

MEMO

Aan: [REDACTED] Energy Group
t.a.v. [REDACTED]
Datum: 29 juli 2021
Uw kenmerk: -
Ons kenmerk: 21-0607-01
Onderwerp: Onderzoek aansluiting Tankstation Bosscheweg, Beek & Donk
Contactpersoon: [REDACTED] | 06-[REDACTED] | [REDACTED]@gp12.nl
Bijlagen: 1 - Sleeplijnen grote voertuigen

**GRENS
PAAL12**

grensverleggende infraplanners

Reinaldstraat 2
6301 EC Valkenburg

www.grenspaal12.eu

Geachte [REDACTED]

Naar aanleiding van uw opdracht om een verkenning / onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden van het realiseren van een verkeersveilige aansluiting van uw nieuw (beoogd) tankstation aan de Bosscheweg, presenteren wij u middels deze Memo de resultaten van dit onderzoek en mogelijkheden ter plekke.

Aanleiding

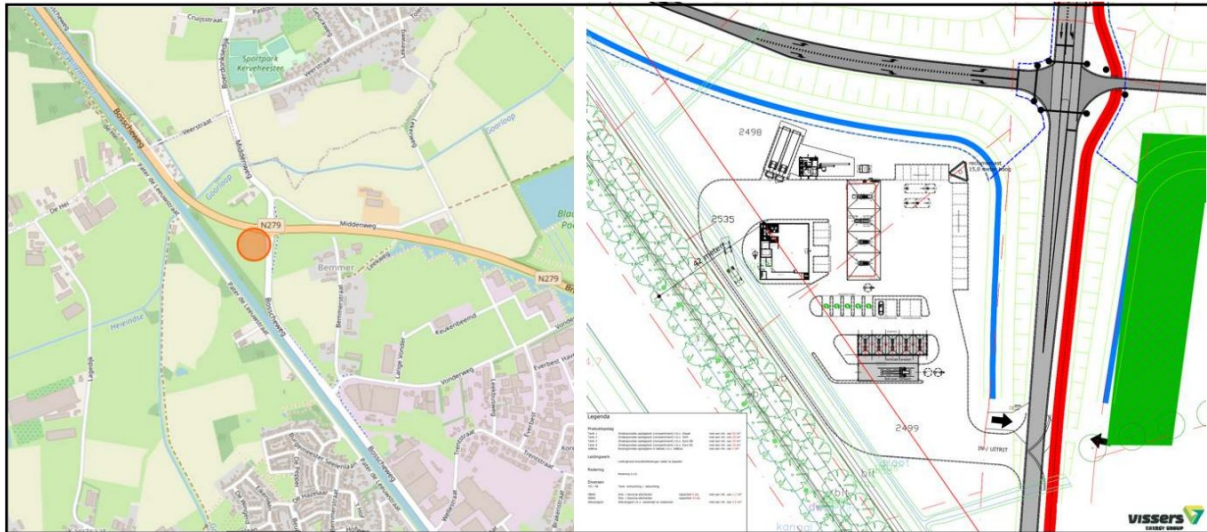
De onderneming Vissers Energy Group heeft plannen ontvouwd om in de nabije toekomst een nieuw tankstation te realiseren aan de Bosscheweg in Beek en Donk. Om dit tankstation te realiseren moet de onderneming voldoen aan diverse eisen en voorwaarden. Een onderdeel hiervan is het realiseren van een veilige aansluiting van het tankstation-terrein op de openbare weg (Bosschestraat). De wegbeheerder heeft hiervoor normen meegegeven, waaraan deze aansluiting in principe moet voldoen.

In verband met ruimtegebrek is de ideale aansluiting met uitvoegstroken en voorsorteervakken niet uitvoerbaar. Desalniettemin heeft de wegbeheerder aangegeven open te staan voor het realiseren van een suboptimale aansluiting ter plekke. De onderneming Vissers Energy Group heeft bureau Grenspaal12 BV gevraagd deze mogelijkheden te verkennen en te verbeelden in ontwerptekeningen.

