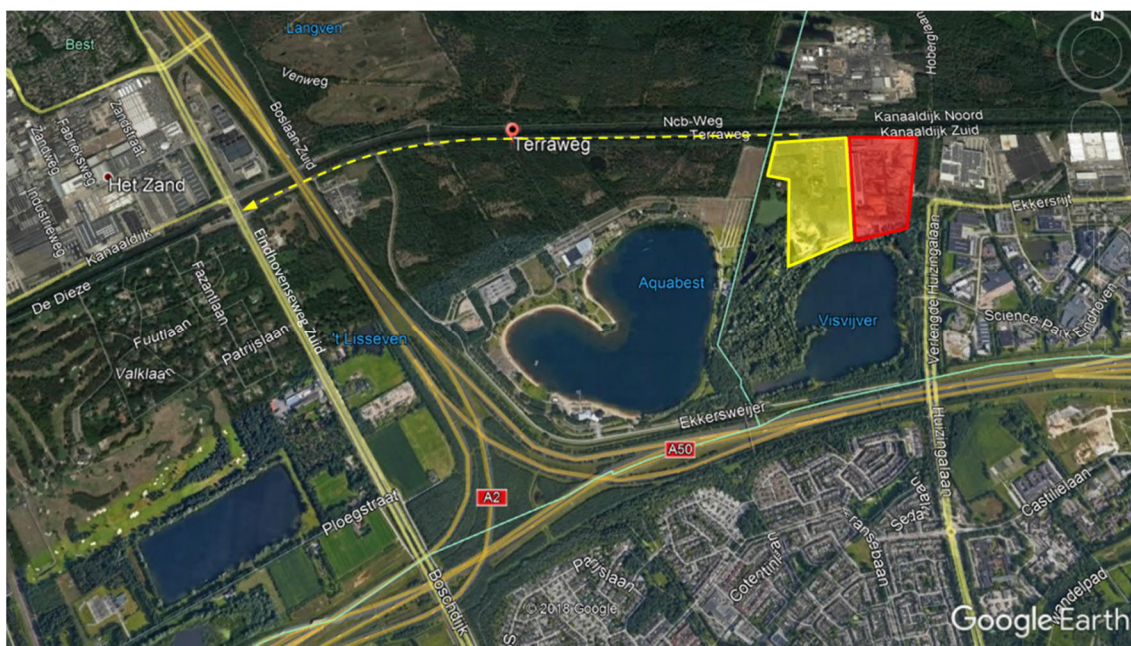


Toelichting

Betreft	Ontsluiting Jansen BV
Ons kenmerk	SEB038
Datum	November 2019
Behandeld door	M.H.J. Kersten

AANLEIDING

De ontsluiting van Jansen BV te Son is al enkele jaren onderwerp van discussie. Het bedrijf is gevestigd aan de Kanaaldijk Zuid te Son, maar ontsluit momenteel nagenoeg volledig via de openbare infrastructuur van de gemeente Best. De huidige aan- en afvoerroute leidt via de Kanaaldijk Zuid-Terraweg naar de Eindhovenseweg Zuid, van daaruit verspreidt het verkeer zich over het gemeentelijke wegennet, al dan niet richting Rijksweg A2. Gemeente Best heeft de wens om deze route te wijzigen, zodat het vrachtverkeer via infrastructuur van gemeente Son en Breugel afwikkelt. In navolgende afbeelding is de ontsluiting van Jansen BV in geel weergegeven.



Figuur 1: Plangebied en ontsluiting (bron: Google Earth)

ALTERNATIEVE ONTSLUITINGEN

De afgelopen jaren hebben meermaals gesprekken plaatsgevonden over een alternatieve ontsluiting voor Jansen BV. Daarbij zijn onder andere de mogelijkheden verkend voor een ontsluiting via de zuidzijde van het naastgelegen perceel van Baetsen BV (rood gearceerd) naar bedrijventerrein Ekkersrijt en van daaruit naar de Rijksweg A50. Uiteindelijk heeft dit niet geleid tot een haalbaar alternatief over het perceel van Baetsen BV.

