

Notitie

Contactpersoon Anton van Essen
Datum 16 februari 2023
Kenmerk N005-1283597AVE-V01-sla-NL

Ontsluiting Aldi Harlingen

1 Inleiding

Aldi is voornemens om op de gronden van de Oude Trekweg 34B in Harlingen een nieuwe supermarkt te vestigen. De locatie is aangegeven in onderstaande figuur middels de rode cirkel.



Figuur 1.1 Luchtfoto huidige situatie, waar de nieuwe ALDI zich wil vestigen, bron Google Maps.

Op verzoek van Ontwikkelingsmaatschappij Kimswerda BV is in april 2022 een beoordeling gegeven van de keuzes van Aldi ten aanzien van ontsluiting, parkeren en bevoorrading. De bevindingen zijn vastgelegd in de notitie met kenmerk N003-1283597AVE-V03-xab-NL, d.d. 13 april 2022.

Kenmerk N005-1283597AVE-V01-sla-NL

Tevens is in december 2022 een reactie gegeven op de Reactienota 'Ontwerp Bestemmingsplan Harlingen – Verplaatsing Aldi' van november 2022. De reactie is vastgelegd in de notitie met kenmerk N004-1283597AVE-V01-gdj-NL, d.d. 5 december 2022.

Voor de volledigheid zijn beide memo's bijgevoegd in de bijlage bij deze notitie.

Bij de afronding van de plannen zijn door Aldi geen wijzigingen aangebracht in het parkeren. Daarom wordt volstaan bij de reeds eerder gemaakte opmerkingen in de bijgevoegde notities. Gezien het verwachte tekort aan parkeerplaatsen, vrezen wij dat de Aldi zich onverantwoordelijk gedraagt in de kans van optreden van onveilige situaties op het terrein zelf door klanten die zoeken naar een parkeerplek en de combinatie met bevoorradersverkeer.

In deze memo wordt ingegaan op het ontwerp, de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van de aansluiting van de Aldi op de rotonde, zoals vastgelegd op de inrichtingstekening (document b_NL.IMRO.0072.VerplaatsingAldi-VA01_tb1).

2 Historie

Voor de aanleg van de verdiepte ligging van de N31 was het perceel Oude Trekweg34B aangesloten via een inrit op de F. Domela Nieuwenhuisstraat, zie figuur 2.1.



Figuur 2.1 Inrit Oude Trekweg 34B, situatie augustus 2016, bron Cyclomedia

Bij de aanleg van de verdiepte ligging van de N31 is de verkeerssituatie gewijzigd en is ter plaatse van de Oude Trekweg 34B een rotonde aangelegd. De aansluiting van Oude Trekweg 34B is doorgetrokken tot een inrit op de rotonde, zie figuur 2.2.



Figuur 2.2 Inrit Oude Trekweg 34B, situatie augustus 2023, bron Cyclomedia

3 Huidige ontwerp rotonde

In figuur 3.1 is de huidige situatie in bovenaanzicht weergegeven.



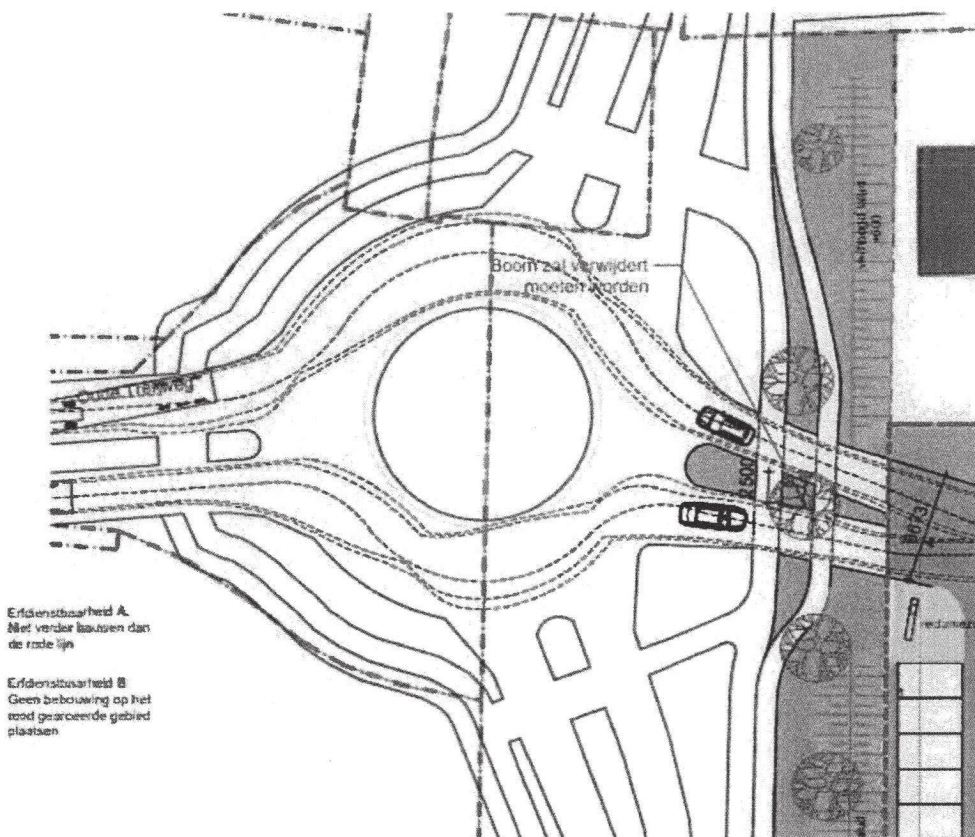
Figuur 3.1 Huidige rotonde, bron Cyclomedia

