegenheid te geven naar de vluchtstrook te gaan.

2.3.3 *Betrokken partijen*

Verplichtende regel: Alle relevante partijen tijdig betrekken.

Toelichting

Bij het toelaten van BoV zijn veel partijen betrokken. Deze partijen worden in een zo vroeg mogelijk stadium bij de voorbereidingen betrokken. Het tijdig betrekken van deze partijen voorkomt dat stappen worden genomen welke later weer moeten worden aangepast of teruggedraaid. Naast het district van RWS, de concessiehouder en de concessieverlener zijn dit:

- Andere organisatieonderdelen van RWS (zie voor meer details het bij deze richtlijn behorende Afwegingskader [3]).
- Andere belanghebbenden, zoals andere vervoerders en concessieverleners, zeker als een vervoerder op het betreffende traject al een ontheffing heeft. Zie hiervoor ook het Afwegingskader [3];
- Het aanspreekpunt van de politie voor de desbetreffende regio, met het verzoek dat hij of zij zo nodig collega's of andere eenheden van de politie informeert.

Hulpdiensten zoals ambulancediensten, brandweer en sleepdiensten moeten worden geïnformeerd over het voornemen een ontheffing te verstrekken.

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 het toezien op het naleven van de richtlijn (o.a. handhaving door politie).

2.3.4 *Communicatie*

Verplichtende regel: Zorgdragen voor een goede communicatiestructuur.

Toelichting

Alle betrokken partijen maken afspraken over de communicatiestructuur (wie is eerste aanspreekpunt, wie informeert wie, wie is betrokken bij communicatie over) in de volgende gevallen:

- Bij wegwerkzaamheden;
- Bij nachtelijke files;
- Extreme weersomstandigheden;
- Obstakels of calamiteiten op de vluchtstrook;
- Klachten over gedrag;
- Evaluatiegesprekken.

Ingeval van obstakels en/of calamiteiten (op de vluchtstrook) is het van belang dat informatie zo snel mogelijk aan de betrokkenen wordt doorgegeven.

Buschauffeurs geven dit via een 'internmelding' door aan de centrales van de busmaatschappij. Hier wordt vervolgens besloten aan wie de informatie verder

wordt verspreid: bijvoorbeeld aan alle buschauffeurs via de displays in de bus of alleen aan de chauffeurs die mogelijk op dit traject rijden. Ook kan de busmaatschappij meldingen doorgeven aan de verkeerscentrale van de wegbeheerder of, in geval van acute nood, hulpdiensten inschakelen.

Wanneer de verlichting 's nachts wordt uitgezet en een bus tussen 23:00 uur en 5:00 uur in de file komt, geldt als verplichtende dat de bus alleen op de vluchtstrook gaat rijden met toestemming van de RWS-verkeerscentrale. Dit kan via de verkeerscentrale van de vervoerder. Een file 's nachts heeft meestal een bijzondere oorzaak en de buschauffeur rijdt veiliger als hij/zij die oorzaak kent.

Van het voornemen wegwerkzaamheden uit te voeren op een BoV-traject, stelt RWS de vervoerder(s) tijdig op de hoogte. Er worden afspraken gemaakt over wat buschauffeurs wel en niet mogen doen, waarbij zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met het belang van de OV-reizigers om op tijd te rijden. De regionale verkeerscentrale wordt over de afspraken geïnformeerd.

2.3.5 *Voorlichting en opleiding*

Na te streven regel:

- Voorlichting aan direct betrokkenen en weggebruikers.

Verplichtende regels:

- Buschauffeurs zijn in het bezit van rijbewijs D met code 95 (basiskwalificatie).
- Buschauffeurs hebben of verkrijgen basiskennis over BoV en volgen een opleiding(smodule) voor het desbetreffende traject.
- Opleidingen worden verzorgd door gecertificeerde instructeurs.
- Alle buschauffeurs die op een traject (gaan) rijden, kunnen aantonen dat ze de juiste opleiding hebben gehad (met bijv. een certificaat voor de opleiding over BoV).

