

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Vastbouw Vastgoedontwikkeling

Toets expeditie Aldi Baarn

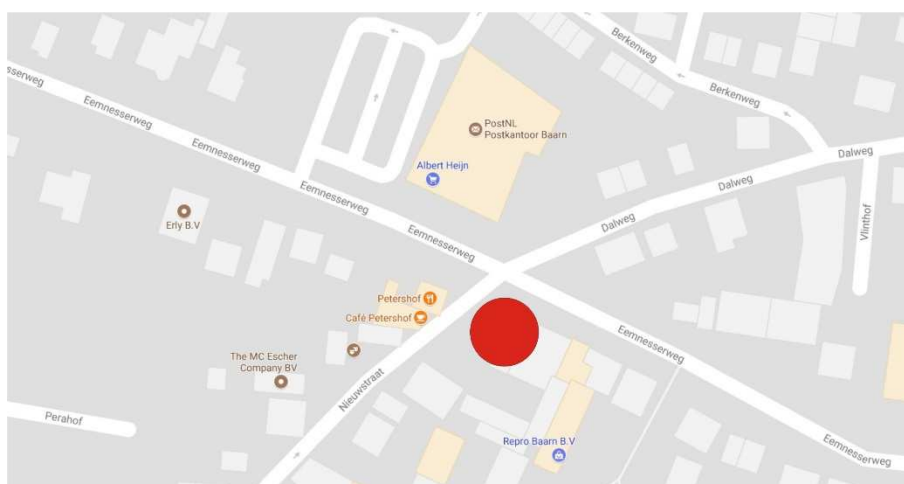
Datum
Kenmerk
Eerste versie

2 november 2017
VAB001/Bkd

1 Inleiding

In Baarn is Vastbouw Vastgoedontwikkeling bezig met de ontwikkeling van een plan met circa 20 appartementen en een nieuw te realiseren Aldi supermarkt. Voor de expeditie zijn twee varianten uitgewerkt. Het is gewenst om de voor- en nadelen per variant te benoemen ('laden en lossen' in combinatie met de aanrijroute van het vrachtverkeer). Vastbouw Vastgoedontwikkeling heeft Goudappel Coffeng gevraagd dit uit te zoeken.

De nieuwbouwlocatie bevindt zich ten zuidoosten van het kruispunt Eemnesserweg – Nieuwstraat – Dalweg (zie figuur 1.1).

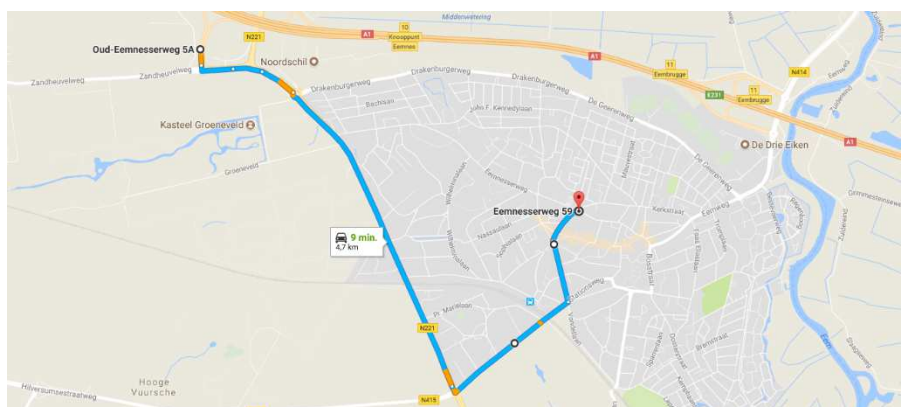


Figuur 1.1: Projectlocatie (ondergrond: Google)

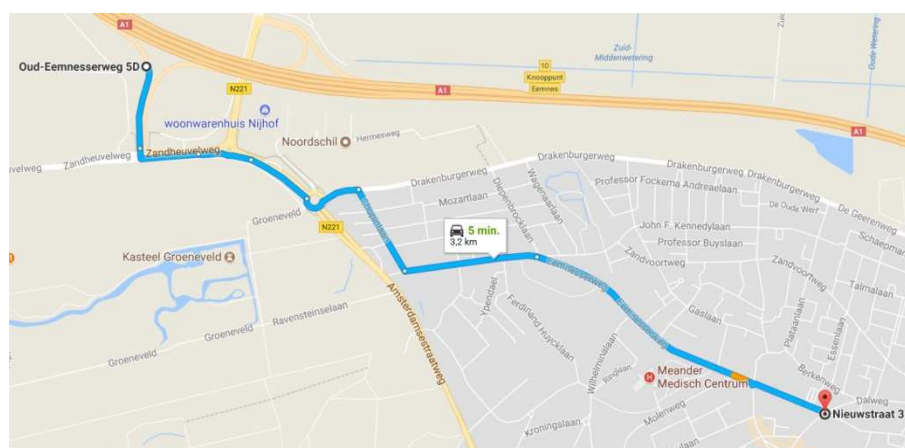
Op dit moment wordt gedacht aan de volgende varianten/aanrijroutes:

