

An aerial photograph of the town of Ommen, showing a dense residential area with many houses featuring red-tiled roofs. A prominent church with a tall, white steeple is visible on the right side. In the foreground, there is a modern road intersection with a red-paved roundabout and a bridge crossing a canal. The text 'Analyse ontsluitingsstructuur Ommen' is overlaid in large white letters.

Analyse ontsluitingsstructuur Ommen

Gemeente Ommen

03-11-2020

Status: definitief

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Huidige situatie.....	5
2.1 Ontsluitingsstructuur - gemotoriseerd verkeer	5
2.2 Ontsluitingsstructuur fiets	6
2.3 Vecht voor het Centrum.....	7
2.4 Ontsluitingsstructuur openbaar vervoer.....	7
3. Probleemstelling	8
3.1 Knelpunten	8
3.1.1 Gebruik van de Vechtkade.....	8
3.1.2 Ontsluitingsstructuur voor fietsers	8
3.1.2 Kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug	8
3.1.4 Julianastraat/Schurinkstraat.....	9
3.2 Probleemstelling.....	9
4. Analyse	11
4.1 Kentekenonderzoek.....	11
4.2 Ontsluitingsstructuur – gemotoriseerd verkeer.....	13
4.3 Ontsluitingsstructuur fiets	14
4.3.1 Interne fietsverbindingen	14
4.3.2 Externe fietsverbindingen	14
4.3.3 Fietsknelpunten.....	15
4.4 Ontsluitingsstructuur openbaar vervoer.....	15
5. Toekomstige ontsluitingsstructuur	16
5.1 Doelstelling.....	16
5.2 Ontsluitingsstructuur gemotoriseerd verkeer	16
5.2.1 Provinciaal wegennetwerk	16
5.2.2 Optimalisatie bestaande ontsluitingsstructuur.....	17
5.2.3 Maatregelen op de Vechtkade.....	18
5.2.4 Maatregelen op de Julianastraat/Schurinkstraat	18
5.2.5 Verkeersintensiteiten Vechtkade en Julianastraat/Schurinkstraat.....	20
5.2.6 Afweging maatregelen Vechtkade en Julianastraat/Schurinkstraat	20
5.2.7 Ondersteunende maatregelen	22
5.3 Ontsluitingsstructuur fiets	22

5.3.1	Samenhangend ontsluitingsstructuur fiets	23
5.3.2	Oplossen conflictpunten gemotoriseerd en fietsverkeer	24
5.4	Ontsluitingsstructuur openbaar vervoer.....	24
6.	Scenario's	25
6.1	Scenario 2C.....	26
6.1.1	Beschrijving scenario 2C.....	27
6.2	Scenario 2E	29
6.2.1	Beschrijving scenario 2E	30
6.3	Scenario 3E	32
6.3.1	Beschrijving scenario 3E	33
7	Aandachtspunten	35

1. Inleiding

Tot 2010 liep de provinciale autoweg N34 door het centrum van Ommen en vormde daarmee een barrière in de verbinding van Ommen met de Vecht. Het verkeer richting het centrum Ommen kon niet goed doorrijden. Vooral in de spits ontstonden hierdoor files en onveilige verkeerssituaties. Omwonenden hadden last van het geluid en de stank van het verkeer. Door het aanleggen van een nieuwe autoweg ten noorden van Ommen (doortrekking N36) ontstond de mogelijkheid om de N34 af te waarden en hierdoor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid rondom het centrum van Ommen structureel te verbeteren. De verkeersintensiteiten op de wegen in het centrum van Ommen zijn sinds 2010 dan ook flink afgenomen.

De verkeersstructuur in en rondom Ommen is met het opheffen van de N34 flink veranderd. De doorgaande ontsluitingswegen lopen nu niet meer door, maar langs of rondom de kern van Ommen. De gemeente Ommen heeft naar aanleiding van deze veranderingen de "Verkeersvisie Ommen 2030 (Duurzaam Bereikbaar)" opgesteld. In deze visie is omschreven hoe de gemeente de ontsluitingsstructuur van Ommen in 2030 ziet en is er aandacht voor de vele nieuwe ontwikkelingen in het kader van duurzame mobiliteit, het stimuleren van het gebruik van de fiets en de aankomende veranderingen in het openbaar vervoer.

Het omleggen van de N34 en de herinrichting van het centrum in het project 'Vecht voor het Centrum' heeft de leefbaarheid en verkeersveiligheid in en rondom het centrum van Ommen fors verbeterd. Desondanks blijft de verkeerssituatie de gemoederen in Ommen bezighouden. De dagelijkse verkeerssituatie in en rondom het centrum van Ommen, laat zien dat het verkeer zich anders gedraagt dan met de realisatie van de ontsluitingsstructuur is beoogd. Dit leidt tot overlast en vraagstukken over leefbaarheid en verkeerveiligheid.

De veronderstelde problematiek vraagt om een nieuwe analyse van de opzet en het gebruik van de ontsluitingsstructuur van Ommen. Dit document biedt een basis voor een discussie over de ontsluitingsstructuur van Ommen en kan gezien worden als een voortzetting van de Verkeersvisie Ommen 2030, geactualiseerd door het voortschrijdend inzicht wat de afgelopen jaren is opgedaan.

Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken wordt eerst de huidige situatie beschreven en geanalyseerd. Hierbij wordt gekeken naar de ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer, fietsers, het openbaar vervoer en de samenhang tussen deze verschillende ontsluitingsstructuren. Vervolgens wordt gekeken naar mogelijke oplossingen voor de geconstateerde verkeersproblematiek. Op basis van al deze informatie wordt daarna een drietal scenario's gepresenteerd met daarin voorstellen voor een robuuste en duurzame ontsluitingsstructuur van Ommen.

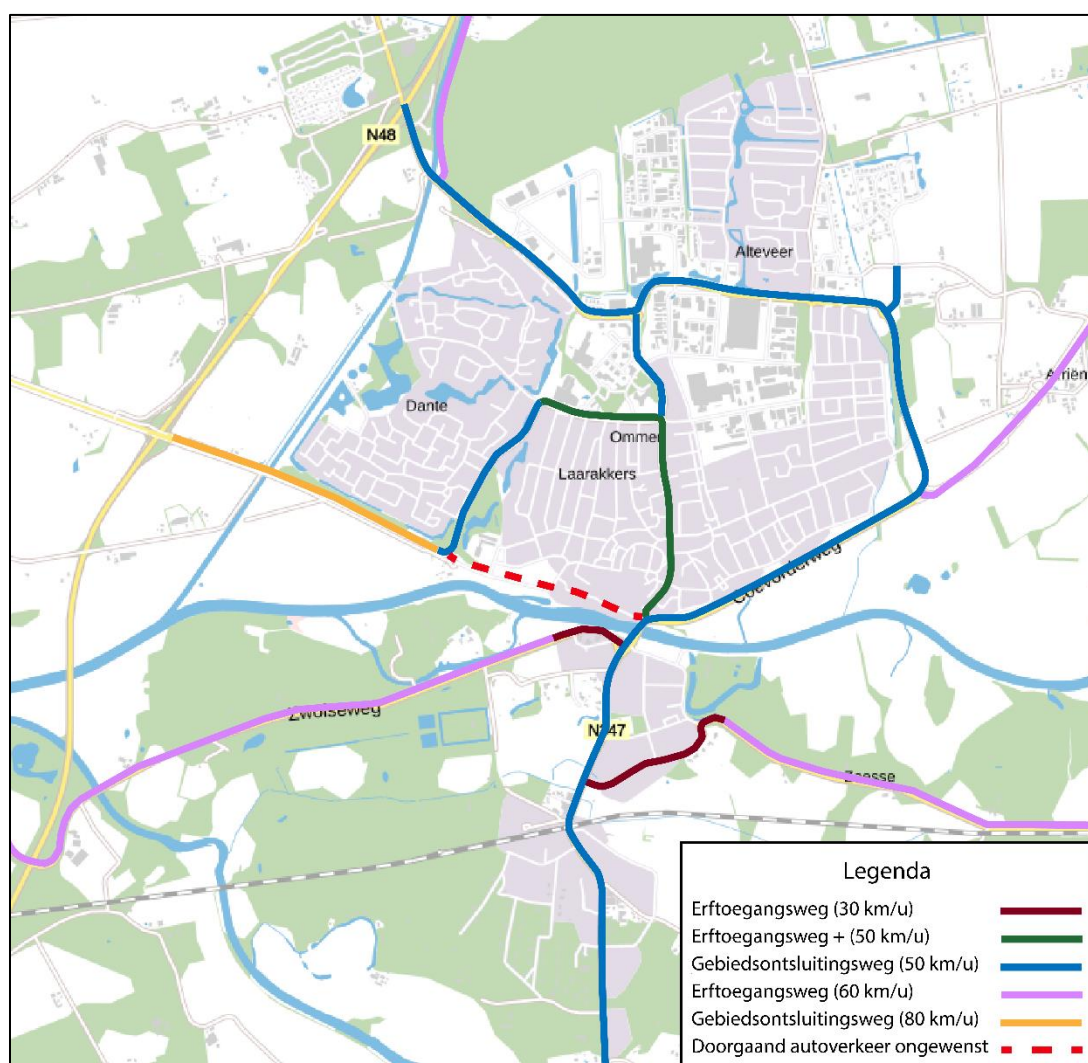
2. Huidige situatie

De huidige ontsluitingsstructuur is vormgegeven aan de hand van de ambities en doelstellingen die vastgelegd zijn in de Verkeersvisie Ommen 2030. De afgelopen jaren zijn met name de projecten in en rondom het centrum van Ommen afgerond. In dit hoofdstuk wordt de huidige ontsluitingsstructuur en het beoogde gebruik daarvan verder toegelicht.

2.1 Ontsluitingsstructuur - gemotoriseerd verkeer

Ommen is via het omliggende wegennet indirect aangesloten op het landelijke snelwegennet. Voor de snelwegen richting het noorden, oosten, zuiden en westen van het land, zoals de A28, A1, A35 en A37, rijdt men eerst over regionale stroomwegen N340, N348, N48 en N36, regionale wegen die zijn gelegen in en rondom Ommen.

Op provinciaal niveau wordt gewerkt aan de opwaardering van de Vechtdalverbindingen. In de nabijheid van Ommen wordt gewerkt aan de ombouw van knooppunt Varsen (N340-N348), het verkeersveiliger maken en verbeteren van de doorstroming bij de op- en afritten van de Balkerweg op de N48 en realisatie van een fietstunnel onder de N48. Na afronding van dit project is de aanpassing van het provinciaal wegennetwerk rondom Ommen voorlopig afgerond.



Figuur 2.1; huidige ontsluitingsstructuur gemotoriseerd verkeer Ommen

(bron: Verkeersvisie Ommen 2030)

De hoofdontsluiting van Ommen op het regionale wegennetwerk wordt gevormd door de Balkerweg. De aansluiting van de Balkerweg met de N48 wordt, (als onderdeel van de aanpak Vechtdalverbindingen) opgewaardeerd door middel van twee rotondes. De aansluiting van de Varsenerdijk op de N340 fungeert als een tweede aansluiting van het centrum van Ommen op het regionale wegennetwerk. Aan de zuidzijde van Ommen wordt de stad verbonden met Hellendoorn/Nijverdal via de N347 en met Den Ham, Vroomshoop via de N341. Beide wegen komen binnen de kern Ommen samen op de Stationsweg.

De ontsluitingsstructuur van Ommen is zodanig ingericht dat de Stationsweg via de Coevorderweg, Slagenweg, Balkerweg (N347) verbonden is met de N48. Deze route wordt gezien als de beoogde rondweg voor het doorgaande verkeer. De inrichting van de Coevorderweg, Slagenweg en de Balkerweg is zodanig ingericht dat dit gebruik gefaciliteerd wordt. Het gebruik van de Varsenerdijk en de Vechtkade wordt door de inrichting en de bewegwijzering zoveel als mogelijk ontmoedigd.

2.2 Ontsluitingsstructuur fiets

De functies in Ommen die veel fietsverkeer aantrekken, zoals het Vechtdal College, de basisscholen en de sportvoorzieningen, liggen ruim verspreid door de bebouwde kom van Ommen. Daarnaast ligt het station van Ommen op een flinke afstand van de kern Ommen en is voor fietsers maar op één manier te bereiken. Hierdoor ontstaan veel fietsrelaties tussen de verschillende wijken van Ommen. Het fietsnetwerk bestaat voor een groot deel uit vrijliggende fietspaden, met uitzondering van de Chevalleraustraat, de Julianastraat/Schurinkstraat en de Hardenbergerweg. Hier moeten fietsers samen met het gemotoriseerd verkeer gebruik maken van de rijbaan.



Figuur 2.2; huidige ontsluitingsstructuur fiets Ommen

(bron: Verkeersvisie Ommen 2030)

3. Probleemstelling

In de inleiding is benoemd dat de verkeerssituatie in Ommen de gemoederen bezig blijft houden. Het verkeer in en om het centrum gedraagt zich anders dan dat met de ontsluitingsstructuur beoogd is. In dit hoofdstuk wordt verder ingegaan op deze veronderstelde verkeersproblematiek.

3.1 Knelpunten

De veronderstelde verkeersproblematiek is op te delen in een aantal geconstateerde knelpunten:

3.1.1 Gebruik van de Vechtkade

De afgelopen jaren zijn diverse maatregelen uitgevoerd om het gebruik van de rondweg te faciliteren en het gebruik van de Varsenerdijk en de Vechtkade te ontmoedigen. Het gebruik van de Vechtkade is in de afgelopen jaren afgenomen tot ongeveer 7.250 motorvoertuigen per etmaal. In de Verkeersvisie wordt voor de Vechtkade echter gesproken over een streefwaarde van 3.500 motorvoertuigen per etmaal. Met dit aantal verkeersbewegingen kan een kwalitatief en leefbaar centrum gewaarborgd blijven.

De verkeersintensiteiten op de Vechtkade zijn weliswaar flink afgenomen maar liggen nog ruim boven de streefwaarde. De rondweg is een onvoldoende aantrekkelijk alternatief, waardoor de potentie van deze weg onbenut blijft. Het vele gemotoriseerde verkeer dat gedurende de dag gebruik blijft maken van de Vechtkade zorgt voor een barrièrewerking (beperkte oversteekbaarheid) tussen het centrum en de Vecht. Ondanks de geslotenverklaringen blijft ook een deel van het vracht- en landbouwverkeer gebruik maken van de Vechtkade. De ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid blijven hiermee onder druk staan.