Recent zijn ook andere alternatieven verkend. Een ontsluiting om het perceel van Baetsen BV aan de noord- en oostzijde is bekeken. Daarvoor zou een opwaardering van de Kanaaldijk Zuid en de bestaande langzaam verkeersroute aan de oostzijde van Baetsen BV noodzakelijk zijn. Mede vanwege andere ontwikkelingen in deze zone heeft dit geleid tot een negatief advies van andere betrokken partijen, onder andere Rijkswaterstaat en Defensie.

BEOORDELING HUIDIGE ONTSLUITING

Aangezien de gesprekken van de afgelopen periode vooralsnog niet hebben geleid tot een kansrijke alternatieve ontsluiting, is gevraagd om te beoordelen of en in welke mate de huidige ontsluiting via de Kanaaldijk Zuid/Terraweg geschikt en toekomstbestendig is. Ten behoeve van deze beoordeling heeft een schouw plaatsgevonden van de situatie ter plaatse en zijn beschikbare verkeersgegevens geanalyseerd. De huidige ontsluitingsroute heeft voor gemotoriseerd verkeer momenteel hoofdzakelijk een functie voor de ontsluiting van Jansen BV. Aan de Kanaaldijk Zuid-Terraweg zijn geen andere functies gelegen die dagelijks verkeer aantrekken. Wel maakt de Terraweg onderdeel uit van meerdere fietsroutes, zowel oost-west gericht als zuid-west gericht. Ook sluit de Terraweg aan op de weg Ekkersweijer, die de ontsluiting vormt voor recreatiegebied Aquabest. Ook langs deze weg loopt een primaire fietsroute, die de Terraweg kruist. Ten tijde van evenementen op Aquabest wordt de Terraweg bovendien gebruikt voor verkeer van en naar één van de parkeerlocaties nabij de gemeentegrens.



Figuur 2: Kruising Terraweg/Ekkersweijer, incl. kruising primaire fietsroute

Uit de berekeningen die door gemeente Son en Breugel zijn uitgevoerd op basis van in het verleden uitgevoerd akoestisch onderzoek¹ blijkt dat per etmaal ruim 500 vrachtverkeer bewegingen over de Kanaaldijk Zuid-Terraweg voor de aan- en afvoer van grond(stoffen) naar JansenBV. Aangezien het grootste deel van het verkeer overdag rijdt zijn dit theoretisch circa 40 bewegingen per uur. Tijdens de schouw op 6 november jl. zijn gedurende een half uur circa 25 vrachtauto's geteld, veelal transport van zand/grond met zwaar materieel. De voornoemde 500 vrachtverkeer bewegingen per etmaal lijken zodoende realistisch. Met deze aantallen mag worden aangenomen dat het maatgevend passeermoment op de Kanaaldijk Zuid-Terraweg betreft: vrachtauto-vrachtauto. Tijdens de schouw zijn deze passeermomenten ook meerdere malen waargenomen, wat voornoemde aanname bevestigd.

¹ Aanvraag revisievergunning Son, akoestisch onderzoek. Spa Ingenieurs, 18 april 2013

De breedte van de bestaande weg Kanaaldijk Zuid-Terraweg bedraagt circa 6,0 meter, bestaande uit suggestiestroken van ca. 1,50 meter breed en een rijloper van ca. 3,00 meter breed. Dit wegprofiel heeft een lengte van circa 1.350 meter en vanwege rechtstanden is er goed zicht op tegemoetkomend verkeer.



Figuur 3: Wegprofiel Kanaaldijk Zuid/Terraweg

Op het westelijke deel van de Terraweg is over een lengte van circa 750 meter een éénzijdig in twee richtingen te berijden fietspad aanwezig, aan de zuidzijde van de rijbaan, tot aan de Eindhovenseweg Zuid. De maximum toegestane snelheid bedraagt over het volledige tracé 60km/h. Tijdens de schouw werd de maximum snelheid van 60km/h duidelijk meermaals overschreden, tijdens passeermomenten werd de snelheid duidelijk verlaagd. Het bepalen van de gewenste rijbaan breedte behorende bij het maatgevend passeermoment kan met maatsegmenten worden bepaald:

Ontwerpsnelheid 60 km/h.

