

CROW-werkgroep komt dit jaar me

Bedrijventerreinen: een 'grijs' gebied op



DOOR HUN GEHEEL EIGEN GEBRUIKSFUNCTIES ZIJN BEDRIJVENTERREINEN NIET GOED THUIS TE BRENGEN IN DE HUIDIGE DUURZAAM VEILIG CATEGORISERING. EEN CROW-WERKGROEP IS BEZIG MET AANBEVELINGEN.

ruimte vormt tot op heden een blinde vlek op de Duurzaam Veilig kaart, een 'grijs' gebied dus, zoals deze terreinen trouwens ook vaak worden aangegeven op stadsplattegronden.

Categorisering

De Duurzaam Veilig filosofie, waar de wegbeheerders in Nederland in 1997 gezamenlijk voor tekenden, blijkt volstrekt aan dit soort terreinen te zijn voorbijgegaan. De vraag is natuurlijk hoe dat zo kon gebeuren? Volgens Colette Kitslaar, werkzaam als verkeerskundige bij de gemeenten Beuningen, is er in de eerste plaats het lastige probleem van de indeling. Wat is een bedrijventerrein eigenlijk? Kitslaar: "Bedrijventerreinen laten zich moeilijk ergens onderbrengen in de Duurzaam Veilig categorisering. Dat is dus direct al een probleem. Als je het aan het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer vraagt, krijg je als antwoord dat het een verblijfsgebied is. Maar daarmee ben je er natuurlijk niet. Want dit zou betekenen dat je op bedrijventerreinen binnen de bebouwde kom een snelheid van 30 km/h fysiek zou moeten afdwingen door het beperken van de beschikbare ruimte. Dat is voor een woonwijk een optie, maar voor een bedrijventerrein natuurlijk niet met al zijn bijzondere gebruiksfuncties."

Maar er is meer aan de hand met

Bedrijventerreinen hebben in tegenstelling tot andere openbare ruimten tot nu toe weinig geprofitteerd van Duurzaam Veilig maatregelen. Wegbeheerders beginnen er gewoon niet aan, omdat de materie te complex is. Door hun geheel eigen gebruiksfuncties zijn de terreinen niet goed thuis te brengen in de huidige Duurzaam Veilig categorisering. Een werkgroep van CROW gaat hier nu verandering in brengen: ze komt halwege dit jaar met aanbevelingen voor een Duurzaam Veilige inrichting van deze 'grijze' gebieden. *Wegen* sprak met twee leden van de werkgroep, initiatiefnemer Cor Schilperoord van de Politie Rotterdam Rijnmond, en ing. Colette Kitslaar, verkeerskundige van de gemeente Beuningen.

"Een vrachtwagen met containers rijdt non-stop van Milaan naar Rotterdam en draait na honderden kilometers autosnelwegen een bedrijventerrein in Europoort op. En wat zie je dan gebeuren? De chauffeur wordt totaal verrast door het eerste het beste kruispunt met verkeerslichten en veroorzaakt prompt een kop-staartbotsing." Aan het woord is Cor Schilperoord, medewerker van de afdeling Verkeersondersteuning van de Politie Rotterdam Rijnmond. Vanuit het bureau Verkeerstechneek zet hij zich in om onveilige verkeerssituaties te voorkomen. Hij doet dit door met ontwerpers te praten over een duidelijke en logische ontwerpstructuur. Schilperoord kan vanuit zijn praktijkervaring als geen ander meepraten over gevaarlijke verkeerssituaties op bedrijventerreinen. Het voorbeeld van de vrachtwagen met containers is er slechts een uit de vele die hij de revue laat passeren. Met als slechte boodschap: bedrijventerreinen zijn op het gebied van de verkeersveiligheid een volslagen achtergebleven gebied. Dit deel van de openbare

de Duurzaam Veilig kaart

die indeling. Want nog los van de Duurzaam Veilig indeling is het duidelijk dat het ene bedrijventerrein het andere niet is. Zo is Kitslaar vorig jaar afgestudeerd bij de NHTV op de Duurzaam Veilige inrichting van een bedrijventerrein in Tiel. Dit onderzoek, dat zij als stagiaire uitvoerde bij Royal Haskoning, had betrekking op één bepaald type terrein dat “een mixje van schone bedrijven” herbergt. Voor dat terrein heeft zij voor enkele lastige kruispunten aanbevelingen voor een duurzaam veilige inrichting opgesteld.

Aanbevelingen die op maat gesneden zijn en dus niet zonder meer kunnen worden overgenomen voor andere bedrijventerreinen.

Een bedrijventerrein zoals in Tiel lijkt tenslotte in de verste verte niet op het haventerrein waar Schilperoord op doelt in zijn voorbeeld met de containers. En wat te denken van bijvoorbeeld een meubelboulevard, die ook onder de noemer bedrijventerreinen valt, of een industrieel terrein met zware petrochemische bedrijven? Al deze soorten terreinen hebben zo hun eigen karakteristieken en gebruikers als het gaat om zaken als ontsluiting, laad- en losvoorzieningen en parkeerbehoeften.

