

> Veiligheid fietsers voorop bij toelating 'monstertrucks'

Karin Broer

Wegbeheerders zijn terughoudend met het openstellen van meer routes voor de lange zware vrachtwagens van 25,5 meter. Veiligheid van fietsers staat hoog in het vaandel.

'Nu kunnen we dit soort experimenten zeker niet gebruiken', zegt Alex van der Woerd van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam. 'We zijn hard op zoek naar oplossingen voor de dodehoekproblematiek met gewone vrachtwagens, dan wil je niet nog grotere vrachtwagens.'

Amsterdam heeft twee van de drie aanvragen voor bestemmingen van lange zware vrachtwagens (Izv's) afgewezen: de Jan van Galenstraat in Oost en de Distelweg in Amsterdam Noord. Daarbij was de veiligheid van fietsers hoofdreden.

'Vanuit het luchtkwaliteitdebat kijk je welwillend naar Izv's (twee Izv's vervoeren de inhoud van drie gewone vrachtwagens, kb), maar verkeersveiligheid gaat voor. We hadden hier geen goed gevoel over. De routes zouden veel te veel door woongebieden lopen.' Alleen in het Westelijk Havengebied mogen Izv's rijden. Van der Woerd: 'Dat is een gebied met zware industrie, een gebied waar zeer weinig fietsers rijden. Daar wil je ze hebben. Dit is ook een signaal naar de vervoerders: daar willen we je wel hebben, niet op een plek als de Jan van Galenstraat.'

Per 1 november is de zogenaamde ervaringsfase (tot 2011) ingegaan van de proef met lange zware vrachtwagens. Dat betekent dat er niet langer per bedrijf per route een vergunning wordt afgegeven, zoals in de eerste fase van de proef. Wegbeheerders geven nu toestemming voor het gebruik van kerngebieden (herkomst- en bestemmingsgebieden als industrieterreinen) en de routes ernaartoe. Als die toestemming er is, mag in principe iedereen daar rijden met een Izv.

Het is een eerste stap naar definitieve verdere toelating van de Izv op het onderliggend wegennet, vandaar dat verkeersveiligheidsorganisaties en de Fietsersbond vorig jaar in het verweer kwamen.

CROW-advieslijst

Om voldoende draagvlak te verwerven, moest de minister garanties geven voor de verkeersveiligheid. Daarom zijn er

strengere voertuigeisen (modern remsysteem, zijafscherming, camera en spiegels) geïntroduceerd en zijn de adviezen aan wegbeheerders aangescherpt. Izv's komen wat de minister betreft alleen op het snelwegennet en op wegen met gescheiden infrastructuur voor fietsers. Alleen voor de laatste vijf kilometer zou er een uitzondering mogen worden gemaakt.

Invloedsloot ligt er een CROW-advieslijst die verder gaat. De lijst sluit het gebruik van erftoegangswegen, 30-kilometergebieden en woonerven uit, ook in de laatste vijf kilometer. Gebiedsontsluitingswegen mogen alleen als er gescheiden voorzieningen zijn voor het langzaam verkeer. En voor kruisingen en rotondes geldt dat Izv's er alleen mogen rijden als fietspaden zijn uitgebogen en als fietsers (geheel tegen andere CROW-adviezen in) geen voorrang hebben. Kort samengevat zegt het CROW: Izv's en langzaam verkeer gaan niet samen. Tijdens het Kamerdebat van begin november werd bovendien via een motie van de kamerleden Van Heugten en Roefs afgedwongen dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer (die de ontheffingen regelt) wegbeheerders op de advieslijst van het CROW moet wijzen.

Op papier zijn er dus waarborgen genoeg, maar het vraagt wel oplettende wegbeheerders. Wegbeheerders moeten namelijk ook strenger worden dan in de eerste fase van de proef.

De RDW is nu bezig de ontheffingen uit de eerste fase van de proef om te zetten voor de nieuwe fase. Wie als wegbeheerder blind denkt 'daar reed al een Izv en dat ging altijd goed' kan zich in de vingers snijden. Het maakt immers uit of er één rijdt of tien rijden. Bovendien is de veiligheid van fietsers in de eerste fase niet overal expliciet aan de orde geweest.

Aanvragen geweigerd

De eerste signalen wijzen erop dat wegbeheerders behoorlijk oog hebben voor de veiligheid van fietsers. De gemeente Zaltbommel bijvoorbeeld weigerde twee van de vijf aanvragen. Doorslaggevend daarbij was dat het deels routes zijn waar



schoolkinderen fietsen.

Maarten de Ridder van de Rijksdienst van het Wegverkeer beaamt de aandacht voor verkeersveiligheid: 'De door VVN, de Fietsersbond en de ANWB aangezwengelde discussie heeft veel wegbeheerders extra alert gemaakt. Die alertheid heeft ook te maken dat een beslissing nu niet geldt voor één verlader maar voor iedereen die daar wil rijden.'

De Fietsersbond schreef afgelopen oktober een brief aan alle wegbeheerders om de lzv's niet toe te laten waar fietsers en voetgangers rijden. De bond kreeg van een flink deel van hen antwoord. Tweederde belooft 'terughoudendheid'. Theo Zeegers van de Fietsersbond: 'Ook het CROW-advies begint wat bekender te worden.' Maar de bond houdt het dossier scherp in de gaten en daarbij ook de rol van de RDW. Zeegers: 'De RDW moet natuurlijk gewoon doen wat de minister opdraagt, maar we krijgen signalen van wegbeheerders dat de RDW wel erg veel begrip heeft voor het belang van de vervoerder wanneer toestemming wordt gevraagd aan de wegbeheerder.' Uit de evaluatie van de eerste fase van de proef bleek dat lzv's niet gevaarlijker zijn dan gewone vrachtwagens. Toch heeft de SWOV openlijk stelling genomen tegen de uitbreiding van de proef met de lzv's. Directeur Fred Wegman: 'Het is een verkeerd signaal. Vrachtverkeer moet je niet, zoals nu met de lzv's

gebeurt, verder toelaten op het onderliggend wegennet. Een fietspad is niet genoeg, vrachtverkeer en fietsers ontmoeten elkaar toch een keer op een kruising. Juist daar gebeuren de ongelukken. Wij vinden dat je naar een situatie moet toewerken waar het vrachtverkeer zoveel mogelijk gescheiden is van ander verkeer, bijvoorbeeld met eigen afritten van de snelweg, misschien samen met het openbaar vervoer. Het kwaliteitsnet goederenvervoer, dat is de richting die we op moeten.'

> **CROW en SWOV pleiten voor terughoudend beleid.**

> **RDW moet wegbeheerders wijzen op CROW-advieslijst.**