De toeleidende wegen, en daardoor ook de rotonde, zijn ingericht als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Het ontwerp is conform de CROW-richtlijn 126 Eenheid in rotondes. In tegenstelling tot wat aanbevolen wordt in de aangegeven CROW-richtlijn heeft het fietsverkeer op de rotonde geen voorrang op het afslaande verkeer vanaf de rotonde. Om de voorrangssituatie te benadrukken zijn, conform CROW-richtlijn, bij de drie bestaande takken op de rotonde 'haakse' bochten toegepast in het fietspad.

Het is toegestaan dat gemeenten afwijken van de CROW-richtlijn. Ook andere rotondes in Harlingen wijken af van de richtlijn en heeft fietsverkeer geen voorrang op het afslaande verkeer vanaf de rotonde. Daarmee ontstaat binnen de gemeente Harlingen wel eenheid in de voorrangssituatie van fietsverkeer op rotondes.

4 Ontwerp aansluiting Aldi

In figuur 4.1 is de voorgenomen aansluiting van de Aldi weergegeven.



Figuur 4.1 Ontwerp aansluiting Aldi

Bij het ontwerp van de aansluiting van de Aldi zijn de onderstaande opmerkingen te maken.

Wegcategorie en overgang

De toeleidende wegen, en daardoor ook de rotonde, zijn ingericht als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Er is geen zoneovergang tussen rotonde en het parkeerterrein, waardoor de wegcategorie van het parkeerterrein bij het verlaten van de rotonde (en vice versa) niet duidelijk is.

Bereikbaarheid

Het is niet mogelijk voor vrachtverkeer vanaf de F. Domela Nieuwenhuisstraat om direct het parkeerterrein op te rijden. Alleen wanneer de rotonde geheel rond wordt gereden is de inrit te bereiken. Dit kan leiden tot onverwachte manoeuvres (remmen, steken of nemen van verkeerde kant van de vluchtheuvel) op de rotonde.

Voor normaal verkeer is als gevolg van de vormgeving van de aansluiting het eveneens lastiger om direct het parkeerterrein op te rijden. Onnatuurlijke manoeuvreeracties zijn nodig om de bocht goed te kunnen maken.

Voorrangssituatie

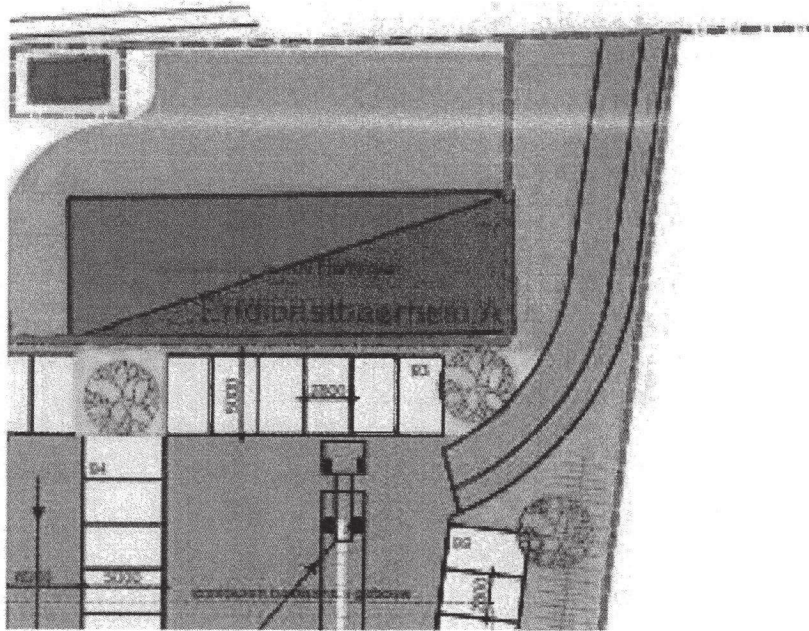
In de huidige rotonde heeft het fietsverkeer op de rotonde geen voorrang op het afslaande verkeer vanaf de rotonde. Om de voorrangssituatie te benadrukken zijn bij de drie bestaande takken op de rotonde 'haakse' bochten toegepast in het fietspad. Bij de nieuwe aansluiting op de rotonde is dit niet gedaan en lijkt het fietsverkeer voorrang te hebben op het verkeer vanaf het parkeerterrein. Voor de weggebruiker is er zo geen éénduidige voorrangssituatie op de rotonde waardoor onveilige situaties ontstaan.