Toelichting

Buschauffeurs moeten goed op de hoogte te zijn van waar, wanneer en hoe op de vluchtstrook mag worden gereden. Alvorens een ontheffing wordt verleend, moet worden gecontroleerd of de opleidingen worden verzorgd door gecertificeerde instructeurs en of alle buschauffeurs die op het traject gaan rijden, deze opleiding krijgen. Controle op diploma's en certificaten van buschauffeurs en van instructeurs is onderdeel van het proces van ontheffingverlening. Ook wordt in elke ontheffing aangegeven hoe op de vereiste opleiding wordt gecontroleerd.

Daarnaast moeten ook andere beroepsgebruikers van vluchtstroken op de hoogte zijn van BoV-trajecten en waar, wanneer en hoe buschauffeurs hier gebruik van mogen maken. Als derde moeten ook overige weggebruikers voorlichting krijgen over BoV-trajecten, omdat dit geen algemeen verschijnsel is.

Hierna staat toegelicht hoe de opleiding en voorlichting voor deze drie categorieën eruit ziet.

Opleiding voor busrijbewijs

Voor het mogen besturen van een autobus (een motorvoertuig ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen) is een busrijbewijs nodig. Dit is het zogenaamde D-rijbewijs. Hoewel alleen het examen verplicht is en niet de opleiding, volgen wel alle toekomstige buschauffeurs een opleiding. Deze opleiding bestaat uit drie elementen: theorie, praktijk op afgesloten terrein en praktijk op de openbare weg.

Code 95/basiskwalificatie

In september 2008 is de Europese richtlijn vakbekwaamheid ingegaan. 'Code 95' is een aanduiding op het rijbewijs achter een voertuigcategorie (autobus) die aantoont dat een buschauffeur vakbekwaam is. Een Code 95 op het rijbewijs vervangt het CCV-B chauffeursdiploma. De code is verplicht⁷ voor het beroepsmatig besturen van bepaalde voertuigen, waaronder een voertuig waarvoor rijbewijs D noodzakelijk is (een autobus; zowel openbaar-vervoerbussen als touringcars). De opleiding wordt afgesloten met examens en toetsen. Code 95 heeft een geldigheid van vijf jaar. Om Code 95 vervolgens te behouden, is er een verplichte vijfjaarlijkse nascholingscursus voor buschauffeurs.

Basisopleiding voor BoV

Het is wenselijk dat de basisopleiding voor BoV zo veel mogelijk wordt geïntegreerd in de bestaande opleidingen voor buschauffeurs; hieronder wordt daarop ingegaan. Zolang dat niet gebeurd is, geldt de verplichting dat er een afzonderlijke opleiding gericht op BoV wordt gegeven aan buschauffeurs. Het gaat hierbij om kennis van regels, risico's en vaardigheden die in ieder BoV-traject kunnen voorkomen. Een instructie over BoV voor buschauffeurs was ook onder de richtlijn uit 1991 verplicht. Goede ervaringen zijn opgedaan met opleidingen waarin alle relevante partijen zijn betrokken: concessieverlener, vervoerder, politie, weginspecteurs en andere betrokkenen van RWS (bijv. in RWS West-Nederland Zuid district Noord). Voor werknemers die gebruikmaken van de vluchtstrook, zoals weginspecteurs en medewerkers van de Wegenwacht van de ANWB, zijn ook lessen ontwikkeld voor rijden op de vluchtstrook. De opleiding voor buschauffeurs kan hiermee wellicht nog (verder) worden verbeterd.

Inhoudelijk moeten de volgende onderwerpen aan bod komen:

- Algemene informatie over BoV: wat is het, voor wie, welke algemene regels gelden.
- Dat altijd een ontheffing nodig is en voor wie deze kan gelden.
- Een (up-to-date) overzicht van de trajecten in Nederland waar BoV is toegestaan.
- Dat buschauffeurs die daadwerkelijk te maken krijgen met BoV, per traject aanvullende opleiding krijgen.

