Notitie: Onderzochte varianten laden en lossen Rademakersstraat 18-30

Inleiding

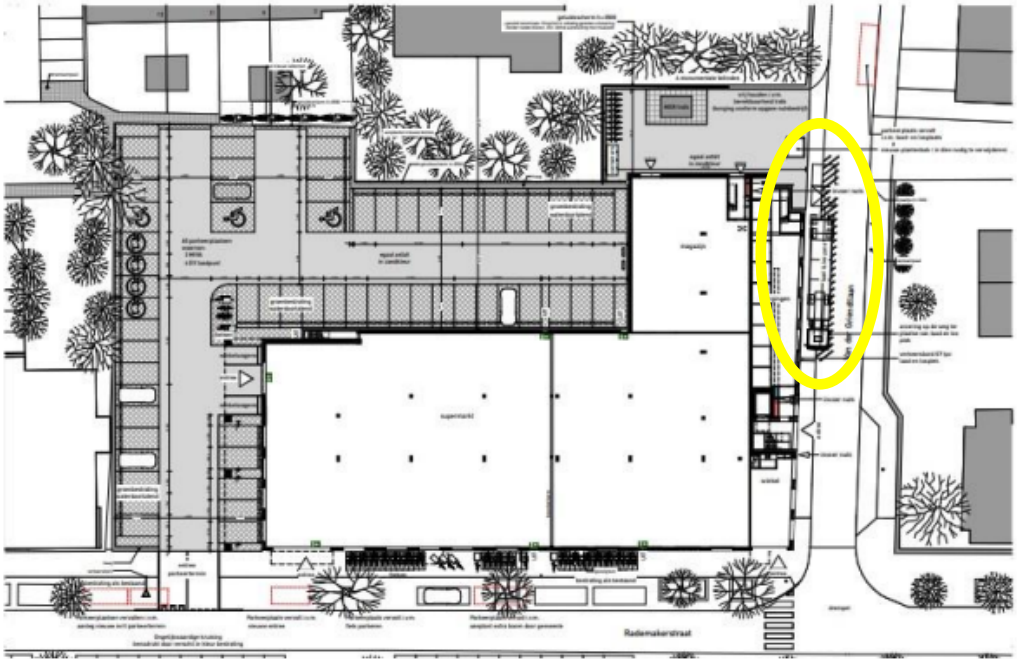
Op 25 mei 2023 is het ontwerpbestemmingsplan Hoek Rademakerstraat – Van der Griendtlaan ter inzage gelegd. De aanleiding voor het opstellen van het bestemmingsplan is een herontwikkeling van de bestaande detailhandel en de realisatie van 40 appartementen met de daarbij behorende parkeerplaatsen, fietsenstallingen etc. In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven waar het laden en lossen moet plaatsvinden (zie onderstaande afbeelding), maar er wordt niet aangegeven hoe de vrachtwagen op die plek komt. Er zijn 6 varianten onderzocht hoe het laden en lossen van de supermarkt kan plaatsvinden.

Landen en lossen via:

1. **Veld. Montgomeryweg (noordzijde) – Koppenlaan – Van der Griendtlaan**
2. bestaande laad- en loshaven met verkeersregelaar
3. Brug over N224 (Amersfoortsestraatweg) – ontheffing fietspad
4. Rademakerstraat – Van der Griendtlaan
5. Van der Griendtlaan – Koppenlaan – Veld. Montgomeryweg
6. Veld. Montgomeryweg(zuidzijde) – Koppenlaan – Van der Griendtlaan

Variant 1 en 2 zijn vanuit vakgroep mobiliteit acceptabel. Dat zijn varianten die voldoende verkeersveilig zijn en waarbij de overlast zoveel mogelijk beperkt wordt. Uiteindelijk is met de ontwikkelaar (17 januari 2024 in Soesterberg) variant 1 overeengekomen. Oftewel het laden en lossen zal plaatsvinden via de Veldmaarschalk Montgomeryweg noordzijde - Koppenlaan – Van der Griendtlaan gaan.

In deze notitie wordt een overzicht gegeven welke varianten er onderzocht zijn en wat de voor- en nadelen van de varianten zijn.