3.1.2 Ontsluitingsstructuur voor fietsers

Een algemene tendens in Nederland is dat het gebruik van de fiets voor verplaatsingen binnen de bebouwde kom al jaren toeneemt. Dit komt onder meer door de toenemende populariteit van de elektrische fiets. De gemeente Ommen heeft in de Verkeersvisie de ambitie uitgesproken dat de fiets het populairste vervoersmiddel binnen de bebouwde kom van Ommen zou moeten zijn. Om dit te realiseren is een samenhangend en comfortabele ontsluitingsstructuur voor fietsers noodzakelijk.

Op dit moment ontbreken een aantal schakels in het fietsnetwerk, waardoor het gebruik van de fiets onvoldoende gestimuleerd en gefaciliteerd kan worden. Fietsers worden daardoor gedwongen om samen met het gemotoriseerd verkeer gebruik te maken van dezelfde rijbaan.

Daarnaast worden fietsers en voetgangers door een onsamenshangend netwerk gedwongen om onlogische bewegingen te maken, met conflicten tot gevolg. De ontsluitingsstructuur voor de fietsers in Ommen functioneert daarmee onvoldoende.

3.1.2 Kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug

Zoals gesteld moet al het lokale verkeer wat van de ene naar de andere zijde van de Vecht wil oversteken maakt in Ommen gebruik van de Hessel Mulertbrug. Al deze verkeersstromen zorgen voor een flinke verkeersbelasting van de kruispunten nabij de brug, met name op het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug. Conform de ontsluitingsstructuur is de doorgaande verbinding op het kruispunt de Stationsweg-Coevorderweg (rondweg N347). Verkeer uit de Julianastraat moet hier voorrang aan verlenen en verkeer uit de Vechtkade dient weer voorrang te verlenen aan de Julianastraat. Daarbij komt de hoofdfietsroute vanaf de Hessel Mulertbrug naar de Julianastraat/Schurinkstraat, die eveneens voorrang heeft ten opzichte van de

Julianastraat. Fietsverkeer vanaf de Hessel Mulertbrug richting het centrum kan met een vrijliggend fietspad afslaan richting de Vechtkade en later invoegen op de Vechtkade.



Figuur 3.1; kruispunt Vechtkade/Julianastraat/Coevorderweg/Hessel Mulertbrug

De verkeersstromen in en rondom het centrum van Ommen zijn anders dan beoogd is in de ontsluitingsstructuur. Aangezien het kruispunt is ingericht conform de ontsluitingsstructuur, functioneert het kruispunt niet zoals beoogd is met de inrichting. Daarnaast vergen de verschillende verkeersstromen constante aandacht van de weggebruiker. Vanwege deze complexiteit ontstaat hier een gevoel van verkeersonveiligheid bij de weggebruiker.

3.1.4 Julianastraat/Schurinkstraat

Ook de verkeerssituatie op de Julianastraat/Schurinkstraat heeft de laatste jaren veel aandacht gehad. De Julianastraat/Schurinkstraat functioneert aan de ene kant als een ontsluitingsweg voor het centrum van Ommen, maar aan de andere kant wordt aan deze weg gewoond. Door de beperkte fysieke ruimte is het niet mogelijk om gemotoriseerd en langzaam verkeer ieder zijn eigen infrastructuur te geven. De Julianastraat/Schurinkstraat is daarom in de Verkeersvisie gecategoriseerd als een erftoegangsweg+. Doorstromen en verblijven zouden in deze categorie weg hand in hand moeten gaan.

Door het opheffen van de N34 zijn de verkeersintensiteiten op de Julianastraat/Schurinkstraat flink afgenomen tot ongeveer 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit was ook noodzakelijk om de leefbaarheid op de Julianastraat/Schurinkstraat te kunnen blijven waarborgen. Het aantal verkeersbewegingen past binnen de functie van de weg. Desondanks staan door de dubbelfunctie die de Julianastraat/Schurinkstraat heeft, leefbaarheid en doorstroming altijd op gespannen voet met elkaar.

3.2 Probleemstelling

De bovenstaande beschreven knelpunten leiden samengevat tot een aantal uitspraken:

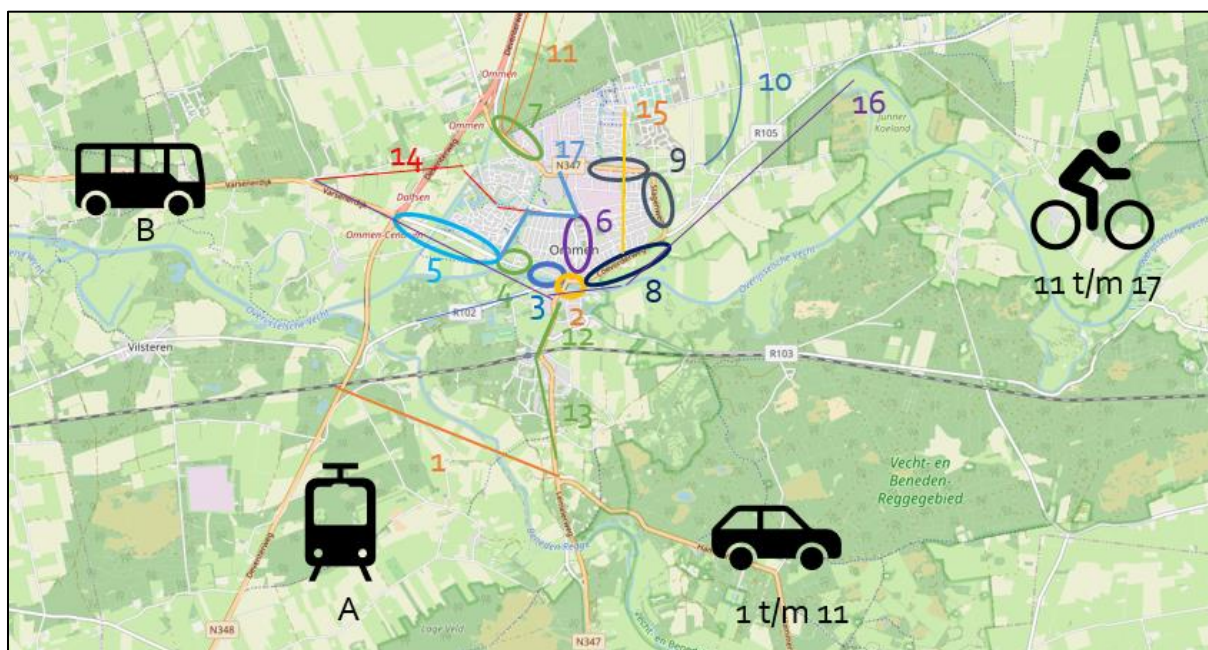
- De leefbaarheid op de wegen in en rondom het centrum staat onder druk door het anders gebruiken van de ontsluitingsstructuur dan beoogd;
- De ruimtelijke kwaliteit van de Vechtkade en de verbinding met de Vecht wordt door de verkeersdruk onvoldoende benut;
- De verkeersveiligheid op de kruispunten nabij de Hessel Mulertbrug staat met name voor fietsers onder druk;

- Het ontbreekt aan een samenhangend netwerk van fiets- en voetpaden om het gebruik van de fiets of het lopen veilig te kunnen faciliteren en te stimuleren.

Geconstateerd moet worden dat de huidige ontsluitingsstructuur voor zowel het gemotoriseerd verkeer als het fietsverkeer niet functioneert zoals beoogd is bij het opstellen van de Verkeersvisie. Het verkeer maakt op een andere manier gebruik van de infrastructuur. Voor het verbeteren van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid zijn daarom verdere maatregelen noodzakelijk.

4. Analyse

De verkeersproblematiek in Ommen bestaat uit een groot aantal mobiliteitsvraagstukken. Een flink aantal van deze mobiliteitsvraagstukken zijn onderling afhankelijk of ondersteunend aan elkaar. Om mogelijke maatregelen en de effecten daarvan te begrijpen, is het van belang om de mobiliteitsvraagstukken die spelen goed te analyseren. Hieronder is een overzicht gegeven van de grootste mobiliteitsvraagstukken die op dit moment in Ommen bekend zijn.



Figuur 4.1; overzicht mobiliteitsvraagstukken Ommen

In het overzicht is een onderscheid gemaakt tussen mobiliteitsvraagstukken die spelen op gebied van het gemotoriseerd verkeer (**1-11**) en het fietsverkeer (**11-17**). De mobiliteitsvraagstukken die spelen rondom het openbaar vervoer (**A-B**) gelden voor de hele kern Ommen. In het verdere vervolg van dit hoofdstuk zullen al deze onderdelen behandeld of besproken worden, waarbij de eerste keer van behandeling verwezen wordt naar het nummer weergegeven in het overzicht.

4.1 Kentekenonderzoek

Om beter te begrijpen hoe de verkeersstromen in en rondom Ommen verlopen, is in de zomer van 2019 een grootschalig kentekenonderzoek uitgevoerd. Op alle (grote) toegangswegen naar Ommen zijn door middel van camera's de kentekens van passerende voertuigen geregistreerd. Op basis hiervan is vastgesteld of een voertuig doorgaand verkeer is of een herkomst/bestemming in de kern Ommen heeft. Met een aantal tussen- en controlepunten is bepaald welke routes gereden zijn en kan ingeschat worden welke effecten sommige maatregelen op de verkeersstromen hebben.

Met de gegevens uit het kentekenonderzoek zijn ontzettend veel analyses te maken. Met de verkregen data zijn in eerste instantie analyses gemaakt om antwoord te kunnen geven op vragen die helpen om te begrijpen hoe de verkeersstromen in en rondom Ommen verlopen. Hieronder zijn de vragen en de antwoorden hierop samengevat weergegeven:

1. Welke doorgaande verbindingen zijn er?

De grootste en meest opvallende doorgaande verbindingen lopen dwars door het centrum van Ommen. Het gaat hier met name om een doorgaande verbinding van de N347 (Den

Ham) naar de N48 en de verbindingen van de N340 (Varsenerdijk) naar respectievelijk de Beerzerweg, de N341 (Den Ham) en de N347 (Lemele) en vice versa.

2. *Welk percentage van het verkeer op de Varsenerdijk kan aangemerkt worden als doorgaand verkeer?*

Van het verkeer wat op de Varsenerdijk geregistreerd is, heeft 68% een herkomst of bestemming in Ommen en is 32% doorgaand verkeer. Van dit doorgaand verkeer rijdt het meeste verkeer van of naar de N341 en de N347 ten zuiden van Ommen.

3. *Welk percentage van het verkeer op de Vechtbrug kan aangemerkt worden als doorgaand verkeer?*

Van het verkeer dat van noord naar zuid over de brug rijdt, heeft op een gemiddelde werkdag 32% van het verkeer zowel een herkomst als bestemming buiten Ommen. Van het verkeer dat van zuid naar noord over de brug rijdt, heeft in totaal 31% zowel een herkomst als bestemming buiten Ommen. Dit verkeer kan gezien worden als doorgaand verkeer door of langs de kern Ommen.

4. *Wordt de oude N34 nog als doorgaande route gebruikt?*

Uit de analyse in het kentekenonderzoek blijkt dat de route via de Coevorderweg niet in grote mate gebruikt wordt als route voor doorgaand verkeer, wel als verbinding tussen de kernen Ommen, Hardenberg en de N36.

5. *Als er een zuidelijke rondweg gerealiseerd zou worden, welk verkeer zal hiervan gebruik gaan maken en wat is de intensiteit dan op basis van dit onderzoek?*

Het bepalen van de toekomstige intensiteit op deze weg ligt op een hoger abstractieniveau en kan daarom alleen goed beoordeeld worden als de juiste scope gehanteerd wordt. Op basis van de data uit het kentekenonderzoek kan alleen een uitspraak worden gedaan over het verkeer dat in de huidige situatie een route door Ommen kiest. Door een realisatie van een zuidelijke rondweg zou een groot deel van het doorgaande verkeer dat momenteel door de stad rijdt een alternatieve route ten zuiden van Ommen krijgen.

6. *Wat zijn de gevolgen van een afsluiting van de Vechtkade?*

Tijdens de onderzoeksperiode in juli 2019 is op één dag tussen 06:00 en 18:00 uur een afsluiting geweest op de Vechtkade. Dit was op woensdag 17 juli 2019, ten tijde van de Ommer Bissingh. Deze situatie komt nagenoeg overeen met hoe de verkeersstructuur er bij een mogelijke afsluiting uit zou komen te zien.

