

Ontsluiting Aldi

- Verkeerskundig advies -

Gemeente Ommen

Projectomschrijving	Ontsluiting Aldi
Opdrachtgever	Gemeente Ommen
Projectnummer	19.0252
Datum	30 januari 2020
Status	Definitief
Auteur(s)	Roelof-Jan Pierik/Robin Liefink
Controle	Robin Liefink
Projectleider/vrijgave	Roelof-Jan Pierik

Inhoud

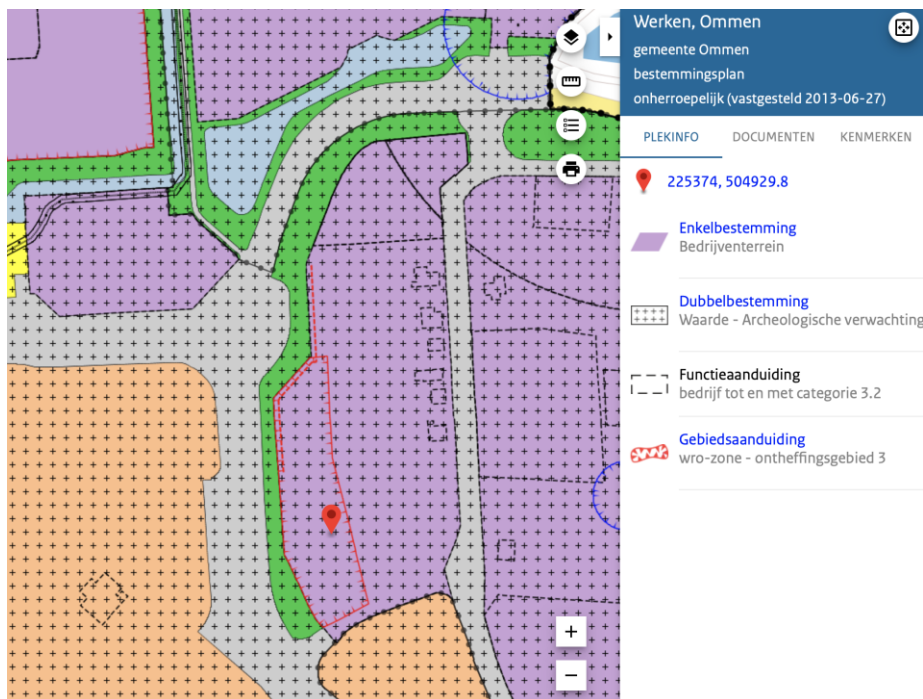
	1
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Vraagstelling	4
2 Stakeholders	6
2.1 Wie zijn de stakeholders	6
2.2 Wat zijn de belangen	6
3 Verkeersonderzoek	8
3.1 Onderzoeksopzet	8
3.2 Uitgangspunten	8
3.2.1 Huidige verkeersintensiteiten	8
3.2.2 Verkeersgeneratie Aldi	8
3.2.3 Toekomstige verkeersintensiteiten & zomer verkeersintensiteiten	9
3.3 Verkeerskundige analyse	9
3.3.1 Vissim	9
3.3.2 Resultaten doorstroming huidige situatie	9
3.3.3 Toekomst en Zomer	12
4 Conclusies en aanbevelingen	15
4.1 Verkeerskundige voorkeur	15
4.2 Brandweerrisico	15
4.3 Overweging	16
4.4 Aanbevelingen	16
Bijlage	17
Bijlage 1 Bereikbaarheid laad- en losdock	18

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aldi heeft op dit moment een vestiging aan de Slagenweg in Ommen. Aldi wil het nieuwe winkelconcept doorvoeren en heeft de wens uitgesproken zich te vestigen in het gebied langs de Schurinkstraat grofweg tussen de Nieuwelandstraat en de rotonde Slagenweg – Balkerkweg. Op deze locatie wil Aldi een zogenaamde 'voorbeeldwinkel' vestigen. Het concept verandert van wijksupermarkt naar een regionale winkel waarbij ze zich richten op een verzorgingsgebied van 10 tot 15 km rond de winkel.

Het huidige bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid hier bedrijven te vestigen tot categorie 3.2. met een bebouwingspercentage van 70%. De voorgestelde Aldi vestiging past binnen de categorie beperking. Het voorgestelde bebouwingspercentage past ruim binnen de 70%, het bebouwingspercentage ligt tussen de 20 en 25%.



Afbeelding 1: vigerend bestemmingsplan

De Slagenweg, de Balkerweg en de Schurinkstraat zijn in de verkeersvisie bestempeld als gebiedsontsluitingsweg en als fietsroute. Ze zijn onderdeel van de hoofdinfrastructuur van Ommen. De Nieuwelandstraat is een van de toegangen tot het bedrijventerrein De Strangen.

Ten zuiden van de Nieuwelandstraat is de brandweer en politie gevestigd. De Nieuwelandstraat en de Schurinklaan vormen een belangrijk deel van de uitrukroute voor de brandweer.

Voor de ontsluiting van de nieuwe Aldi is een aantal mogelijkheden, elk met voor en nadelen.