Tankstation Bosscheweg, locatie en mogelijkheden

In de ontwerpplannen is het tankstation gelokaliseerd in de oksel van de (vernieuwde) provinciale N-279 en de Bosscheweg. De ontsluiting van het terrein is voorzien aan de Bosscheweg. Dit is gelet op de hoogteverschillen en de verschillende verkeerskundige functies van beide wegen (N-279: Regionale Gebiedsontsluitingsweg, 80 km/u versus Bosscheweg: Erftoegangsweg, licht lokaal ontsluitend, 60 km/h) de meest logische en voor de hand liggende locatie voor de in- en uitrit.

In onderstaande kaart en tekening is de beoogde locatie en ontsluiting ervan ingetekend.



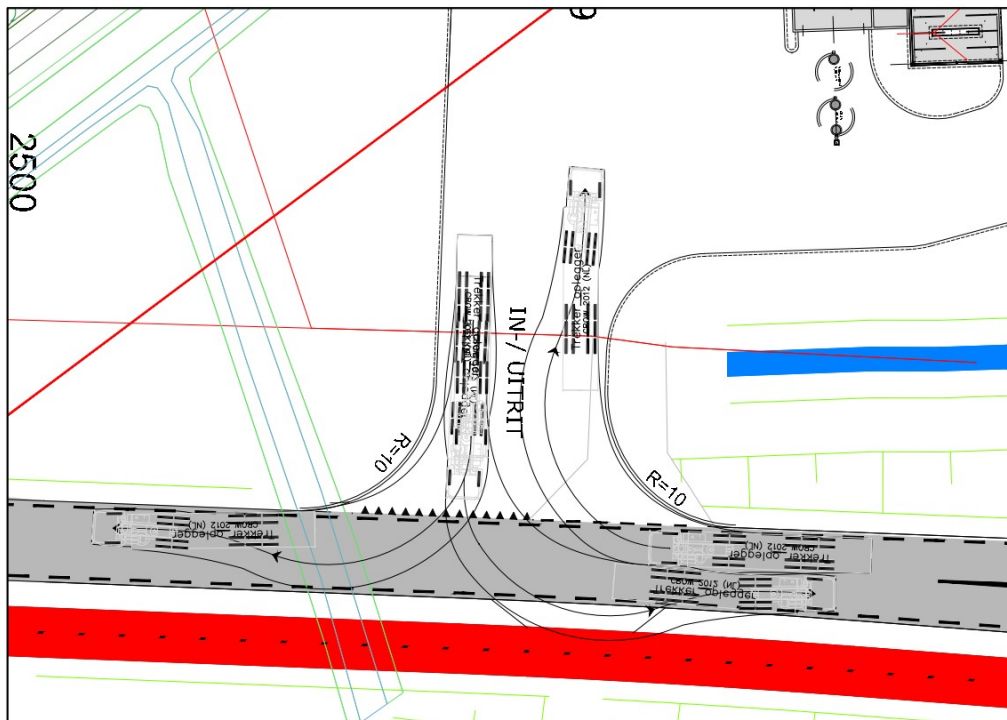
Overzicht: Tankstation Locatie en planontwerp

Ontwerpvoertuig

De (on-)mogelijkheden ter plaatse van de ontsluiting van het tankstation is theoretisch en praktisch in beeld te brengen. Het uitgangspunt bij beide mogelijkheden is een ontwerpvoertuig dat leidend is bij een dergelijke ontwikkeling. Bij een tankstation is het ontwerpvoertuig een “trekker-oplegger” omdat deze combinatie eveneens gebruik moet kunnen maken van de faciliteiten. Hieronder gaan we hier verder op in.