Fietsverkeer rotonde

Fietsers kunnen via de rotonde het terrein van de Aldi bereiken. De fietspaden bij de rotonde zijn ingericht als één richtingsfietspaden. Dit houdt in dat fietsers alleen in noordelijke richting het terrein kunnen verlaten. Fietsers in zuidelijke richting moeten om de rotonde heen rijden. Deze route is veel langer dan tegen de rijrichting in rijden. De kans dat fietsers tegen de rijrichting in gaan rijden neemt daardoor toe waardoor verkeersonveilige situaties ontstaan.

Fietsverkeer Oude Trekweg

Fietsers kunnen ook via de Oude Trekweg het terrein van de Aldi bereiken, zie figuur 4.2. De vormgeving van de aansluiting op openbare weg ontbreekt. Het is niet te beoordelen of dit leidt tot onveilige situaties op de Oude Trekweg en op het terrein van de Aldi (bevoorradersverkeer).



Figuur 4.2 Ontwerp aansluiting Oude Trekweg

Voetgangers

Het voetpad en het fietspad zijn ter plaatse van de aansluiting van de Aldi van elkaar gescheiden. Hierdoor ontstaat een grotere afstand waarover langzaam verkeer in aanraking komt met verkeer dat het parkeerterrein op en af rijdt.

5 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de ontsluiting van de Aldi niet voldoet aan de CROW-richtlijn 126 Eenheid in rotondes, verkeerstechnisch niet voldoende functioneel zal zijn, onveilige situaties oplevert voor verkeer, fietsers en voetgangers en dus onverantwoord is om op deze manier aan te leggen.



Kenmerk N005-1283597AVE-V01-sla-NL

**Bijlage 1 N003-1283597AVE-V03-xab-NL, d.d.
13 april 2022.**

Notitie

Contactpersoon Anton van Essen
Datum 13 april 2022
Kenmerk N003-1283597AVE-V01-xab-NL

Quick-scan bestemmingsplan Aldi Harlingen

1 Inleiding

Aldi is voornemens om op de gronden van de Oude Trekweg 34B in Harlingen een nieuwe supermarkt te vestigen. De locatie is aangegeven in onderstaande figuur middels de rode cirkel.



Figuur 1 Luchtfoto huidige situatie, waar de nieuwe ALDI zich wil vestigen.

Op verzoek van Ontwikkelingsmaatschappij Kimswerda BV is in oktober 2021 een beoordeling gedaan van het voorontwerp van het bestemmingsplan voor het verplaatsen van de Aldi in Harlingen ('Harlingen - verplaatsing Aldi' (kenmerk NL.IMRO.0072.VerplaatsingAldi-VO01). De bevindingen zijn vastgelegd in de notitie met kenmerk N002-1283597AVE-V03-kst-NL, d.d. 7 oktober 2021.

Inmiddels is het ontwerp bestemmingsplan gepubliceerd ('Harlingen - verplaatsing Aldi' (kenmerk NL.IMRO.0072.VerplaatsingAldi-ON01). In deze notitie zijn de bevindingen van de beoordeling van het ontwerp bestemmingsplan opgenomen. Daarbij richten wij ons wederom met name op het voorgenomen initiatief (tekening Aldi, d.d. 23 december 2021) en de Notitie van BügelHajema 'Afwikkeling parkeren en ontsluiting Aldi Harlingen', gemeente Harlingen, d.d. 23 december 2021.

Omdat in dit ontwerp bestemmingsplan pas duidelijk is geworden welke keuzes door Aldi zijn gemaakt ten aanzien van ontsluiting, parkeren en bevoorrading is ook nu pas een gerichte analyse mogelijk.