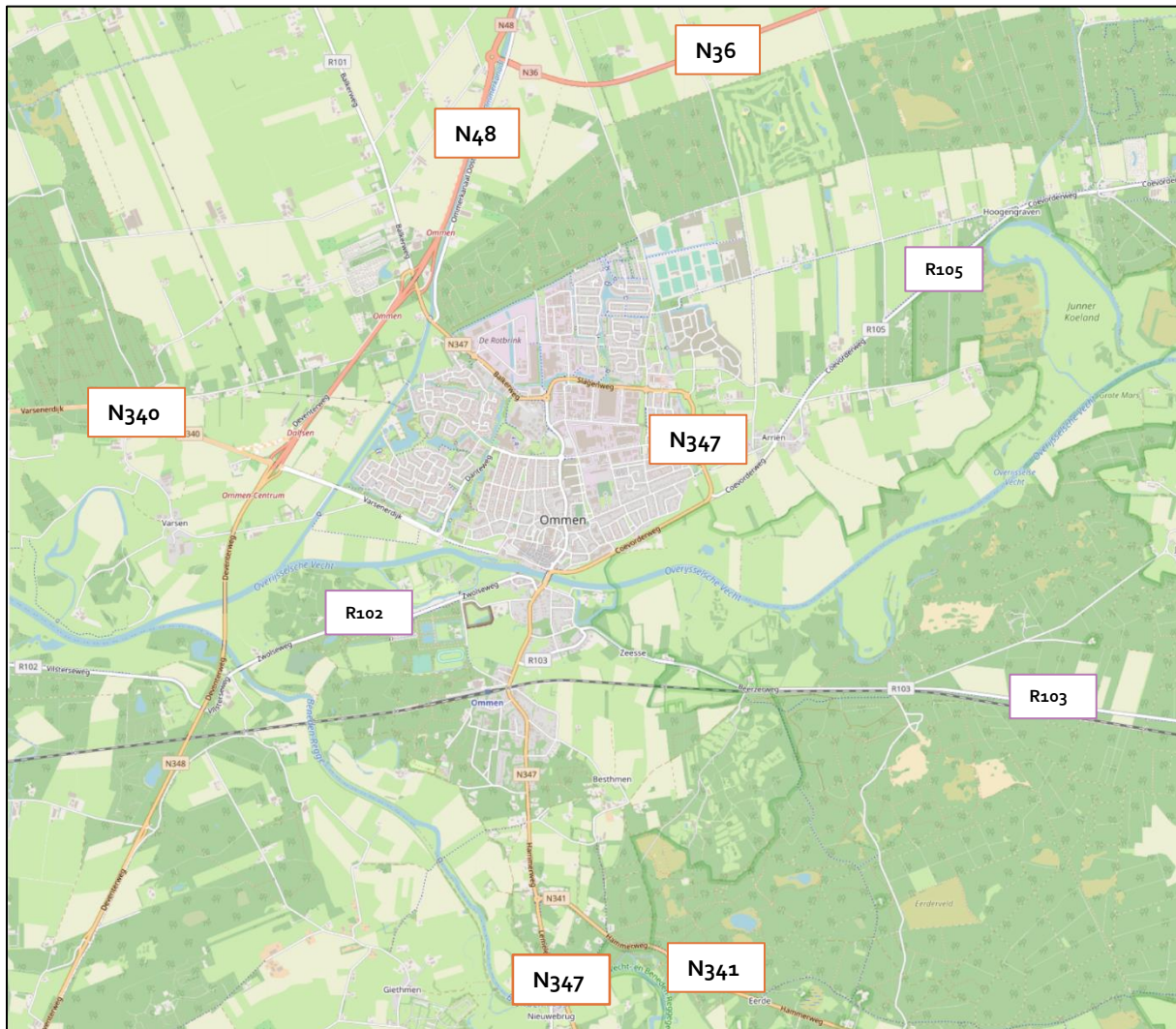
Uit een analyse van de slantelling blijkt de intensiteit op de Prinses Julianastraat op woensdag 17 juli ten tijde van de afsluiting 8100 motorvoertuigen te zijn. Op woensdag 10 juli zijn er in dezelfde periode 5800 motorvoertuigen geteld. Dit betekent een procentuele toename van 40%.

De intensiteit op een gemiddelde werkdag op de Prinses Julianastraat is ongeveer 7400 motorvoertuigen. Indien de procentuele toename wordt toegepast, kan bepaald worden hoe groot de intensiteit op een gemiddelde werkdag is als de Vechtkade permanent wordt afgesloten. In dat geval stijgt de intensiteit op de Prinses Julianastraat op een gemiddelde werkdag naar verwachting naar 10.400 motorvoertuigen.

In de rapportage behorende bij het kentekenonderzoek wordt verder ingegaan op de bovenstaande vragen. Voor meer informatie over de uitvoering, werkwijze en de analyses uit het kentekenonderzoek wordt ook naar deze rapportage verwezen.

4.2 Ontsluitingsstructuur – gemotoriseerd verkeer

De mobiliteitsvraagstukken in de ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer worden met name veroorzaakt door het ontbreken van een zuidelijke rondweg (1), tussen de N341/N347 en de N348. Verkeer komende uit Den Ham en Lemele moet daarom gebruik maken van de Hessel Mulertbrug en de rondweg om Ommen om vervolgens aan te sluiten op de N48 en verder. Dit doorgaande verkeer vormt een extra belasting van de ontsluitingsstructuur van Ommen.



Figuur 4.2; provinciaal wegennetwerk rondom Ommen

De analyses uit het kentekenonderzoek bevestigen het beeld dat verkeersstromen in en rondom het centrum van Ommen anders functioneren dan beoogd is in de ontsluitingsstructuur. De voornaamste mobiliteitsvraagstukken concentreren zich dan ook rondom deze wegen.

Het feit dat het doorgaande verkeer geen gebruik maakt van de beoogde route over de rondweg maar van de wegen in en rondom het centrum, leidt tot de conclusie dat de rondweg (7) (8) (9) in de huidige vorm niet aantrekkelijk genoeg is om een alternatief te bieden voor het gebruik van de Varsenerdijk (5) en de Vechtkade (3) (4). Het psychologische effect van het gevoel dat men moet omrijden weegt zwaarder dan de voordelen die deze route met zich meebrengt (weinig conflicten, geen extra reistijd). Het is tekenend dat zelfs bij een afsluiting van de Vechtkade voor de Ommer Bissingh het verkeer eerder de route Julianastraat/Schurinkstraat neemt, dan dat men gebruik maakt van de rondweg. Ook de dagelijkse file op de Vechtkade wordt door de meeste automobilisten op de koop toe geaccepteerd.

Deze constatering bevestigt daarmee ook dat de Julianastraat/Schurinkstraat **(6)** en de Vechtkade als het ware communicerende vaten zijn. Maatregelen die op de Vechtkade genomen worden hebben onherroepelijk effect op hoe de Julianastraat/Schurinkstraat gebruikt wordt. In de probleemstelling is al geconstateerd dat leefbaarheid en doorstroming op deze weg op gespannen voet staan. De Vechtkade en de Julianastraat/Schurinkstraat zullen in het vervolg dan ook zoveel als mogelijk in samenhang gezien moeten worden.

4.3 Ontsluitingsstructuur fiets

Een comfortabel, samenhangend en zoveel mogelijk vrijliggende ontsluitingsstructuur is noodzakelijk om het gebruik van de fiets te faciliteren en te stimuleren. Het ontbreken van een verbindingen in de ontsluitingsstructuur en het hoge aantal conflictpunten met gemotoriseerd verkeer zorgt ervoor dat de huidige ontsluitingsstructuur onvoldoende functioneert.

4.3.1 Interne fietsverbindingen

Wanneer gekeken wordt naar de ontsluitingsstructuur voor fietsers binnen de bebouwde kom van Ommen dan vallen twee zaken op:

- Een van de ontbrekende schakels is een goede, rechtstreekse fietsverbinding tussen het westen van Ommen en het station. Op dit moment is er maar één noord-zuid verbinding over de Vecht namelijk via de Hessel Mulertbrug. Deze brug wordt echter ook druk gebruikt door het autoverkeer. Eerder is al geconstateerd dat dit leidt tot conflicten, met name op het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug. Het realiseren van een exclusieve fiets- en voetgangersverbinding tussen noord en zuid zal veel bijdragen aan een goed fietsklimaat. Het wordt nog aantrekkelijker om op de fiets naar het station te gaan. Ook voor doorgaand fietsverkeer zorgt deze nieuwe verbinding voor een duidelijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Deze verbinding wordt daarmee gezien als een alternatief voor het gebruik van de Hessel Mulertbrug en de Stationsweg **(12)** als fietsverbinding richting het station.
- Een tweede ontbrekende schakel is een oost-west verbinding, om voorzieningen als het sportpark Westbroek of het Vechtdal College, die buiten het centrum van Ommen liggen te bereiken. Het realiseren van vrijliggende fietspaden heeft hier prioriteit. Vaak moet gebruik gemaakt worden van woonstraten of ontsluitingswegen waar onder andere door ruimtegebrek fietsers en gemotoriseerd verkeer gemengd zijn. Dit zorgt voor onwenselijke conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer.

4.3.2 Externe fietsverbindingen

Ook voor bestemmingen buiten de bebouwde kom is de fiets een prima vervoermiddel. Met een elektrische fiets wordt de afweging om voor langere afstanden de fiets te pakken ook makkelijker. Het valt op dat er weinig vrijliggende externe fietsverbindingen zijn naar kernen in de omgeving, terwijl er wel duidelijke fietsrelaties met omliggende kernen zijn:

- Het Vechtdal College heeft vestigingen in Dedemsvaart en Ommen. In beide locaties wordt een ander aanbod aan onderwijs aangeboden, waardoor scholieren uit Ommen naar Dedemsvaart moeten en andersom. De meest gebruikte fietsroute is op dit moment de weg langs het Ommerkanaal **(11)**. Fietsers moeten hier echter gezamenlijk met het gemotoriseerd verkeer gebruik maken van de rijbaan. Dit leidt tot onwenselijke conflicten. Het zou wenselijker zijn om een alternatieve vrijliggende verbinding naar Dedemsvaart te creëren die een meerwaarde kan hebben voor de interne fietsstructuur van Ommen. **(15)**.
- De provincie heeft de ambitie uitgesproken voor de realisatie van de Snelfietsroute Zwolle-Hardenberg **(16)**. Deze route moet de 'Vechtdal-steden' met elkaar verbinden en een alternatief vormen voor het gebruik van de auto tussen deze steden. In de Verkeersvisie is al een indicatie gegeven voor een mogelijk tracé, parallel langs de Vecht, aan de centrumzijde

van Ommen. Deze route kan daarmee een alternatief zijn voor het gezamenlijk gebruik van de Varsenerdijk en de Vechtkade door gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer.

- Als onderdeel van de opwaardering van de Vechtdalverbindingen legt de provincie een fietstunnel onder de N48 aan. Dit is onderdeel van de noordelijke tak van de snelfietsroute, die een verbinding realiseert tussen het buitengebied en het voorzieningencluster rondom de Carrousel. **(14)**

4.3.3 Fietsknelpunten

Naast de ontbrekende fietsverbindingen is het van belang het huidige fietsnetwerk zo comfortabel mogelijk en conflictvrij in te richten. Het is wenselijk om langs alle ontsluitingswegen voor het gemotoriseerd verkeer een vrijliggend fietspad te creëren **(17)** of wanneer dat niet mogelijk is door bijvoorbeeld ruimtegebrek, na te denken over alternatieve routemogelijkheden voor zowel het gemotoriseerd verkeer als het fietsverkeer.

Daarnaast kruist de ontsluitingsstructuur voor fietsers logischerwijs op een aantal plekken de ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer. Dit zijn locaties die potentieel tot conflicten kunnen leiden. Het bekendste conflictpunt is het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug. Maar denk ook aan de oversteekpunten in de rondweg, op de rotondes of de oversteken van de Stationsweg en de Hammerweg **(13)**. Deze conflictpunten zorgen ervoor dat de verkeersveiligheid van de fietsers onder druk staat, waardoor men minder geneigd is de fiets als eerste vervoersmiddel te gebruiken.

4.4 Ontsluitingsstructuur openbaar vervoer

De beschikbaarheid van het openbaar vervoer staat onder druk. De buslijnen van en naar Ommen zijn niet rendabel meer en staan op de nominatie om geschrapt of ingekort te worden. Het is van cruciaal belang voor de gemeente Ommen om bereikbaar te blijven met het openbaar vervoer. De gemeente is hiervoor echter afhankelijk van de provincie, maar zal wel zelf met voorstellen moeten komen om het openbaar vervoer per bus te behouden.

5. Toekomstige ontsluitingsstructuur

Het functioneren van de ontsluitingsstructuur van Ommen is een samenhangend systeem. Keuzes die gemaakt worden op een bepaalde weg, hebben gevolgen voor het gebruik, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op andere wegen. Daarom zal een oplossingsrichting voor de ontsluitingsstructuur niet uit een enkele maatregel, maar uit een systeem pakket van maatregelen moeten bestaan. Op die manier kan gewerkt worden aan een robuuste en duurzame ontsluitingsstructuur voor Ommen.

5.1 Doelstelling

Om te komen tot een robuust en duurzame ontsluitingsstructuur zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- De leefbaarheid en de verkeersveiligheid op alle wegen in stand houden of verbeteren;
- Het centrum van Ommen aantrekkelijk en bereikbaar houden voor iedereen;
- Het gebruik van de fiets verder stimuleren door het realiseren van een samenhangend en verkeersveilig fietsnetwerk;
- De stad Ommen nog meer dan nu verbinden met de Vecht.

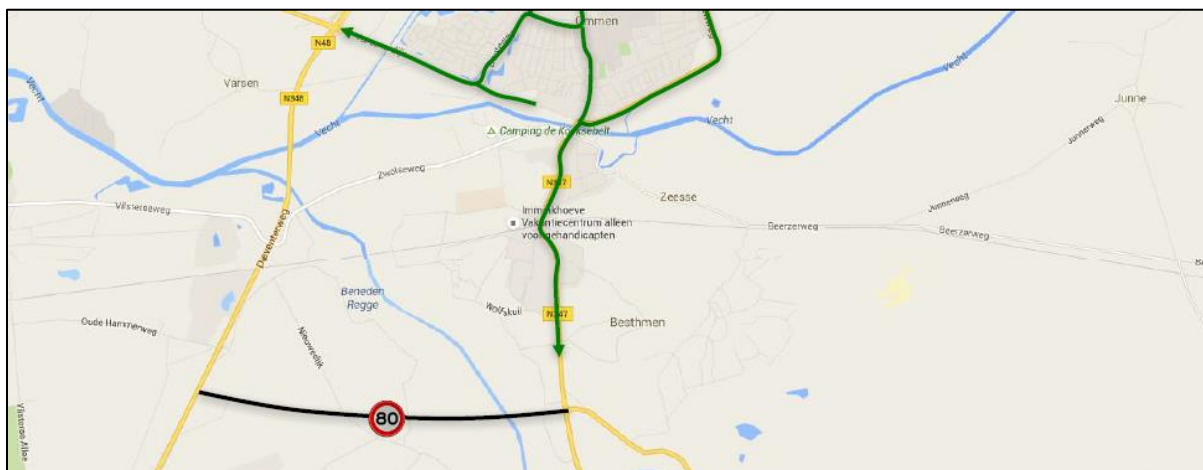
Hieronder wordt voor het gemotoriseerd verkeer, het fietsverkeer en het openbaar vervoer ingegaan op de maatregelen voor de toekomstige ontsluitingsstructuur.

5.2 Ontsluitingsstructuur gemotoriseerd verkeer

De maatregelen in de ontsluitingsstructuur voor het gemotoriseerd verkeer richten zich allereerst op het oplossen van de mobiliteitsvraagstukken rondom de Vechtkade en de Julianastraat/Schurinkstraat. Om een maatregel op deze wegen mogelijk te maken, zullen echter eerst andere mobiliteitsvraagstukken aangepakt moeten worden. Andersom maakt een keuze voor een maatregel op de Vechtkade en de Julianastraat/Schurinkstraat oplossingen voor andere mobiliteitsvraagstukken mogelijk. Dit illustreert nog maar eens dat de ontsluitingsstructuur van Ommen een samenhangend systeem is.

