

Notitie

Aan:	Betreft:	Datum:
ALDI VASTGOED BV Tim Jansen	Verkeerskundige onderbouwing ALDI Baarle- Nassau	30 april 2025
Van:		Referentienummer:
Exante Marco Cruijssen		120293.001_M01 Verkeerskundige toets ALDI Baarle-Nassau

1.1 Aanleiding

Voor de ALDI In Baarle Nassau liggen er plannen voor een nieuwe vestiging elders in Baarle-Nassau. Een van de aanleidingen betreft de bestaande verkeerskundige situatie. De huidige locatie van de Aldi-supermarkt in Baarle-Nassau kent namelijk een aantal verkeerskundige beperkingen. De locatie voldoet niet aan de functionele en verkeersveilige eisen die anno nu aan de ligging van een supermarkt mogen worden gesteld.

Hieronder benoemen wij de voornaamste aandachts- en/of knelpunten. Deze punten geven een onderbouwing waarom het voorzetten van de ALDI op deze locatie niet wenselijk is.

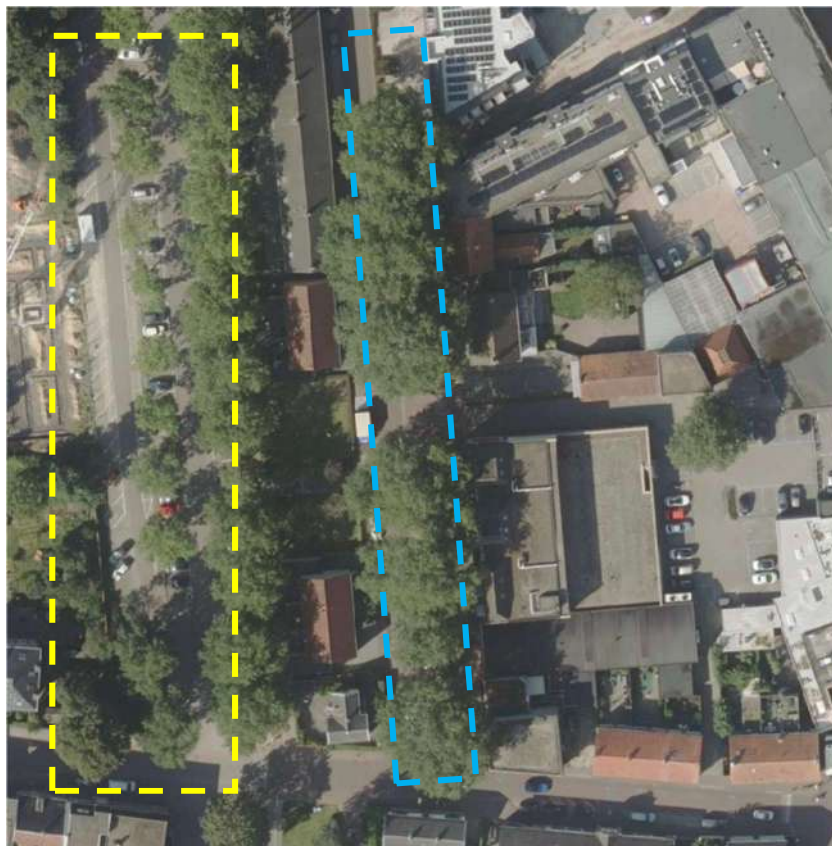
1.2 Onvoldoende en versnipperde parkeercapaciteit

Op eigen terrein is maar een beperkt aantal parkeerplaatsen beschikbaar, gesitueerd aan de achterzijde van het pand. Dit parkeerterrein voorziet in gedeeld gebruik, zowel voor bewoners van bovengelegen appartementen (geel) als voor bezoekers van de Aldi (groen), zie onderstaande afbeelding. Met 5.000 tot 5.550 bezoekers per week, maximaal 800 per dag is het aantal parkeervoorzieningen structureel ontoereikend.



Afbeelding 1 Schematische weergave indeling parkeerterrein achterzijde ALDI

Over het algemeen komt 75% van de klanten met de auto omdat ALDI een formule is voor de weekboodschappen en niet voor de snelle boodschappen. Bij een te hoge parkeerdruk verschuift deze hierdoor naar de openbare ruimte, met name naar de Stationsstraat (blauw) en Loswal (geel), zie onderstaande afbeelding.