Daarnaast kennis die meer op het rijden zelf is gericht:

- Wanneer bussen wel en niet van de vluchtstrook gebruik mogen maken:
 - o Onder andere beoordelen wanneer de file 'erg genoeg' is om van de vluchtstrook gebruik te maken
- Anticiperen op veranderingen in omstandigheden:
 - o Oplossen file of wisselende verkeerssituatie
 - o Andere weersomstandigheden
 - o Licht/donker
 - o Wat te doen bij stroomuitval (bijv. uitval negenogen)
- Algemeen rijgedrag op vluchtstroken, met nadruk op de noodzaak niet te hard te rijden op de vluchtstrook maar ook de verplichting rekening te houden met en voorrang te verlenen aan overig verkeer.
- Het op- en afrijden van de vluchtstrook.
- Wat te doen en hoe te handelen bij toe- en afritten.
- De extra risico's en incidentmogelijkheden (bijvoorbeeld gedrag/schrikreacties van medeweggebruikers, stilstaande voertuigen op vluchtstroken, uit koers raken van personen- of vrachtauto's, vetergang van vrachtauto's,

⁷ Chauffeurs geboren voor 1 juli 1955 zijn vrijgesteld van de opleiding, ook van de nascholing.

automobilisten op de rechterraijstrook die langs de file willen kijken, voertuigen die voor de afrit al uitvoegen).

- Omgaan met extra risico's:
 - o In welke situaties de buschauffeur de vluchtstrook moet verlaten
 - o In welke situaties communicatie plaatsvindt met de eigen verkeerscentrale, die van RWS of de 112-meldkamer.

Onderwerpen voor nascholing BoV

Inhoudelijk moeten de volgende onderwerpen aan bod komen:

- Algemene informatie over BoV: wat is het, voor wie, welke algemene regels gelden.
- Eventuele veranderingen in de voorschriften.
- Dat altijd een ontheffing nodig is en voor wie deze kan gelden.
- Een (up-to-date) overzicht van de trajecten in Nederland waar BoV is toegestaan.
- Algemeen rijgedrag op vluchtstroken (zie vorige alinea).
- Omgaan met risico's en incidentmogelijkheden (zie vorige alinea).

Wenselijke integratie van basisopleiding BoV in opleiding voor rijbewijs D en/of Code 95

Het is wenselijk dat BoV onderdeel wordt van de opleiding voor rijbewijs D en/of Code 95.

Voor BoV moet op alle vier de gedragsniveaus (algemeen, strategisch, tactisch en operationeel niveau) aandacht worden besteed aan kennis en vaardigheden, inzicht en beheersing van risicoverhogende factoren en zelfevaluatie, kalibratie en motivatie (anders gezegd: aan kennen, kunnen, willen en doen).

Het theoretische deel van de basiskennis over BoV zou relatief eenvoudig aan de opleiding voor rijbewijs D kunnen worden toegevoegd.

Voor beide praktijkonderdelen zijn veel aanpassingen aan de bestaande opleiding nodig. Op het afgesloten terrein zou een BoV-traject moeten worden nagebootst. In de praktijk moet een oefentraject worden gevonden waar een bestaand traject met BoV-ontheffing onderdeel van kan zijn. Vervolgens moet worden geoefend op momenten dat BoV is toegestaan. Volledige integratie van BoV in de opleiding voor rijbewijs D is daarom voorlopig een wensbeeld.

In de 95/basiskwalificatie zou bij voorkeur op algemeen en strategisch niveau aandacht besteden aan BoV: kennis, vaardigheden, inzicht en beheersing van risicoverhogende factoren. Voor de vijfjaarlijkse nascholingscursus geldt hetzelfde. Omdat de 95/basiskwalificatie een modulaire opbouw heeft, is het betrekkelijk eenvoudig BoV als onderwerp toe te voegen.

Als integratie een feit is, moet de inhoud van (het onderdeel van) de module waarin BoV wordt behandeld, regelmatig, bijvoorbeeld iedere vijf jaar, worden gecontroleerd en zo nodig geactualiseerd.

Extra opleiding voor iedere BoV ontheffing

Niet te integreren in de algemene opleidingen is de training per BoV-traject. Omdat BoV geen algemeen verschijnsel is, de BoV-trajecten verschillen en zelfs binnen BoV-trajecten andere gewenste gedragingen bij bijvoorbeeld aansluitingen mogelijk zijn, is het noodzakelijk dat iedere buschauffeur die een BoV-traject gaat rijden, een aanvullende opleiding krijgt. Ook hier moet op alle vier gedragsniveaus (algemeen, strategisch, tactisch en operationeel niveau) aandacht worden besteed aan kennen, kunnen, willen en doen.

