

Vorrangsregeling bij het verlaten van de snelweg

Robin Hurkmans

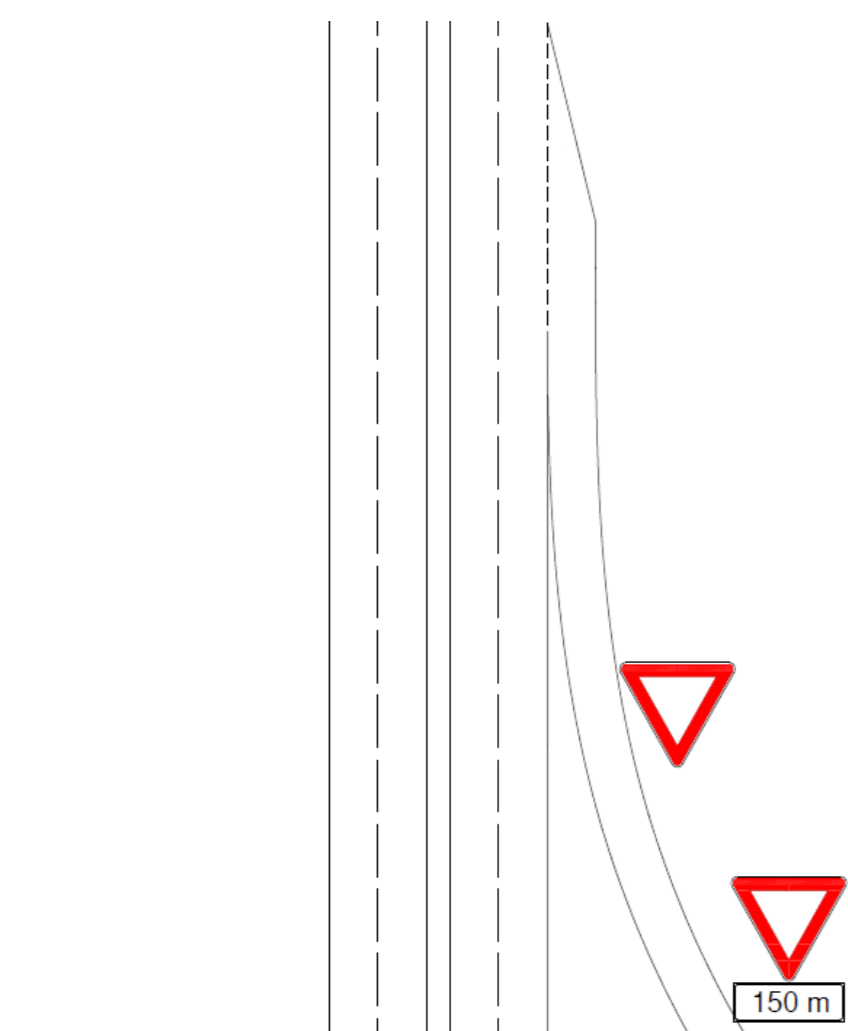
Master IW bouwkunde

Jorn Huygen

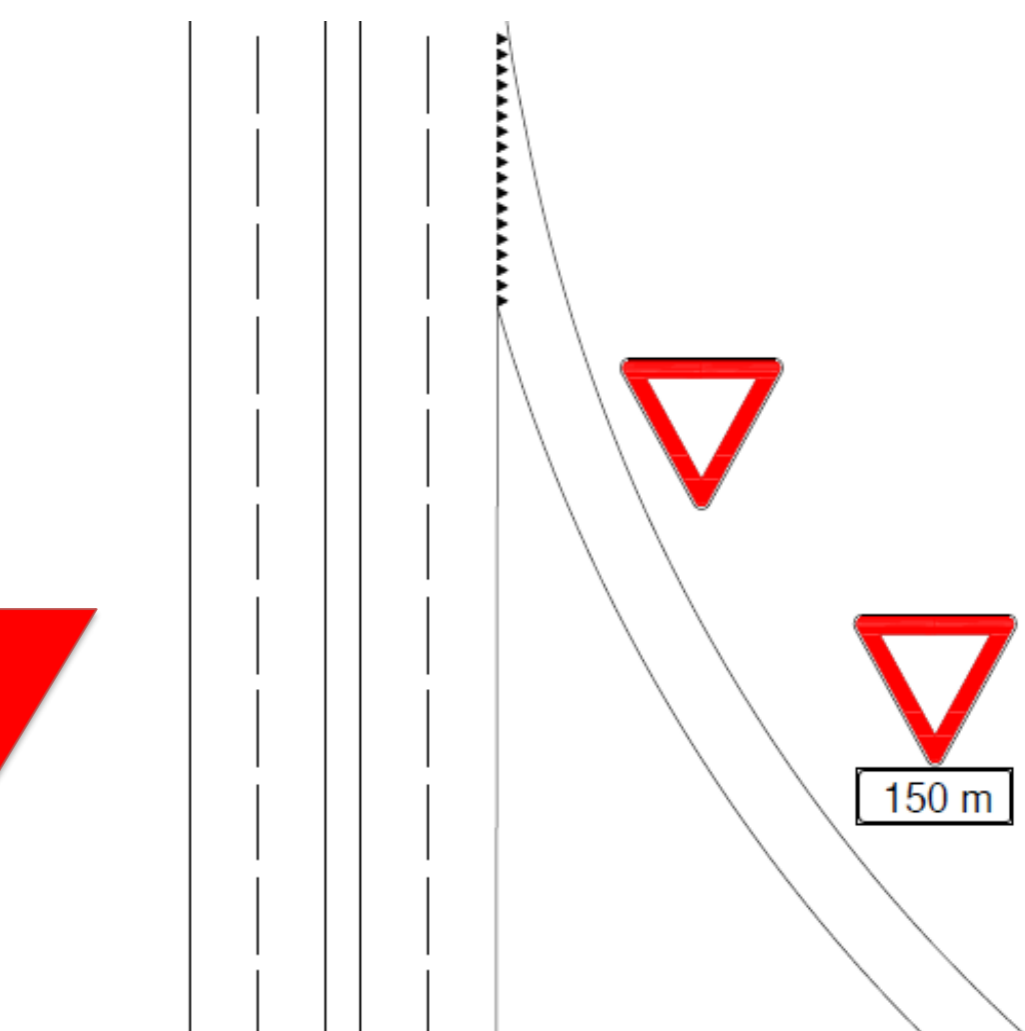
Master IW bouwkunde

1. Probleemstelling

Veroorzaakt het gebruik van hetzelfde verkeersbord B1 bij een invoegstrook (figuur 1) en voorrangskruispunt met haaiantanden (figuur 2) een probleem voor de veiligheid, of niet?



Figuur 1: situatie met invoegstrook



Figuur 2: situatie met haaiantanden

2. Doelstellingen

- B1 verwarring of niet bij 2 verschillende situaties?
- Probleem → wat zijn de oplossingen?

