

# Wat kunnen we nog meer doen tegen de dode hoek?

Het aantal dodehoek-ongelukken neemt weer toe. Was in 2002 en 2003 het aantal dodelijke slachtoffers in Nederland teruggelopen, inmiddels zijn we weer terug op zo'n 16 doden per jaar. Hoe is dat mogelijk na alle aandacht voor het probleem en na alle maatregelen die intussen genomen zijn? En belangrijker nog: hoe kan het tij weer gekeerd worden? Moet misschien gewoon de bijrijder weer terug op de truck?



**M**et een toekomst waarin zowel vrachtverkeer als fietsverkeer zal toenemen, vraagt de dodehoek-problematiek om extra aandacht. De gemeente Amsterdam organiseerde daarom dit najaar een bijeenkomst met specialisten om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om tot verbetering te komen. Verkeerskundigen, justitie, politie, Verkeer en Waterstaat, professionele chauffeurs en de Fietsersbond dachten mee.

## Heel veel spiegels

Allereerst werd de praktijk bekeken, vanuit twee vrachtwagens en een bus op het P+R terrein op het Zeeburger-eiland. Wat zie je wel, en vooral ook, wat niet? De eerste vrachtwagen (met aanhanger) heeft aan de rechterkant drie spiegels: een gewone rechter zijspiegel voor zicht naar achteren langs de vrachtauto, een dodehoek-spiegel die bollert en een breder gebied beslaat en tot slot nog een trottoirspiegel die naar beneden, vlak naast de zijdeur gericht is. Samen geven ze een beeld van bijna het hele deel rechts van de vrachtauto. Bijna, want een deel iets

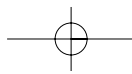
van de wagen af blijft buiten beeld. En ook een stuk rechts vlak voor de wagen is niet te zien vanuit de chauffeurspositie. Los van de vraag of je alles kan zien is duidelijk dat het verre van eenvoudig is om in al die spiegels te kijken, te beslissen of je kan gaan, de bocht goed te nemen, te schakelen en ook nog op het overige verkeer te letten. En dat dan in het drukke Amsterdamse verkeer, met heel veel fietsers. In een stilstaande vrachtauto op een rustige uithoek van het P+R terrein krijg ik het er al warm van.

## Camera's

Een vrachtwagen van de firma *Vrijbloed* heeft naast de verplichte spiegels ook een camera die het gebied vlak voor de auto in beeld brengt. Met het zichtbaar maken van dat gebied voldoet men aan een verplichting die vanaf 2007 geldt voor alle nieuwe vrachtauto's in de EU. In plaats van nóg een spiegel heeft dit bedrijf gekozen voor een camerasysteem dat via een monitor een verrassend goed beeld geeft. Met een wijde hoek en veel minder vertekening aan de randen dan de bolle

dodehoek-spiegel. En als de auto in de achteruit wordt gezet schakelt het systeem automatisch over op de camera aan de achterkant van de auto. Voor het bedrijf betekende deze voorziening een investering van zo'n 7000 euro per auto. Niet iedere transportondernemer heeft dat er voor over. Volgens de specialist van TNO worden de camera's tegenwoordig zó veel toegepast dat ook de prijzen voor camera-systemen op vrachtwagens aan het kelderen zijn. Bovendien is de ophanging van camera's veel eenvoudiger dan van spiegels. Daarmee zou een camerasysteem nu al in prijs kunnen concurreren met een complete spiegelset. Ik stel me een systeem voor van een aantal camera's op de vrachtauto die samen de omgeving van de vrachtauto in beeld brengen. Het moet niet al te ingewikkeld zijn om de beelden van die camera's samen te voegen tot één samenhangend geheel. De chauffeur kan daarmee in één oogopslag de complete omgeving van zijn wagen zien. Met weinig vertekening, en zonder getuur in verschillende spiegels. Nog een voordeel is dat

*lees verder op p 4*



vervolg van p 3

een camerasysteem onafhankelijk is van de ooghoogte van de chauffeur en daarmee minder gevoelig voor verkeerde afstelling. Een nadeel zou kunnen zijn dat fietsers via een camera geen oogcontact met de chauffeur kunnen maken.

### Infrastructuur

Op een OFOS (een opgeblazen fietsopstelstrook, over de hele breedte van de rijbaan) staan fietsers beter in het zicht dan vlak naast een vrachtauto. En als vrijliggende fietspaden iets eerder groen krijgen dan de auto's zijn er ook minder conflictmomenten met auto's.