Theoretische en praktische benadering

De ideale ontsluiting door middel van voorsorteervakken cq. uitvoegstroken is (zoals eerder aangegeven) ruimtelijk niet inpasbaar. De wegbeheerder heeft echter aangegeven flexibel mee te willen denken in het realiseren van een “2nd best” oplossing. Daarbij wordt uitgegaan van een realistische aansluiting van het plangebied op de openbare weg en een situatie waarbij twee vrachtwagencombinaties het terrein (tegelijkertijd) willen op- en afrijden. De verbeelding inclusief de consequenties van de rijcurven / sleeplijnen is in het volgende plaatje weergegeven.



Tekening: Weergave consequenties rijcurven en sleeplijnen gelijktijdig in- en uitdraaien vrachtwagencombinatie

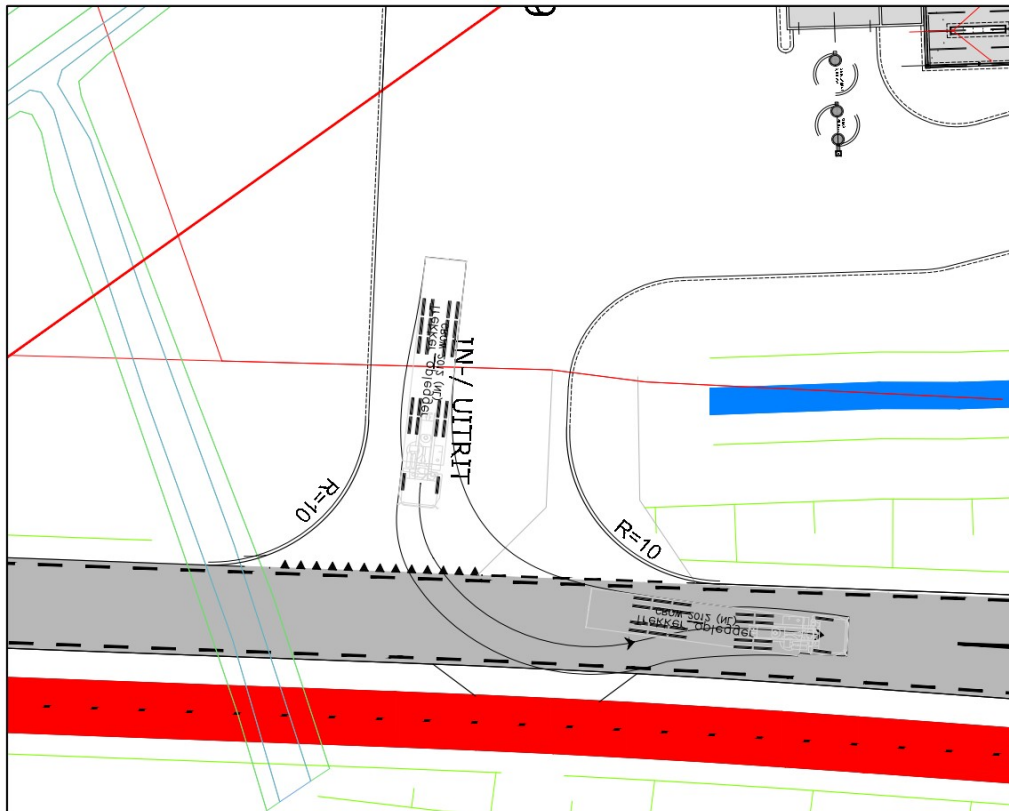
Uit bovenstaande weergave blijkt dat het gelijktijdig in- en uitdraaien van twee vrachtwagencombinaties leidt tot het overschrijden van de wegbreedte van de Bosscheweg. Met name de beweging Tankstation > N279 leidt tot problemen. Om deze rijcurve te kunnen nemen is het gebruik van de berm en een gedeelte van het fietspad noodzakelijk.

Dit is echter niet wenselijk, gelet op de beschadiging van de wegberm en de in het gedrang komen van de verkeersveiligheid van de fietsers. Op basis van deze (puur) theoretische benadering is het inpassen van een alternatieve aansluiting alleen mogelijk indien de weg ter plekke verbreedt en het fietspad / wegberm verlegd worden.

