

Addendum rapportage

"200130 Definitief advies ontsluiting Aldi"

Onderwerp:

Addendum rapportage "200130 Definitief advies ontsluiting Aldi"

Kampen,
24 maart 2020

Projectomschrijving:
19.0252/001

Van:
Roelof-Jan Pierik

Aan:
Gemeente Ommen

Aanleiding

Op 30 januari 2020 hebben wij, BonoTraffic, de definitieve rapportage opgeleverd met de verkeerskundige analyse van de verschillende ontsluitingsvarianten van de nieuwe Aldi.

Op 17 februari heeft een gesprek plaatsgevonden met vertegenwoordigers van brandweer en politie. Dit addendum gaat in op de uitkomsten van dat gesprek en kan beschouwd worden als een aanvulling op de rapportage.

Standpunt brandweer en politie

Politie en brandweer stellen zich op het standpunt dat een aansluiting van het Aldi-terrein op de Nieuwelandstraat ongewenst is.

Politie en brandweer een tweetal kritiekpunten op de rapportage:

1. Het aantal en impact van de PRIO 1 uitrukken van de politie is niet voldoende meegenomen in de rapportage;
2. De huidige verkeersafwikkeling op het kruispunt Nieuwelandstraat – Schurinkstraat is niet voldoende correct meegenomen en geeft een te rooskleurig beeld.

Reactie BonoTraffic

Ad 1) De politie heeft in het oorspronkelijke stakeholders gesprek aangegeven dat zij te maken heeft met "een paar" PRIO 1 uitrukken per dag. Dat is ook overgenomen in de rapportage. De politie is vervolgens specifiek gedoken in het aantal PRIO 1 uitrukken en concludeert dat er 800 PRIO 1 uitrukken per jaar zijn. Op basis van deze nieuwe inzichten concluderen wij dat het verschil tussen een paar per dag (730 per jaar) en 800 per jaar niet dermate groot is dat de conclusies moeten worden aangepast.

Terecht geeft de politie aan dat in de rapportage met name ingegaan wordt op de uitruk situatie van de brandweer. Dat heeft te maken met het feit dat een brandweer uitruk een veel grotere verkeerskundige impact heeft dan een PRIO 1 politie uitruk. Bij een brandweer uitruk komt de vrijwillige brandweer met spoed naar de kazerne en vervolgens vertrekken meerdere zware voertuigen met licht- en geluidsignalen. Bij een PRIO 1 uitruk van de politie gaat het om

één of enkele politie personenauto's. Wanneer de (veel hectischer) uitruksituatie voor de brandweer voldoende is, is dat ook het geval voor de politie.

Ad 2) Het hele netwerk van Nieuwelandstraat – Schurinkstraat – Van Reeuwijkstraat – Balkerweg – Slagenweg is gesimuleerd met een dynamisch verkeersmodel (Vissim). Dit model is gericht op verkeersgedrag van individuele bestuurders. Er ligt aan dit model grootschalig wetenschappelijk onderzoek ten grondslag met name bedoeld om verkeersgedrag in verschillende verkeerskundige situaties in beeld te kunnen brengen. De referentiesituatie in de rapportage is doorgerekend op basis van de *gemeten* verkeersintensiteiten. De feitelijke huidige situatie dus. Op basis van de uitkomsten en de beelden van de situatie, hebben wij geen reden om aan te nemen dat het model een rooskleuriger beeld geeft dan de werkelijkheid.

De hulpverleningsdiensten geven in het gesprek aan dat zij zich zorgen maken over een aansluiting van het Aldi-terrein op de Nieuwelandstraat. Men geeft aan te verwachten dat opstellend verkeer voor de inrit van de Aldi en verkeer van de Schurinkstraat naar de inrit van de Aldi tot problemen zou kunnen leiden bij uitruksituaties. Men verwacht dat in situatie van spits of drukte er wachtende voertuigen staan voor de uitrit van de kazerne. De combinatie met een Prio 1 op dat moment zou dan meer chaotisch en belemmerend werken dan ten opzichte van de situatie zonder een uitrit aan de van Nieuwelandstraat.

Door de keuze van een in-/uitrit op de rotonde voor de Aldi zal sprake zijn van een hogere verkeersbelasting en wachtrij aan motorvoertuigen op de Schurinkstraat voor de rotonde. Dit zorgt voor een vertraging in de uitruktijd.

De hulpdiensten schetsen het beeld dat bij hoge verkeersdruk op de Schurinkstraat met name Brandweervoertuigen moeten wachten voordat de rotonde vrij is van verkeer. Door de gedwongen rijrichting en verhoogde bermstroken kunnen automobilisten niet uitwijken bij een uitruk.

Aanvullende maatregel

In het overleg is het idee naar voren gekomen om de verhoogde middenberm van de Schurinkstraat te verlagen. De middenberm blijft wel als zodanig herkenbaar maar wordt overrijdbaar voor de hulpdiensten. De middenberm dient in geval van een uitruk situatie als strook waarover de hulpverlenersvoertuigen de rotonde kunnen bereiken.

Wij onderschrijven de voordelen van deze maatregel. Het zal zorgen voor kortere aanrijdtijden richting de Balkerweg en de Slagenweg. Ook ingeval er geen ontwikkelingen op het terrein plaatsvinden is dit een maatregel die bijdraagt aan snellere aanrijdtijden.

Invloed op de conclusies

We hebben geconcludeerd in de rapportage dat van de drie hoofdvarianten, de rotondevariant het minst gunstig scoort als het gaat om doorstroming van het verkeer en de variant Nieuwelandstraat het minst slecht.

Deze conclusie blijft staan, ook met een verlaagde middenberm op de Schurinkstraat. Wanneer de middenberm verlaagd wordt, is de mindere doorstroming bij de rotondevariant niet langer van invloed op de aanrijdtijden van de politie en brandweer.

Voor het overige verkeer zijn er geen gevolgen van deze middenberm verlaging (niet in positieve zin en niet in negatieve zin) en blijft de conclusie uit de rapportage staan.

Vanuit de optiek van de hulpdiensten is een rotonde ontsluiting van de Aldi het meest gunstigst, in combinatie met een verlaagde middenberm op de Schurinkstraat.

Verkeerskundig heeft de ontsluiting op de Nieuwelandstraat de voorkeur vanwege de betere doorstroming voor het verkeer.