Daarnaast zijn er de dodehoek-spiegels op verkeerslichten. In Amsterdam zijn er nu drie, bij het Concertgebouw en op de kruispunten van de Stadhouderskade met de Hobbemakade en de van Woustraat. Chauffeurs die bij het stoplicht wachten kijken er bij wijze van spreken automatisch in. Het is een slim idee maar de bocht naar rechts maken ze juist een stuk voorbij die spiegel, waar ze dan niet meer in kunnen kijken. De buschauffeur die dagelijks langs het

Concertgebouw rijdt beaamt dit. Toch ziet hij voordelen. Bij rood licht kan hij al zien hoeveel fietsers er staan en de laatste in de gaten houden. Als hij iets voorbij de spiegel de bocht neemt ziet hij in de spiegels van zijn bus of er nog meer fietsers aankomen. Bij het Concertgebouw rechtsaf slaan doet deze chauffeur liever dan bij de Paulus Potterstraat. Zou op die plek niet ook een verkeerslicht-spiegel geplaatst kunnen worden? Of beter nog misschien een spiegel op de middenberm zodat de buschauffeurs ook wat kunnen zien als ze voorbij hun verkeerslicht zijn.

### Gedrag en voorlichting

De vrachtauto's van *Vrijbloed* hebben op de rechter zijdeur een fel oranje driehoek die de dode hoek aan geeft met de tekst: Pas op dode hoek. Goed om daarvoor gewaarschuwd te zijn, denk ik, maar ik vraag me ook af wat je nou moet doen als je als fietser naast zo'n felgekleurde driehoek staat of rijdt. Moet je de stoep op vluchten, of zorgen dat je ruim vóór die vrachtauto komt te staan? Of kun je maar beter

helemaal achter de vrachtauto blijven? Ook in de discussie tijdens de bijeenkomst kwamen we er niet uit welk antwoord het beste is. Wel werd duidelijk dat we moeten inzetten op alle fronten als we het aantal dodehoek-ongelukken willen verminderen. Dus betere voorzieningen op vrachtauto's om fietsers en voetgangers te kunnen zien, betere maatregelen op straat en permanente voorlichting aan fietsers en chauffeurs. Daarnaast kan het geen kwaad om vooral in de spits zo min mogelijk vrachtauto's in de stad te hebben. Het is dan druk en iedereen heeft haast. In de spits gebeuren de meeste ongelukken.

Tot slot is de suggestie van de chauffeur van *Vrijbloed* het overwegen waard: in de stad de bijrijder terug op de vrachtwagen. Tot begin 1970 reed op elke vrachtwagen iemand mee die assisteerde bij het manoeuvreren. In het drukke verkeer van de stad is een paar extra ogen op de weg erg nuttig en kan in voorkomende gevallen precies het verschil maken. (MdL)

## Nieuws - Nieuws - Nieuws - Nieuws - Nieuws - Nieuws

### Dag van de Witte Stok

Op vrijdag 13 oktober 2006 hebben de Fietsersbond en de organisaties van blinden en slechtzienden actie gevoerd op de Jodenbreestraat. De kriskras geparkeerde fietsen bij de winkels maken vaak dat er voor slechtzienden geen doorkomen aan is.

Met de actie vroegen we fietsers beter op te letten waar ze hun fiets neerzetten. Tegelijkertijd verzochten we het stadsdeel om meer fietsenrekken op een plek waar ze andere weggebruikers niet in de weg staan.

Tijdens de actie bleek het aanbrengen van roodwitte linten op de stoep al tot verbluffende resultaten te leiden. De SP in stadsdeel Centrum heeft inmiddels vragen gesteld aan het stadsdeekbestuur om tot concrete maatregelen te komen. (MdL)

### Veranderingen bij de ponten

Het college van B&W heeft op 20 december besloten om op doordeweekse dagen tot 20.00 uur het Distelwegveer te handhaven voor fietsers en voetgangers. Het veer maakt een extra

stop bij de halte NDSM en vaart dus in een driehoek. Het NDSM-veer tussen het Centraal Station en de NDSM-werf kan hierdoor in de spits met een verhoogde frequentie gaan varen. Een maand eerder had het college besloten het Distelwegveer op te heffen en het NDSM-veer om de 20 minuten te laten varen met een extra stop bij de Houthavens.

Met het nieuwe besluit wordt tegemoetgekomen aan de wens van de leden van de Raadscommissie voor Verkeer en van de stadsdelen Westerpark en Amsterdam-Noord om ook de halte Distelweg met een veer bereikbaar te houden.

De veren varen in het nieuwe voorstel dus als volgt:

- Het NDSM-veer vaart de gehele week tussen CS en NDSM met een halfuursfrequentie en in de ochtend- en avondspits met een kwartiersfrequentie.

- Het Distelwegveer vaart op doordeweekse dagen op het traject Houthavens-NDSM-Distelweg met een halfuursfrequentie tot 20.00 uur.

Beide veren zijn alleen toegankelijk voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).

Wanneer precies de nieuwe regeling ingaat is nog niet duidelijk, maar het zal in ieder geval vóór april 2007 zijn.