2 Verkeerskundige Analyse

Bij de analyse van het plan en de bijlagen is het volgende geconstateerd:

- In de BügelHajema notitie wordt bij 3.2 'Uitgangspunten parkeerbehoefte en verkeersgeneratie' op correcte wijze aangegeven dat wordt uitgegaan van de CROW-publicatie 381
- De op deze CROW uitgangspunten berekende parkeerbehoefte is onzes inziens echter op verkeerde gronden berekend. De Aldi is, conform haar eigen reclame-uitingen, een pure discounter. De daarbij behorende parkeerbehoefte is groter dan in de notitie van BügelHajema is berekend
- Het gehanteerde aantal bevoorradingsbewegingen (per dag vier vrachtwagencombinaties) komt onzes inziens niet overeen met de feitelijke situatie waarbij bevoorrading uitsluitend plaatsvindt met vrachtwagencombinaties (minimaal zes keer per dag, maximaal 18 keer per dag)
- Er is geen rekening gehouden met de verkeersgeneratie van de op het terrein geplande nieuwbouw van Profile Harlingen, er wordt verwezen naar zeven eigen parkeerplaatsen aan de Oude Trekweg
- Er is geen rekening gehouden met een piek in de verkeersbewegingen als na het passeren van de trein de spoorwegovergang in de Domela Nieuwenhuisstraat weer open gaat

2.1 Verkeersgeneratie en parkeerbehoefte conform CROW kentallen

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie en het benodigde aantal parkeerplaatsen gaat het CROW uit van twee criteria; de oppervlakte van de supermarkt (in dit geval 1900 m²) en de locatie (in dit geval Oude Trekweg). Per locatie wordt een inschatting gemaakt van de bereikbaarheid, te voet, per (brom)fiets en per auto. Dit vertaalt zich in de systematiek van het CROW in de mate van stedelijkheid van het gebied en de ligging ten opzichte van het centrum. In de vorige notitie zijn abusievelijk nog de oude tabellen aangehouden waarin ook nog onderscheid wordt gemaakt tussen een full-service supermarkt en een discounter, dit onderscheid is in de nieuwe CROW-publicatie inmiddels vervallen.

De kentallen die worden gehanteerd door de CROW zijn opgenomen in figuur 2.

Fullservice-supermarkt									
Parkeerkencijfers (per 100 m ² bvo)									
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel laadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	1,5	3,8	2,2	4,7	2,9	5,4	n.v.t.	n.v.t.	0-2,5%
Sterk stedelijk	2,1	4,5	3,0	5,6	3,9	6,4	n.v.t.	n.v.t.	
Matig stedelijk	2,1	4,6	3,1	5,7	4,0	6,4	n.v.t.	n.v.t.	
Weinig stedelijk	2,6	5,1	3,6	6,3	4,6	7,2	n.v.t.	n.v.t.	
Niet stedelijk	2,7	5,2	3,8	6,6	4,8	7,5	n.v.t.	n.v.t.	

Opmerking: Aandeel bezoekers: 93%

Verkeersgeneratie (per 100 m ² bvo)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	31,1	72,7	57,0	98,6	70,0	111,6	n.v.t.	n.v.t.
Sterk stedelijk	43,6	85,2	75,8	117,4	91,9	133,5	n.v.t.	n.v.t.
Matig stedelijk	43,9	85,4	76,2	117,8	92,3	133,9	n.v.t.	n.v.t.
Weinig stedelijk	53,0	94,6	89,9	131,5	108,4	149,9	n.v.t.	n.v.t.
Niet stedelijk	56,2	97,8	94,7	136,3	113,9	155,5	n.v.t.	n.v.t.

Opmerking: Aandeel bezoekers: 99%

Figuur 2 Verkeersgeneratie conform CROW-publicatie 381 ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', 2018)

2.2 Stedelijkheidsgraad

Zoals aangegeven is de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte afhankelijk van de stedelijkheidsgraad van de doelgroep en de locatie van de Aldi. De voorgenomen locatie is gelegen aan de oostzijde van de N31 vlak bij de uitvalswegen van en naar Harlingen. De locatie is dus in te delen in de kolom "Rest bebouwde kom".

De mate van stedelijkheid wordt door het CROW bepaald op het aantal adressen per km², zie figuur 3.

Tabel A1. Stedelijkheidsgraad van Nederlandse gemeenten

Klasse	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km ²)
Zeer sterk stedelijk	> 2500
Sterk stedelijk	1500-2500
Matig stedelijk	1000-1500
Weinig stedelijk	500-1000
Niet stedelijk	< 500

bron: CBS

Figuur 3 Stedelijkheidsgraad

Op basis van het gebruik van de vierkantstatistieken van het CBS (2018) voor 500 meter vierkantvlak rondom de locatie voor de Aldi gaat het om circa 1.350 woningen per km². De omgevingsadressendichtheid per km² staat op 1.519 (jaartal 2018). Op basis van deze getallen lijkt de aanname van matig stedelijk correct gehanteerd.