De onderwerpen zijn dezelfde als toegelicht bij de basisopleiding; alleen nu zijn ze toegespitst op het specifieke traject, met aandacht voor de zogenaamde 'operating rules'. Het gaat dan om de begin- en eindpunten van de trajecten; hoe de bus bij elke aansluiting rijdt en eventuele bijzonderheden, zoals verschillende snelheidslimieten. Binnen het theoretische gedeelte kan worden geoefend hoe te handelen in verschillende situaties aan de hand van 3D-simulaties. Het oefenen van de trajecten moet onderdeel zijn van een praktijkoefening op de openbare weg. Idealiter rijdt een buschauffeur het BoV-traject de eerste keer zonder passagiers, in omstandigheden dat BoV is toegestaan (bij file), onder begeleiding van een chauffeur-trainer, die ervaring heeft met het desbetreffende BoV-traject. Wanneer dit niet mogelijk blijkt, dient de buschauffeur in ieder geval de eerste keer met passagiers onder begeleiding van een chauffeur met ervaring met het BoV-traject te rijden.

Controle op de kwaliteit van de extra opleiding is onderdeel van het verkrijgen van een ontheffing. Deze controle bestaat uit het bekijken en beoordelen van de theoretische lessen en het controleren of de lessen worden gegeven door een gecertificeerde instructeur. De buschauffeurs die de extra opleiding succesvol hebben doorlopen, krijgen een certificaat. Dit certificaat moeten de buschauffeurs die op de vluchtstrook rijden, kunnen tonen, samen met de ontheffing.

Wanneer een vervoerder periodieke (bijvoorbeeld jaarlijkse) opfriscursussen met praktijkoefening verzorgt voor de buschauffeurs, kan de extra opleiding voor een BoV-ontheffing hier onderdeel van uitmaken. Belangrijk is dan wel, dat bij de start van de ontheffing alle buschauffeurs de hiervoor beschreven kennis en vaardigheden hebben opgedaan. Dit betekent dat alle buschauffeurs die op dit nieuwe traject gaan rijden, aantoonbaar de opfriscursus waarin BoV wordt behandeld, hebben gevolgd.

Aanvullende informatie voor buschauffeurs

Tot slot is het wenselijk dat een website wordt opgezet met informatie over het rijden van BoV (vergelijkbaar met <http://www.dot.state.mn.us/metro/teamtransit/>) met uitgebreide informatie over:

- Regelgeving.
- Actueel overzicht van alle BoV-projecten, met achtergronden en zo veel mogelijk details.
- De inhoud van bovengenoemde onderdelen van de opleiding.

Aanvullend kan een vervoerder buschauffeurs via mobiele telefoons of informatieschermen in de 'kantine' informeren over dag-tot-dag bijzonderheden over BoV-trajecten.

Opleiding/voorlichting aan andere weggebruikers

Voor (andere) beroepsgebruikers van de vluchtstrook zijn ook educatiepakketten beschikbaar voor het rijden op de vluchtstrook. Aan de opleiding voor beroepsgebruikers moet zo nodig worden toegevoegd dat op sommige trajecten ook bussen gebruik mogen maken van de vluchtstrook. Per ontheffing dienen de betrokken weggebruikers die beroepshalve gebruik mogen maken van de vluchtstrook, op de hoogte te worden gebracht van het fenomeen BoV en de belangrijkste gedragsregels.

Tot slot dienen overige weggebruikers te worden geïnformeerd over het feit dat er bussen via de vluchtstrook kunnen rijden. Voor iedere ontheffing wordt bepaald hoe overige weggebruikers bewust worden gemaakt van BoV. De bebording 'bus op vluchtstrook' dient mede hiertoe. Verder is de aandacht voor BoV te richten op de

belangrijkste herkomsten en bestemmingen van het woon-werkverkeer op het betreffende traject, bijvoorbeeld via meldingen op de dynamische route informatiepanelen (DRIPS; tevens ten behoeve van promotie van het busvervoer). Landelijke voorlichting via de internetsite van RWS en de 0800-informatielijn van RWS worden ook ingezet.