5.2.1 Provinciaal wegennetwerk

Het doorgaande verkeer door het centrum van Ommen brengt een oneerlijke belasting van de ontsluitingsstructuur met zich mee. Het is duidelijk dat de behoefte aan een zuidelijke (provinciale) rondweg aanwezig is. In de Verkeersvisie is al eens een voorzet gedaan voor een zuidelijke rondweg.



Figuur 5.1; voorstel verbinding zuidelijke rondweg

(bron: Verkeersvisie Ommen 2030)

De komst van een zuidelijke rondweg is voor de lange termijn de enige robuuste oplossing om het doorgaand verkeer door of langs de kern Ommen te weren. Het realiseren van een dergelijke verbinding kent echter een lange doorlooptijd (15-20 jaar). Daarnaast is het allerm minst zeker dat een dergelijke verbinding inpasbaar en mogelijk is. Vanzelfsprekend heeft deze verbinding namelijk een groot effect op de leefbaarheid en de landschappelijke kwaliteit van de omgeving. Daarom zal gestart moeten worden met het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek. Daarnaast zal tijd en energie gestoken moeten worden in het betrekken van medeoverheden als Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en buurgemeenten als Twenterand, Hellendoorn en Raalte.

Voor de korte termijn gaat het realiseren van de zuidelijke rondweg echter geen oplossing bieden. De verkeersknelpunten zijn te groot om te wachten op realisatie van deze verbinding. Dit betekent dat parallel maatregelen genomen moeten worden binnen de bestaande infrastructuur.

Bij het schrijven van de Verkeersvisie was de gedachte dat het overgrote deel van het doorgaande verkeer bestond uit verkeer wat de oude N34 route nog bleef nemen. Een aansluiting van Ommen Oost (via de Arriërveldsweg) op de N36 (10) zou een oplossing zijn voor dit doorgaande verkeer. Uit het kentekenonderzoek is echter gebleken dat het aandeel doorgaand verkeer over de oude N34 route vrij beperkt is. Het oplossend vermogen van een mogelijke aansluiting van de Arriërveldsweg op de N36 is voor de verkeersproblematiek in en rondom het centrum van Ommen zeer beperkt.

Voor veel ruimtelijke ontwikkelingen in Ommen Oost is een aansluiting op de N36 een afwegingspunt of zelfs een struikelblok. Het traject wat doorlopen moet worden en het verwachte tijdsbeslag is vergelijkbaar met een nieuwe verbinding tussen de N347-N341 en de N348. Daarnaast heeft een extra aansluiting op de N36 voor Rijkswaterstaat geen prioriteit.

Om te voorkomen dat een dergelijke aansluiting de komende 20 jaar nog blijft sluimeren, voorgesteld om af te zien van de aansluiting van de Arriërveldsweg op de N36 en met de provincie en Rijkswaterstaat te focussen op een nieuwe verbinding tussen de rotonde N347-N341 en de N348.

5.2.2 Optimalisatie bestaande ontsluitingsstructuur

Om het gebruik van de bestaande ontsluitingsstructuur te optimaliseren zijn twee opties mogelijk:

- Het gebruik van de beoogde ontsluitingsroutes, met name de rondweg, zo maximaal mogelijk te faciliteren. In de Verkeersvisie is opgenomen om de maximaal toegestane snelheid op de rondweg te verhogen naar 70 km/uur. Daarnaast kunnen maatregelen op de kruispunten genomen worden om de doorstroming op de rondweg te verbeteren. Hiermee wordt de reistijd bij gebruik van de rondweg verkort.
- Het gebruik van de onwenselijke routes zoveel als mogelijk ontmoedigen. Dit richt zich met name op maatregelen op de Varsenerdijk, de Vechtkade en mogelijk de Julianastraat/Schurinkstraat. Mogelijke maatregelen zijn het verder afwaarderen van de Varsenerdijk, het nog lastiger maken van het gebruik van de Vechtkade door fysieke maatregelen te treffen en voorkomen dat verkeer vervolgens gebruik gaat maken van de Julianastraat/Schurinkstraat. Hiermee wordt het gebruik van deze route zo onaantrekkelijk mogelijk gemaakt.

De afgelopen jaren zijn met de uitvoering van de Verkeersvisie en het zogeheten groeimodel al diverse maatregelen uitgevoerd om te faciliteren en te ontmoedigen. Het kentekenonderzoek heeft aangetoond dat het doorgaande verkeer zich hier (helaas) weinig van aantrekt. Het psychologische effect van het moeten omrijden blijft zwaarder wegen tegen de voordelen en het comfort wat de rondweg met zich meebrengt. Het is dan ook niet de verwachting dat het verder

faciliteren en ontmoedigen (zonder ingrijpende maatregelen) voldoende effect heeft om te voldoen aan de eerder gestelde doelstellingen. Daarbij zullen de verkeersveiligheidsknelpunten die in de huidige ontsluitingsstructuur zijn geconstateerd blijven bestaan. Daarom moet geconcludeerd worden dat ingrijpende maatregelen in de ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer noodzakelijk zijn, om het gewenste gedrag bij de weggebruiker af te dwingen. Dat begint bij maatregelen op de Vechtkade en als gevolg daarvan maatregelen op de Julianastraat/Schurinkstraat.

5.2.3 Maatregelen op de Vechtkade

De enige manier om verkeer te dwingen gebruik te maken van andere routes dan de Vechtkade, is het nemen van fysieke maatregelen op de Vechtkade. Hiervoor zijn twee basismogelijkheden:

- Instellen van eenrichtingsverkeer (oost-west): verkeer kan alleen nog maar vanaf de Hessel Mulertbrug naar de Varsenerdijk rijden. Er is bewust gekozen voor de oost-west verbinding. Het zwaartepunt van de verkeersintensiteiten ligt dan namelijk in de ochtendspits. Op dat moment zijn er minder activiteiten als parkeerders, winkelbezoek en gebruik van terrassen op de Vechtkade aanwezig dan in de avondspits. Het verkeer zorgt in de ochtendspits dus voor de minste overlast. Het is de verwachting dat de verkeersintensiteiten op de Vechtkade met maximaal 40% af zullen nemen.
- Afsluiten van de Vechtkade: het afsluiten van de Vechtkade voor autoverkeer kan op twee manieren:
 - Het volledig autovrij maken van de Vechtkade, tussen de Hessel Mulertbrug en het parkeerterrein Markt. Dit kan bijvoorbeeld door middel van het plaatsen van twee fysieke, beweegbare afsluitingen aan beide entrees of door het volledig herinrichten van de Vechtkade tot verblijfs- of voetgangersgebied. De Vechtkade blijft vanzelfsprekend voor hulpdiensten bereikbaar. Incidenteel kan een uitzondering gegeven worden aan ander verkeer, als de gemeente dat noodzakelijk acht.
 - Het plaatsen van een fysieke, beweegbare afsluiting ter hoogte van de Markt. Hierdoor wordt het doorgaande verkeer geweerd, maar is het van beide entrees van de Vechtkade nog mogelijk om de parkeerterreinen te bereiken. Hiervoor zullen eveneens aanpassingen gedaan moeten worden op het parkeerterrein de Markt, om te voorkomen dat een doorgaande verbinding over het parkeerterrein ontstaat. Het is de verwachting dat de verkeersintensiteiten op de Vechtkade met maximaal 60% zal afnemen.

5.2.4 Maatregelen op de Julianastraat/Schurinkstraat

Het nemen van fysieke maatregelen op de Vechtkade zorgen voor een verschuiving van de verkeersstromen. Uit het kentekenonderzoek is al eerder gebleken dat bij een afsluiting van de Vechtkade tijdens de Ommer Bissingh, de verkeersintensiteiten op de Julianastraat/Schurinkstraat fors toenemen. Met dit gegeven kan op een aantal manieren omgegaan worden:

- Faciliteren (50 km GOW): een toename van het verkeer kan binnen de huidige vormgeving niet gefaciliteerd worden. De weg zal daarom opgewaardeerd kunnen worden tot een gebiedsontsluitingsweg. Door de maatregelen op de Vechtkade en het faciliteren van het verkeer, is het de verwachting dat het gebruik van de Julianastraat/Schurinkstraat fors toe zal nemen. Een groot aandachtspunt is de toename van de geluidsbelasting op de gevels van de woningen en de menging van fietsers met het gemotoriseerd verkeer, door het ontbreken van ruimte om vrijliggende fietspaden te realiseren. In deze variant zal daarom naar een alternatieve hoofd fietsroute (Laarakkers/Haven Oost) gezocht moeten worden.
- Ontmoedigen (30 km ETW): het gebruik van de Julianastraat/Schurinkstraat kan ontmoedigd worden door de weg af te waarden naar een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/uur. Daarbij kan gekozen worden om binnen de bestaande inrichting snelheid- en verkeersremmende maatregelen te nemen of te werken naar een

complete herinrichting van de Julianastraat/Schurinkstraat, conform de richtlijnen voor een inrichting van een erftoegangsweg. De verwachting is echter dat ondanks het afwaarderen van de Julianastraat/Schurinkstraat, de maatregelen op de Vechtkade ervoor zorgen dat het gebruik van de Julianastraat/Schurinkstraat alsnog fors toe zal nemen. Deze toename zal in beide inrichtingsmogelijkheden voor de Julianastraat/Schurinkstraat plaats vinden. De Julianastraat/Schurinkstraat blijft immers een aantrekkelijke, alternatieve route richting het provinciale wegennetwerk of naar de Hessel Mulertbrug. De hoogte van de toename in verkeersintensiteit is echter wel afhankelijk van welke maatregel op de Vechtkade genomen wordt. Door de toename van het verkeer komt de positie van de fietser op de Julianastraat/Schurinkstraat verder onder druk te staan en moet mogelijk gezocht worden naar een alternatieve hoofdfietsroute.

- Eenrichtingsverkeer (noord-zuid): om de toename van de verkeersintensiteit op de Julianastraat/Schurinkstraat te beperken, is het instellen van eenrichtingsverkeer een mogelijkheid. In het geval van een afsluiting van de Vechtkade zal het (doorgaand) verkeer in de richting Zwolle voornamelijk gebruik moeten maken van de rondweg N347. Het (doorgaande) verkeer richting Lemele/Den Ham zal gebruik maken van de Julianastraat/Schurinkstraat. In beide éénrichtingsvarianten zal de Julianastraat/Schurinkstraat versmald en afgewaardeerd moeten worden tot erftoegangsweg. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid tot het aanleggen van een gecombineerde fiets- en voetgangersstructuur waardoor de Julianastraat/Schurinkstraat als hoofdfietsroute gebruikt kan blijven worden. Dit is onafhankelijk van welke richting het eenrichtingsverkeer op is. Voor de inrichting van rijbaan voor gemotoriseerd verkeer kan binnen de bestaande inrichting gekozen worden voor snelheid- en verkeersremmende maatregelen of gekozen worden voor een complete herinrichting van de Julianastraat/Schurinkstraat, conform de richtlijnen voor een inrichting van een erftoegangsweg.
- Eenrichtingsverkeer (zuid-noord): het eenrichtingsverkeer kan ook in de richting van zuid-noord ingesteld worden. In dat geval faciliteert de Julianastraat/Schurinkstraat in met name voor het (doorgaande) verkeer richting Zwolle. Het zwaartepunt van de verkeersintensiteit ligt dan in de ochtendspits. Verkeer richting Lemele/Den Ham zal voornamelijk gebruik moeten maken van de rondweg N347. Voor de inrichting van de Julianastraat/Schurinkstraat gelden dezelfde inrichtingsmogelijkheden als beschreven in de variant eenrichtingsverkeer noord-zuid.
- Afsluiting: de meest ingrijpende maatregel om te voorkomen dat de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de Julianastraat/Schurinkstraat onder druk komt te staan, is de weg afsluiten voor doorgaand verkeer. Bestemmingsverkeer kan gebruik blijven maken van zowel de Julianastraat als de Schurinkstraat, maar het is niet meer mogelijk om de gehele route af te rijden. De Julianastraat/Schurinkstraat kan dan als het ware fungeren als twee losgekoppelde erftoegangswegen, als onderdeel van de interne verkeersstructuur. De verkeersintensiteiten zullen in alle varianten fors afnemen, waardoor ook in deze variant nagedacht kan worden over de wijze tot herinrichting van de Julianastraat/Schurinkstraat.

Bij een keuze voor eenrichtingsverkeer op de Vechtkade, ontstaat met eenrichtingsverkeer noord-zuid op de Julianastraat/Schurinkstraat als het ware een interne rondweg (Vechtkade-Danteweg-Chevelleraustraats-Julianastraat/Schurinkstraat) voor het (doorgaande) verkeer. Het is de verwachting dat de verkeersintensiteit in dat geval niet afneemt. Het is dan ook verstandiger om te kiezen voor eenrichtingsverkeer zuid-noord op de Julianastraat/Schurinkstraat, wat juist een remmend effect heeft op de verkeersintensiteit.

5.2.5 Verkeersintensiteiten Vechtkade en Julianastraat/Schurinkstraat

Alle maatregelen die voor de Vechtkade en de Julianastraat/Schurinkstraat genomen worden hebben een effect op de verkeersintensiteiten. Deze effecten zijn hierboven al enigszins beschreven. Op basis van een expert judgement is binnen de gemeentelijke organisatie een inschatting gemaakt wat het effect van een maatregel op de Vechtkade heeft op de hoogte van de verkeersintensiteiten. Vervolgens is, met de maatregel op de Vechtkade in het achterhoofd, bepaald welk effect één van de maatregelen op het gebruik van de Julianastraat/Schurinkstraat heeft.

In de tabel 5.2 zijn alle maatregelen voor de Vechtkade en de Julianastraat/Schurinkstraat weergegeven. Gezamenlijk vormen deze een vijftiental scenario's. Gezien de eerder beschreven volgorde in het nemen van maatregelen, vormen de maatregelen op de Vechtkade de scenario's 1-3, de maatregelen op de Julianastraat/Schurinkstraat vormen vervolgens de opties A-E.

