

MEMO

Onderwerp:

Aanvullend onderzoek ontsluiting nieuwbouw Aldi Ommen

Kampen,
9 december 2020

Projectomschrijving:

Aldi, aanvullend onderzoek ontsluiting nieuwbouw Ommen

Van:

Roelof-Jan Pierik &
Robin Liefink

Aan:

Aldi Ommen bv,
T.a.v. Dhr. W. Vellinga

Aanleiding

Begin 2020 heeft BonoTraffics aan de gemeente Ommen een onderzoek opgeleverd naar de ontsluitingsmogelijkheden van de nieuw te bouwen Aldi in Ommen. In grote lijnen ging het daarbij om de vraag of de Aldi kon ontsluiten op de rotonde of via de Nieuwelandstraat tegenover de politie-/brandweerkazerne. Het onderzoek leidde tot de slotsom dat een ontsluiting aan de Nieuwelandstraat verkeerskundig het beste scoorde, ook voor de aanrijtiden voor de brandweer. De brandweer en politie hebben zich uitgesproken tegen deze oplossing. In een gesprek met de gemeente is het voorstel ontstaan om de middenberm op de Schurinkstraat te verlagen.

BonoTraffics heeft op basis van twee varianten met behulp van Vissim het effect van de verlaagde middenberm onderzocht.



Afbeelding 1: locaties nieuw te bouwen Aldi.

Varianten

In deze memo zijn twee ontsluitingsmogelijkheden onderzocht. Enerzijds de ontsluiting van de Aldi via de rotonde (Balkerweg – Schurinkstraat), waarbij het verkeer van en naar de Aldi via een vierde tak op de rotonde rijdt. Daarnaast zijn de effecten onderzocht op basis van een variant waarbij het verkeer via een vierde tak op de rotonde naar de Aldi rijdt en via de Nieuwelandstraat wegrijdt vanaf de Aldi.

Deze twee varianten zijn ook in de vorige studie onderzocht. Aanvullend hierop is nu voor beide varianten de middenberm op de Schurinkstraat verlaagd, waardoor hulpdiensten zoals de brandweer exclusief gebruik kunnen maken van deze rijstrook. Alle varianten zijn op basis van een werkdag-avondspits en een zaterdagspits doorgerekend. In het vervolg van de memo worden de varianten als volgt aangeduid:

- ▲ Variant 1 (verkeer van en naar de Aldi rijdt via de rotonde Balkerweg – Schurinkstraat).
- ▲ Variant 2 (verkeer naar de Aldi rijdt via de rotonde Balkerweg – Schurinkstraat) en verkeer vanaf de Aldi rijdt via de Nieuwelandstraat.

Verkeersintensiteiten

Om een verkeerskundig oordeel te vellen over de twee varianten is gebruik gemaakt van de tellingen die voor de studie 'Ontsluiting Aldi' (30 januari 2020) zijn uitgevoerd. De verkeersintensiteiten zijn destijds 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 (2019) de verkeersstromen in beeld gebracht.

De verkeersgeneratie van de Aldi is bepaald aan de hand van de 'Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren' van het CROW. De verkeersgeneratie is eveneens overgenomen uit de studie 'Ontsluiting Aldi'. 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. Aanvullend hierop is voor deze studie gerekend met de situatie van een zomerse dag, waardoor de verkeersstromen van en naar een supermarkt in Ommen 15% hoger zijn dan gemiddeld. Dat betekent dat op een gemiddelde werkdag 366 motorvoertuigen van en naar de supermarkt rijden en op een gemiddelde zaterdag zijn dit 513 motorvoertuigen.

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 onder andere de volgafstand, optrekken en afremmen.

Voor deze studie is de gemiddelde verliestijd per motorvoertuig gemeten en is de rijtijd van de hulpdiensten gemeten. Dit is gedaan door een aantal vaste meetpunten aan te wijzen. Voor elk scenario zijn twintig simulaties uitgevoerd. Op basis hiervan is de gemiddelde rijtijd en gemiddelde verliestijd bepaald.

Verkeersafwikkeling

Verliestijd netwerk

In tabel 1 is de gemiddelde verliestijd per voertuig per variant en scenario weergegeven. Het beeld komt overeen met de eerder uitgevoerde studie. Gedurende de avondspits is sprake van beduidend minder verliestijd. 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.