- (Variant A) Aanrijroute: N221 – Lt. Gen. Van Heutszlaan – Prins Hendriklaan – Nieuwstraat – laden en lossen op maaiveld – vertrek op de Eemnesserweg in westelijke richting.
- (Variant B) Aanrijroute: Eemnesserweg (westkant) - achteruit in laad- en losdock – vertrek Eemnesserweg in westelijke richting.
- (Variant C) Aanrijroute: Eemnesserweg (westkant) – parkeerterrein – Nieuwstraat – laden en lossen op maaiveld – vertrek Eemnesserweg in westelijke richting.

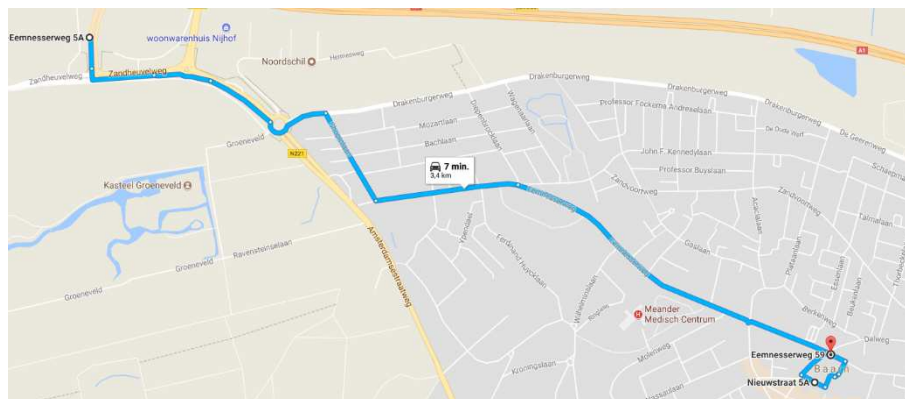
De routes zijn in figuur 1.2 t/m figuur 1.4 weergegeven.



Figuur 1.2: Route A vanaf de aansluiting A1/N221 (ondergrond: Google)



Figuur 1.3: Route B vanaf de aansluiting A1/N221 (ondergrond: Google)

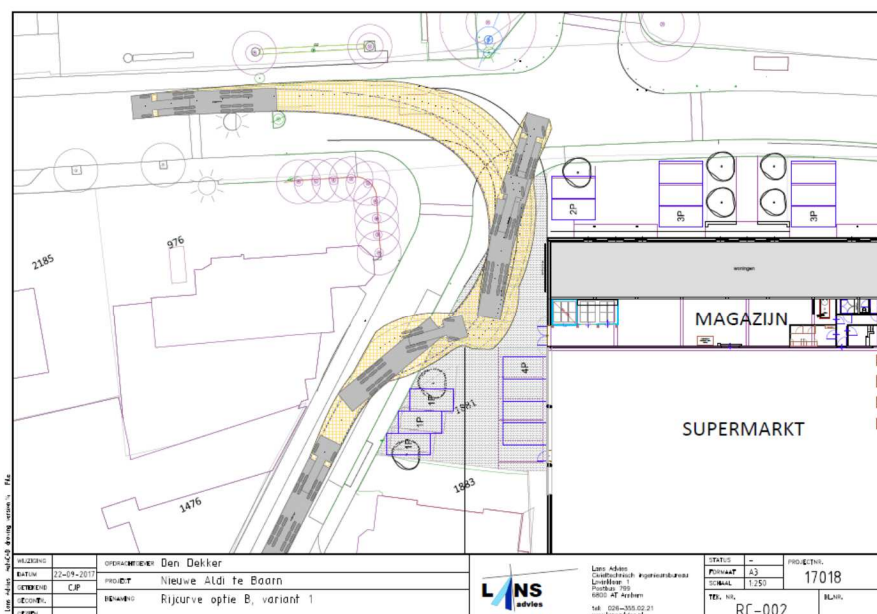


Figuur 1.4: Route C vanaf de aansluiting A1/N22 (ondergrond: Google)