Harlingen, en daarmee ook de Aldi, heeft echter ook een belangrijke regionale functie voor de omliggende dorpen en het buitengebied. Als het gebied rondom de Aldi groter wordt aangehouden dan is de stedelijkheidsgraad eerder te beschouwen als weinig stedelijk. Nemen we Harlingen in haar totaliteit en delen we het aantal adressen door het totale oppervlak van de gemeente, dan is Harlingen als geheel niet stedelijk.

Voor de bepaling van de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van 'rest bebouwde kom' en 'weinig stedelijk gebied'. Hoewel de definitie van discounter is komen te vervallen in de CROW-tabellen is de aard van het type supermarkt niet ineens anders. Klanten komen voor de prijs, kopen grote hoeveelheden en hebben voor het vervoer daarvan een auto nodig. Bij de inschatting van het benodigde aantal parkeerplekken moet volgens ons daarom uitgegaan worden van de bovengrens van de verkeersgeneratie. Bij weinig stedelijk betreft dit 149,9 verkeersbewegingen per 100 m² bvo en parkeerbehoefte van 7,2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo). Bij niet stedelijk gebied is dit nog meer.

2.3 Verkeersgeneratie

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie wordt uitgegaan van 149,9 verkeersbewegingen per 100 m² bvo. Bij een bvo van 1.900 m² (plancapaciteit van het bestemmingsplan) betekent dit 2.848 verkeersbewegingen.

In het plan is aangegeven dat 2.150 extra verkeersbewegingen worden gegenereerd. Het berekende aantal van 2.848 is fors meer (> 30 %) dan waar in het plan vanuit is gegaan.

In het plan wordt tevens aangegeven dat op de Domela Nieuwenhuisstraat/Grensweg gemiddeld 6.729 mvt/etmaal rijden op werkdagen (jaar 2018). De verwachting is dat dit in 2032 gestegen zal zijn tot ongeveer 7.735 mvt/etmaal (uitgaande van een verkeerstoename van 1 % per jaar). De extra verkeersgeneratie op de rotonde als gevolg van de aansluiting van de Aldi is dus eveneens fors (> 35 %). Dit zal nog worden vergroot als de nieuwbouw van Profile heeft plaatsgevonden.

Tenslotte is geen rekening gehouden met een piek in de verkeersbewegingen als na het passeren van de trein de spoorwegovergang in de Domela Nieuwenhuisstraat weer open gaat. Dit kan leiden tot extra stagnatie op de rotonde.

2.4 Parkeervoorzieningen

Voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen wordt uitgegaan van 7,2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo (zie onderbouwing onder 2.2). Bij een bvo van 1.900 m² betekent dit 137 parkeerplaatsen.

In het plan is aangegeven dat 110 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit is minder dan gemiddeld benodigd voor een discounter. Dit kan leiden tot parkeeroverlast in de omgeving.

Indien de Profile winkel aan haar beperkte "eigen" zeven parkeerplaatsen aan de Oude Trekweg te kort heeft, zal de parkeervoorziening van de Aldi direct worden gebruikt. Er is immers een directe fiets-/voetverbinding tussen de Aldi parkeerplaats en de Profile. Ook kan dit leiden tot onveilige situaties als gevolg van bezoekers die op zoek zijn naar een parkeerplek en mogelijk op de rotonde stil komen te staan.