Echter dient men ook oog te hebben voor een realistisch beeld op basis van de (nieuwe) werkelijke situatie. Dit mede gelet op de rijbewegingen van grote vrachtwagencombinaties die op en rondom het tankstation gaan plaatsvinden. Ingeschat is dat het aantal bewegingen is beperkt tot ongeveer 30-50 bewegingen per dag. Over 10-drukke uren verdeeld (dit is een verkeerskundig uitgangspunt, waarbij een "worstcase" scenario in beeld wordt gebracht) betekent dit dat gemiddeld zo'n 4 vrachtwagencombinaties per uur het terrein op- en/of afrijden. Dit nader beschouwd, is het redelijkerwijs aan te nemen dat de kans klein is dat twee vrachtwagencombinaties op exact hetzelfde moment het terrein van het tankstation op- en afrijden.

Naar verwachting komt het er op neer dat verspreid over het uur / de dag de vrachtwagencombinaties onafhankelijk van elkaar aankomen en vertrekken. Hierdoor kan de bestuurder de inrit optimaler gebruiken. Zo kan de chauffeur zich "breder" opstellen en een bocht anders aansnijden en wel zodanig dat de rijcurve en sleeplijnen wel passen binnen de bestaande wegbreedte.

Bij een incidenteel “exces” is de verwachting dat bestuurders anticiperen op de op dat moment ontstane situatie. Ze zullen wachten en elkaar de ruimte geven om het terrein op en/of af te rijden, noem het collegiaal rijgedrag onder vrachtwagenchauffeurs. In de volgende tekening is de meest extreme en drukste draaicirkel (beweging Tankstation > N279) weergegeven.



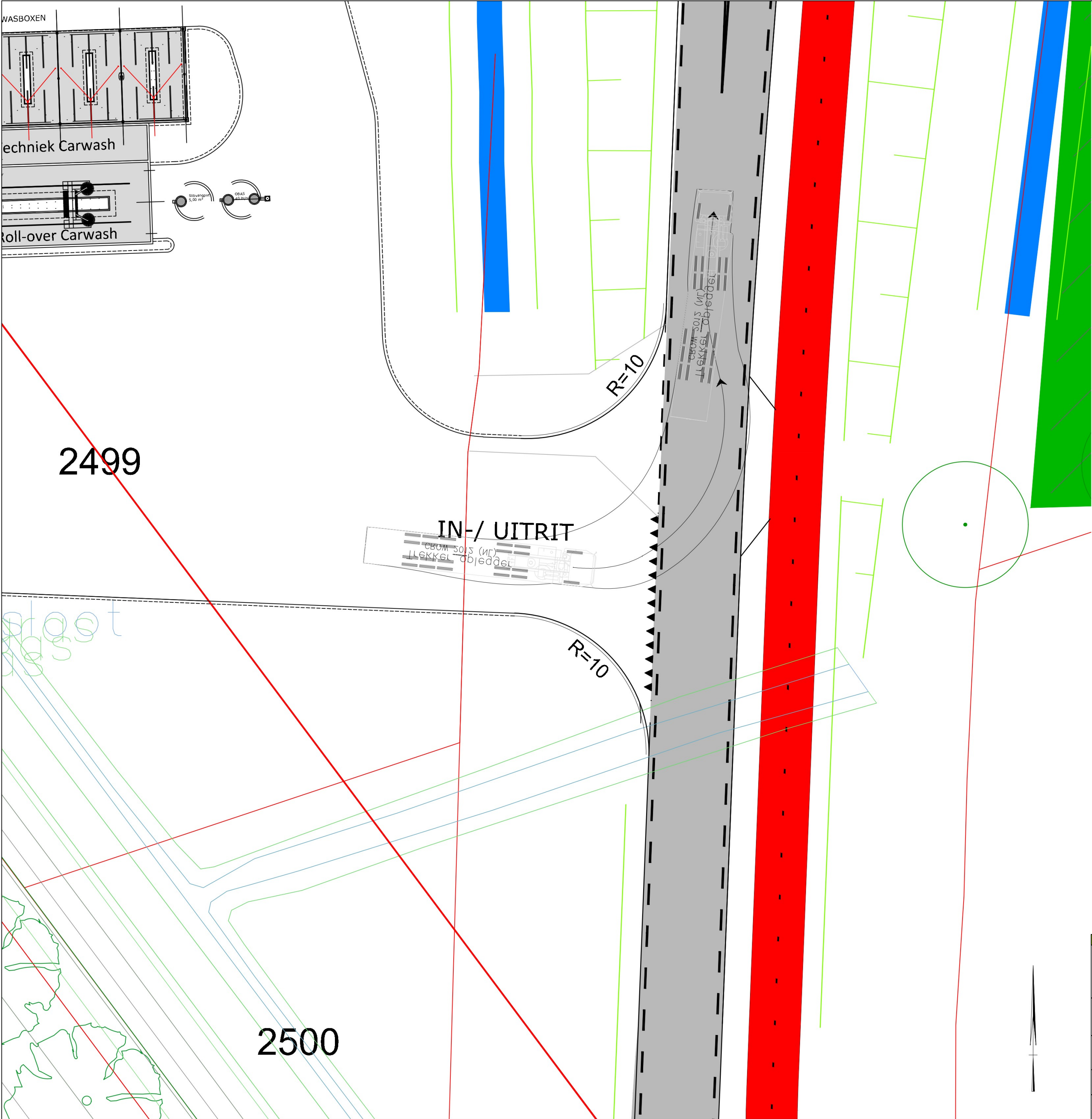
Tekening: Weergave consequenties rijcurven en sleeplijnen enkelvoudig uitdraaien vrachtwagencombinatie