- Afstand kant rijbaan kant voertuig (redresseerruimte): optimaal 0.60m (minimaal 0,25m).
- Breedte maatgevend voertuig (vrachtauto): 2.70m.
- Laterale afstand: 1.00m.

Het is niet raadzaam een krap profiel te ontwerpen voor wegen met een maximum snelheid van 60 km/h, zodoende is voornoemde 0,25m niet wenselijk gelet op het gebruik en (feitelijke) snelheid. Voorgaande maakt duidelijk dat de bestaande verhardingsbreedte ontoereikend is voor de functie en gebruik van de Kanaaldijk Zuid-Terraweg. Uit de schouw is ook gebleken dat dit zich in de praktijk uit door onder andere bermshade op meerdere plekken (hoofdzakelijk in de zuidelijke wegberm).

Overigens heeft het huidige wegprofiel en menging van vrachtverkeer en fietsverkeer in de afgelopen jaren niet geleid tot grote verkeersveiligheidsknelpunten. Uit een analyse van ongevallen² is gebleken dat in de periode 2014-2018 géén ongevallen zijn geregistreerd tussen vrachtverkeer en fietsers. Er is één eenzijdig ongeval geregistreerd (snorfiets met bermobstakel) en er heeft één ongeval plaatsgevonden tussen een personenauto en een fietser.

² Bron: www.via.nl



Figuur 4: Bermschade Kanaaldijk Zuid-Terraweg

Op basis van voornoemde informatie kan worden geconcludeerd dat de ontsluiting via de Kanaaldijk Zuid-Terraweg momenteel niet tot onoverkomelijke knelpunten leidt, maar optimalisaties kunnen worden overwogen om de verkeerssituatie te verbeteren. Daarbij dient te worden overwogen of deze maatregelen niet leiden tot ongewenste neveneffecten, zoals bijvoorbeeld een hogere geluidsbelasting in het nabijgelegen natuurgebied of andere effecten.

- Om bermschade te voorkomen kan worden overwogen om maatregelen te nemen in de berm ten behoeve van een betere passeermogelijkheid van vrachtverkeer. Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld grasbetonstenen of bermbeton.
- Om de snelheid van het vrachtverkeer te beperken kan worden overwogen om enkele (flauwe) plateaus / drempels aan te leggen. Daarmee wordt de snelheid beperkt, wat met name voor het fietsverkeer tot een hoger verkeersveiligheidsgevoel leidt.

OVERWEGINGEN BIJ AANLEG SNELFIETSRUTE

Er zijn inmiddels verkennende studies in uitwerking om een snelfietsroute te projecteren langs het kanaal (oost-west), in aansluiting op omliggende (snel)fietsroutes. In één van de te onderzoeken alternatieven zou de nieuwe snelfietsroute samenvallen met de ontsluiting van Jansen BV via de Kanaaldijk Zuid-Terraweg. Mocht de aanleg van de snelfietsroute inderdaad gewenst zijn aan deze zijde van het kanaal, en de ontsluiting van Jansen BV wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie, dan is de bestaande weginrichting van de Kanaaldijk Zuid-Terraweg niet toereikend. Menging van deze aantallen vrachtverkeer met grotere aantallen fietsverkeer past niet bij de eisen en uitgangspunten van snelfietsroutes. In dat geval zouden de suggestiestroken op de route komen te vervallen ten gunste van bijvoorbeeld een vrijliggende (brede) fietsvoorziening. Ondanks het vervallen van de suggestiestroken is de eerder geopperde verbreding van de weg (door middel van bijvoorbeeld grasbetonstenen of bermbeton) nog steeds wenselijk. Het maatgevend passeermoment vrachtauto-vrachtauto wijzigt immers niet als gevolg van de aanleg van een snelfietsroute.