Variant 1. Veld. Montgomeryweg - Koppenlaan - van der Griendtlaan

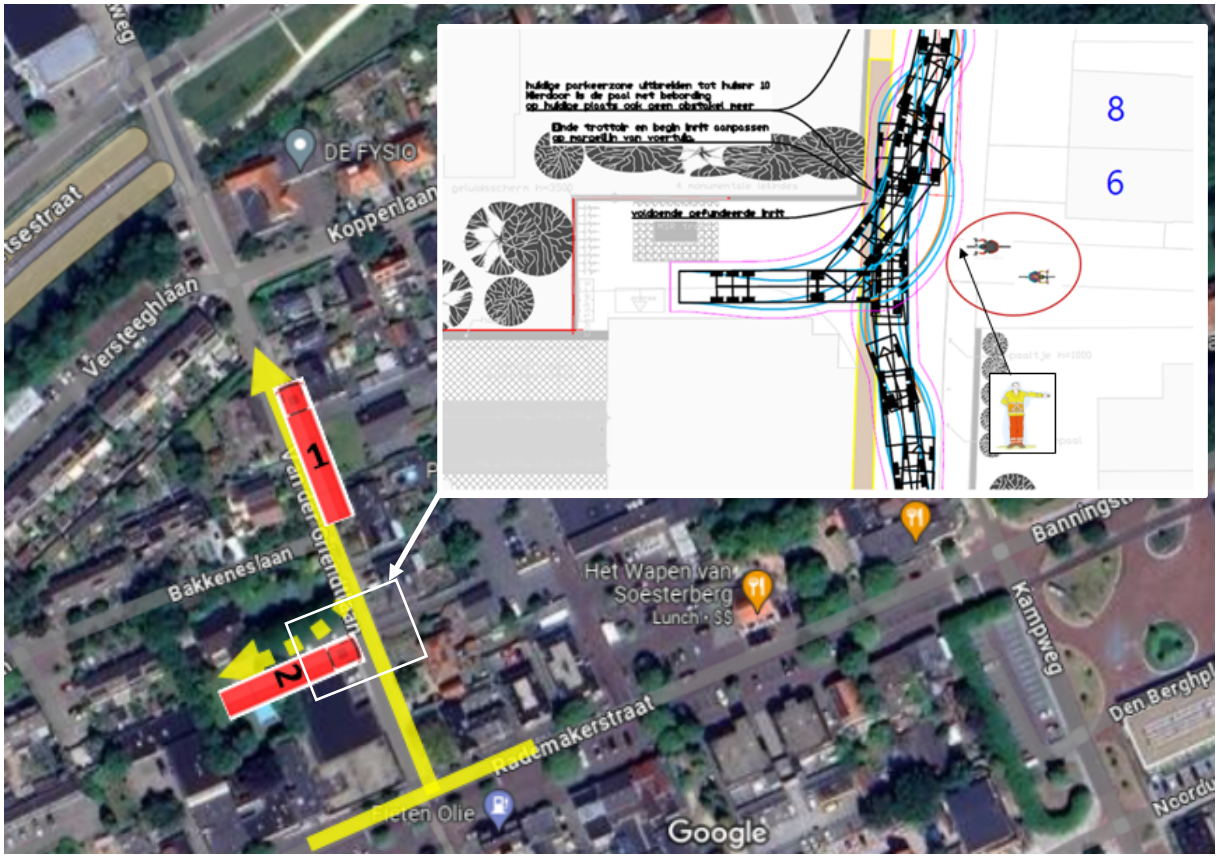
In deze variant rijdt de vrachtwagen vanuit de Veldmaarschalk Montgomery de Koppenlaan in om vervolgens de Van der Griendtlaan in te rijden (laden en lossen).
Het voordeel van deze variant is dat er geen achteruitrijdende en dus verkeersonveilige vrachtwagenbewegingen zijn (In Soest en Baarn hebben vorig jaar twee dodelijke ongelukken plaatsgevonden waarbij vuilniswagens achteruit reden). Het nadeel is dat bij een tegenligger opstoppingen in de Van der Griendtlaan en Koppenlaan ontstaan. Er zullen dus meer achteruitrijdende bewegingen plaatsvinden van personenauto's. De verkeersintensiteiten van de Van der Griendtlaan en Koppenlaan zijn echter zeer beperkt. Om geen parkeerplaatsen op te heffen, dient de vrachtwagen via de noordkant van de Veldmaarschalk Montgomeryweg te komen. Een ander nadeel is dat de draagvlak bij bewoners van de Koppenlaan voor deze variant zeer laag is.

