

# Voor medeweggebruikers is het oppassen geblazen met lange, zware vrachtwagens

Jeroen Koot  
Alkmaar/Almere

Extra lange vrachtwagens mogen officieel in Nederland rijden. Vervoerders vinden het prachtig, maar de automobilist moet er nog aan wennen.

'Let op', zegt vrachtwagenchauffeur Barry Schenk (36), 'hier moet ik wat afsnijden.' Hij rijdt recht op een rotonde af, stuurt naar het centrum, hobbelt over een rand in het midden en neemt een afslag. In een mum van tijd is hij over de rotonde heen. Dat wil zeggen, hijzelf. Want de vrachtwagen is zo lang dat de tweede aanhanger van de truck nog aan de bocht moet beginnen. Het ziet er bizar uit maar het gaat. Al had er geen fietser tussen moeten zitten.

Schenk is chauffeur in een eco-combi, de extra lange vrachtwagen die sinds kort permanent in Nederland is toegestaan. Wie eraan staat, ziet dat het om een joekel gaat. Een normale vrachtwagen is ruim achttien meter, maar deze meet ruim 25 meter. En waar normaal hooguit 44 ton gewicht de weg op mag, verstouwt deze wagen in één keer 60 ton. Een chauffeur kan zo tot 60% meer meenemen, en dat maakt vervoer een stuk efficiënter. Vandaar dat minister Melanie Schultz van Haegen (Infrastructuur) nu deze roadtrains in Nederland toestaat, na Zweden en Finland het derde land in de EU.

Dat juist Nederland deze stap zet, lijkt op zijn zachtst gezegd bijzonder. In Zweden en Finland is over het algemeen ruimte genoeg voor lange vrachtwagens. Maar Nederland is bezaaid met kleine rotondes en kruispunten, waar bovendien vaak fietsers oversteken. Met 'monstertrucks' in Nederland rijden lijkt de goden verzoeken.

Schenk zucht bij de gedachte. 'Mensen zijn bang omdat ze denken dat we met de wagens het centrum inrijden. Maar dat doen we helemaal niet. Het gaat niet en ik zou het zelf ook niet willen. Daarvoor zijn we te groot.'

In zijn cabine wijst hij op een speciaal boekje met ontheffingen. Officieel mag hij helemaal ner-



Een extra lange vrachtwagen bij Almere. Minister Schultz (Infrastructuur) wil deze vrachtauto's permanent toestaan

Foto: Peter Boer

gens rijden met de truck, Nederland staat eigenlijk maar 18 meter lengte toe op de wegen. Zeven jaar geleden begon de overheid een proef met de lange, zware vrachtwagens (lzw's). Enkele bedrijven kregen een ontheffing om met lange vrachtwagens over de snelwegen van en naar enkele bedrijfsterrain te rijden. Zelfs de provinciale weg tussen de snelweg en het bedrijfsterrain werd apart vermeld in de ontheffing.

De proef beviel. Vervoerders konden meer spullen meenemen, en de vrachtwagens leidden niet tot meer ongelukken. Dus verlengde de overheid de proef. Meer transportbedrijven besloten mee te doen en meer gemeenten stelden hun bedrijfsterrain open voor de trucks. Inmiddels zijn er al

enkele honderden gebieden waar de vrachtwagens mogen rijden en rijden er pakweg vierhonderd lzw's in het land. Nu wil de minister de trucks permanent toestaan. Daarmee wil ze druk uitoefenen op het buitenland. Europa laat namelijk nog helemaal geen grote vrachtwagens toe, waardoor de vrachtwagens de grens niet over mogen.

**Derde EU-land  
Na Zweden en Finland  
rijden in Nederland nu  
ook extra lange trucks  
Verkeersdeelnemers  
Nergens is te zien dat  
het een lange truck is**

Verschillende lidstaten twijfelen over de veiligheid.

Tijdens een rit van Alkmaar naar Almere valt op waar de risico's zitten. Fietzers en voetgangers zijn nauwelijks te bekennen, maar op de snelweg hebben auto's soms duidelijk moeite met invoegen. Een wat oudere vrouw houdt haar gas in, omdat ze achter de vrachtwagen wil invoegen. Maar omdat de wagen langer is dan ze dacht pakt ze uiteindelijk een stuk vluchtstrook mee. Nog geen tien minuten eerder gebeurde precies hetzelfde met een jongen die niet in de gaten had hoe lang deze vrachtwagen eigenlijk is. Ook hij kwam noodgedwongen op de vluchtstrook uit.