De raadscommissie heeft in haar vergadering van 12 september de ontwikkeling besproken. Daarbij zijn ook zorgen geuit, onder andere over de verkeerskundige impact van de verschillende ontsluitingsmogelijkheden.

1.2 Vraagstelling

In de basis zijn verschillende ontsluitingsopties mogelijk:

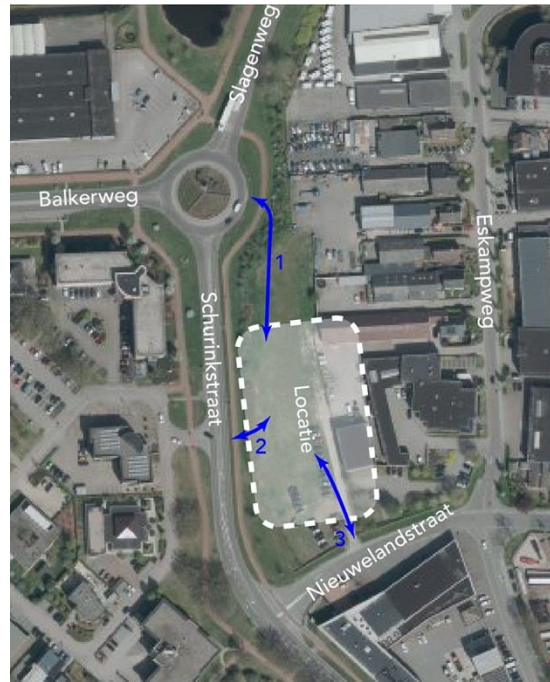
- ▲ Een rechtstreekse ontsluiting op de rotonde Slagenweg – Balkerweg
- ▲ Een ontsluiting op de Schurinkstraat
- ▲ Een ontsluiting op de Nieuwelandstraat
- ▲ Een combinatie van de optie via de rotonde en Nieuwelandstraat. Inrijden via de Nieuwelandstraat, uitrijden via de rotonde
- ▲ Een combinatie van de optie via de rotonde en Nieuwelandstraat. Inrijden via de rotonde, uitrijden via de Nieuwelandstraat.

Theoretisch bestaat nog een zesde optie namelijk een ontsluiting op de Eskampweg. De mogelijke ruimte die hier vrijkomt is echter nodig voor het parkeren van Vechtdal Wonen. Deze optie wordt om die reden buiten beschouwing gelaten in dit onderzoek.

In het kaartbeeld staan de drie basisopties schematisch weergegeven.

Optie 4a houdt in dat verkeer naar de Aldi aanrijdt via de Nieuwelandstraat en wegrijdt via de rotonde, terwijl optie 4b betekent dat verkeer aanrijdt via de rotonde en wegrijdt via de Nieuwelandstraat.

Voor de eerste twee opties (rotonde en Schurinkstraat) geldt dat het verkeersbeleid aangeeft dat een erfontsluiting als die van Aldi op een gebiedsontsluitingsweg niet past in de wegategorisering en Duurzaam Veilig (zie kader). De straten zijn gebiedsontsluitingen en het primaat ligt op doorstromen van verkeer waarbij de verstoring van een erftoegang die doorstroming kan dwarsbomen.



Voor de derde optie (Nieuwelandstraat) wordt aangegeven dat dit strijdig kan zijn met het belang van een snelle uitruk van de brandweer en politie.

Op voorhand is daarmee duidelijk dat elke mogelijkheid nadelen kent en verschillende stakeholders. Nu is de vraag die voor- en nadelen van verkeerskundig oordeel te voorzien. Belangrijkste onderwerpen daarbij zijn:

- ▲ Veiligheid
- ▲ Doorstroming

Duurzaam Veilig beschrijft het principe van de leesbare weg. Het gaat er bij Duurzaam Veilig om dat de inrichting van de weg in overeenstemming is met de functie en het gebruik. Deze drie elementen (Vorm, Functie en Gebruik) moeten met elkaar in balans zijn. Zo wordt uit het wegbeeld duidelijk welk gedrag verwacht wordt. Dit principe is uitgewerkt in de ontwerprichtlijnen van de verschillende wegcategorieën zoals Erftoegangswegen, Gebiedsontsluitingswegen en Stroomwegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. De inrichtingskenmerken van de verschillende wegcategorieën zijn zo uitgewerkt dat ze ontmoetingen tussen verkeersdeelnemers, met een groot verschil in zowel snelheid, richting als massa, zoveel mogelijk voorkomen. Ook in de wet- en regelgeving is Duurzaam Veilig het leidend principe. Onlangs is Duurzaam Veilig 3 gelanceerd waarbij de nadruk ook op de verkeerspsychologie komt te liggen. Het gaat dan om het afstemmen van de verkeersomgeving en de competenties van de verkeersdeelnemers.