Bij deze variant moet de bocht Koppenlaan-Van der Griendtlaan verruimd worden (zowel de binnen- als de buitenbocht) om de bocht goed te kunnen maken (passeersnelheid 5-10 km per uur).



Variant 2: Laden en lossen via de bestaande laad- en loshaven met verkeersregelaar

In deze variant rijdt de vrachtwagen de Van der Griendtlaan in, gaat voorbij de bestaande laad en losplaats en steekt vervolgens achteruit de laad- en loshaven in. Het grootste bezwaar van deze variant is dat de fietser in de dode hoek van de vrachtwagen komt.
Door de achteruitrijdende beweging is er geen zicht op de fietser (rood omcirkeld). Het fietspad (Tammerpad ligt er sinds 2015) is de doorsteek naar de Plus supermarkt. Die doorsteek gaat veel drukker worden als de woningbouwplannen in Soesterberg Noord gerealiseerd worden. Dit probleem kan opgelost worden door elke keer bij het laden en lossen een verkeersregelaar in te zetten. Voor de gemeente is deze variant in combinatie met een verkeersregelaar een acceptabele oplossing. De ontwikkelaar heeft in het overleg van 17 januari aangegeven niet voor deze variant te willen gaan, vanwege de permanente en daardoor kostbare inzet van een verkeersregelaar. Het draagvlak onder bewoners voor deze variant is vermoedelijk hoog. Het is namelijk geen verandering ten opzichte van de situatie toen er nog een supermarkt was.



Variant 3 Van der Griendtlaan en brug over N237 – ontheffing fietspad.

In deze variant rijdt de vrachtwagen over de brug van de N237 de Van der Griendtlaan in om te laden en te lossen. Bij het verlaten van de laad en losstrook rijdt men de Rademakersstraat in. Deze variant is vroegtijdig gesneuveld omdat de provincie aangaf dat de constructie van de fietsbrug geen zwaar verkeer (50 ton) structureel (dagelijks) aankan.



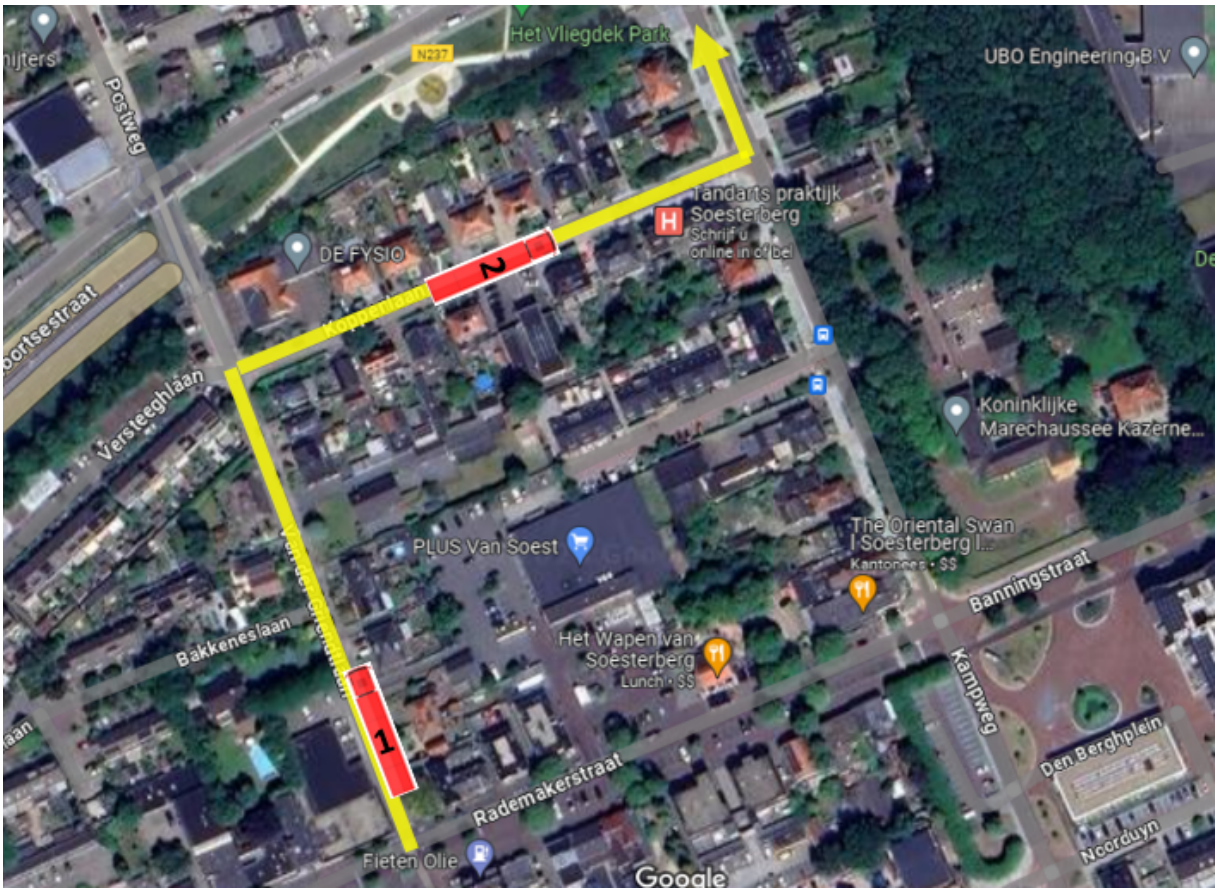
Variant 4: Rademakerstraat – Van der Griendtlaan