'Mensen letten gewoon niet op', zegt Schenk. Maar ergens beëript

hij het ook. Nergens is namelijk te zien dat hij een extra lange vrachtwagen rijdt. Er hangt een bordje achterop met de opschrift '25 meter', maar dat is alles.

Ondertussen hangt de vrachtwagen vol met veiligheidszaken zoals een fietsenvanger om fietser weg te houden bij de wielen en extra veiligheidscamera's. En de chauffeur moet een speciaal rijbewijs halen om met de truck te mogen rijden.

'Ik zou het wel goed vinden als we meer herkenningstekens zouden krijgen. Roodwit geblokt aan de zijkant of zo', zegt Schenk. 'Of houd een mediacampagne, dat mensen weten dat wij er zijn. Voor ons is het namelijk geen probleem om ermee te rijden. Ik hang er zo nog een trailer achter.'

ten sprak in een persconferentie tegen dat de kwaliteit van de langdurige zorg onder druk komt te staan. Er gaat nog steeds ieder jaar meer geld naar toe, betoogde ze.

De afgelopen dagen was al een en ander naar buiten gekomen rond het persoonsgebonden budget. Ten eerste gaat die regeling pas vanaf 2014 echt veranderen, zei de staatssecretaris, en de effecten zijn volgens haar veel minder dramatisch dan voorgespiegeld in de media.

Rond de 10% van de huidige 130.000 gebruikers houdt een pgb, wat neerkomt op een bedrag op de bank waar ze zelf zorg voor inkopen. Dat kan ook gelden voor mensen die volledig afhankelijk zijn van zorg en toch nog thuis wonen.

Van de overige 90% verwacht het ministerie dat 60% zorg in natura behoudt (in plaats van een bedrag op de bank), wat in overleg met de zorgverzekeraar geregeld moet worden. De overige 30%, die nu kinderen of burens betalen uit het pgb, zal daarvan af gaan zien, is de inschatting. De zorgverzekeraar

twintig jaar discussie kan nu helder gemaakt worden wat de huisvestingskosten van bijvoorbeeld een verzorgingshuis zijn. Mensen die een jaar in een dergelijk tehuis worden opgevangen en hun eigen huis aanhouden, komen dan voor dubbele woonlasten te staan. Dit kan worden gecorrigeerd door huursubsidie.



Marlies Veldhuijzen van Zanten

Foto: HH

## Kamer dwingt Teeven tot ander gokbeleid

Klaas Broekhuizen  
Den Haag

Staatssecretaris Fred Teeven van Justitie gaat zijn liberalisering van de Nederlandse gokmarkt omkleeden met allerlei voorwaarden op het gebied van preventie en behandeling van gokverslaving, het terugdringen van misleidende reclame en het aanscherpen van vergunningseisen. Teeven moet zich wel zo soepel opstellen, want hij haalt anders geen meerderheid in de Tweede Kamer. Hij moet binnen zijn begroting nog wel geld vinden voor die aanvullingen.

Dit bleek woensdag tijdens een afrondend debat met de Tweede Kamer over de liberalisering van de markt van 'kansspelen'. De Kamer is het eens dat modernisering noodzakelijk is. De toevloed van illegale aanbieders van gokspelen op het internet is al reden genoeg. Er ligt ook nog een eis van de Europese Unie om het beleid hierop aan te passen.

Het CDA was binnen de coalitie het meest kritisch. 'Modernisering oké, maar verregaande liberalisering "no way"', zei Kamerlid

Madeleine van Toorenborg. Ze vreest voor meer gokverslaving en minder belastingafdrachten, bijvoorbeeld omdat aanbieders op het internet in het buitenland gevestigd zijn. De oppositie liet zich in vergelijkbare termen uit.

Er is vrees dat loterijen voor goede doelen geraakt worden door meer gokaanbod. Teeven deelt die zorg niet. 'Onlinepokeren is echt een andere doelgroep dan de staatsloterij', zei Teeven. Hij wil snel een zogenoemde Kansspelautoriteit instellen van minimaal dertig mensen, die boetes kan uitdelen en vergunningen intrekken. Die autoriteit moet bekostigd worden door de sector.

De Kamer wil dat de sector ook bijdraagt aan een fonds waaruit preventiemaatregelen en verzorging van verslaafden worden betaald. Er zijn momenteel 40.000 gokverslaafden in Nederland en 80.000 'probleemspelers'. Voor internetgokken en gokhallen komen allerlei regels en technische snufjes die 'veelspelers' afremmen of (tijdelijk) uitsluiten. Vergelijkbare regels zijn er al voor bijvoorbeeld Holland Casino.