Vechtkade			Julianastraat/Schurinkstraat	
1A	Eenrichtingsverkeer (oost-west)	-40%	50 km, faciliteren	+60%
1B	Eenrichtingsverkeer (oost-west)	-40%	30 km, ontmoedigen	+30%
1C	Eenrichtingsverkeer (oost-west)	-40%	Eenrichtingsverkeer 30 km (noord-zuid)	0%
1D	Eenrichtingsverkeer (oost-west)	-40%	Eenrichtingsverkeer 30 km (zuid-noord)	-30%
1E	Eenrichtingsverkeer (oost-west)	-40%	Afsluiting voor doorgaand verkeer	-70%
2A	Afsluiting (brug-Markt)	-100%	50 km, faciliteren	+80%
2B	Afsluiting (brug-Markt)	-100%	30 km, ontmoedigen	+60%
2C	Afsluiting (brug-Markt)	-100%	Eenrichtingsverkeer 30 km (noord-zuid)	-10%
2D	Afsluiting (brug-Markt)	-100%	Eenrichtingsverkeer 30 km (zuid-noord)	-10%
2E	Afsluiting (brug-Markt)	-100%	Afsluiting voor doorgaand verkeer	-70%
3A	Afsluiting (maatregel thv Markt)	-60%	50 km, faciliteren	+80%
3B	Afsluiting (maatregel thv Markt)	-60%	30 km, ontmoedigen	+60%
3C	Afsluiting (maatregel thv Markt)	-60%	Eenrichtingsverkeer 30 km (noord-zuid)	+10%
3D	Afsluiting (maatregel thv Markt)	-60%	Eenrichtingsverkeer 30 km (zuid-noord)	+10%
3E	Afsluiting (maatregel thv Markt)	-60%	Afsluiting voor doorgaand verkeer	-70%

Tabel 5.2; overzicht maatregelen Vechtkade – Julianastraat/Schurinkstraat

5.2.6 Afweging maatregelen Vechtkade en Julianastraat/Schurinkstraat

Wanneer de in de tabel weergegeven varianten bekeken worden in het licht van de gestelde doelstellingen, kunnen een aantal constatering gedaan worden:

- Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Vechtkade doet de verkeersintensiteiten op de Vechtkade afnemen, maar leidt niet tot een dusdanige afname dat het streefgetal van maximaal 3.500 motorvoertuigen per etmaal nu (en in de toekomst) gehaald worden. Het grootste deel van de verkeersbewegingen speelt zich weliswaar in de ochtendspits af, maar het aantal voertuigen zal nog steeds tot overlast leiden.
- Door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Vechtkade wordt het verkeersveiligheidsprobleem op het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg niet opgelost. Verkeer wat de Vechtkade in wil rijden zal zich nog steeds moeten opstellen op de Julianastraat en blokkeert daarmee het kruispunt. De fietsers komen nog steeds in conflict met de vele verkeersbewegingen. De scenario's met het instellen van eenrichtingsverkeer op de Vechtkade zorgen daarom ervoor dat de leefbaarheid, verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid onvoldoende verbeterd wordt.
- Een toename van de verkeersintensiteit op de Julianastraat/Schurinkstraat is onwenselijk. De verkeersveiligheid en de leefbaarheid komt met een toename van de verkeersintensiteit te veel onder druk te staan. Met name de positie van de fietser op de Julianastraat/Schurinkstraat komt in het gedrang. Een verhoogde verkeersintensiteit leidt

ook tot een onacceptabele verhoging van de geluidsbelasting, luchtkwaliteit en de ervaren overlast van het verkeer. Door de beperkte ruimte is het onmogelijk om de weg dusdanig anders in te richten dat deze effecten voldoende beperkt worden. Daarom worden de scenario's waarin de verkeersintensiteit op de Julianastraat/Schurinkstraat toenemen als onwenselijk gezien.

- Het enkel ontmoedigen van het gebruik van de Julianastraat/Schurinkstraat door het categoriseren als erftoegangsweg en daarmee het instellen van 30 km/uur en het nemen van snelheid- en verkeersremmende maatregelen heeft onvoldoende remmend effect om de verhoging van de verkeersintensiteit door de maatregel op de Vechtkade te compenseren. De Julianastraat/Schurinkstraat blijft namelijk de kortste en snelste route om op het provinciale wegennetwerk te komen. Dat geldt ook voor de variant wanneer de Julianastraat/Schurinkstraat uitgevoerd wordt als een gebiedsontsluitingsweg (50km/u). Om het doorgaande verkeer zoveel mogelijk te weren en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren is een ingrijpende maatregel als het instellen van eenrichtingsverkeer of het afsluiten van de Julianastraat/Schurinkstraat de meest voor de hand liggende optie. Een dergelijke maatregel is ook binnen de huidige inrichting van de Julianastraat/Schurinkstraat te realiseren, waarbij op termijn gewerkt kan worden naar een definitieve inrichting conform de richtlijnen van een erftoegangsweg.
- In het geval dat er gekozen wordt voor een variant waarin eenrichtingsverkeer ingesteld wordt op de Julianastraat/Schurinkstraat, verdient het de voorkeur om te kiezen voor een van noord naar zuid. De Julianastraat/Schurinkstraat wordt in de ochtendspits veel gebruikt door fietsers, met name scholieren. Met het instellen van eenrichtingsverkeer van zuid-noord ligt het zwaartepunt van de verkeersintensiteit in de avondspits. Hierdoor ontstaan de minste conflicten, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Overigens geldt dit alleen voor de varianten waarin de Vechtkade afgesloten is voor (doorgaand) verkeer.

Met de beschreven constatering is het mogelijk een schifting te maken tussen de vijftien scenario's. Dit is in tabel 5.3 weergegeven.

Vechtkade			Julianastraat/Schurinkstraat	
1A	Eenrichtingsverkeer	60%	50 km, faciliteren	180%
1B	Eenrichtingsverkeer	60%	30 km, ontmoedigen	130%
1C	Eenrichtingsverkeer	60%	Eenrichtingsverkeer 30 km (noord-zuid)	100%
1D	Eenrichtingsverkeer	60%	Eenrichtingsverkeer 30 km (zuid-noord)	70%
1E	Eenrichtingsverkeer	60%	Afsluiting voor doorgaand verkeer	30%
2A	Afsluiting (brug-Markt)	0%	50 km, faciliteren	180%
2B	Afsluiting (brug-Markt)	0%	30 km, ontmoedigen	160%
2C	Afsluiting (brug-Markt)	0%	Eenrichtingsverkeer 30 km (noord-zuid)	90%
2D	Afsluiting (brug-Markt)	0%	Eenrichtingsverkeer 30 km (zuid-noord)	90%
2E	Afsluiting (brug-Markt)	0%	Afsluiting voor doorgaand verkeer	30%
3A	Afsluiting (maatregel thv Markt)	40%	50 km, faciliteren	180%
3B	Afsluiting (maatregel thv Markt)	40%	30 km, ontmoedigen	160%
3C	Afsluiting (maatregel thv Markt)	40%	Eenrichtingsverkeer 30 km (noord-zuid)	110%
3D	Afsluiting (maatregel thv Markt)	40%	Eenrichtingsverkeer 30 km (zuid-noord)	110%
3E	Afsluiting (maatregel thv Markt)	40%	Afsluiting voor doorgaand verkeer	30%

Tabel 5.3; overzicht maatregelen Vechtkade – Julianastraat/Schurinkstraat

Uit de bovenstaande tabel valt te concluderen dat een drietal scenario's voor de ontsluitingsstructuur van het gemotoriseerd verkeer overgebleven zijn. Dit zijn scenario's: **2C, 2E en 3E**. Op basis van de verkeersintensiteiten kan ook gesteld worden dat scenario 2D een optie is, maar in het

geval van het instellen van eenrichtingsverkeer op de Julianastraat/Schurinkstraat is het de voorkeur om te kiezen voor eenrichtingsverkeer noord-zuid.

5.2.7 Ondersteunende maatregelen

De ontsluitingsstructuur van Ommen is een samenhangend systeem. Het is niet wenselijk om de maatregelen uit de hierboven beschreven scenario's uit te voeren, zonder te kijken naar de consequenties voor de omliggende wegen. Voor het slagen van de maatregelen op de Vechtkade en de Julianastraat/Schurinkstraat zijn namelijk een aantal ondersteunende maatregelen noodzakelijk:

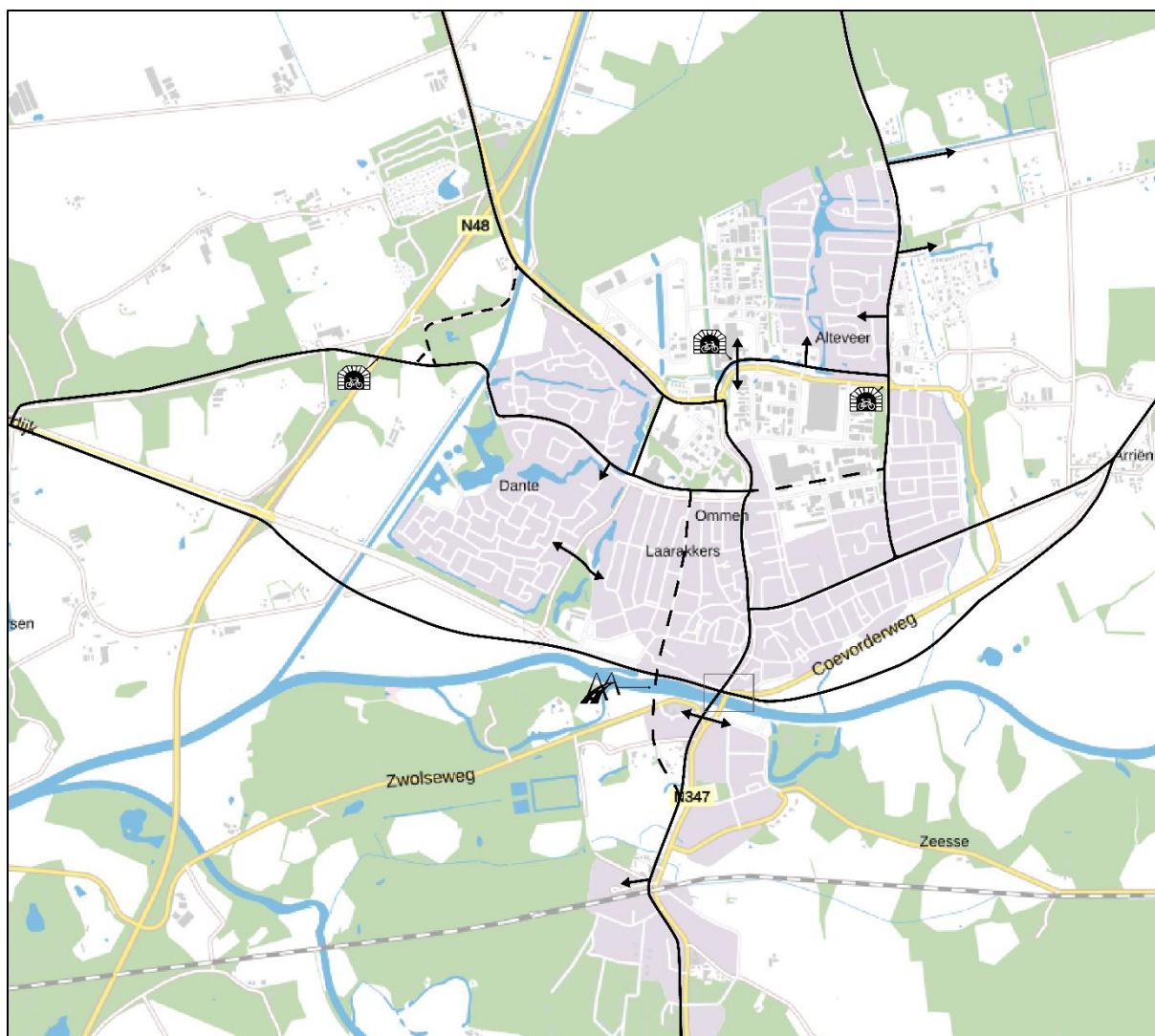
- De rondweg moet zoveel als mogelijk het verkeer moeten kunnen faciliteren en verkeersveilig ingericht zijn. Dat betekent dat de toegestane snelheid opgewaardeerd wordt naar 70 km/uur en oversteken voor fietsers waar mogelijk ongelijkvloers aan te leggen. Ook zal in een later stadium gekeken moeten worden naar het zo optimaal mogelijk inrichten van de verschillende kruispunten op de rondweg, om de doorgaande route zoveel als mogelijk te stimuleren.
- De gebiedsontsluitingswegen (Danteweg, Chevalleraustraart, Schurinkstraat) in de kern van Ommen moeten zo optimaal en verkeersveilig mogelijk ingericht zijn. Deze wegen gaan namelijk nog meer als nu het interne verkeer in de kern Ommen ontsluiten. Dat betekent voldoende ruimte voor het afwikkelen van het verkeer, veilig ingerichte kruispunten en vrijliggende fietspaden langs al deze wegen.
- Om te voorkomen dat het verkeer via de woonwijken een alternatief gaat zoeken voor de Vechtkade, zal een verkeerscirculatieplan opgesteld moeten worden voor de woonwijken. Op die manier wordt overlast van (zoekend) doorgaand verkeer voorkomen.

Het wordt sterk aangeraden om deze maatregelen uit te voeren, voordat overgegaan wordt tot het nemen van maatregelen op de Vechtkade en de Julianastraat/Schurinkstraat.

5.3 Ontsluitingsstructuur fiets

De gemeente Ommen is bezig met een fietspadenplan voor de gehele gemeente. Onderdeel van dit fietspadenplan is een inventarisatie van alle fietspaden op breedte, comfort en inrichting. Met deze informatie en de gewenste ontsluitingsstructuur voor het fietsverkeer, kan het fietspadenplan verder vormgegeven worden.

De ontsluitingsstructuur voor fietsers dient zoveel als mogelijk gescheiden te zijn van de ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer. De fietsverbindingen dienen zoveel als mogelijk vrijliggend, comfortabel en voldoende breed te zijn ingericht. De ontbrekende schakels in de ontsluitingsstructuur (zowel intern als extern) zullen aangelegd moeten worden, om zo tot een samenhangend ontsluitingsstructuur voor het fietsverkeer te komen. Dit leidt tot de volgende gewenste ontsluitingsstructuur voor het fietsverkeer, weergegeven op de volgende pagina.