Ander verhaal

Schilperoord: “Het grote probleem met bedrijventerreinen is dat je niet alleen te maken hebt met allerlei soorten terreinen binnen en buiten de bebouwde kom, maar ook met allerlei soorten vervoer, én ook nog met zoveel verschillende typen chauffeurs van verschillende herkomst en nationaliteit. Neem bij-

voorbeeld de chauffeur die voor Albert Heijn of McDonald's filialen bevoorraadt vanuit distributiecentra en dus gewend is aan rijden binnen de bebouwde kom. Dat is weer een compleet ander verhaal dan die knaap die met die containers in één ruk van Milaan naar Rotterdam dendert; die zal de laatste vijf kilometers bijvoorbeeld erg moeten wennen aan al die fietsers die plotseling van rechts opduiken.” De betrokkenheid van Schilperoord bij de verkeers(on)veiligheid van bedrijventerreinen is niet verwonderlijk. Het Rotterdamse Havenbedrijf is namelijk de grootste beheerder van bedrijventerreinen in Nederland, en al die terreinen vallen in het ‘rayon’ van Schilperoord. Ook binnen het Havenbedrijf kwam de discussie over de verkeersveiligheid op gang toen de Duurzaam Veilig filosofie zijn intrede deed bij het wegbeheer in Nederland.

Jungle

Schilperoord: “Hoewel Rijnmond in de ongevalstatistiek betrekkelijk goed scoort, kan je wel stellen dat er in het Rotterdamse qua inrichting van bedrijventerreinen toch sprake is van een jungle. En dat niet alleen omdat we hier over zoveel verschillende typen bedrijventerreinen beschikken, in feite kom je in Rotterdam alles tegen, dus ook niet-havengebonden terreinen! Vooral Duurzaam Veilig maatregelen als ‘bromfiets op de rijbaan’ en ‘voorrang voor fietsers van rechts’ hebben het nadenken over de inrichting van al die bedrijventerreinen stevig aangezwengeld. Want de vraag is natuurlijk:

hoe zijn deze maatregelen nu precies toepasbaar op terreinen waar zoveel andere zaken spelen dan in binnensteden en gewone woonwijken? Denk maar eens aan laden en lossen, mammoettransporten, het manoeuvreren met wagens van 22 meter lengte en het transport van gevaarlijke stoffen.”

Uit de voorbeelden van Kitslaar en Schilperoord komt al naar voren dat het bevorderen van de verkeersveiligheid op bedrijventerreinen een zaak is die uitstijgt boven de standaardoplossingen van Duurzaam Veilig. Kitslaar: “Daarom weten wegbeheerders zich in het algemeen gewoon geen raad met de bedrijventerreinen. Het duurzaam veilig ‘kunstje’ snelheidsbeperkingen af te dwingen door het aanbrenge van wegversmallingen en andere obstakels staat in bedrijventerreinen nu eenmaal op gespannen voet met de behoefte aan manoeuvreerruimte”.

Uitdaging

Voor Schilperoord vormde deze omstandigheid juist een regelrechte uitdaging. “Hoe kun je dan toch bereiken dat ook bedrijventerreinen veilig en uniform worden ingericht, en dan op die manier dat je zoveel mogelijk aansluit bij de Duurzaam Veilig principes? In dat verband is het onderzoek van Colette Kitslaar natuurlijk al een eerste stap in de goede richting, maar uiteraard wilde ik nog verder gaan.

Het is jammer, maar ook niet acceptabel dat de inrichting van een bedrijventerrein voor veel wegbeheerders nog een te moeilijke klus is, alleen maar omdat bedrijven en het grote aandeel vrachtverkeer op



zo'n terrein zo sterk verschillen van een woonwijk met overzichtelijke gebruikers.”

De goede contacten van Schilperoord met het Gemeentelijk Havenbedrijf in Rotterdam en met CROW hebben op zijn initiatief geleid tot de oprichting van een werkgroep die in de loop van dit jaar met aanbevelingen moet komen voor de Duurzaam Veilige vormgeving, inrichting en uitrusting van bedrijventerreinen. Schilperoord en Kitslaar doen zelf ook mee met deze werkgroep, die samengesteld is uit vertegenwoordigers van Rijk, provincie, gemeenten, vervoersorganisaties en ingenieursbureaus.

Ondersteunend

De werkgroep, die wordt gefinancierd door het Rotterdamse Havenbedrijf en het Fonds Collectief Onderzoek, heeft als taak de bedrijventerreinen goed op de kaart te zetten van Duurzaam Veilig. De aanbevelingen zullen als een CROW-publicatie verschijnen. De publicatie is bedoeld als een 'ondersteunende uitgave', waarin uitgangspunten, randvoorwaarden, afwegingsmethoden en voorbeeldmaatregelen voor bedrijventerreinen zijn te vinden.

Kitslaar onderstreept het concrete karakter van de aanbevelingen: "Het is de bedoeling voor bedrij-

AANBEVELINGEN VOOR EEN DUURZAAM VEILIGE INRICHTING ZIJN NIET ZONDER MEER TOEPASBAAR OP ALLE SOORTEN BEDRIJVENTERREINEN

venterreinen een maatregelcatalogus samen te stellen. Die catalogus zal zowel voor het herinrichten van bestaande terreinen als voor het inrichten van nieuwe terreinen geschikt zijn." Schilperoord: "Het is niet haalbaar tot uniforme oplossingen te komen, dus denk ik aan op maat gesneden oplossingen. Maar we moeten er natuurlijk wel naar blijven streven het aantal bijzondere gevallen zoveel mogelijk in te perken. Het mooie is in ieder geval dat verkeersveiligheid en economische belangen hier hand in hand gaan, want bij ongevallen op een bedrijventerrein kunnen bedrijven door afsluitingen aanzienlijke schade lijden." ● G.L.

Voor meer informatie over dit onderwerp kunt u contact opnemen met ir. Eddy Westdijk, CROW-projectleider en begeleider van de werkgroep 'Duurzaam Veilige bedrijventerreinen': (0318) 69 53 06, westdijk@crow.nl.