2.5 Bevoorravingsverkeer

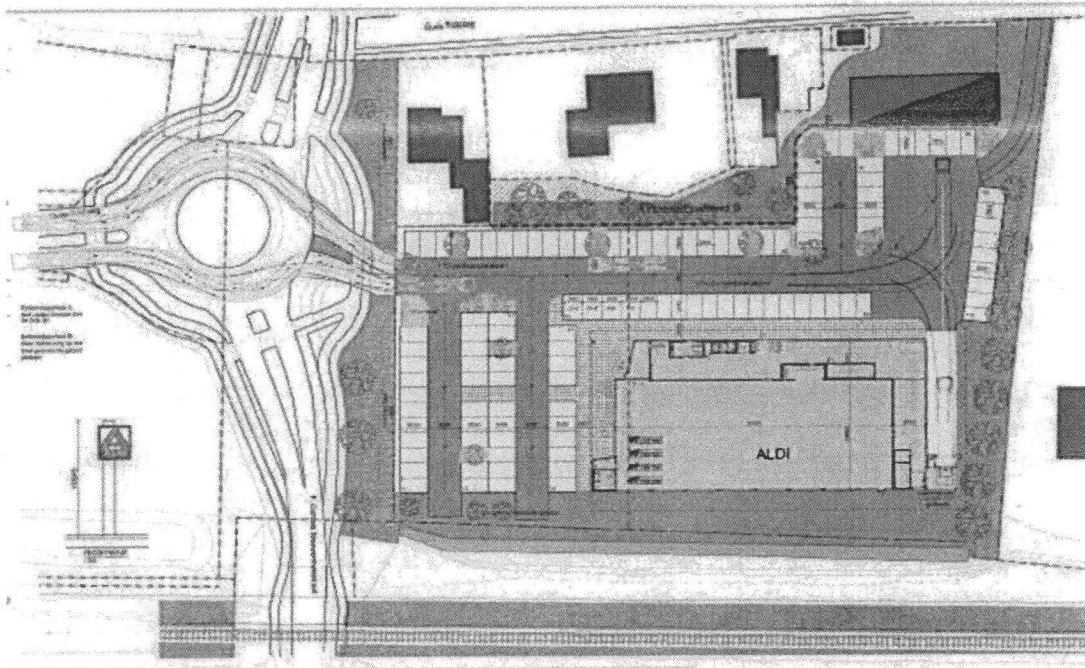
In het planvoornemen is de bevoorrading aangepast naar vier grote vrachtwagencombinaties per dag (inclusief zaterdag). Dit lijkt niet overeen te komen met de praktijk. Op basis van aangeleverde informatie over bevoorrading van andere Aldi-winkels is eerder te verwachten dat bevoorrading plaatsvindt minimaal zes en maximaal 18 vrachtwagencombinaties per dag. Dit betekent dat voor de bevoorrading sprake van minimaal zes keer per dag een grote vrachtwagencombinatie op het parkeerterrein van de Aldi. Dit leidt tot onveilige situaties met parkerende auto's en winkelend publiek.

Voor de bevoorradingssituatie geldt bovendien dat de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer ernstig in gevaar komt. Fietsers kruisen daar de manoeuvrerende vrachtauto's.

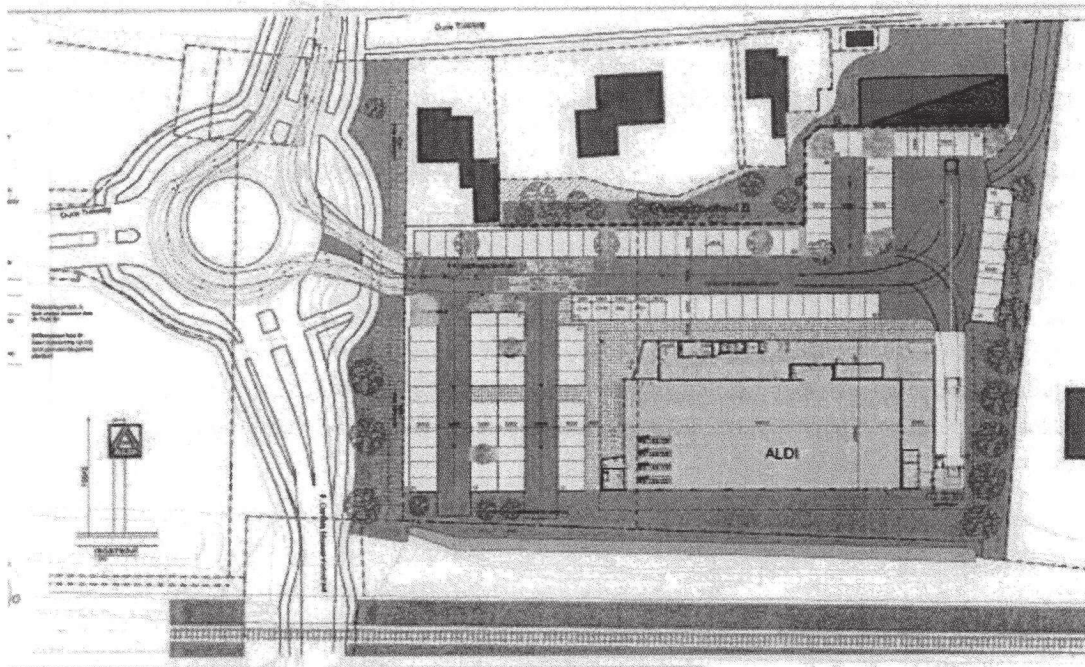
2.6 Aansluiting rotonde

In de in het ontwerp getekende vormgeving van de rotonde is het niet mogelijk voor een trekker oplegger om het Aldi terrein op of af te rijden, zie daarvoor de rijcurvesimulaties in figuur 4 t/m 6 ter verduidelijking.