Figuur 5.4; gewenste ontsluitingsstructuur fiets Ommen

5.3.1 Samenhangend ontsluitingsstructuur fiets

Door de aanpassingen in de ontsluitingsstructuur voor het gemotoriseerd verkeer ontstaan er mogelijkheden om de ontbrekende schakels in de ontsluitingsstructuur voor het fietsverkeer te realiseren. Hieronder worden deze schakels benoemd:

- De realisatie van een vrijliggend fietspad langs de Chevallerastraat is niet alleen randvoorwaardelijk voor maatregelen op de Vechtkade en de Julianastraat/Schurinkstraat, maar zorgt ook voor een vrijliggende oost-west fietsverbinding.
- Het afsluiten van de Vechtkade voor (doorgaand) gemotoriseerd verkeer zorgt voor de mogelijkheid om conflictvrij een exclusieve fiets- en voetgangersbrug over de Vecht aan te leggen. Daarmee wordt voor fietsers een volwaardig alternatief voor de Hessel Mulertbrug aangeboden. In het geval dat een dergelijke verbinding niet te realiseren valt, zal gekeken moeten worden naar het verbeteren van de bestaande fietsverbinding langs de Stationsweg richting het station. Dit exacte uitwerking daarvan is afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden voor het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug.
- Het realiseren van een vrijliggende fietsverbinding tussen Ommen en Dedemsvaart faciliteert niet alleen in een externe fietsverbinding, maar is voor de interne fietsstructuur ook van wezenlijk belang. Het biedt een vrijliggende en verkeersveilige verbinding vanuit de woonwijken langs de Haarsweg naar de ontwikkellocatie Kindplein Oost en sportpark Westbroek.

- De snelfietsroute Zwolle – Hardenberg volgt het tracé van de Varsenerdijk, Vechtkade, Coevorderweg tot de Witte Paal. Het ambitieniveau is om ter plaatse van de brug een innovatieve oplossing te creëren waardoor fietsers veilig onder de brug door kunnen.
- De aanleg van een noordelijke afspplitsing van de snelfietsroute Zwolle-Hardenberg voorziet in een tweede oost-west verbinding in de kern van Ommen. Vanaf de nieuw gerealiseerde fietstunnel onder de N48, zijn twee mogelijke fietsroutes richting de voorzieningen in Ommen te maken. De keuze voor een voorkeursroute en fysieke aanpassingen vinden op dit moment plaats.

5.3.2 Oplossen conflictpunten gemotoriseerd en fietsverkeer

Het is onvermijdelijk dat de ontsluitingsstructuur van gemotoriseerd verkeer de ontsluitingsstructuur van fietsers kruist. Door het realiseren van de eerdergenoemde vrijliggende fietsverbindingen, zullen deze kruisingen echter beperkt zijn. Voor de volgende kruisingen zullen echter nog maatregelen nodig zijn:

- Bij een verhoging van de toegestane snelheid op de rondweg, is het wenselijk om de fietsoversteken (noord-zuid) ongelijkvloers aan te leggen. Op deze manier kan de verkeersveiligheid gewaarborgd worden en wordt de doorstroming op de rondweg zo min mogelijk belemmert. Ongelijkvloerse kruisingen passen binnen een samenhangend en verkeersveilige ontsluitingsstructuur voor de fiets. Daarnaast biedt een ongelijkvloerse kruising een duidelijke meerwaarde voor de ontwikkeling van bijvoorbeeld Kindplein Oost en de woonwijk Vlierlanden, als onderdeel van de gewenste fietsroute Ommen-Dedemsvaart;
- Na de keuze voor een maatregel op de Vechtkade, de Julianastraat/Schurinkstraat en de realisatie van de exclusieve fiets- en voetgangersverbinding over de Vecht, kan pas nagedacht worden over de inrichting van het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug. Het wel of niet aanwezig zijn van bepaalde verkeersstromen maakt alternatieve kruispuntinrichtingen als rotondes of voorrangskruispunten mogelijk. Daarbij is het de vraag of het fietsverkeer nog gefaciliteerd moet worden en zo ja, hoe dit zo verkeersveilig in de kruispuntoplossingen ingepast kan worden.

5.4 Ontsluitingsstructuur openbaar vervoer

Uitgangspunt voor de ontsluitingsstructuur van het openbaar vervoer is dat de huidige verbindingen zoveel als mogelijk in stand gehouden worden en het openbaar vervoer bereikbaar blijft voor iedereen. Desondanks is de verwachting dat het aantal busverbindingen ingeperkt gaat worden. Samen met de provincie zal gekeken moeten worden welke verbindingen in stand gehouden kunnen blijven worden, hetzij met de huidige wijze van busvervoer, hetzij door alternatieven als de buurtbus of shuttlebusjes. Uitgangspunt voor de gemeente Ommen is in ieder geval dat er een openbaar vervoer verbinding tussen het station en de stad Ommen in stand gehouden wordt.

Reguliere lijndiensten over de Vechtkade zijn niet wenselijk en afhankelijk voor de keuze van een scenario ook niet mogelijk. In de huidige situatie wordt de Julianastraat/Schurinkstraat wel gebruikt als bus route. Afhankelijk van de oplossingsrichting kan dit in één richting het geval blijven om zodoende een effectief rondje door de bebouwde kom van Ommen te kunnen blijven maken. Hierdoor blijft het centrum van Ommen met openbaar vervoer verbonden met het station.

Wat betreft het treinverkeer zal de gemeente Ommen zich blijven inzetten voor een verdubbeling van de sporen van en naar Ommen, om zo een betrouwbare treindienst te kunnen blijven garanderen. Daarnaast heeft de gemeente in de Verkeersvisie al de ambitie uitgesproken over het doortrekken van de Vechtdallijn van Emmen naar Groningen, de zogeheten Nedersaksenlijn. Gezamenlijk met andere gemeenten zal de gemeente Ommen deze lobby blijven voeren.

6. Scenario's

Uit het vorige hoofdstuk is gebleken dat een drietal scenario's geschetst kunnen worden voor de toekomstige ontsluitingsstructuur van Ommen. De overgebleven scenario's voor de ontsluitingsstructuur voor het gemotoriseerd verkeer is samengevoegd met de gewenste ontsluitingsstructuur voor het fietsverkeer en de uitspraken voor het openbaar vervoer. Dit leidt tot drietal robuuste en duurzame scenario's (2C, 2E, 3E) voor de toekomstige ontsluitingsstructuur van Ommen.

Uitgangspunt voor elk scenario is dat de beschreven ondersteunende maatregelen worden uitgevoerd, voordat maatregelen op de Vechtkade en/of de Julianastraat/Schurinkstraat worden uitgevoerd:

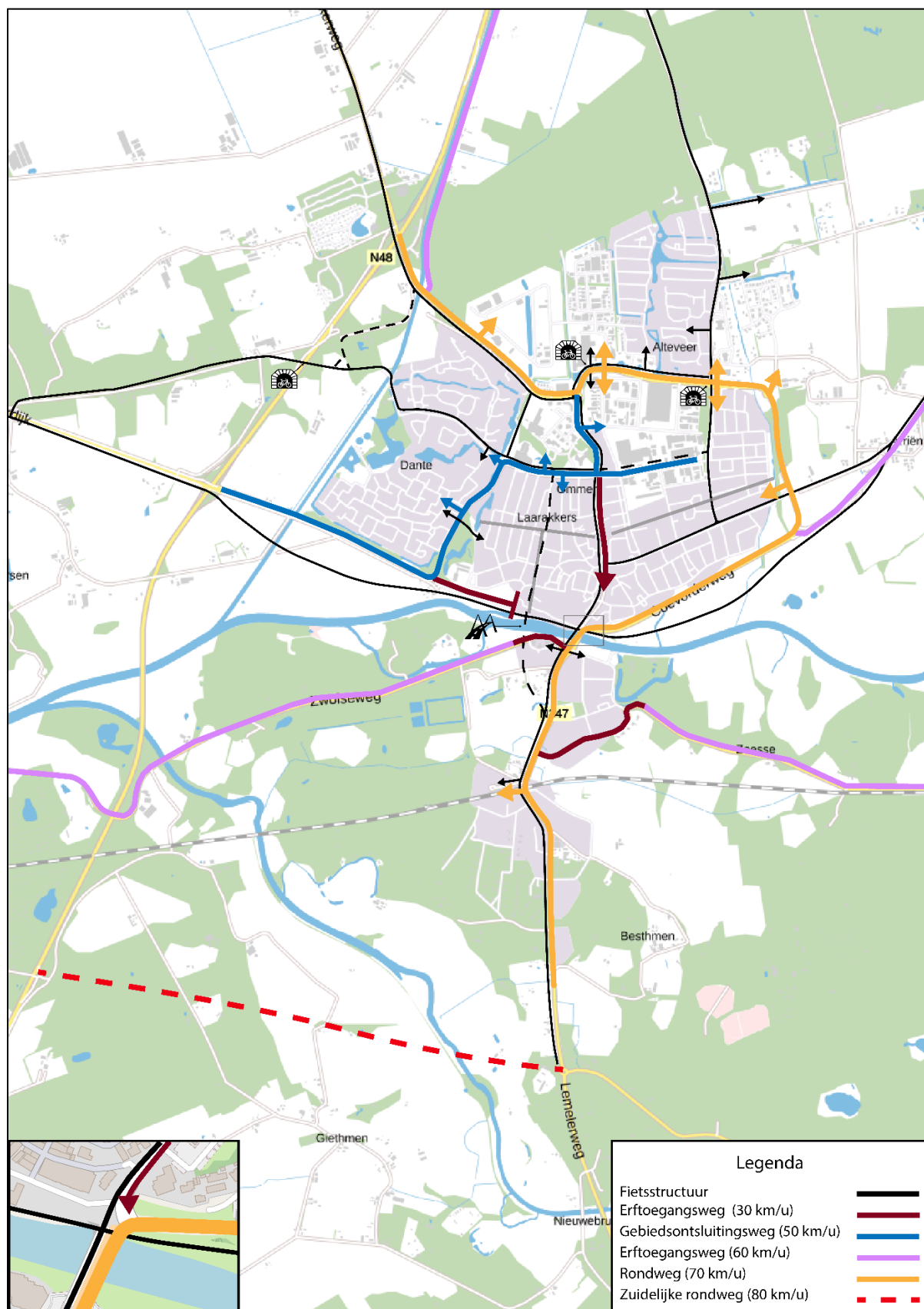
- Het instellen van een snelheidsregime van 70 km/uur op de rondweg N347 (Coevorderweg, Slagenweg, Balkerweg);
- Het herinrichten en aanleggen van een vrijliggend fietspad langs de Chevallerastraat;
- Het nemen van maatregelen om sluiptverkeer door de woonwijken te voorkomen.

Daarnaast is in elk scenario specifiek de wens om een exclusieve fiets- en voetgangersverbinding te realiseren over de Vecht weergegeven. Het realiseren van deze verbinding wordt pas mogelijk door de maatregelen op de Vechtkade en biedt een mogelijkheid om de complexiteit en de verkeersveiligheid op het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug te verbeteren.

In de hiernavolgende pagina's worden de drie scenario's weergegeven. In het kader linksonder op de visualisatie van het scenario is een uitsnede van het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug weergegeven. In de beschrijving wordt vervolgens per scenario de inrichting voor de Vechtkade, de Julianastraat/Schurinkstraat en de mogelijkheden voor het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug omschreven. Daarna volgen de voor- en de nadelen en wordt een kostenraming voor uitvoering van de maatregelen weergegeven.

De kostenramingen zijn opgesteld op basis van kengetallen en gemeentelijke expertise. Uitgangspunt hierbij is een volwaardige uitvoering van de voorgestelde maatregelen. De kostenramingen geven daarmee een eerste indicatie van de kosten voor het uitvoeren van een bepaalde maatregel en zijn vooral bedoeld om een vergelijking tussen de verschillende varianten te kunnen maken. De exacte uitwerking en inrichting van de maatregelen volgt wanneer daadwerkelijk uitvoering aan de maatregel gegeven wordt. In de weergegeven overzichten wordt een onderscheid gemaakt in noodzakelijke en wenselijke maatregelen.

6.1 Scenario 2C



Figuur 6.1; visualisatie scenario 2C

6.1.1 Beschrijving scenario 2C

Scenario 2C gaat uit van het volledig vrij maken van de Vechtkade voor autoverkeer en het instellen van eenrichtingsverkeer van noord naar zuid over de Julianastraat/Schurinkstraat, gecategoriseerd als een erftoegangsweg (30km/u). Door het verdwijnen van de aansluiting van de Vechtkade op het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug, ontstaat de mogelijkheid om het kruispunt en de Hessel Mulertbrug anders in te richten. Indicatief is de gewenste exclusieve fiets- en voetgangersverbinding over de Vecht ingetekend, aansluitend op het centrum en de Stationsweg.

Vechtkade

De Vechtkade is volledig vrij van gemotoriseerd verkeer. De bestaande rijbaan wordt beschikbaar gesteld aan fietsers en voetgangers. De bestaande fietsinfrastructuur vanaf de brug wordt opgeheven en getransformeerd tot groen. De Vechtkade wordt fysiek afgesloten door het plaatsen van fysieke afsluitingen aan beide entrees van de Vechtkade te plaatsen. Afhankelijk van de verdere keuzes die gemaakt worden, kan vervolgens gekozen worden voor een complete herinrichting van de Vechtkade (opheffen rijbaan) of dit beperkt te houden op de plekken waar dit in verband met andere functies gewenst is. Uiteraard kunnen hulpdiensten en incidenteel vrachtverkeer het gebied nog steeds betreden en gebruik maken van de Vechtkade. Gezien de verschillende mogelijkheden hoe omgegaan kan worden met de Vechtkade is in de kostenraming een bandbreedte qua kosten aangegeven.

Julianastraat/Schurinkstraat

De Julianastraat/Schurinkstraat wordt gecategoriseerd als een erftoegangsweg waar alleen nog eenrichtingverkeer voor het gemotoriseerd verkeer van noord naar zuid mogelijk is. Door het instellen van eenrichtingsverkeer neemt de verkeersintensiteit op de Julianastraat/Schurinkstraat naar verwachting af met 10%. De overgebleven verkeersintensiteit maakt het dat een klassieke inrichting van een erftoegangsweg niet wenselijk is. Dit inrichtingsprincipe gaat namelijk uit van het zoveel mogelijk mengen van gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer.