2 Stakeholders

2.1 Wie zijn de stakeholders

Om een goed beeld te krijgen van alle belangen die spelen in het gebied is, in overleg met de gemeente, geïnventariseerd wie de stakeholders zijn in het gebied. Het gaat daarbij niet om belanghebbenden die voor of tegen de komst van Aldi op die plek zijn maar om belanghebbenden die een relatie hebben met de mogelijke ontsluitingsvarianten:

- ▲ Aldi (initiatiefnemer)
- ▲ Brandweer / Politie (directe buur en belanghebbend bij verkeersafwikkeling)
- ▲ Gemeente Ommen (wegbeheerder)
- ▲ Vechtdal Wonen (directe buur en partij in grond-deal en bestemmingsplan)
- ▲ Ondernemersvereniging Ommen (vertegenwoordiging bedrijven de Strangen)

Met de diverse stakeholders zijn gesprekken gevoerd waarbij alle belangen boven tafel zijn gehaald.

2.2 Wat zijn de belangen

In de onderstaande tabel zijn puntsgewijs de belangen benoemd.

Stakeholder	Belangen
<i>Aldi</i>	▲ Initiatiefnemer ▲ Vier vrachtwagens aan bevoorrading per dag ▲ Voorkeur voor extra ontsluiting op de Rotonde ▲ Eventuele vrachtwagenontsluiting via Nieuwelandstraat kan niet afgesloten worden (in verband met opstellende vrachtwagens) ▲ Brede inrit verhoogt de verkeersafwikkeling ▲ Ongeveer 2.500 mvt/etmaal ▲ Verwachte zomer toename = 15%
<i>Brandweer/ Politie</i>	▲ Directe buur en belanghebbend bij verkeersafwikkeling ▲ Brandweer rukt 160 keer per jaar uit ▲ 26 vrijwilligers waarvan ongeveer de helft komt bij een melding, groot deel per auto ▲ Politie rukt een paar keer per dag uit met Prio1 ▲ Aanrijtijden zijn lastig haalbaar in verband met groot verzorgingsgebied. ▲ Verwachting is dat Aldi bezoekers voor de kazerne parkeren en dat in- en uitrijden (vracht)verkeer bij Aldi de uitruk gaat hinderen. ▲ Als Vechtkade vol zit dan loopt rotonde bij Albert Heijn vol wat de aanrijtijden onder druk zet. ▲ Voorkeur voor variant Rotonde. (Deze aansluiting bestond vroeger ook) ▲ Vrachtontsluiting via Nieuwelandstraat kan maar dan moet wel het parkeerterrein daar afgesloten zijn.

<i>Gemeente Ommen</i>	▲ Wegbeheerder ▲ Erfontsluitingen op gebiedsontsluitingswegen zijn onwenselijk (Beleid en Duurzaam Veilig). ▲ Uitzonderingen die daarop zijn gemaakt in het verleden zijn geen reden om dat hier te herhalen. ▲ Veiligheid is belangrijk, zowel verkeersveiligheid als brandveiligheid
<i>Vechtdal Wonen</i>	▲ Directe Buur en partij in grond-deal en bestemmingsplan ▲ VW huurt 30 parkeerplaatsen op de locatie van de nieuwe Aldi ▲ Straks 40 parkeerplaatsen naast het pand ▲ Blij met de ontwikkeling ▲ Geen voorkeur voor een ontsluitingsvariant ▲ Aandacht voor inconsequent voetpad Eskampweg – Nieuwelandstraat ▲ Aandacht voor oversteken van de Schurinkstraat
<i>Ondernemersvereniging</i>	▲ Vertegenwoordiging bedrijven De Strangen ▲ Tevreden dat het gebied wordt ontwikkeld ▲ Hoewel het een bedrijventerrein is, past de ontwikkeling in de rand langs de Schurinkstraat met de Albert Heijn. ▲ Meest voor de hand liggend is ontsluiting op Nieuwelandstraat ▲ Ontsluiten op Schurinkstraat is onwenselijk ▲ Ter verbetering van de ontsluiting van De Strangen bestaat een grote wens tot het realiseren van een verbinding tussen de Strangenweg en de Nieuwelandstraat (lusje)

3 Verkeersonderzoek

3.1 Onderzoeksopzet

Om een verkeerskundig oordeel te vellen over de verschillende varianten is onderzoek gedaan naar de hoeveelheid verkeer dat gebruik maakt van de infrastructuur rondom de locatie. Dat is gebeurd doormiddel van visuele tellingen in week 42 (midden oktober) 2019. Van de rotonde, de aansluiting van de Van Reeuwijkstraat op de Schurinkstraat en het kruispunt Schurinkstraat – Nieuwelandstraat zijn gedetailleerde tellingen gemaakt.

Vervolgens is van de omgeving een dynamisch verkeersmodel gebouwd met behulp van Vissim (zie 3.3.1) en is de verkeersafwikkeling beoordeeld bij de verschillende ontsluitingsvarianten.

3.2 Uitgangspunten

3.2.1 Huidige verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten in de huidige situatie zijn inzichtelijk gemaakt middels tellingen bij de rotonde Balkerweg – Schurinkstraat – Slagenweg, het kruispunt Schurinkstraat – Van Reeuwijkstraat en het kruispunt Schurinkstraat – Nieuwelandstraat. Hier zijn middels het gebruik van camera's op donderdag 17 oktober, vrijdag 18 oktober en zaterdag 19 oktober de verkeerstromen in beeld gebracht.