2.3.6 *Handhaving*

Verplichtende regel: Afspraken maken over naleving gebruiksregels.

Toelichting

Wat betreft de handhaving zijn een tweetal aspecten van belang:

- Het misbruiken van de vluchtstrook of speciale busvoorzieningen door overig verkeer.
- De naleving van de verplichtende regels in de ontheffing door de buschauffeurs.

Het eerstgenoemde punt valt onder de reguliere taken van de politie. Uit de ervaring sedert 1991 blijkt dat het aantal overtredingen meevalt. Wel melden de politie en RWS-weginspecteurs incidentele overtredingen door met name taxi's (doordat ze bijvoorbeeld gebruik maken van verkeerslichten voor de bus).

Een ontheffing (zie ook de bijlage) eindigt altijd met een lijst voorschriften. De ontheffing is alleen geldig als aan deze voorschriften wordt voldaan. Voor de naleving van de voorschriften worden afspraken gemaakt, waarbij de rollen van betrokken partijen duidelijk zijn gespecificeerd. Hierbij kan de concessieverlener ook een rol spelen met betrekking tot handhaving. Voor het toezien op de naleving van de voorschriften is de volgorde van verantwoordelijken, gezien vanuit RWS: vervoerder, concessieverlener, en politie. RWS wordt door haar weginspecteurs op de hoogte gehouden van rijgedrag door buschauffeurs op de vluchtstrook. Als zij een overtreding zien, noteren zij kenteken en tijdstip; vanuit het district wordt hierover contact opgenomen met de vervoerder. Als dit niet het gewenste resultaat oplevert, neemt RWS contact op met de concessieverlener. Als er sprake blijft van overtredingen, wordt de politie gevraagd gericht te handhaven. Als geconstateerd wordt dat de voorschriften meermalen onvoldoende worden nageleefd, kan RWS de ontheffing intrekken. Als er aanleiding voor is (bijvoorbeeld bij groot aantal bussen of veel klachten over snelheidsovertredingen) kan ook worden overwogen detectielussen aan te leggen in de vluchtstrook. Dit is een goed middel om inzicht te krijgen in de gereden snelheden, ook ten opzichte van het overige verkeer.

Naast de gemaakte afspraken over de naleving van de voorschriften geldt verder:

- De ontheffing wordt aan de vervoerder verstrekt.
- RWS controleert de opleidingseisen bij ontheffingverstrekking; daarna wordt de controle hierop bij voorkeur door de concessieverlener gedaan;
- Een vijfjaarlijkse opfriscurso voor buschauffeurs is verplicht. De concessieverlener moet dit controleren (bv. door de vervoerder hierover iets te laten opnemen in het jaarverslag).

2.3.7 *Kosten*

De kosten voor maatregelen om BoV mogelijk te maken (zoals gesteld in deze richtlijn), zijn voor de belanghebbende(n); doorgaans is dat de aanvrager (vervoerder en indirect de concessieverlener).

2.3.8 *Tot slot: gedragsregels*

In de paragrafen 2.2.2 en 2.2.3 is ingegaan op het gewenste gedrag van een buschauffeur bij BoV. Een buschauffeur is verantwoordelijk voor alle passagiers in

de bus en heeft een voorbeeldfunctie. Het is daarom dubbel zo belangrijk dat een buschauffeur zich goed aan alle gedragsregels houdt. In de eerste plaats geldt dat de chauffeur zich te allen tijde aan de geldende verkeersregels houdt. De buschauffeur hoort uiteraard zeer alert te blijven en de vluchtstrook te verlaten als deze nodig is voor een van de eigenlijke functies (bergingsplaats voor pechgeval of ongeval; rijstrook voor hulpverleningsvoertuigen). Ook moet de bus bij stroomuitval, blijvend uit het niet functioneren van verkeerslichten bij aansluitingen, terug naar de hoofdrijbaan.

Door de naleving van de voorschriften te handhaven, maken RWS, concessieverlener en politie ook duidelijk aan de buschauffeurs dat het belangrijk gevonden wordt dat ze zich aan de voorschriften houden.