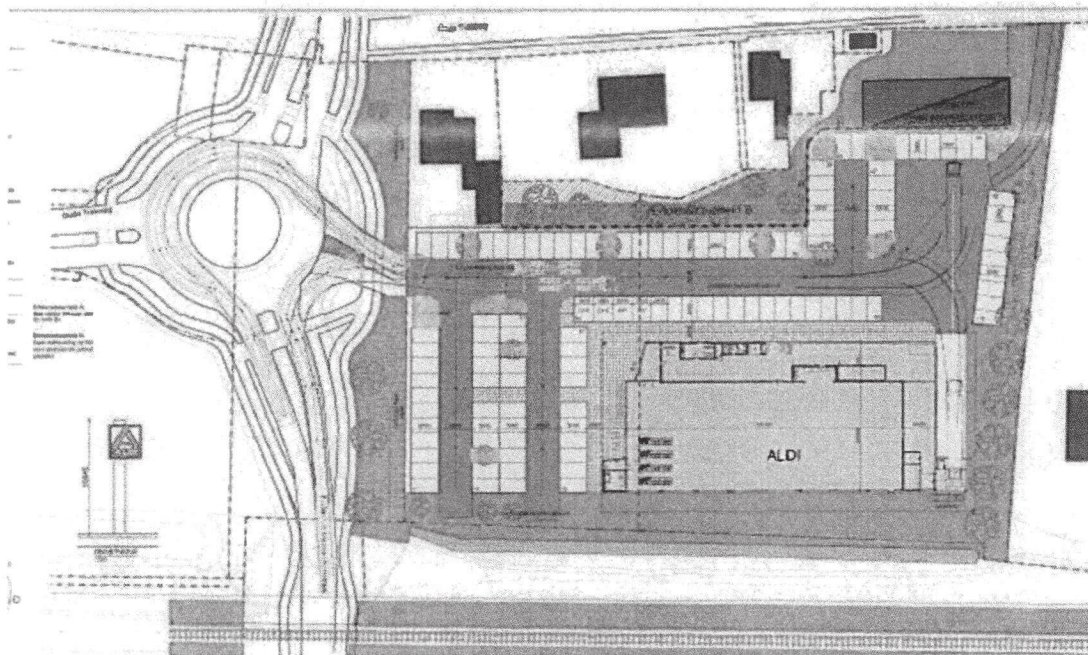
Komend vanaf het westen of het noorden richting de oostelijke aansluiting is het aanbrengen van bochtverbreding in de oostelijke aansluiting een noodzakelijke oplossing. Vanaf het zuiden richting de oostelijke aansluiting is vanwege de hoekverdraaiingen van beide (zuidelijke en oostelijke) aansluitingen geen verkeersveilige oplossing te bedenken met de voorgenomen oostelijke aansluiting en de huidige zuidelijke aansluiting. Vanaf de oostelijke aansluiting is eveneens bochtverbreding noodzakelijk om het terrein van de Aldi af te rijden. De vrachtauto ontsluiting is alleen mogelijk als praktisch het volledige terrein tussen rotonde en Aldi wordt verhard. Dit is verkeerstechnisch gezien niet wenselijk en gevaarlijk voor fietsers en voetgangers.



Figuur 4 Rijcurve simulatie westelijke richting



Figuur 5 Rijcurve simulatie noordelijke richting



Figuur 6 Rijcurve simulatie zuidelijke richting

2.7 Conclusie

De conclusies zoals door BügelHajema in punt 6 van haar notitie zijn weergegeven zijn niet correct.

- Het ontwerp voorziet in 110 parkeerplaatsen. De feitelijke behoefte is 137 parkeerplaatsen op basis van 7,2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Er is dus een structureel parkeertekort van 27 parkeerplaatsen
- De verwachte verkeersintensiteiten zijn niet op correcte wijze ingevoerd. Of er een capaciteitsprobleem op de rotonde ontstaat zal opnieuw moeten worden berekend. Waarschijnlijk zal ook bij de correcte uitgangspunten de verzadigingsgraad niet snel worden bereikt. Echter omdat er onvoldoende parkeerruimte is, bevoorradingsverkeer niet vlot kan worden afgewikkeld doordat zij over het parkeerterrein moeten rijden en verkeersstromen niet gelijkmatig zijn door de nabijheid van een spoorwegovergang, zullen opstoppingen en verkeersonveilige situaties zich gaan voordoen
- De hoeveelheid bevoorradingsverkeer zal tot problemen op het gebied van verkeersveiligheid leiden omdat (achteruitrijdende) vrachtwagencombinaties dwars door parkeerplaatszoekende personenauto's en fietsers en voetgangers rijden
- In de vormgeving van de voorgenomen aansluiting op de rotonde is het voor een vrachtwagencombinatie niet mogelijk om het Aldi terrein op of af te rijden. Een verkeerskundig correcte oplossing van deze aansluiting op de rotonde is op basis van de door Aldi gekozen inrichting niet mogelijk



