

Consultatienota verkeersstructuur

Bijlage 3

aanvullende documenten ingebracht door belanghebbenden

Inhoud

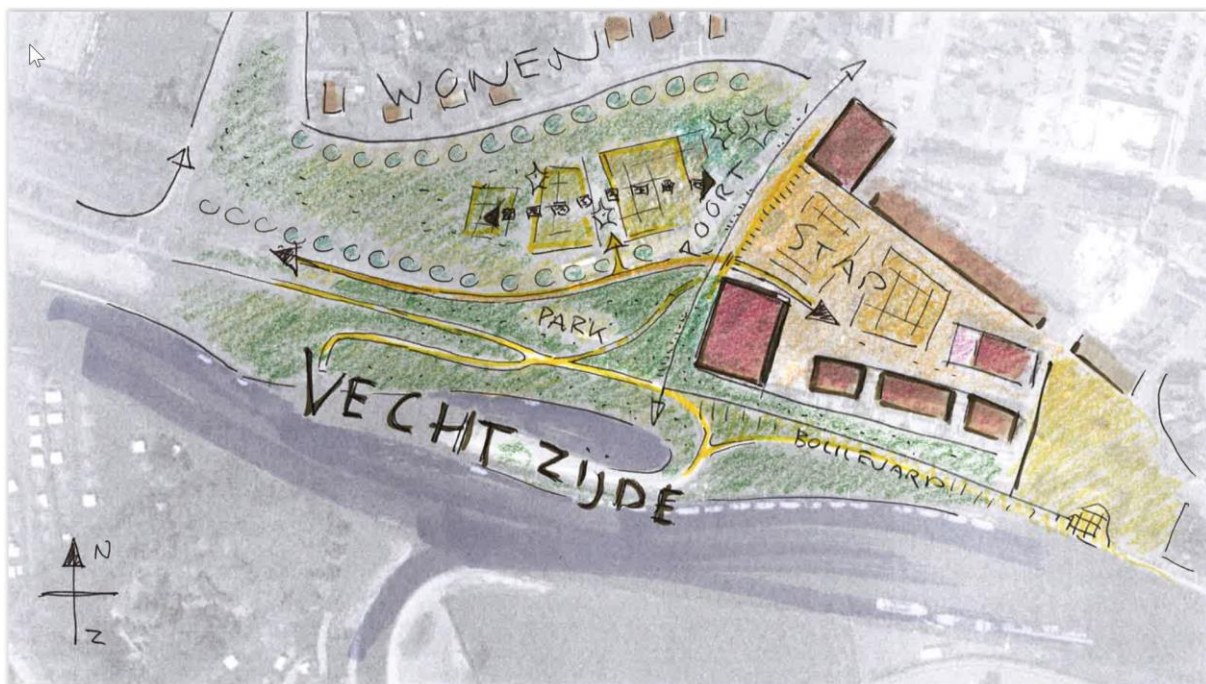
Verlegging Varsenerdijk en aansluiting op de Vechtkade door VVE Vechtkade II	2
Bijdrage consultatieronde bewoners Vechtkade	6
Inbreng belanghebbende Shell Oostendorp	9
Aanvullingen op scenario door een inwoner van Ommen	11
Overzicht afstanden en rijtijden Den Ham/Lemele richting Zwolle	12
Presentatie hoorzitting bewoner Vechtkade	14
Inbreng verkeerssituatie door VVE Vechtkade II (november 2020).....	16
Eerste bevindingen second opinion afsluiting Vechtkade	19

Verlegging Varsenerdijk en aansluiting op de Vechtkade door VVE Vechtkade II

12 Maart j.l. hebben wij, als bewoners van de Vechtkade, tijdens ons onderhoud met u de verlegging van de Varsenerdijk en de aansluiting van de Varsenerdijk met de Vechtkade besproken. Wij hebben toegezegd dit nog verder uit te werken.

Wij zien namelijk mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit en de gebruiks- en belevingswaarde van de Vechtoevers ter plaatse van de westelijke entree van Ommen te vergroten. Dat is uiteraard ook in ons belang. Deze belangrijke entree voor de inwoners van Ommen vormt immers ook ons uitzicht!