3 Checklist regels bus op vluchtstrook

In de checklist zijn de belangrijkste regels kort samengevat.

	Verplichtende regels	Na te streven regels
Infrastructuur		
Breedte vluchtstrook voor standaardbus van 2,50 m breed	3,30 m (incl. kantstreep)	3,50 m (incl. kantstreep)
Dwarsprofiel	Conform geldende ontwerprichtlijn	
Vluchthaven	Om de 1.000 meter, verzorgingsplaatsen meetellen, Indien aan voorwaarden m.b.t. vluchtruimte wordt voldaan, is het niet noodzakelijk om vluchthavens te realiseren.	Om de 1.000 m, lengte min. 40 m breedte min. 3,50 m.
Aansluitingen	1 doorsteek realiseren; 2 doorrijden via puntstuk; 3 via hoofdrijbaan; 4 via af- en toerit (alleen bij halte)	
Bebording	Om de 400-700 m 'bij file bus op vluchtstrook'; beëindigingsbord aan het eind; vluchthaven-aankondiging bij haven en evt. 300 m ervoor	
Markering	Geen markering rechterkant vluchtstrook Aanvullende markering bij doorsteek	
Openbare verlichting	Verlichting, indien aanwezig, conform geldende richtlijnen. Indien geen verlichting aanwezig, max. snelheid 30-40 km/u.	Openbare verlichting aanwezig
Begin en einde voorziening	Begin en einde bij voorkeur ter plaatse van een aansluiting.	
Gebruik		
Type bussen	Lijnbussen. Touringcars herkenbaar ingezet voor versterkingsritten en autobus voor doelgroepenvervoer waarvan herkenbaar is dat ze met een geldige ontheffing rijden.	
Verkeersomstandigheden	Alleen bij file	
Zichtcondities	Alleen bij zicht meer dan 100 m	
Weersomstandigheden	Niet bij gladheid, zware storm of als er een waarschuwing voor extreem weer van kracht is	
Maximum snelheid	30-50 km/uur, maximaal 20 km/uur sneller dan verkeer op naastgelegen rijstrook	
Dimlicht	Dimlicht verplicht	
Oprijden vluchtstrook	Richting aangeven	
Verlaten vluchtstrook	Bij einde voorziening, zoals aangegeven in de ontheffing, of als de snelheid op de naastgelegen rijstrook hoger is dan max. snelheid bus (einde file). Richting aangeven.	
Voorrang	Voorrang verlenen bij kruisen of invoegen	

	Verplichtende regels	Na te streven regels
Organisatorische en overige aspecten		
Ontheffing	Ontheffing conform voorwaarden RWS	
Aantal bussen		Maximaal 30 per uur
Betrokkenen	Alle relevante partijen betrekken (RWS, concessie-verleners en -houders, politie, nood- en hulpdiensten).	
Communicatie	Afspraken maken over communicatie tussen betrokkenen	
Handhaving	De rol van alle betrokkenen moet duidelijk zijn	
Voorlichting en opleiding	Buschauffeur: busrijbewijs D, 95/basiskwalificatie; basisopleiding BoV en opleiding per traject.	Beroepsmatige gebruikers vluchtstrook: in opleiding. Overige weggebruikers: via relevante media.

Literatuurlijst

- [1] Evaluatie Bus op Vluchtstrook – Bevindingen uit onderzoeken en interviews, Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving (WVL), oktober 2014.
- [2] Beleidskader bijzonder vluchtstrookgebruik, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, juli 2014.
- [3] Afwegingskader bijzonder vluchtstrook gebruik, Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving (WVL), februari 2015.
- [4] Richtlijn voor het Ontwerp van Autosnelwegen – ROA2014.
- [5] Bus op de vluchtstrook – Risicoanalyse vluchthavens en aansluitingen, Royal HaskoningDHV in opdracht van RWS WVL, eindrapport, maart 2014.
- [6] Ontwerp en Inrichting Spitsstroken, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, april 2013.
- [7] Richtlijnen voor Bebakening en Markering van Wegen, CROW-kennisplatform, januari 2005.

Bijlage Voorbeeldtekst ontheffing Bus op Vluchtstrook

.....