Alle mogelijke rijbewegingen zijn in groter formaat (detail) als bijlage bij deze Memo toegevoegd.

Conclusie en aanbeveling

Aangezien het niet mogelijk is om de meest ideale situatie te creëren daar waar de het tankstation aansluit op de openbare weg, is verkend of en zo ja welke mogelijkheden ter plaatse zijn voor het realiseren van een verkeersveilige ontsluiting. Het feit dat de Bosscheweg aangewezen is als erftoegangsweg (buiten de bebouwde kom, snelheid 60 km/u), zegt de richtlijn dat het aansluiten van een in- uitrit is toegestaan. Rekening houdend met het redelijk gering aantal vrachtwagenbewegingen per dag (4 per uur, over de dag) is een directe aansluiting op de Bosscheweg mogelijk. Dit ook in relatie tot geringe trefkans van twee vrachtwagencombinaties, exact op hetzelfde tijdstip ter hoogte van de aansluiting. De draaicirkels van enkele bewegingen laten zien dat een vrachtwagen-combinatie het terrein goed op en af kan rijden.

Het advies is dan ook dat het te verantwoorden is om een ontsluiting te realiseren op de plek waar het is voorzien, met in achtneming van een opzet conform tekeningen (straal = $R = 10$, breedte = 9 meter, uitlopend tot uitmonding aan openbare weg 16 meter).