Kenmerk N005-1283597AVE-V01-sla-NL

**Bijlage 2 N004-1283597AVE-V01-gdj-NL, d.d.
5 december 2022**

Notitie

Contactpersoon Anton van Essen
Datum 5 december 2022
Kenmerk N004-1283597AVE-V01-gdj-NL

Reactie zienswijze bestemmingsplan Aldi Harlingen

Aldi is voornemens om op de gronden van de Oude Trekweg 34B in Harlingen een nieuwe supermarkt te vestigen. De locatie is aangegeven in onderstaande figuur middels de rode cirkel.



Figuur 1 Luchtfoto huidige situatie, waar de nieuwe ALDI zich wil vestigen.

Op verzoek van Ontwikkelingsmaatschappij Kimswerda BV is in april 2022 een beoordeling gegeven van de keuzes van Aldi ten aanzien van ontsluiting, parkeren en bevoorrading. De bevindingen zijn vastgelegd in de notitie met kenmerk N003-1283597AVE-V03-xab-NL, d.d. 13 april 2022.

In de Reactienota 'Ontwerp Bestemmingsplan Harlingen – Verplaatsing Aldi' van november 2022 is de reactie op de bevindingen opgenomen (blz. 4-12 zienswijze punt 10 (parkeren en verkeer)). In deze memo wordt ingegaan op deze reacties.

1) Verkeergeneratie en parkeerbehoefte

Uitgegaan wordt van 110 parkeerplaatsen. Dit komt neer op een parkeernorm van 5,8 parkeerplaatsen per 100 m² vloeroppervlakte van de supermarkt. Aangegeven wordt dat dit overeenkomt met de Nota Parkeernormen van de gemeente Harlingen. Zoals al eerder aangegeven zijn de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte afhankelijk van de doelgroep en de locatie van de Aldi. De voorgenomen locatie is gelegen aan de oostzijde van de N31 vlak bij de uitvalswegen van en naar Harlingen.

Onze verwachting is dat op basis van de doelgroep en locatie (een Aldi supermarkt op deze locatie zal zijn meeste klanten met de auto zien komen en gaan) het aantal parkeerplaatsen te laag is. Wij hebben een reële verwachting dat er (minimaal) 137 parkeerplaatsen nodig zijn. Het door ons verwachte tekort van 27 parkeerplekken zal leiden tot onveilige situaties en overlast voor de buurt.

2) *Verkeersafwikkeling op de rotonde*

Om voor de toekomst gevrijwaard te worden van aansprakelijkheid wordt gesteld dat: "Rond een spoorwegsluiting kan er natuurlijk sprake zijn van korte stagnatie. Naar verwachting zal dit echter niet leiden tot onacceptabele vertragingen". Dit effect is niet aangetoond.

3) *Rijcurves voor bevoorradingsverkeer op de rotonde*

In de Reactienota wordt gereageerd op bevoorradingsverkeer vanuit de woonwijk aan de noordzijde en op vrachtverkeer dat vanaf de oostzijde het terrein op komt. Het is onduidelijk wat hiermee bedoeld wordt. Het ontwerp van de rotonde is aangepast tot een volwaardige rotonde, waardoor vrachtverkeer vanuit het noorden en westen inderdaad beter het terrein van de Aldi kan bereiken. Echter, vanuit het zuiden is de bereikbaarheid van het terrein nog steeds niet haalbaar, verkeer wordt min of meer gedwongen een rondje over de rotonde te rijden om naar het terrein van de Aldi te komen. Dit is verkeerskundig onduidelijk en onwenselijk.

4) *Verkeersveiligheid op de rotonde*

Het ontwerp van de rotonde is aangepast ter verbetering van de situatie van fietsers en voetgangers. Voor de auto's en vrachtauto's blijft het een slechte en ongewenste verkeerskundige situatie.

5) *Bevoorrading en verkeersveiligheid*

Aldi stelt dat ongevallen op eigen terrein hun verantwoording is. Dat klopt. Gezien het verwachte tekort aan parkeerplaatsen, vrezen wij dat de Aldi zich hierbij onverantwoordelijk gedraagt.