Naar aanleiding van uw verzoek om ontheffing te krijgen voor het berijden van bus op vluchtstrook in het kader van het project "Snelwegbus" tussen Almere en Utrecht v.v. en ten behoeve van de continuïteit van de overige streeklijnen deel ik u het volgende mede.

De ontheffing bus op vluchtstrook wordt voor de volgende trajecten afgegeven:

- rijksweg A27 rechts tussen km. 81,9 en km. 82,9
- rijksweg A27 rechts tussen km. 87,0 en km. 91,0
- rijksweg A27 rechts tussen km. 91,3 en km. 92,0
- rijksweg A27 rechts tussen km. 95,2 en km. 96,7
- rijksweg A27 links tussen km. 97,2 en km. 93,9z
- rijksweg A27 links tussen km. 93,9 en km. 92,7
- rijksweg A27 links tussen km. 91,7 en km. 87,7

Voor deze trajecten geldt dat slechts daar waar voldoende maatregelen zijn getroffen om de vluchtstrook te gebruiken, aangeduid met borden "bij file bus op vluchtstrook", door lijnbussen gebruik mag worden gemaakt van de ontheffing. De ontheffing is geldig tot en met 31.05.2015.

Ik ga ervan uit op deze wijze de doelstelling om de betrouwbaarheid van de bus in de spits te verhogen, te ondersteunen.

Beschikking

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Gezien het verzoek van XXX van 12.5.2014 om ontheffing van het verbod voor het gebruik maken van een gedeelte van de vluchtstroken langs rijksweg A27

OVERWEGINGEN

Vereiste van ontheffing

Op grond van het bepaalde in artikel 43, derde lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV1990), is het zonder ontheffing door het bevoegd gezag, behoudens in noodgevallen bestuurders verboden op een autosnelweg of autoweg gebruik te maken van de vluchtstrook, de vluchthaven of de berm. Overwegende:

- dat als gevolg van congestie op rijksweg A27, streekbussen van XXX Openbaar Vervoer N.V., tijdens de spitsuren ongewenste vertragingen ondervinden;
- dat langs de betrokken weggedeelten aanvullende maatregelen zijn getroffen om de eigenlijke functie van de vluchtstroken zoveel mogelijk te handhaven, waarbij langs trajecten met structurele files pechhavens zijn aangelegd;
- dat de overige weggebruikers door middel van aanduidingsborden worden geattendeerd op het gebruik van de vluchtstroken door lijnbussen gedurende de tijden dat er sprake is van filevorming;
- dat er uit het oogpunt van het verkeersbelang tegen het verlenen van een dergelijke tijdelijke ontheffing geen bezwaren bestaan aangezien de eigenlijke functies van de vluchtstrook onverminderd blijven bestaan waardoor het veilig gebruik van de rijksweg verzekerd blijft;
- dat de betrokken vluchtstroken in beheer zijn bij het Rijk.

Gevolgte procedure

Door mij is geen uniforme openbare voorbereidingsprocedure op grond van de Nederland Algemene wet bestuursrecht gevolgd. Reden hiervan is, dat ik ervan uitga dat belanghebbenden door het nemen van dit besluit redelijkerwijs niet in hun rechten worden aangetast. Gelet op het gestelde in artikel 149 lid 1, sub a en artikel 150 van de Wegenverkeerswet 1994, alsmede artikel 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

BESLUIT

Aan XXX, ontheffing te verlenen van het bepaalde in artikel 43, lid 3 van het RVV 1990, voor het met lijnbussen gebruik maken van de vluchtstrook van de volgende rijkswegen:

- rijksweg A27 rechts tussen km. 81,9 en km. 82,9
- rijksweg A27 rechts tussen km. 87,0 en km. 91,0
- rijksweg A27 rechts tussen km. 91,3 en km. 92,0
- rijksweg A27 rechts tussen km. 95,2 en km. 96,7
- rijksweg A27 links tussen km. 97,2 en km. 93,9z
- rijksweg A27 links tussen km. 93,9 en km. 92,7
- rijksweg A27 links tussen km. 91,7 en km. 87,7

zulks onder de volgende voorschriften:

1. De ontheffing is geldig tot en met 31 mei 2015.
2. Van de ontheffing mag uitsluitend gebruik worden gemaakt indien er op de hoofdrijbaan van de rijksweg sprake is van stilstaand of langzaam rijdend fileverkeer.
3. Bij het verlaten van de vluchtstrook moeten de bestuurders van de lijnbussen het verkeer op de naast gelegen rijstrook voor laten gaan.
4. Bij het gebruik van de vluchtstrook mag de snelheid aldaar maximaal 50 km/uur bedragen, met dien verstande dat het snelheidsverschil met het verkeer op de naastliggende rijstrook maximaal 20 km/uur mag zijn.
5. Bij het gebruik van de vluchtstrook moeten de lijnbussen te allen tijde dimlicht voeren.
6. Het gebruik van de vluchtstroken op de hierboven genoemde trajecten is alleen toegestaan, daar waar maatregelen zijn getroffen om de vluchtstrook te gebruiken door lijnbussen. Deze gedeelten zijn aangeduid met borden "bij file lijnbus op vluchtstrook".
7. Hulpverlenende diensten zoals ambulance, politie en brandweer dienen ongehinderd gebruik te kunnen maken van de vluchtstroken.
8. De bestuurders van de lijnbussen dienen zich zodanig te gedragen, dat geen gevaar op de weg, voor de weggebruikers en wegwerkers, wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt en dat het verkeer op de weg niet wordt gehinderd.
9. De houder der ontheffing dient ervoor zorg te dragen dat degenen die de bij ontheffing verleende bevoegdheid zullen uitoefenen, deze ontheffing of een kopie daarvan bij zich dragen en dat de ontheffing behoorlijk ter inzage wordt afgegeven aan de daartoe bevoegde ambtenaren.
10. Van de ontheffing mag geen gebruik worden gemaakt in geval van mist, sneeuwval, gladheid/ijzel of andere omstandigheden, in het bijzonder van atmosferische aard, indien deze het zicht beperken tot een afstand van minder dan 100 meter.
11. Indien een obstakel aanwezig is op een gedeelte van de vluchtstrook waarvoor ontheffing is verleend, dienen de lijnbussen de vluchtstrook te

- verlaten. Nadat het op de vluchtstrook aanwezige obstakel is gepasseerd, mag door de lijnbussen weer gebruik worden gemaakt van de vluchtstrook.
12. Ter hoogte van aansluitingen/knooppunten, waar geen P+R voorzieningen of specifieke doorstromingsmaatregelen aanwezig zijn, dienen de bestuurders van de bussen 200 meter voor de aansluiting in te voegen op de rijbaan, waarna deze zich kort na de aansluiting weer op de vluchtstrook kunnen voegen. Door middel van een bord worden de bestuurders van de bussen erop geattendeerd de vluchtstrook te verlaten. Vervolgens wordt met een regulier BOV-aanduidingsbord aangegeven wanneer de bestuurders van de bussen de vluchtstrook weer kunnen gebruiken.
 13. Indien op enig moment mocht blijken dat bij het gebruik van de vluchtstroken ongewenste effecten optreden, ben ik te allen tijde bevoegd de ontheffing ambtshalve te wijzigen c.q. in te trekken.
 14. De te gebruiken lijnbussen dienen uniform te zijn uitgevoerd en aan alle zijden te zijn voorzien van bestickering met duidelijk waarneembare tekst waarmee ze als openbaar vervoer herkenbaar zijn.
 15. Teneinde veilig en verantwoord gebruik te kunnen maken van deze ontheffing, dienen de chauffeurs van de lijnbussen door een daartoe gecertificeerd instructeur te worden geïnstrueerd over de wijze waarop over de vluchtstroken dient te worden gereden, zodat de veiligheid van zowel passagiers als overige weggebruikers zoveel als mogelijk wordt gewaarborgd.
 16. Bij afwijking van de gegeven voorschriften kan deze ontheffing met onmiddellijke ingang worden ingetrokken.
 17. De terzake door of namens het hoofd vergunningverlening van Rijkswaterstaat Midden-Nederland gegeven aanwijzingen dienen te worden opgevolgd.