In deze variant rijdt de vrachtwagen de Rademakerstraat in, gaat voorbij de Van der Griendtlaan en steekt vervolgens achteruit de Van der Griendtlaan in om de laad- en loshaven te bereiken.
Deze variant heeft als nadeel dat je op een druk kruispunt een achteruitrijdende beweging hebt. De fietsers vanaf de Generaal Winkelmanstraat komen in de dodehoek te liggen. Er wordt een onveilige situatie gecreëerd. Dit kan je net als bij variant 2 oplossen door een verkeersregelaar in te zetten. Omdat de Rademakerstraat qua verkeer een vrije drukke straat, vereist dat veel meer vaardigheid van een verkeersregelaar. Bovendien wil je een drukke straat niet een paar keer per dag stil leggen vanwege het laden en lossen van een supermarkt. Het voordeel van deze variant is dat er weinig aanpassingen gedaan hoeven te worden (mogelijk een verplaatsing van een plantenbak/paaltje. Er hoeven ook geen parkeerplaatsen worden opgeofferd. Het draagvlak van deze variant voor bewoners van Koppenlaan en van der Griendtlaan zal hoger zijn.



Variant 5) Van der Griendtlaan - Koppenlaan – Veld. Montgomeryweg (noordzijde).

Variant 5 is de omgekeerde versie van variant 1. Variant 5 heeft dezelfde voor- en nadelen als variant 1 met als extra nadeel dat de achterklep van de vrachtauto aan de verkeerde kant staat. Het laden en lossen duurt daardoor langer en geeft bij bevoorradingskarretjes op het trottoir meer hinder aan voetgangers. Het kan mogelijk ook tot meer geluidsoverlast leiden (wanneer er geen geluidsarme wielen worden toegepast).



Variant 6: Veld. Montgomeryweg (zuidzijde) – Koppenlaan en Van der Griendtlaan

Variant 6 lijkt op variant 1, maar in tegenstelling tot variant 1 komt de vrachtwagen niet vanuit de noordkant van de Veldmaarschalk Montgomeyweg, maar vanuit de zuidkant. Het kent dezelfde voor- en nadelen als variant 1 met als extra nadeel dat deze variant ten koste gaat van een aantal openbare parkeerplaatsen. Op dit moment geldt een parkeerverbod aan de zuidzijde van de Koppenlaan. Bij deze variant moet je het parkeerverbod omdraaien. Oftewel een parkeerverbod aan de noordzijde. Anders is de bocht voor een vrachtwagen niet neembaar. Aan de zuidzijde zijn veel minder openbare parkeerplaatsen vanwege de aanwezigheid van langsparkeerplaatsen (parkeren langs de weg).