Dit is met name van toepassing op de wegvakken richting de rotonde Balkerweg – Schurinkstraat. Daar lopen de wachtrijen aanzienlijk op, omdat de capaciteit van de rotonde niet voldoet aan de verkeersstromen. Dat is zowel het geval in de variant met in en uitrijden via de rotonde als in variant waar alleen via de rotonde richting de Aldi wordt gereden. In tabel 1 zijn de resultaten zichtbaar.

Richting	Avondspits	Zaterdagspits
Variant 1	63 sec	19 sec
Variant 1 (verlaagde middenberm)	59 sec	19 sec
Variant 2	77 sec	15 sec
Variant 2 (verlaagde middenberm)	72 sec	14 sec

Tabel 1: gemiddelde verliestijd per voertuig per variant.

Rijtijd hulpdiensten

Naast de gemiddelde verliestijd per variant is ook de gemiddelde rijtijd op een aantal specifieke verbindingen bepaald voor de hulpdiensten. 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. Zoals weergegeven op afbeelding 2.



Afbeelding 2: meetpunten simulatie.

In tabel 2 en tabel 3 zijn de rijtijden voor de hulpdiensten weergegeven. Daarbij is het effect van het verlagen van de middenberm en het gebruik hiervan voor hulpdiensten zichtbaar. Gedurende de werkdagspits scheelt dat ongeveer een minuut. De algemene verkeerssituatie verandert echter niet door de aanpassing aan de middenberm. De capaciteit van de rotonde schiet bij beide varianten tekort om het verkeer te verwerken. Hierdoor lopen de wachttijden en wachtrijen op. Het leidt onder andere tot een situatie waarbij de wachtrij de Nieuwelandstraat blokkeert en ook het verkeer op de Nieuwelandstraat in een wachtrij terecht komt. Hier hebben hulpdiensten last van tijdens het uitrukken.

Richting	Variant 1	Variant 1 (met middenberm)	Variant 2	Variant 2 (met middenberm)
Hulpdiensten – Balkerweg	166 sec	110 sec	324 sec	253 sec
Balkerweg – Hulpdiensten	145 sec	147 sec	108 sec	113 sec
Hulpdiensten – Schurinkstraat	57 sec	56 sec	211 sec	190 sec
Schurinkstraat – Hulpdiensten	36 sec	33 sec	53 sec	44 sec
Hulpdiensten - Slagenweg	155 sec	97 sec	300 sec	240 sec
Slagenweg - Hulpdiensten	115 sec	109 sec	129 sec	142 sec

Tabel 2: gemiddelde rijtijd tijdens avondspits werkdag.

Gedurende de zaterdagspitsen zijn de rijtijden een stuk beperkter. Weliswaar rijdt er meer verkeer van en naar de Aldi, maar omdat de verkeersstromen op het omliggend wegennet beperkter zijn, kon de rotonde Balkerweg – Schurinkstraat zonder oplopende wachtrijen verwerken. De verschillen tussen de situaties met en zonder de verlaagde berm bedraagt in deze situatie circa vijftien seconden.

Richting	Variant 1	Variant 1 (met middenberm)	Variant 2	Variant 2 (met middenberm)
Hulpdiensten – Balkerweg	93 sec	77 sec	94 sec	78 sec
Balkerweg – Hulpdiensten	100 sec	104 sec	88 sec	88 sec
Hulpdiensten – Schurinkstraat	33 sec	33 sec	32 sec	32 sec
Schurinkstraat – Hulpdiensten	24 sec	24 sec	24 sec	24 sec
Hulpdiensten - Slagenweg	87 sec	68 sec	89 sec	70 sec
Slagenweg - Hulpdiensten	85 sec	89 sec	82 sec	93 sec

Tabel 3: gemiddelde rijtijd tijdens zaterdagspits.

Aanbeveling

Bovenstaande resultaten bevestigen de aanbevelingen uit de eerder uitgevoerde studie naar de ontsluiting van de Aldi. Ontsluiting via de rotonde Balkerweg – Schurinkstraat zorgt gedurende de werkdagavondspits tot een dusdanige toename van het verkeer op de rotonde dat deze niet goed meer functioneert. Weliswaar wordt de aanrijdtijd van de hulpdiensten verkort door het verlagen van de middenberm en dit als exclusieve rijstrook toe te passen, maar er ontstaan nog steeds situaties waar een wachtrij op de Schurinkstraat de Nieuwelandstraat blokkeert en daarmee ook de hulpdiensten hindert.