Op basis van deze tellingen is het drukste uur voor de ochtendspits (donderdag 8.00 – 9.00 uur), avondspits (donderdag 16.30 – 17.30 uur) en zaterdagmiddagspits (14.30 – 15.30 uur) bepaald. De volledige tellingen zijn meegeleverd als "191203 Verkeerstellingen.zip".

3.2.2 Verkeersgeneratie Aldi

De verkeersgeneratie van de Aldi is bepaald aan de hand van de 'Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren' van het CROW. Op basis een 'fullservice supermarkt' met een grootte van 1.790 m² met als ligging 'rest bebouwde kom' genereert de Aldi 2.411 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde weekdag. Omrekening naar een gemiddelde werkdag vindt plaats met de standaard factor 1,1 voor supermarkten, waardoor de Aldi op een gemiddelde werkdag 2.652 motorvoertuigen per etmaal voertuigbewegingen genereert. Een gemiddelde zaterdag genereert 3.713 motorvoertuigen per etmaal. Deze aantallen wijken daarmee enigszins af van de inschatting Aldi zelf. We beschouwen de gehanteerde getallen als een worst-case scenario.

In de simulaties is gerekend op basis van het drukste uur. Daarom is de verkeersgeneratie per etmaal omgezet naar een uurwaarde. De rekentool van het CROW geeft aan dat een maatgevend uur voor een supermarkt 12% bedraagt. Dat betekent dat op een gemiddelde werkdag 318 motorvoertuigen van en naar de supermarkt rijden en op een gemiddelde zaterdag zijn dit 446 motorvoertuigen.

Het verkeer van en naar de Aldi komt voor 40% vanaf de Schurinkstraat (zuid), 20% vanaf de Balkerweg, 20% vanaf de Slagenweg en voor 20% vanaf de Nieuwelandstraat. In de variant met een aansluiting op de rotonde is het aandeel op de Slagenweg 30% en op de Nieuwelandstraat 10%.

3.2.3 Toekomstige verkeersintensiteiten & zomer verkeersintensiteiten

Naast de huidige verkeersintensiteiten zijn ook de toekomstige verkeersintensiteiten bepaald, in het specifiek voor een zomerse dag. Op basis van de uitgangspunten uit het Ommer verkeersmodel zijn de intensiteiten opgehoogd en opnieuw berekend. Aldi geeft daarnaast aan dat op basis van hun ervaringen het zomeraanbod in Ommen zo'n 15% hoger ligt dan regulier. Deze verhoging is toegevoegd aan de toekomstige intensiteiten.

Bij het vergelijken van de telcijfers met de cijfers van het verkeersmodel 2018 en het verkeersmodel 2030 valt op telcijfers dicht bij de cijfers van het verkeersmodel van 2030 liggen. Desalniettemin is gekozen om het absolute verschil tussen de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel 2030 en het verkeersmodel 2018 toe te voegen aan de telcijfers. Hierbij is nog een kleine correctie toegepast, omdat de telling in 2019 heeft plaatsgevonden en het basisjaar in het verkeersmodel 2018 is. Dat betekent uiteindelijk een toename van circa 26% ten opzichte van de huidige situatie voor het doorgaande verkeer en een toename van 15% voor het Aldi-gerelateerde verkeer.

3.3 Verkeerskundige analyse

3.3.1 Vissim

Om te bepalen wat de effecten van de verschillende ontsluitingsvarianten zijn voor de doorstroming van het verkeer is gebruik gemaakt van Vissim. Dit is een microscopisch verkeerssimulatiepakket waarmee multimodale verkeersstromen gesimuleerd kunnen worden en biedt tot in het kleinste detail inzicht in de doorstroming, rijtijden en afwikkelingscapaciteit. Dit maakt het mogelijk om (toekomstige) infrastructuur al in een vroeg stadium verkeerskundig te toetsen. Vissim werkt met gekalibreerde voertuigeigenschappen voor de volgfstand, laterale afstand, inhaalgedrag, optrekken en afremmen.

Voor deze studie is de gemiddelde verliestijd per motorvoertuig gemeten en is de rijtijd van een aantal verbindingen binnen het netwerk gemeten. Dit is gedaan door een aantal vaste meetpunten aan te wijzen. Voor elk scenario zijn tien simulatieruns uitgevoerd. Op basis hiervan is de gemiddelde rijtijd en gemiddelde verliestijd bepaald.

3.3.2 Resultaten doorstroming huidige situatie

Binnen Vissim zijn twee scenario's doorgerekend:

- ▲ Drukste uur werkdag (avondspits 16.30 – 17.30 uur)
- ▲ Drukste uur zaterdag (middagspits 14.30 – 15.30 uur)

De gehanteerde verkeersintensiteiten zijn bepaald op basis van de uitgevoerde verkeerstellingen, aangevuld met de verkeersgeneratie van de Aldi voor het respectievelijke moment. De twee scenario's zijn vervolgens doorgerekend in de referentiesituatie en in de verschillende varianten.

Verliestijd netwerk

In tabel 1 is de gemiddelde verliestijd per voertuig per variant en scenario weergegeven. In de referentiesituatie is het extra verkeer van de Aldi niet opgenomen, waardoor deze variant logischerwijs de minste verliestijd kent. Verder valt op dat de avondspits op een werkdag meer verliestijd kent dan de spits op zaterdag. De Aldi genereert op een zaterdag weliswaar meer

verkeer, maar omdat het omliggend wegennet op de zaterdag een stuk rustiger is dan op een gemiddelde werkdag, is de gemiddelde verliestijd lager.