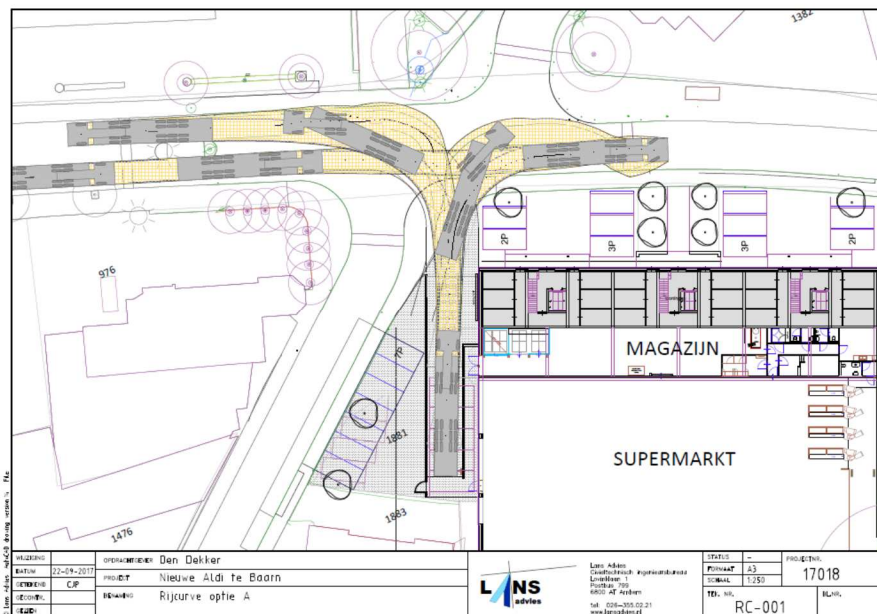
Deze drie varianten zijn uitgewerkt in deze rapportage, waarin voor- en nadelen zijn benoemd.

2 Expeditievarianten

In figuur 2.1 en 2.2 is voor de projectlocatie een uitwerking gemaakt van de expeditie situatie: laden en lossen op maaiveld (figuur 2.1) en laden en lossen in een laad- en losdock (figuur 2.2).



Figuur 2.1: Expeditie situatie varianten A en C (laden en lossen op maaiveld)



Figuur 2.2: Expeditie situatie variant B (laden en lossen in laad- en losdock)

3 Analyse

Gestrektheid van de route

Van alle routes heeft variant C de minst gestrekte/logische route in verband met de manoeuvres op het parkeerterrein ten oosten van de supermarkt en in de Nieuwstraat. Variant B is de meest gestrekte/logische route tussen de A1 en de supermarkt. Voor het expeditieverkeer en de andere weggebruikers is het wenselijk om het aantal manoeuvres beperkt te houden.

Wegvakbreedte

In tabel 3.1 is een overzicht gegeven van de wegvakbreedten voor alle routes. Een rijdende vrachtauto heeft bij een snelheid van 30 km/h een rijstrookbreedte van 3,1 meter nodig (bron: CROW – ASVV 2012). Een tegemoetkomende fietser heeft 1,0 meter nodig en een tegemoetkomende auto 2,4 meter. De foto's van alle wegen zijn opgenomen in bijlage 1.

	Variant A	Variant B	Variant C
Eemnesserweg tussen Nieuwe Baarnstraat en Nieuwstraat	8,5 meter	8,5 meter	8,5 meter
Nieuwstraat 1 ^e deel	3,1 – 3,2 meter	n.v.t.	n.v.t.
Nieuwstraat 2 ^e deel	4,2 meter	n.v.t.	4,2 meter
Prins Hendriklaan	5,9 meter	n.v.t.	n.v.t.

* geparkeerde auto's zorgen voor een smallere rijstrook

Tabel 3.1: Wegvakbreedten

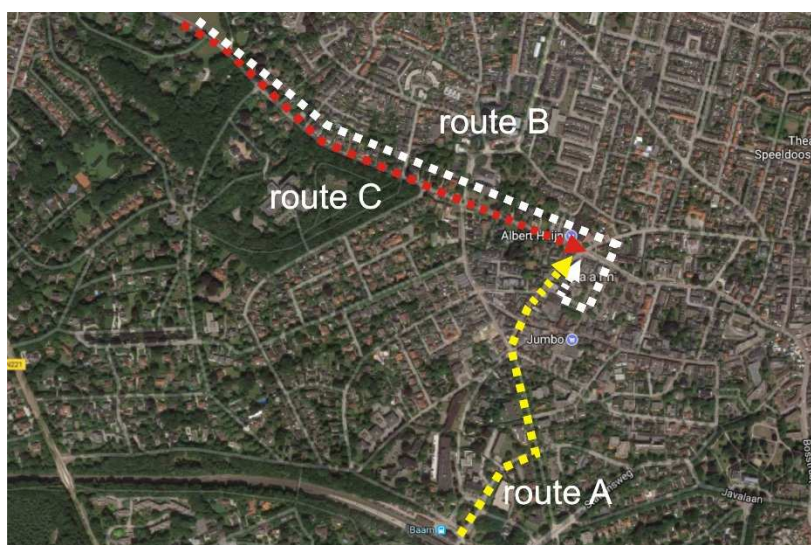
De Nieuwstraat heeft voor de rijdende vrachtwagen voldoende breedte, maar de breedte is onvoldoende om nog een tegemoetkomende fietser te kunnen passeren (hiervoor is in totaal 4,1 meter nodig). Dat maakt de variant A en C verkeersonveilig in de Nieuwstraat. Een verbod op vrachtverkeer is niet opportuun in verband met de bevoorrading van de huidige winkels. Ook het verwijderen van parkeerplaatsen in de Nieuwstraat is bovendien ongewenst, omdat de parkeercapaciteit wenselijk is voor aanliggende bedrijven, winkels en woningen.