3. Manier van werken

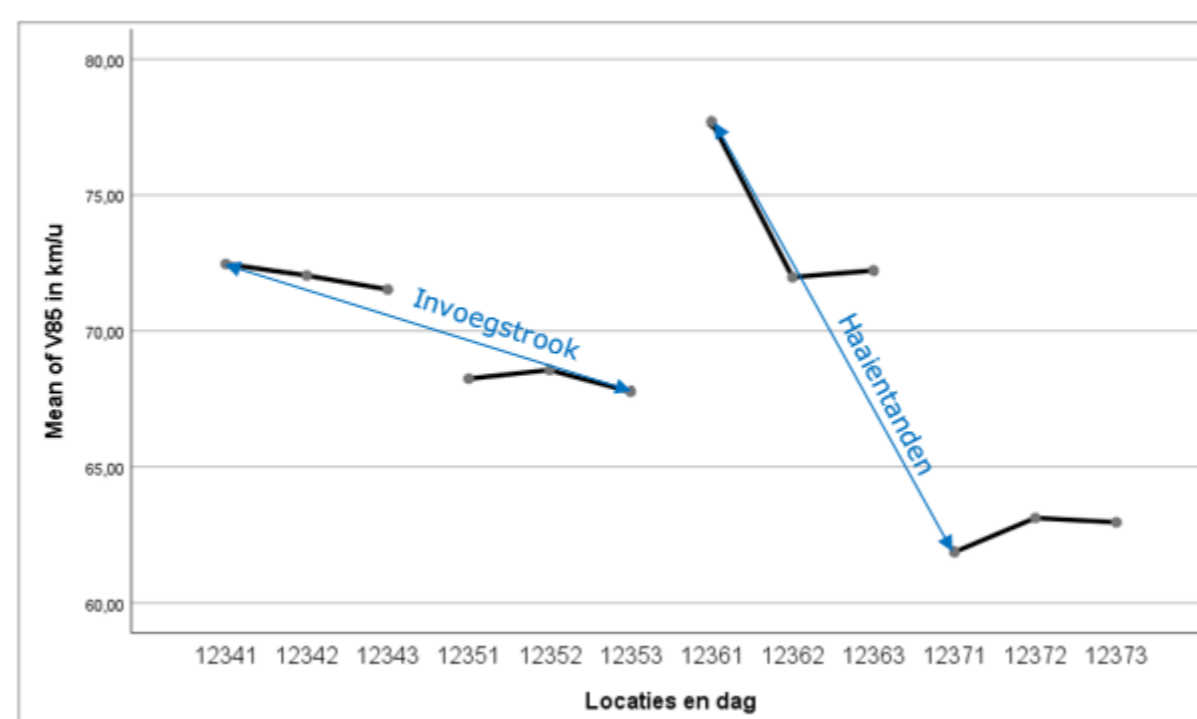
- Enquête;
- Ongevalgegevens analyseren;
- Snelheidsmetingen;
- Omgang met zulke situaties in het buitenland.

4. Resultaten

- Situatie met invoegstrook heeft een veiligere ervaring en minder ongevallen, maar niet opmerkelijk minder (tabel 1);
 - Weinig ongevallen door voorrangregeling (tabel 2);
- De bestuurders rijden met een lagere snelheid bij het naderen van het kruispunt bij de situatie met haaiantanden (figuur 3);
 - Sporadisch ander bord voor invoegstrook in de VS en steeds een ander bord in Denemarken;
 - Vaak ook bord aan linkerzijde.

Tabel 1: ernst ongevallen

| | Haaiantanden | Haaiantanden ongev. per miljoen voertuigen | Invoegstrook | Invoegstrook ongev. per miljoen voertuigen |
|---------------------------------|--------------|--|--------------|--|
| Stoffelijke schade | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| Lichtgewonden | 5 | 0,11 | 2 | 0,05 |
| Zwaargewonden | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| Doden | 1 | 0,02 | 0 | 0,00 |
| Totaal aantal ongevallen | 6 | 0,13 | 2 | 0,05 |



Figuur 3: verloop snelheidsmetingen midden naar einde invoegstrook/ haaiantanden over 3 dagen

Tabel 2: oorzaken ongevallen

| | Haaiantanden | Haaiantanden ongev. per miljoen voertuigen | Invoegstrook | Invoegstrook ongev. per miljoen voertuigen |
|-----------------------------------|--------------|--|--------------|--|
| Onvoldoende tussenafstand | 2 | 0,04 | 0 | 0,00 |
| Geen voorrang verleend | 2 | 0,04 | 0 | 0,00 |
| Onbekend | 1 | 0,02 | 0 | 0,00 |
| Controleverlies over het voertuig | 1 | 0,02 | 2 | 0,05 |

5. Conclusie

- Weinig verwarring tussen beide situaties, maar wel verbeteringen mogelijk;
- Eventuele verbetering situatie haaiantanden → B1 zowel links als rechts in bochten plaatsen;
- Apart bord voor invoegstrook minder interessant → er is weinig verwarring.

Promotoren / Copromotoren: Prof. dr. ir. Ali Pirdavani (intern)

Kristof Mollu en Veerle Schoutteet (extern)