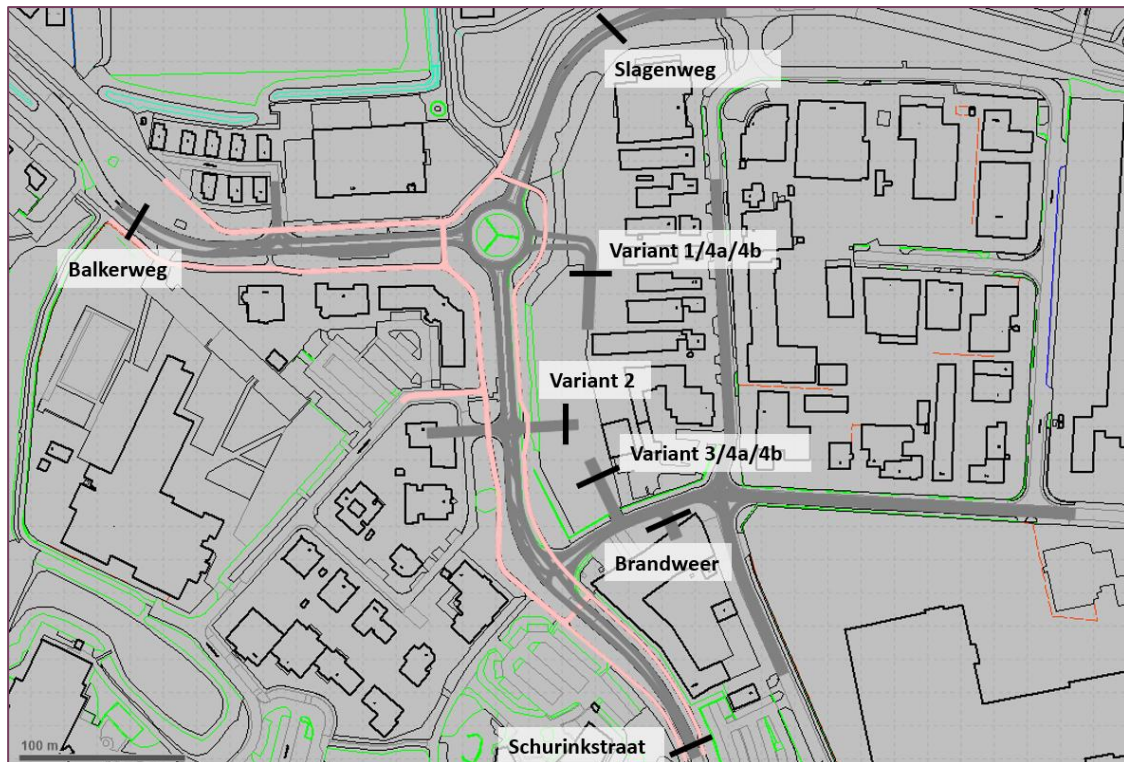
Zowel tijdens de werkdagspits als de tijdens de zaterdagspits scoort variant 3 (met aansluiting op de Nieuwelandstraat) beter dan twee overige varianten. Met name de rotondevariant scoort tijdens een werkdagavondspits matig. Op drukke momenten kan de rotonde het verkeer niet verwerken, waardoor vertraging ontstaat. Bij variant 2 heeft verkeer moeite om het terrein van de Aldi te verlaten om de Schurinkstraat op te kunnen rijden. Variant 4 – aanrijden via de Nieuwelandstraat en wegrijden via de rotonde – ontlast de rotonde Balkerweg – Schurinkstraat enigszins in vergelijking met variant 1, maar scoort desalniettemin nog steeds minder goed dan variant 3 (volledige aansluiting op de Nieuwelandstraat).

Richting	Avondspits	Zaterdagspits
Referentie (huidig)	13 sec	7 sec
Variant 1 (rotonde)	38 sec	13 sec
Variant 2 (midden)	22 sec	11 sec
Variant 3 (zuid)	17 sec	9 sec
Variant 4a	29 sec	12 sec
Variant 4b	38 sec	10 sec

Tabel 1: gemiddelde verliestijd per voertuig per variant.

Rijtijd verbindingen

Naast de gemiddelde verliestijd per variant is ook de gemiddelde rijtijd op een aantal specifieke verbindingen bepaald. Het gaat hierbij om de verbinding tussen de locatie van de brandweer en de (zuidelijke) Schurinkstraat & vice versa, de verbinding met de Balkerweg & vice versa en de verbinding met de Slagenweg & vice versa. Daarnaast is voor de verschillende varianten de rijtijd gemeten tussen de aansluiting van de Aldi op het wegennet met de Schurinkstaat, Slagenweg en Balkerweg & vice versa. De meetlocaties zijn op afbeelding 2 weergegeven.



Afbeelding 2: locaties rijtijdmetingen.