Om het eenrichtingsverkeer af te kunnen dwingen, is het noodzakelijk om de rijbaan van de Julianastraat/Schurinkstraat te versmallen. Een dergelijke versmalling is mogelijk door het opheffen van de fietssuggestiestroken en die als gecombineerde fiets- en voetpaden weer terug te brengen. Op die manier blijft de verkeersveiligheid voor de fietser gewaarborgd. Conform de uitgangspunten van een erftoegangsweg krijgt verkeer van rechts voorrang en worden alle kruispunten voorzien van plateau's. Daar waar mogelijk wordt extra groen toegevoegd om de rijbaan visueel te versmallen. De Julianastraat/Schurinkstraat krijgt hierdoor een andere uitstraling waardoor automobilisten het snelheidsgedrag aan passen. De maximumsnelheid bedraagt conform de richtlijnen 30 km/u.

Op termijn is het mogelijk om de rijbaan van de Julianastraat/Schurinkstraat uit te voeren met een klinkerverharding, om nog meer tegemoet te komen aan de inrichtingsprincipes van een erftoegangsweg en daarmee de maximumsnelheid van 30 km/u verder te benadrukken.

Kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug

Door het afwaarderen van de Julianastraat/Schurinkstraat en het opheffen van de aansluiting van de Vechtkade, verminderd de complexiteit en de verkeersveiligheid op het kruispunt. De nieuwe verkeersstromen kunnen met een aantal aanpassingen binnen de huidige inrichting van het kruispunt gefaciliteerd worden. Een herinrichting is mogelijk, maar verkeerskundig niet strikt noodzakelijk. Daarom wordt voor de kostenraming uitgegaan van een beperkte aanpassingen van het kruispunt.

Voordelen

- De verblijfskwaliteit en de leefbaarheid op de Vechtkade wordt aanzienlijk verbeterd door het autovrij maken van de Vechtkade;
- Door de het versmallen van de rijbaan en het instellen van eenrichtingsverkeer op de Julianastraat/Schurinkstraat komt er ruimte vrij voor veilige fiets- en voetgangersvoorzieningen;
- De mogelijkheid ontstaat om een vrijliggende fietsverbinding over de Vecht te realiseren;
- Het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug kan verkeersveiliger ingericht worden;
- Het centrum van Ommen blijft door het eenrichtingsverkeer op de Julianastraat/Schurinkstraat bereikbaar voor verkeer uit het noorden. Vanuit het zuiden zal men de rondweg N347 moeten gebruiken;
- Het fietsen naar het centrum wordt gestimuleerd door de aanleg van goede fietsverbindingen en het ontmoedigen van het autoverkeer.
-

Nadelen

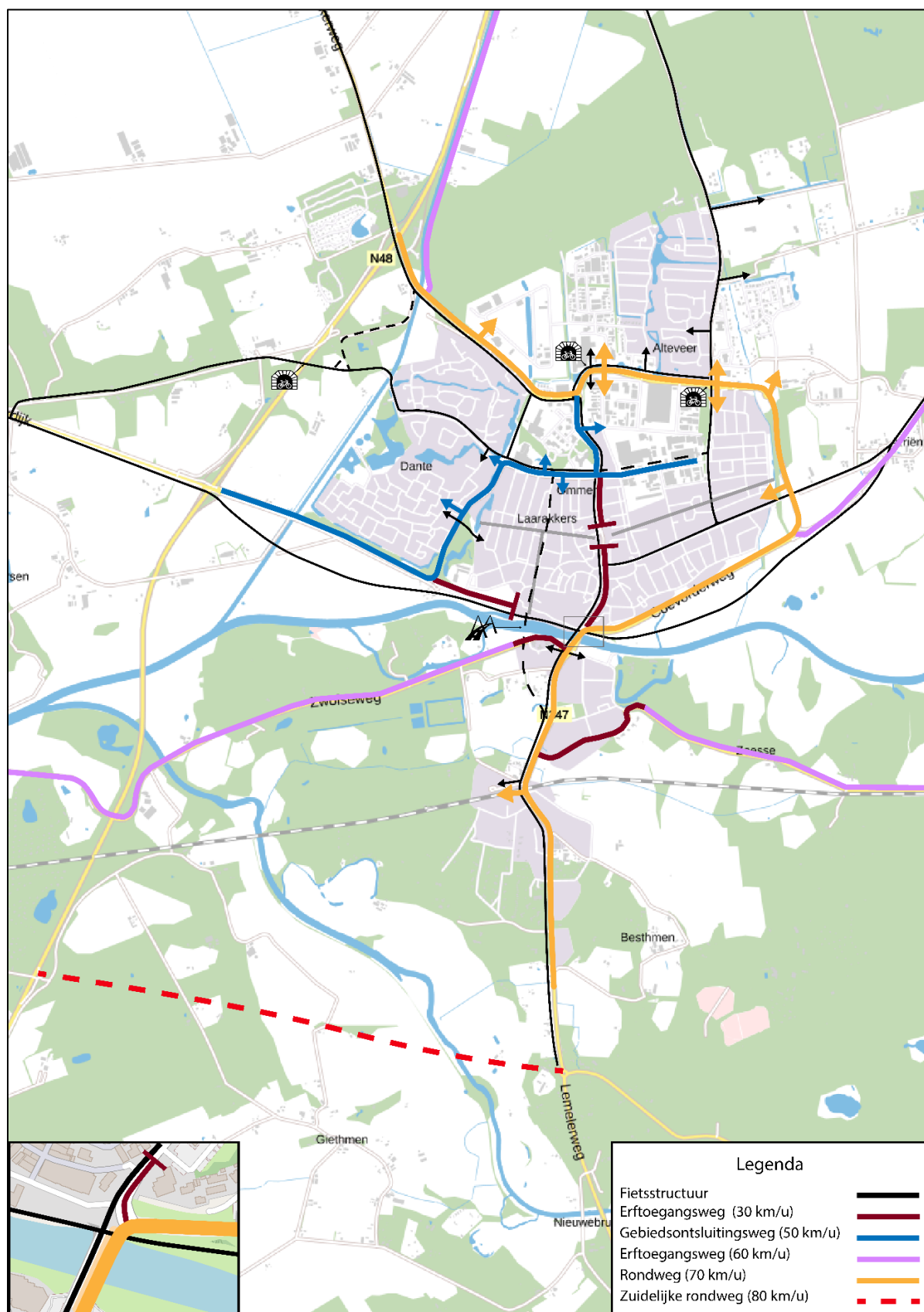
- Het doorgaande verkeer heeft in de avondspits nog steeds de mogelijkheid om via de Julianastraat/Schurinkstraat door de kern van Ommen te rijden;
- De parkeerterreinen Markt en Voormars zijn uitsluitend bereikbaar via de Varsenerdijk;
- De verkeersintensiteit op de Julianastraat/Schurinkstraat neemt beperkt af en zonder aanvullende maatregelen zal de snelheid bij eenrichtingsverkeer toenemen;
- De parkeerdruk op de parkeerterreinen Tuinstraat en Vrijthof zal toenemen. Extra parkeervoorzieningen aan de oostzijde zijn wellicht wenselijk.

Kosten

De hieronder geraamde kosten bestaan uit een eerste grove inschatting op basis van kengetallen/gemeentelijke expertise. Ze bieden een indicatie om een vergelijking te kunnen maken tussen de scenario's. Kosten voor het verleggen van kabels en leidingen of andere onvoorziene uitgaven zijn hierin niet meegenomen:

Maatregel	Kosten	Noodzakelijk/gewenst
Opwaarderen rondweg	€ 150.000, -	Noodzakelijk (ondersteunend)
Herinrichting Chevalleraustraart	€ 350.000, -	Noodzakelijk (ondersteunend)
Interne verkeerscirculatie	€ 100.000, -	Noodzakelijk (ondersteunend)
Maatregelen of herinrichting Vechtkade	€ 150.000, - tot € 350.000, -	Noodzakelijk
Herinrichting Julianastraat/Schurinkstraat	€ 300.000, -	Noodzakelijk
Aanpassingen kruispunt Vechtkade-Julianastraat (brug)	€ 150.000, -	Noodzakelijk
Fietsvoorzieningen rondweg (tunnel Haarsweg en Vermeerstraat/rotonde Balkerweg)	€ 900.000, - per tunnel	Gewenst
Fietsbrug over de Vecht (en toeleidende wegen)	€ 3.600.000, -	Gewenst
Fietsverbinding Ommen-Dedemsvaart (binnen de kom)	€ 350.000, -	Gewenst
Snelfietsroute Zwolle-Hardenberg	€ 1.400.000, -	Gewenst

6.2 Scenario 2E



Figuur 6.2; visualisatie scenario 2E

6.2.1 Beschrijving scenario 2E

Scenario 2E gaat uit van het volledig vrij maken van de Vechtkade voor autoverkeer en het onmogelijk maken van doorgaand verkeer over de Julianastraat-Schurinkstraat. Dit wordt gerealiseerd door het nemen van een fysieke, beweegbare maatregel. De Julianastraat en de Schurinkstraat zijn allebei gecategoriseerd als erftoegangswegen (30 km/uur). Door het verdwijnen van de aansluiting van de Vechtkade op het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg, ontstaat de mogelijkheid om het kruispunt en de Hessel Mulertbrug anders in te richten. Indicatief is de gewenste fietsverbinding over de Vecht ingetekend, aansluitend op het centrum en de Stationsweg.

Vechtkade

De Vechtkade is volledig vrij van gemotoriseerd verkeer. De bestaande rijbaan wordt beschikbaar gesteld aan fietsers en voetgangers. De bestaande fietsinfrastructuur vanaf de brug wordt opgeheven en getransformeerd tot groen. De Vechtkade wordt fysiek afgesloten door het plaatsen van fysieke afsluitingen aan beide entrees van de Vechtkade te plaatsen. Afhankelijk van de verdere keuzes die gemaakt worden, kan vervolgens gekozen worden voor een complete herinrichting van de Vechtkade (opheffen rijbaan) of dit beperkt te houden op de plekken waar dit in verband met andere functies gewenst is. Uiteraard kunnen hulpdiensten en incidenteel vrachtverkeer het gebied nog steeds betreden en gebruik maken van de Vechtkade. Gezien de verschillende mogelijkheden hoe omgaan kan worden met de Vechtkade is in de kostenraming een bandbreedte qua kosten aangegeven.

Julianastraat/Schurinkstraat

De Julianastraat/Schurinkstraat wordt gecategoriseerd als een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/u. Beide wegen worden als het ware van elkaar losgekoppeld en onderdeel van de interne wijkstructuur. De weg wordt halverwege afgesloten door middel van fysieke, beweegbare maatregelen, zodat hulpdiensten in het geval van een calamiteit er nog wel door heen kunnen.

Door de fysieke afsluiting van Julianastraat/Schurinkstraat zal de verkeersintensiteit afnemen met 70%. De verkeersintensiteiten zullen dan rondom de waardes die gebruikelijk zijn voor een erftoegangsweg komen te liggen. Met het aanbrengen van extra snelheidsremmende maatregelen is het mogelijk om binnen de huidige inrichting een maximumsnelheid van 30 km/uur af te dwingen. Alle kruispunten worden voorzien van plateau's en verkeer van rechts krijgt voorrang. Daar waar mogelijk wordt extra groen toegevoegd om de rijbaan visueel te versmallen.

Op termijn kan dan de vervolgstap gemaakt worden naar een volledige inrichting als erftoegangsweg. Daarbij zal de rijbaan versmald kunnen worden naar 5.50 meter, waarbij de vrijgekomen ruimte ingezet kan worden om het groen langs de weg te versterken. Door de lage verkeersintensiteit is het mogelijk om het gemotoriseerd en fietsverkeer gebruik te laten maken van dezelfde rijbaan. Vervolgens kan de laatste stap gemaakt worden door de rijbaan in te richten met een klinkerverharding, om nog meer tegemoet te komen aan de inrichtingsprincipes van een erftoegangsweg en daarmee de maximumsnelheid van 30 km/u te benadrukken.

In de kostenraming wordt een bandbreedte aangegeven van de kosten voor maatregelen binnen de bestaande inrichting tot aan een volledige herinrichting tot een erftoegangsweg.

Kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug

Door het afwaarderen van de Julianastraat/Schurinkstraat en het opheffen van de aansluiting van de Vechtkade, verminderd de complexiteit en de verkeersveiligheid op het kruispunt. De nieuwe verkeersstromen kunnen met een aantal aanpassingen binnen de huidige inrichting van het

kruispunt gefaciliteerd worden. Een herinrichting is mogelijk, maar verkeerskundig niet strikt noodzakelijk. Daarom wordt voor de kostenraming uitgegaan van een beperkte aanpassingen van het kruispunt.

Voordelen

- De verblijfskwaliteit en de leefbaarheid op de Vechtkade wordt aanzienlijk verbeterd door het autovrij maken van de Vechtkade;
- De mogelijkheid ontstaat om een vrijliggende fietsverbinding over de Vecht te realiseren;
- Het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg kan substantieel verkeersveiliger ingericht worden;
- De leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de Julianastraat en de Schurinkstraat wordt fors verbeterd;
- Doorgaand verkeer wordt gedwongen gebruik te maken van de rondweg N347 en vormt daarmee geen overlast meer voor de kern Ommen;
- De parkeerterreinen van Ommen-Oost zijn goed toegankelijk vanuit Ommen-Zuid;
- Het fietsen naar het centrum wordt gestimuleerd door de aanleg van goede fietsverbindingen en het ontmoedigen van het autoverkeer.