Afbeelding 2 Overloop parkeren openbare ruimte Stationsstraat - Loswal

Het verschuiven van het parkeren naar de openbare ruimte leidt tot oneigenlijk gebruik van openbare parkeervoorzieningen, mogelijke parkeerdruk en/of foutparkeren.

Aanvullend is daarbij nog op te merken dat er langs de Loswal diverse ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden in de vorm van woningbouw en de realisatie van Cultuurcentrum Baarle. Ook die ontwikkelingen hebben impact op de beschikbare openbare parkeercapaciteit op deze locatie.

De parkeervoorziening op de Loswal ligt op een grotere loopafstand van de winkel en is uitsluitend te bereiken zijn via een pad tussen de Stationsstraat en de Loswal. De te overbruggen afstand met een winkelwagen is enerzijds vanuit de winkelbezoeker niet prettig, anderzijds levert een rijdende winkelwagen over deze afstand ook nog een overlast op voor de omwonenden.

Op het pad naar de Loswal is daarnaast een zogenaamd slingerhek geplaatst, om fietsverkeer te weren, dan wel af te remmen. De aanwezigheid van het slingerhek vormt ook voor winkelbezoekers met een winkelwagen een obstakel om tussendoor te manoeuvreren.

Winkelbezoekers die parkeren op de Loswal hebben tot slot geen mogelijkheid om een winkelwagen daar te stallen. ALDI heeft daar namelijk geen stallingsruimte. Dit betekent dat een winkelbezoeker zowel heen als terug via het pad van en naar de ALDI moeten lopen om de winkelwagen weer te stallen.

1.3 Onveilige en niet-logistieke bevoorrading

De bevoorrading van de supermarkt vindt dagelijks plaats met een trekker oplegger, voor zowel de bakker als een vrachtwagen voor “houdbaar en vers”. Aanvullend vindt drie keer per week bevoorrading plaats voor de diepvriesafdeling.

Dit vrachtverkeer rijdt via reguliere woonstraten zoals de Stationsstraat en Kerkstraat. Straten die hier in de basis niet op zijn ingericht en daardoor minder geschikt zijn als route voor bevoorrading.

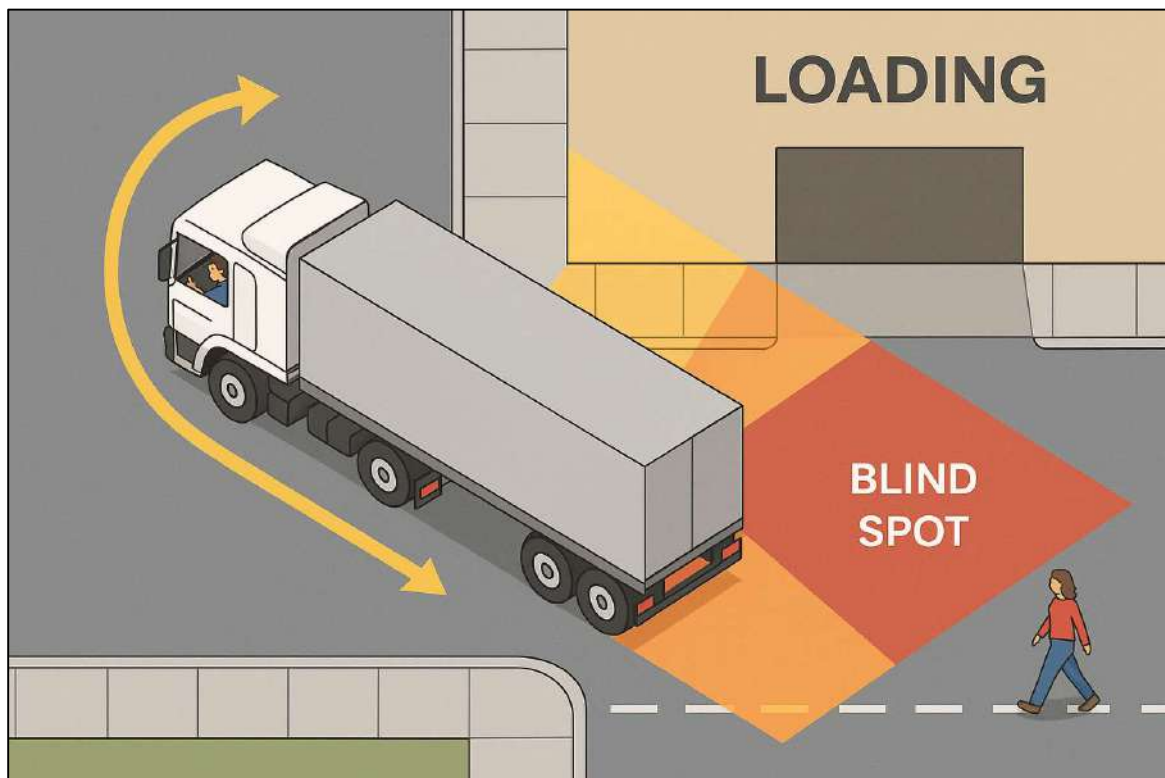
Aanvullend is op te merken dat vrachtverkeer via de N639 Baarle-Nassau binnenkomt. Vervolgens rijdt het via de Stationsstraat naar de ALDI. Om de laad- en los deur van de ALDI te bereiken, rijdt het verkeer eerst de ALDI voorbij. In de Kerkstraat keert het vrachtverkeer om vervolgens opnieuw voorbij de ALDI te rijden. Vanaf dat punt rijdt vrachtverkeer achteruit richting de laad- en los deur