In tabel 2 is de rijtijd voor de verschillende varianten voor de hierboven benoemde verbindingen weergegeven gedurende het drukste uur van een werkdagavondspits. Ook hier scoort de referentievariant logischerwijs het beste. Van de verschillende varianten scoort variant 3 (aansluiting op de Nieuwelandstraat) het beste, gevolgd door variant 2 (aansluiting op de Schurinkstraat) en variant 1 (aansluiting via de rotonde). Variant 4a en 4b scoren beduidend minder dan variant 3.

Richting	Ref	V 1	V 2	V 3	V4a	V4b
Brandweer – Balkerweg	73 sec	103 sec	78 sec	79 sec	77 sec	136 sec
Balkerweg – Brandweer	62 sec	84 sec	69 sec	69 sec	78 sec	70 sec
Brandweer – Schurinkstraat	27 sec	29 sec	29 sec	28 sec	29 sec	55 sec
Schurinkstraat – Brandweer	23 sec	26 sec	23 sec	23 sec	23 sec	31 sec
Brandweer - Slagenweg	64 sec	92 sec	68 sec	70 sec	66 sec	130 sec
Slagenweg - Brandweer	67 sec	83 sec	71 sec	74 sec	87 sec	75 sec
Aldi – Balkerweg	n.v.t.	96 sec	110 sec	77 sec	95 sec	132 sec
Balkerweg - Aldi	n.v.t.	56 sec	52 sec	68 sec	79 sec	42 sec
Aldi – Schurinkstaat	n.v.t.	113 sec	98 sec	27 sec	121 sec	43 sec
Schurinkstraat - Aldi	n.v.t.	78 sec	24 sec	23 sec	22 sec	103 sec
Aldi - Slagenweg	n.v.t.	86 sec	99 sec	69 sec	93 sec	125 sec
Slagenweg - Aldi	n.v.t.	55 sec	54 sec	73 sec	84 sec	47 sec

Tabel 2: gemiddelde rijtijd tijdens avondspits werkdag.

In tabel 3 is de rijtijd voor de verschillende varianten gedurende het drukste uur van de zaterdagmiddagspits weergegeven. De gemiddelde rijtijd is vanwege de lagere

verkeersintensiteiten op het wegennet minder lang dan tijdens de werkdagavondspits. De verschillen tussen de verschillende varianten zijn daardoor ook een stuk minder groot dan tijdens de werkdagavondspits.

Richting	Ref	V 1	V 2	V 3	V4a	V4b
Brandweer – Balkerweg	63 sec	67 sec	66 sec	65 sec	63 sec	70 sec
Balkerweg – Brandweer	56 sec	64 sec	60 sec	60 sec	64 sec	59 sec
Brandweer – Schurinkstraat	26 sec	26 sec	27 sec	27 sec	27 sec	27 sec
Schurinkstraat – Brandweer	22 sec	22 sec	22 sec	23 sec	23 sec	22 sec
Brandweer - Slagenweg	55 sec	58 sec	57 sec	57 sec	56 sec	60 sec
Slagenweg - Brandweer	55 sec	62 sec	61 sec	60 sec	64 sec	60 sec
Aldi – Balkerweg	n.v.t.	44 sec	62 sec	64 sec	39 sec	66 sec
Balkerweg - Aldi	n.v.t.	40 sec	45 sec	60 sec	62 sec	35 sec
Aldi – Schurinkstaat	n.v.t.	58 sec	47 sec	27 sec	52 sec	23 sec
Schurinkstraat - Aldi	n.v.t.	41 sec	23 sec	24 sec	23 sec	44 sec
Aldi - Slagenweg	n.v.t.	36 sec	54 sec	57 sec	31 sec	59 sec
Slagenweg - Aldi	n.v.t.	40 sec	45 sec	60 sec	61 sec	35 sec

Tabel 3: gemiddelde rijtijd tijdens zaterdagspits.

3.3.3 Toekomst en Zomer

Binnen Vissim zijn wederom twee scenario's doorgerekend:

- ▲ Drukste uur werkdag (avondspits 16.30 – 17.30 uur)
- ▲ Drukste uur zaterdag (middagspits 14.30 – 15.30 uur)

De gehanteerde verkeersintensiteiten zijn bepaald op basis van de uitgevoerde verkeerstellingen en de verwachte toename op basis van het verkeersmodel, aangevuld met de verkeersgeneratie van de Aldi voor het respectievelijke moment op een zomerse dag. De twee scenario's zijn vervolgens doorgerekend in de referentiesituatie en in de verschillende varianten.

Verliestijd netwerk

In tabel 4 is de gemiddelde verliestijd per voertuig per variant en scenario weergegeven. In de referentiesituatie is het extra verkeer van de Aldi niet opgenomen, waardoor deze variant de minste verliestijd kent. De verliestijd in de avondspits is ten opzichte van de huidige situatie flink opgelopen. De rotonde kan het extra verkeer ten opzichte van de huidige situatie niet goed verwerken, waardoor met name op de Schurinkstraat veel vertraging optreedt. De zaterdagspits is iets minder druk en daar komt naar voren dat variant 3 (ontsluiting op de Nieuwelandstraat) het beste scoort.