Nadelen

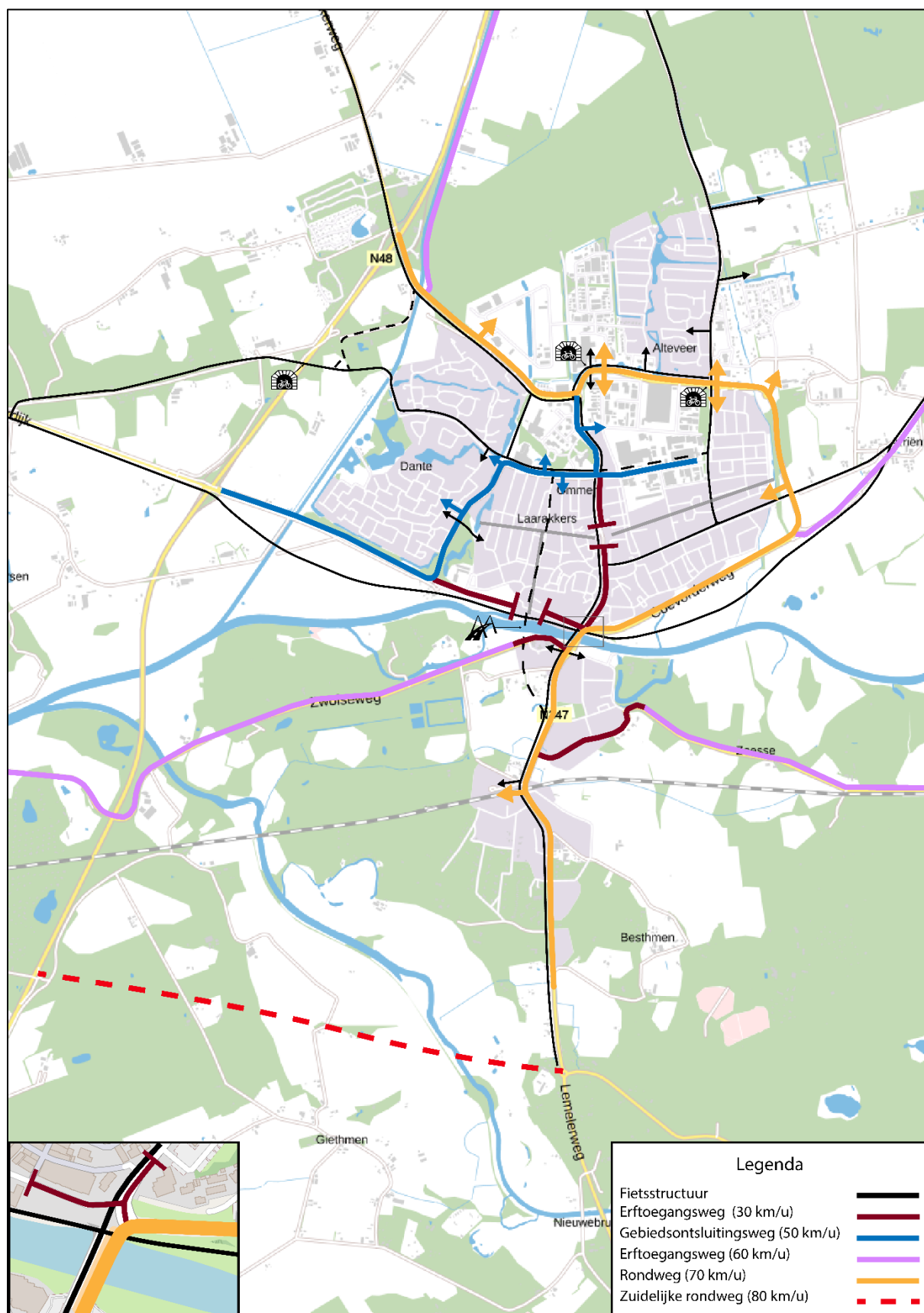
- De interne verkeersstructuur van Ommen wordt rigoureus aangepakt. Verkeersstromen zullen drastisch veranderen, bestaande interne wijkverbindingen zijn niet meer mogelijk;
- De parkeerterreinen Markt en Voormars zijn uitsluitend bereikbaar via de Varsenerdijk;
- De parkeerdruk op de parkeerterreinen Tuinstraat en Vrijthof zal toenemen. Extra parkeervoorzieningen aan de oostzijde zijn wellicht wenselijk.

Kosten

De hieronder geraamde kosten bestaan uit een eerste grove inschatting op basis van kengetallen/gemeentelijke expertise. Ze bieden een indicatie om een vergelijking te kunnen maken tussen de scenario's. Kosten voor het verleggen van kabels en leidingen of andere onvoorziene uitgaven zijn hierin niet meegenomen:

Maatregel	Kosten	Noodzakelijk/gewenst
Opwaarderen rondweg	€ 150.000, -	Noodzakelijk (ondersteunend)
Herinrichting Chevallerastraat	€ 350.000, -	Noodzakelijk (ondersteunend)
Interne verkeerscirculatie	€ 100.000, -	Noodzakelijk (ondersteunend)
Maatregelen of herinrichting Vechtkade	€ 150.000, - tot € 350.000, -	Noodzakelijk
Maatregelen of herinrichting Julianastraat/Schurinkstraat	€ 150.000, - tot € 550.000, -	Noodzakelijk
Aanpassingen kruispunt Vechtkade-Julianastraat (brug)	€ 100.000, -	Noodzakelijk
Fietsvoorzieningen rondweg (tunnel Haarsweg en Vermeerstraat/rotonde Balkerweg)	€ 900.000, - per tunnel	Gewenst
Fietsbrug over de Vecht (en toeleidende wegen)	€ 3.600.000, -	Gewenst
Fietsverbinding Ommen-Dedemsvaart (binnen de kom)	€ 350.000, -	Gewenst
Snelfietsroute Zwolle-Hardenberg	€ 1.400.000, -	Gewenst

6.3 Scenario 3E



Figuur 6.3; visualisatie scenario 3E

6.3.1 Beschrijving scenario 3E

Scenario 3E gaat uit van het onmogelijk maken voor doorgaand rijverkeer van de Vechtkade door middel van een fysieke, beweegbare maatregel. Ook de Julianastraat/Schurinkstraat wordt vrijgemaakt van doorgaand verkeer door middel van het aanbrengen van een fysieke beweegbare maatregel. Beide wegen zijn wel van beide kanten in te rijden en ingericht als een erftoegangsweg (30 km/uur). Door het sterk verminderen van de verkeersintensiteit zal de complexiteit van het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg en de Hessel Mulertbrug afnemen. Een andere inrichting is mogelijk. Indicatief is de gewenste fietsverbinding over de Vecht ingetekend, aansluitend op het centrum en de Stationsweg.

Vechtkade

Door het ontbreken van doorgaand verkeer wordt de Vechtkade autoluw gemaakt. De Vechtkade wordt afgesloten ter hoogte van de Markt door een fysieke, beweegbare maatregel. De parkeerterreinen blijven nog wel van twee richtingen bereikbaar. Op het parkeerterrein worden maatregelen genomen zodat doorgaand verkeer over het parkeerterrein niet mogelijk is. De fysieke, beweegbare maatregel zorgt ervoor dat hulpdiensten en incidenteel vrachtverkeer door kan blijven rijden over Vechtkade. De verkeersintensiteit neemt af met 60%. Desondanks is een herinrichting van de Vechtkade niet mogelijk, omdat het verkeer gebruik zal blijven maken van de rijbaan.

Julianastraat/Schurinkstraat

De Julianastraat/Schurinkstraat wordt gecategoriseerd als een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/u. Beide wegen worden als het ware van elkaar losgekoppeld en onderdeel van de interne wijkstructuur. De weg wordt halverwege afgesloten door middel van fysieke, beweegbare maatregelen, zodat hulpdiensten in het geval van een calamiteit er nog wel door heen kunnen.

Door de fysieke afsluiting van Julianastraat/Schurinkstraat zal de verkeersintensiteit afnemen met 70%. De verkeersintensiteiten zullen dan rondom de waardes die gebruikelijk zijn voor een erftoegangsweg komen te liggen. Met het aanbrengen van extra snelheidsremmende maatregelen is het mogelijk om binnen de huidige inrichting een maximumsnelheid van 30 km/uur af te dwingen. Alle kruispunten worden voorzien van plateau's en verkeer van rechts krijgt voorrang. Daar waar mogelijk wordt extra groen toegevoegd om de rijbaan visueel te versmallen.

Op termijn kan dan de vervolgstap gemaakt worden naar een volledige inrichting als erftoegangsweg. Daarbij zal de rijbaan versmald kunnen worden naar 5.50 meter, waarbij de vrijgekomen ruimte ingezet kan worden om het groen langs de weg te versterken. Door de lage verkeersintensiteit is het mogelijk om het gemotoriseerd en fietsverkeer gebruik te laten maken van dezelfde rijbaan. Vervolgens kan de laatste stap gemaakt worden door de rijbaan in te richten met een klinkerverharding, om nog meer tegemoet te komen aan de inrichtingsprincipes van een erftoegangsweg en daarmee de maximumsnelheid van 30 km/u te benadrukken.

In de kostenraming wordt een bandbreedte aangegeven van de kosten voor maatregelen binnen de bestaande inrichting tot aan een volledige herinrichting tot een erftoegangsweg.

Kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug

Door het weren van doorgaand verkeer op de Vechtkade en de Julianastraat/Schurinkstraat zal het zwaartepunt van de verkeersstroom op de verbinding Coevorderweg-Hessel Mulertbrug komen te liggen. De huidige inrichting van het kruispunt faciliteert deze verkeersstroom zo optimaal mogelijk. De aansluitingen van de Julianastraat/Schurinkstraat en de Vechtkade blijven bestaan. De complexiteit van het kruispunt veranderd daardoor niet. De verkeersveiligheidsrisico's blijven bestaan. In deze variant kan volstaan worden met kleine fysieke aanpassingen, maar om de

complexiteit van het kruispunt te verminderen is een herinrichting tot bijvoorbeeld een rotonde ook een optie. Bij een keuze voor dit scenario zal de exacte inrichting van het kruispunt verder uitgewerkt moeten worden.

Voordelen

- De verblijfskwaliteit en de leefbaarheid op de Vechtkade wordt verbeterd door het weren van doorgaand verkeer op de Vechtkade;
- De parkeerterreinen Markt en Voormars blijven van twee kanten bereikbaar;
- De mogelijkheid ontstaat om een vrijliggende fietsverbinding over de Vecht te realiseren;
- De leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de Julianastraat en de Schurinkstraat wordt fors verbeterd;
- Doorgaand verkeer wordt gedwongen gebruik te nemen van de rondweg N347 en vormt daarmee geen overlast meer voor de kern Ommen.

Nadelen

- Verkeer blijft gebruik maken van de Vechtkade. De leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit wordt hierdoor minder verbeterd dan bij het volledig autovrij maken van de Vechtkade;
- De vele verkeersstroken op het kruispunt Vechtkade-Julianastraat-Coevorderweg-Hessel Mulertbrug blijven zorgen voor verkeersonveilige situaties.

Kosten

De hieronder geraamde kosten bestaan uit een eerste grove inschatting op basis van kengetallen/gemeentelijke expertise. Ze bieden een indicatie om een vergelijking te kunnen maken tussen de scenario's. Kosten voor het verleggen van kabels en leidingen of andere onvoorziene uitgaven zijn hierin niet meegenomen:

Maatregel	Kosten	Noodzakelijk/gewenst
Opwaarderen rondweg	€ 150.000, -	Noodzakelijk (ondersteunend)
Herinrichting Chevalleraustraart	€ 350.000, -	Noodzakelijk (ondersteunend)
Interne verkeerscirculatie	€ 100.000, -	Noodzakelijk (ondersteunend)
Maatregelen Vechtkade	€ 100.000, -	Noodzakelijk
Maatregelen of herinrichting Julianastraat/Schurinkstraat	€ 150.000, - tot € 550.000, -	Noodzakelijk
Aanpassing of herinrichting kruispunt Vechtkade-Julianastraat	€ 50.000, - tot € 700.000, -	Noodzakelijk
Fietsvoorzieningen rondweg (tunnel Haarsweg en Vermeerstraat/rotonde Balkeweg)	€ 900.000, - per tunnel	Gewenst
Fietsbrug over de Vecht (en toeleidende wegen)	€ 3.600.000, -	Gewenst
Fietsverbinding Ommen-Dedemsvaart (binnen de kom)	€ 350.000, -	Gewenst
Snelfietsroute Zwolle-Hardenberg	€ 1.400.000, -	Gewenst

7 Aandachtspunten

Met dit document is een toekomstperspectief geboden voor de ontsluitingsstructuur voor Ommen. Bij de verdere behandeling hiervan is het goed om rekening te houden met onderstaande aandachtspunten:

Samenhangend systeem

In de verschillende hoofdstukken is meerdere keren genoemd dat de ontsluitingsstructuur van Ommen een samenhangend systeem is. Dit kan niet vaak genoeg benadrukt worden. Keuzes voor maatregelen in één van de mobiliteitsvraagstukken hebben onherroepelijk gevolgen voor andere mobiliteitsvraagstukken. Het los uitvoeren van maatregelen is daarom niet mogelijk, dit moet altijd in context van de gehele ontsluitingsstructuur bekeken worden. Daarbij moet bij de fasering van de maatregelen altijd eerst de faciliterende maatregelen op de rondweg N347 en de interne ontsluitingsstructuur gerealiseerd worden voordat maatregelen getroffen kunnen worden in de Vechtkade en Julianastraat/Schurinkstraat.

Verkeerskundige scenario's

De uitgevoerde analyses, voorgestelde maatregelen en opgestelde scenario's zijn allen verkeerskundig van aard. De analyses en scenario's biedt een eerste aanzet om discussie te voeren over de ontsluitingsstructuur, maar de gevolgen van een keuze voor een maatregel zullen in breder perspectief geplaatst moeten worden. Denk daarbij onder andere aan economische, ruimtelijke, recreatieve en financiële argumentatie. Het verdient de aanbeveling om met dit document als basis het gesprek aan te gaan met de samenleving, alvorens een keuze voor een bepaald scenario gemaakt wordt. De toekomstige verkeersbelastingen in de scenario's zijn ingeschat op basis van expert judgement binnen de gemeentelijke organisatie. Dit geeft meer een richting dan een exact aantal en moet altijd als vergelijking tussen de verschillende scenario's gezien worden.

Kostenramingen

De kostenramingen zijn zeer globaal opgesteld en geven een eerste indicatie van de kosten voor het uitvoeren van een bepaalde maatregel. Het aanpassen en/of verleggen van ondergrondse infrastructuur is niet inbegrepen bij de kostenramingen. Na een keuze voor een bepaalde maatregel zal verder onderzocht moeten worden hoe deze uitgevoerd moet worden en welke kosten dat met zich meebrengt.