De Prins Hendriklaan heeft voldoende breedte voor een rijdende vrachtauto.

Route B scoort het best op het aspect wegvakbreedte, omdat de vrachtwagen in deze route alleen de Eemnesserweg gebruikt.

Overlast

Uit figuur 3.1 blijkt dat route A door een dichtbebouwd gebied leidt. Het aantal woningen dat de vrachtwagen ziet en hoort is in variant A hoger dan in variant B/C.



Tabel 3.1: Aantal woningen per route is in variant A hoger dan in variant B/C

Varianten B en C scoren beter op het aspect overlast. Het nadeel van variant C is dat via het parkeerterrein gereden wordt ten oosten van de projectlocatie. De bocht tussen het parkeerterrein en de Nieuwstraat is erg krap, theoretisch kan hier geen vrachtwagen de bocht halen.

Verkeersveiligheid aanrijroute

Varianten A en (in mindere mate) C scoren bij de Nieuwstraat slecht op het aspect verkeersveiligheid. De Nieuwstraat is te smal voor een rijdende vrachtauto en een tegemoetkomende fiets. Ter hoogte van de projectlocatie kan de vrachtwagen vooruit het eigen terrein oprijden om vervolgens een klein deel achteruit te rijden. Op dit aspect scoren deze varianten wel goed.

Varianten B en C maken voor de heenrit gebruik van de Eemnesserweg. Deze weg heeft voldoende breedte voor een rijdende vrachtauto en tegemoetkomen fiets- én autoverkeer. Op dit aspect scoren varianten B/C beter dan de varianten A.

Verkeersveiligheid projectlocatie

Ter hoogte van de projectlocatie zal de vrachtwagen in variant B op de Eemnesserweg stoppen om vervolgens achteruit te rijden het terrein op. De manoeuvre is dusdanig (zie figuur 2.2) dat al het verkeer op de Eemnesserweg even zal moeten stoppen. De achteruit rijdende vrachtwagen zal een 'piepend' geluid maken, zodat andere weggebruikers hierop geattendeerd worden. De trekker en opleggers van Aldi beschikken naast spiegels ook over een camerasysteem, waardoor de vrachtwagenchauffeur een goed zicht heeft op de overige verkeersdeelnemers. De moderne technieken anno 2017 maken het mogelijk om een achteruit rijdende trekker en oplegger op een verkeersveilige wijze het terrein achteruit te laten rijden.

De projectlocatie bevindt zich direct naast het kruispunt Eemnesserweg – Nieuwstraat – Dalweg. Er is rondom het kruispunt voldoende zicht op de vrachtwagen. De vrachtwagen komt aan via de Eemnesserweg en zal bij benadering van de projectlocatie zien of er voetgangers en fietsers zijn.

In variant A en C rijdt de vrachtwagen, via het terrein van de supermarkt, vooruit de Eemnesserweg op en zal vervolgens achteruit rijden naar de laad- en loslocatie op maaiveld. Ook in deze varianten zal het verkeer op de Eemnesserweg even moeten wachten op de manoeuvrerende vrachtwagen.

Vanwege het achteruit rijden scoren de varianten A/C hier iets beter dan variant B.

4 Conclusie

In tabel 4.1 is een samenvattende conclusie gegeven van de verschillende toetsingscriteria. Uit de analyse blijkt dat variant B beter scoort dan de andere varianten. Goudappel Coffeng adviseert na analyse om variant B te kiezen voor de expeditie van de Aldi supermarkt.

	Variant A	Variant B	Variant C
Gestrektheid route in Baarn	0	+	-
Wegvakbreedte Nieuwstraat	-	n.v.t.	-
Overlast omwonenden/gebruikers parkeerterrein	-	+	-
Verkeersveiligheid aanrijroute	-	+	-
Verkeersveiligheid projectlocatie (Aldi)	+	-	+
Overall beoordeling	-	+	-

Tabel 4.1: Overall beoordeling varianten A, B en C

Bijlage 1 Foto's van de wegen



Figuur B1.1: Eemnesserweg tussen Nieuwe Baarnstraat en Nieuwstraat (bron: Cyclomedia)



Figuur B1.2: Nieuwstraat (bron: Cyclomedia)



Figuur B1.3: Prins Hendriklaan (bron: Cyclomedia)