Richting	Avondspits	Zaterdagspits
Referentie (huidig)	56 sec	10 sec
Variant 1 (rotonde)	121 sec	47 sec
Variant 2 (midden)	83 sec	24 sec
Variant 3 (zuid)	113 sec	14 sec
Variant 4a	98 sec	32 sec
Variant 4b	140 sec	43 sec

Tabel 4: gemiddelde verliestijd per voertuig per variant (2030, zomerse dag).

Rijtijd verbindingen

Naast de gemiddelde verliestijd per variant is ook de gemiddelde rijtijd op een aantal specifieke verbindingen bepaald. Het gaat hierbij om de verbinding tussen de locatie van de brandweer en de (zuidelijke) Schurinkstraat & vice versa, de verbinding met de Balkerkweg & vice versa en de verbinding met de Slagenweg & vice versa. Daarnaast is voor de verschillende varianten de rijtijd gemeten tussen de aansluiting van de Aldi op het wegennet met de Schurinkstaat, Slagenweg en Balkerkweg & vice versa.

In tabel 5 zijn de rijtijden tijdens het drukste uur van de avondspits voor de situatie 2030 zomerse dag weergegeven. Door de vertraging op de rotonde en op de Schurinkstraat lopen de reistijden aanzienlijk op. Voor elk van de vijf varianten loopt de rijtijd duidelijk op ten opzichte van de cijfers in de huidige situatie.

Richting	Ref	V 1	V 2	V 3	V4a	V4b
Brandweer – Balkerkweg	128 sec	206 sec	130 sec	265 sec	140 sec	407 sec
Balkerkweg – Brandweer	95 sec	162 sec	141 sec	116 sec	141 sec	114 sec
Brandweer – Schurinkstraat	38 sec	63 sec	44 sec	179 sec	43 sec	259 sec
Schurinkstraat – Brandweer	41 sec	106 sec	41 sec	67 sec	48 sec	112 sec
Brandweer - Slagenweg	124 sec	192 sec	124 sec	269 sec	132 sec	376 sec
Slagenweg - Brandweer	88 sec	132 sec	145 sec	116 sec	146 sec	76 sec
Aldi – Balkerkweg	n.v.t.	146 sec	555 sec	239 sec	661 sec	295 sec
Balkerkweg - Aldi	n.v.t.	131 sec	133 sec	128 sec	140 sec	84 sec
Aldi – Schurinkstaat	n.v.t.	161 sec	839 sec	125 sec	574 sec	150 sec
Schurinkstraat - Aldi	n.v.t.	221 sec	63 sec	70 sec	47 sec	253 sec
Aldi - Slagenweg	n.v.t.	135 sec	700 sec	228 sec	524 sec	297 sec
Slagenweg - Aldi	n.v.t.	110 sec	137 sec	128 sec	139 sec	49 sec

Tabel 5: gemiddelde rijtijd tijdens avondspits werkdag (2030, zomerse dag).

Tenslotte zijn in tabel 6 de rijtijden van de zaterdagmiddagspits voor de situatie 2030 zomerse dag weergegeven. In deze situatie blijft de vertraging op de rotonde en op de Schurinkstraat beperkt. Variant 3 (met aansluiting op de Nieuwelandstraat) komt voor de doorstroming van het verkeer wederom als beste oplossing naar voren.

Richting	Ref	V 1	V 2	V 3	V4a	V4b
Brandweer – Balkerweg	66 sec	85 sec	69 sec	71 sec	67 sec	156 sec
Balkerweg – Brandweer	59 sec	133 sec	72 sec	72 sec	108 sec	69 sec
Brandweer – Schurinkstraat	26 sec	27 sec	28 sec	29 sec	28 sec	67 sec
Schurinkstraat – Brandweer	22 sec	22 sec	22 sec	24 sec	23 sec	31 sec
Brandweer - Slagenweg	57 sec	75 sec	60 sec	62 sec	58 sec	141 sec
Slagenweg - Brandweer	60 sec	95 sec	69 sec	67 sec	87 sec	69 sec
Aldi – Balkerweg	n.v.t.	63 sec	125 sec	69 sec	60 sec	148 sec
Balkerweg - Aldi	n.v.t.	102 sec	57 sec	71 sec	106 sec	45 sec
Aldi – Schurinkstaat	n.v.t.	78 sec	114 sec	29 sec	73 sec	57 sec
Schurinkstraat - Aldi	n.v.t.	60 sec	23 sec	24 sec	23 sec	108 sec
Aldi - Slagenweg	n.v.t.	56 sec	115 sec	62 sec	50 sec	148 sec
Slagenweg - Aldi	n.v.t.	70 sec	53 sec	68 sec	86 sec	45 sec

Tabel 6: gemiddelde rijtijd tijdens zaterdagspits (2030, zomerse dag).

4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Verkeerskundige voorkeur

In het kader van Duurzaam Veilig (zie kader blz 4) verdient de ontsluiting op de Nieuwelandstraat de voorkeur. De erfaansluiting van het parkeerterrein Aldi sluit dan aan op een erftoegangsweg (de Nieuwelandstraat) en vervolgens op de gebiedsontsluitingsweg (de Schurinkstraat). Uit de onderzoeken naar de verkeersafwikkeling volgt ook dat de ontsluitingsvariant op de Schurinkstraat beter scoort dan de beide andere basisvarianten. De rotondevariant scoort het minst, de ontsluiting rechtstreeks op de Schurinkstraat scoort iets beter en de ontsluiting op de Nieuweland functioneert het beste.