Bij het maken van deze manoeuvre kruisen het vrachtverkeer de uitrit van het parkeerterrein en de hoofdingang van de winkel. En om bij laad- en los deur te komen, rijdt het vrachtverkeer een aantal meters over het voetpad. Tijdens het laden en lossen staat het vrachtverkeer vervolgens gemiddeld 50 minuten op het voetpad.

Deze situatie is vanuit verkeersveiligheidsperspectief uitermate ongewenst. Er ontstaan conflicten met winkelend publiek, voetgangers en uitrijdende voertuigen. De manoeuvreerruimte is bovendien beperkt en vereist manoeuvre-bewegingen die niet passen bij vrachtverkeer in deze woon- en winkelomgeving. Verder zorgt het vrachtverkeer op het voetpad voor een verminderde toegankelijkheid, zeker voor minder validen, mensen met een rollator of kinderwagen en/of fiets aan de hand.

Vanuit de vrachtwagenchauffeur bezien is te stellen dat deze bij voorkeur zijn kijk- en rijrichting vanuit de linkerkant van de cabine heeft. Daar heeft hij namelijk zichtlijnen met het meeste en vrije zicht op het overige verkeer en de openbare ruimte. In dit specifieke geval is de kijk- en rijrichting echter rechts van de cabine. De chauffeur kan niet over zijn linkerschouder uit het raam kijken, maar is afhankelijk van zijn buitenspiegels.

Vanuit dat perspectief heeft de chauffeur minder zicht, minder mogelijkheden om kruisend auto- en fietsverkeer, maar ook voetgangers waar te nemen. In onderstaande afbeelding is dit schematisch gevisualiseerd.



Afbeelding 3 Schematische weergave kijk- en zichthoek chauffeur

1.4 Beperkt zicht en verhoogd risico op ongevallen

De combinatie van reguliere woonstraten, geparkeerde voertuigen, beperkte zichtlijnen en achteruitrijdend vrachtverkeer, veel overstekend en kruisend (langzaam) verkeer zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen.

De chauffeur voert zijn manoeuvre deels uit op basis van spiegels en een kijkrichting die niet intuïtief is. Het dode hoek aspect van het vrachtverkeer maakt de kans op incidenten met voetgangers of andere kwetsbare verkeersdeelnemers reëel, zeker op drukke momenten.

1.5 Overlast voor de omgeving

De aanwezigheid van vrachtverkeer dat noodzakelijk is voor bevoorrading zorgt voor overlast in de vorm van geluid en trillingen en verminderde leefbaarheid voor direct omwonenden. Dit speelt zowel in de vroege ochtend als overdag. De bevoorrading van supermarkten is een terugkerend proces; de herhaalde overlast versterkt het effect en maakt de locatie steeds minder geschikt in de woonomgeving waarin zij is ingebed.

1.6 Conclusie

De huidige vestiging van ALDI op deze locatie kent vanuit verkeerskundig oogpunt diverse aandacht- en/of knelpunten en is daarom niet wenselijk.

De combinatie van een beperkte parkeercapaciteit op eigen terrein, vrachtverkeer over reguliere woonstraten, verkeersonveilige manoeuvres voor bevoorrading, verhoogde kans op ongevallen en aantoonbare overlast voor omwonenden maakt dat een verantwoorde voortzetting van de supermarkt hier niet wenselijk meer is.

De beoogde verhuizing naar een locatie met betere verkeerskundige randvoorwaarden is dan ook nadrukkelijk te adviseren.