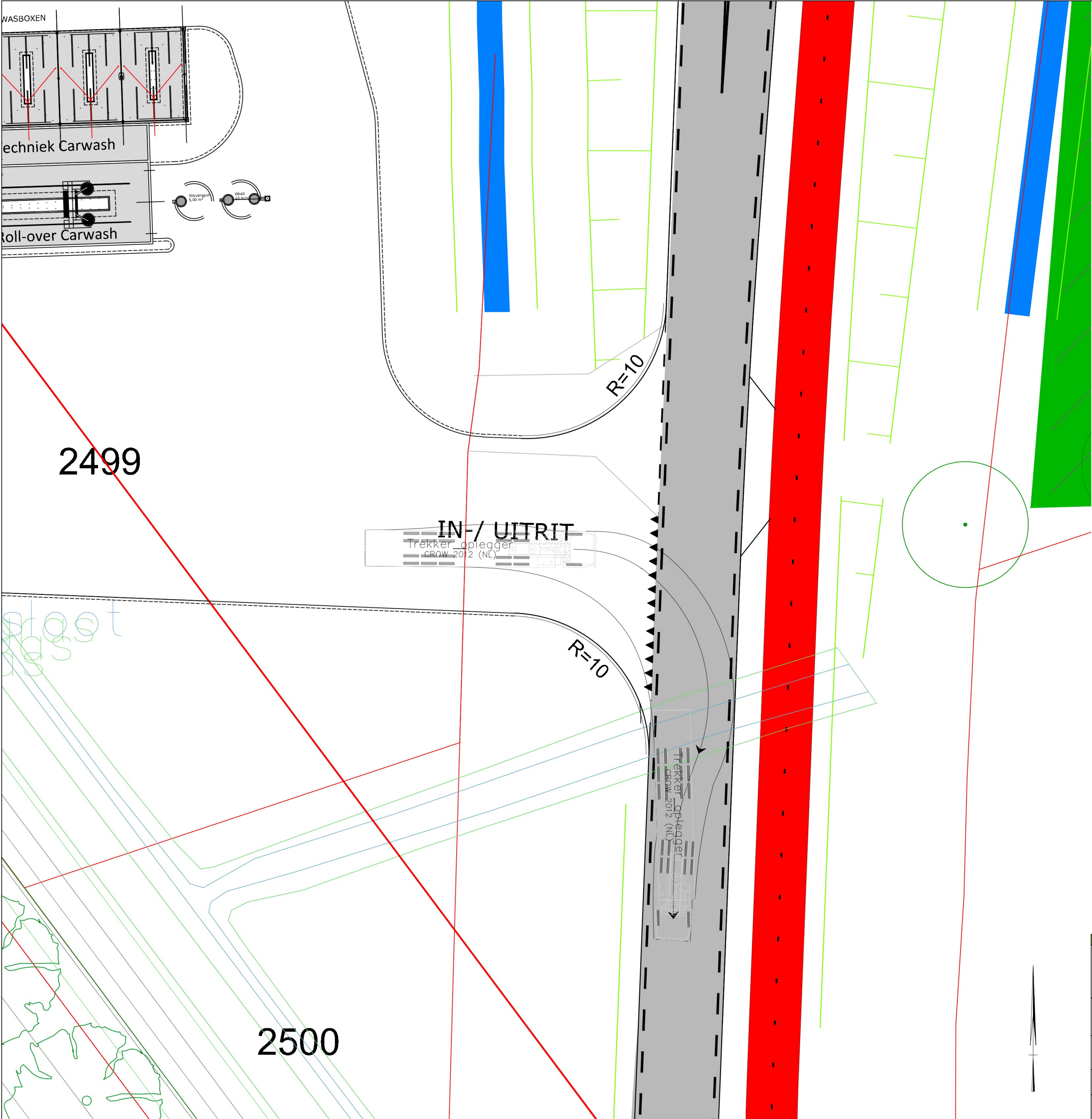


LET OP: Tekening niet in RD-coördinatenstelsel

Opdrachtgever			
Energy Group			
Project			
Aansluiting Tankstation Bosscheweg Beek en Donk			
Onderdeel			
Situatietekening			
Projectnummer 21-0607	Schaal 1:200	Datum 26-07-2021	
Tekeningnummer T-210607-S-01	Formaat A2	Versie 1	



CONCEPT



LET OP: Tekening niet in RD-coördinatenstelsel

Opdrachtgever			
Energy Group			
Project			
Aansluiting Tankstation Bosscheweg Beek en Donk			
Onderdeel			
Situatietekening			
Projectnummer	Schaal	Datum	
21-0607	1:200	26-07-2021	
Tekeningnummer	Formaat	Versie	
T-210607-S-01	A2	1	

GRENS
PAAL12

gransverleggende infraplanners

CONCEPT