De beide varianten met één richting in en één richting uit (varianten 4 a en b) hebben niet de voorkeur omdat het in de praktijk moeilijk te handhaven is. Bovendien bestaat de kans dat die één richting in- en uitritten tot extra vertraging leiden wanneer mensen tegen de richting in gaan op- en af rijden.

4.2 Brandweerrisico

De brandweer is met name zeer bezorgd over de mogelijke verstoring die in- en uitrijdend verkeer en foutgeparkeerde bezoekers van de Aldi teweeg kunnen brengen. De veiligheid van de uitruk en de aanrijtijden komt daarmee onder druk te staan.

Risico wordt uitgedrukt als *kans* x *gevolg*.

Op basis van de ervaring die BonoTraffics heeft bij brandweerkazernes in dorpen en steden in Nederland, achten wij de *kans* dat deze problemen zich voordoen klein. De ervaring leert namelijk dat weggebruikers het terrein voor een brandweerkazerne en politiebureau in hoge mate respecteren. Echter het *gevolg* wanneer het wel gebeurt kan zeer groot zijn waarmee het *risico* uiteindelijk ook groot is.

De problemen die vaak voorkomen bij de uitruk van brandweer en politie is de verkeerssituatie op de route. Hoe verder weg van de kazerne hoe minder invloed deze hebben omdat men kan anticiperen. De verkeerssituatie dichterbij de kazerne is directer van invloed op de aanrijtijden omdat daar minder makkelijk kan worden geanticipeerd en de wegen vaak moeten worden gebruikt bij uitruksituaties.

Hierbij is ook van belang dat bij een uitruk de brandweer met optische en geluidssignalen de afwikkeling beïnvloed. De Schurinkstraat heeft voor de rotonde een verhoogde middenberm. De uitrukkende brandweer zorgt ervoor dat overige weggebruikers proberen ruimte te maken wat in die situatie niet altijd makkelijk is waardoor onhandige of zelfs onveilige situaties ontstaan. Ook om die reden is het belang van een vlotte doorstroming van de rotonde groot.

4.3 Overweging

De verkeerskundig beste oplossing en het brandweerrisico lijken met elkaar op gespannen voet te staan. De brandweer heeft echter ook een groot belang bij een zo soepel mogelijk functionerende infrastructuur, zeker in de nabijheid van de kazerne. De studie toont aan dat een ontsluiting van Aldi op de rotonde of op de Schurinklaan slechter scoort voor het hele verkeerssysteem (zie de verliestijd netwerkanalyse) maar ook een verslechtering van de rijtijden veroorzaakt, met name richting de Balkerweg maar ook richting het zuiden (zie de rijtijd verbindingen analyse).

Dat betekent dat voor de aanrijtijden van brandweer en politie de ontsluitingsvariant op de Nieuwelandstraat de minst slechte oplossing is.

Dit laat onverlet dat aandacht besteed moet worden aan het vrij houden van de kazerne zodat de vrijwillige brandweer snel aanwezig kan zijn en brandweer en politie snel en veilig kan uitrukken.

4.4 Aanbevelingen

Wij adviseren, gelet op het bovenstaande, de nieuwe Aldi te ontsluiten op de Nieuwelandstraat.

Aan deze oplossing zit wel een aantal consequenties. Ten eerste is het van belang de brandweer risico's te minimaliseren. Daartoe adviseren wij in de Nieuwelandstraat een verbod om stil te staan in te stellen (bord E2) voor het gedeelte tussen de Schurinkstraat en de Eskampweg aan beide zijden van de weg. Daarbij is de "Wegsleepverordening gemeente Ommen 2004" van toepassing. Deze kan op basis van mogelijk gevaar op elk moment van de dag en week strikt worden toegepast.

De inrit van het parkeerterrein moet breed zijn. Dat bevordert de in en uitstroom van het parkeerterrein waardoor vertraging op de Nieuwelandstraat minder wordt. Goede ervaringen zijn opgedaan in Emmer-Compascuum waar een vergelijkbare Aldi is ontwikkeld en het parkeerterrein ontsluit op een doorgaande weg met een breedte van de toerit van 10 meter.

De voorlopige terreininrichting voorziet in een laad- en losdock aan de zuidzijde van het gebouw. De rijcurves voor de vrachtwagens laten zien dat de vrachtwagen een rechterbocht achteruit moet maken. Dit is een onmogelijke manoeuvre voor een chauffeur omdat de trailer het zicht in de spiegels blokkeert en de chauffeur niet via het rechterraam naar achter kan kijken. Zonder hulp van bijvoorbeeld een Aldi medewerker zal de chauffeur dan ook alles doen om op een andere manier het dock te benaderen met vertraging en risico van dien.

Verplaatsen van de toegang van het parkeerterrein kan hier mogelijk helpen. In de bijlage is een tekening opgenomen waarbij de bereikbaarheid van het laad en losdock op een berijdbare wijze is vormgegeven.

Bijlage

Bijlage 1 Bereikbaarheid laad- en losdock