In ons voorstel wordt de weg vanaf Zwolle eerder omgebogen richting de stad. De rechterkant van de weg, komend vanuit Zwolle (de Vechtoever), wordt dan ruimtelijk betrokken bij het zicht op de Vecht en het wandelpad langs de Vecht. Hiermee verbetert in onze ogen de entree van Ommen. Er ontstaat een aantrekkelijk recreatief wandel- en verblijfsgebied aan de westzijde van het centrum. Hieronder treft u een schets daarvan aan.



Figuur 1 het stadspark langs de Vechtoevers

Ons voorstel, is hierboven in een schets uitgewerkt. Het is niet afhankelijk van de keuze tussen een volledige afsluiting van de Vechtkade voor alle verkeer of een knip op de Vechtkade met een voorziening ter voorkoming van sluipverkeer.

Meer concreet gaat het ons om het volgende:

- De Varsenerdijk wordt aan de westzijde, ter hoogte van het havengebouw vloeiend afgebogen richting de Voormars.
- Loopt dan over het bestaande parkeerterrein op de Voormars en gaat aan het eind over in het parkeerterrein op de Markt en sluit dan aan op de doorgang naast de Kwalitaria.

- De uitloop van de Vechtkade bij de Kwalitaria vloeit samen met de hiervoor genoemde doorgang en is ook de uitrit van de parkeergarage van de appartementen.
-



Figuur 2: situering aansluiting varsenerweg



Figuur 3: situering aansluiting parkeerplaatsen

- De Varsenerdijk verandert van een weg met gescheiden rijbaan in een informele tweebaansweg en zoals op de infographic aangegeven als 30-km weg.
- De vrijkomende ruimte kan toegevoegd worden aan de groene ruimte.
- Het fietspad op de Varsenerdijk verhuist als een 2-richtingsfietspad mee aan de Vechtzijde van de Varsenerdijk. Dit fietspad sluit aan op de Vechtkade die straks alleen nog autoverkeer kent van de bewoners van de Vechtkade

In figuur 4 hierna hebben wij onze wensen in een realistische plattegrond weergegeven. Hoe goed we ook onze best gedaan hebben om de verandering hier te beschrijven is het beter om het een keer bij u aan de tekentafel uit te leggen.

Wat betekent dit voor Ommen, haar bewoners en de recreanten:

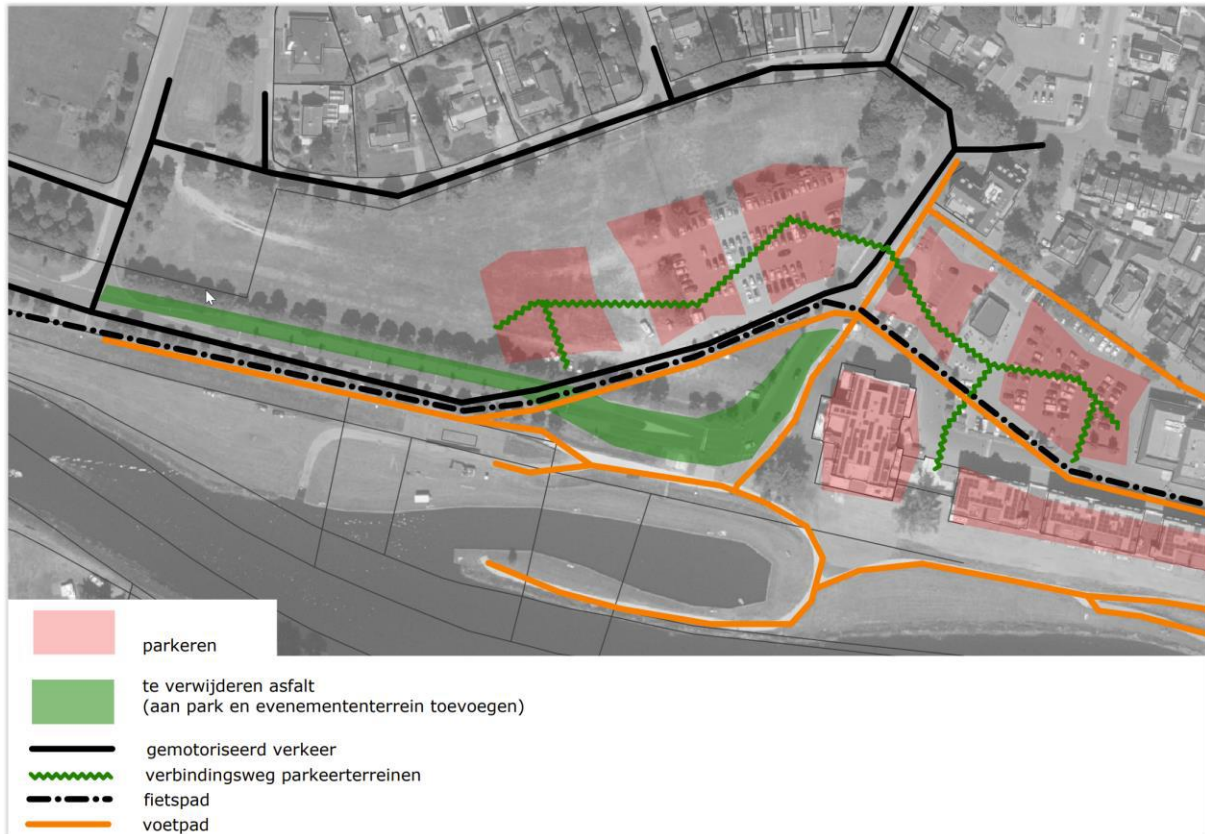
- De verandering levert Ommen een prachtig park op aan de Vecht. Een mooie plek voor een picknick of een wandeling.
- Ook verkeerskundig ontstaat een aantrekkelijker overzichtelijker situatie. De automobilist komt meer geleidelijk de stad binnen en botst niet meer tegen ons appartementengebouw. Ze wordt ook niet geconfronteerd met een versteend parkeerterrein. Integendeel. De bewoners en bezoekers worden op een visueel aantrekkelijke wijze de stad ingeleid. De sfeer aan de Zwolse zijde is groen en landschappelijk (het Vechtpark?) en aan de centrumzijde meer stedelijk en verhard. De parkeerterreinen aan deze zijde van Ommen worden aantrekkelijk aan elkaar gekoppeld.
- De haakse bochten die de Vechtkade nu nog kent verdwijnen en daarmee ook de geluidsbelasting die afremmende en optrekkende auto's veroorzaken.
- De zeer onoverzichtelijke en gevaarlijke oversteek voor fietsers voorlangs het appartementencomplex verdwijnt; de fietser blijft immers aan de Vechtkant van de Varsenerdijk.
- De toegang tot de parkeerplaatsen wordt ook voor de watersporters makkelijker.
- Ommen kent hiermee vele flexibele mogelijkheden voor het organiseren van evenementen. Afhankelijk van aard, duur, omvang en grootte kan gekozen worden voor:
 - De ruimte bij Flater en Puik zoals nu al voor de Bissingh.
 - Het parkeerterrein bij de Rabobank zoals nu al gebruikt voor de weekmarkt
 - De ruimte links en rechts van de verlegde Varsenerdijk; de een verhard en de ander groen.
 - Zo nodig kan het hele terrein van de Voormars links en rechts van de Varsenerdijk gebruikt worden. In dit uitzonderlijke geval moet het verkeer richting de stad dan tijdelijk over de Voormars gaan.

Wat betekent het voor de bewoners aan de Voormars:

- Door de afsluiting van de Vechtkade voor doorgaand verkeer zal überhaupt de verkeersbelasting daar sterk afnemen tot ca. 1/3^e van het huidige niveau. De eindeloze stroom auto's, stilstaand in de file of langzaam rijdend, verdwijnt.
- Evenementen kunnen afhankelijk van aard en omvang verder van de bewoning af geprogrammeerd worden.
- Door het verdwijnen van de haakse bochten en het vloeiende verloop van de Varsenerdijk zullen bevoorradingsvrachtwagens minder de neiging hebben om over de Voormars te gaan

Wat betekent het voor de bewoners aan de Vechtkade:

- De Varsenerdijk komt verder af te liggen van de appartementen en de haakse bochten in de weg verdwijnen. Daardoor minder of geen geluidsoverlast, CO₂ en fijnstof. Vooral voor bewoners met hun balkon of terras aan die zijde een sterke verbetering.
- 's Avonds geen lichtinval meer van de koplampen van de auto's die in de woon- en slaapkamers schijnen.
- Bewoners en bezoekers kunnen de Vechtkade veilig oversteken



Figuur 4 ontsluiting parkeerterreinen en te verwijderen asfalt

Wij hopen hiermee voldoende argumenten ingebracht te hebben die kunnen leiden tot een kwalitatieve verbetering van de entree van Ommen, niet alleen voor de bewoners van ons appartementencomplex, maar vooral ook voor de bewoners en bezoekers van het mooie centrum van Ommen. Een aantrekkelijke aanpassing die wij, zoals hiervoor al aangegeven, graag komen toelichten. Als het kan fysiek en anders online.

Bijdrage consultatieronde bewoners Vechtkade

Op de eerste plaats dank voor de mogelijkheid om te kunnen reageren op het principe besluit.

Wij spreken namens bewoners van het appartementencomplex Vechtkade I en Vechtkade II. En wij hebben onze meningen en ideeën op elkaar afgestemd. Ieder van ons zal een deel van het verhaal doen.

Maar eerst om te beginnen willen wij onze zorg uitspreken over de huidige gang van zaken. Die zorg is deze week ook al in een mail van één van onze bewoners (de heer Bert Drenth) naar zowel Burgemeester Vroomen als naar u wethouder Bongers gegaan. De bewoners worden overdonderd met een grote hoeveelheid onsmakelijke banniers. Banniers die de bevolking bang moeten maken voor veranderingen. Stemmingmakerij onder de bevolking. Ondernemers die het brede verhaal niet zien. Er wordt gesproken over autopesterij. Onduidelijk is ook wat zij verstaan onder autoluw als het niet één van de twee voorliggende opties is.

Wij als bewoners hopen op steun van de overheid. Dat het college afstand kan nemen van deze onheuse uitlatingen.

We denken overigens ook dat het plaatsen van deze borden in strijd is met de APV en dat ze onmiddellijk verwijderd hadden moeten worden. Maar dit terzijde.

Onze bijdrage is een aanvulling op onze inbreng tijdens de raadscommissie. We hebben ook al daarvoor in eerdere nota's aan raadsfracties en college onze problemen m.b.t. de verkeerssituatie op de Vechtkade aangekaart.

Nota's van mei 2020 en november 2020.

In de notitie van november hebben we aangegeven hoe de verkeersstroom op de Vechtkade ingrijpt in het dagelijks leven van de bewoners aan de Vechtkade. Luchtvervuiling, CO2, fijnstof, geluidsoverlast overdag en ook 's nachts, onveilig en ongezond. Als het nuttig is kunnen wij deze nota's nogmaals naar u sturen.

Nu verder met de voorgestelde maatregelen.

Tijdens het inspraakmoment in de vergadering van de raadscommissie, hebben wij als bewoners van de Vechtkade aangegeven dat wij ons uitstekend kunnen vinden in het principe besluit. Het is een besluit met twee kanten. Enerzijds het oplossen van bestaande problemen en anderzijds het creëren van kansen voor de toekomst. Het voorstel tot o.a. het afsluiten van de Vechtkade zal een grote verbetering betekenen voor de leefbaarheid, voor een gezond en welkom verblijfsklimaat, voor een gezellig centrum voor de bewoners van Ommen c.q. de toeristen/gasten en een veilige verkeerssituatie voor m.n. de fietsers en voetgangers. Tevens zal de verbinding tussen het Centrum en de Vecht(oevers) sterk verbeterd worden. Een doelstelling van het Centrumplan.

Het past ook binnen de landelijk tendens om centra van steden autovrij te maken. Meer plaatsen zijn daarmee bezig of gingen ons voor zoals o.a. Dalfsen. Toeristen zullen zich hierin herkennen en eerder en vaker Ommen aandoen (ondanks de bewering van Ommer ondernemers). Toeristen die we niet moeten teleurstellen met een onaantrekkelijk centrum dicht geslipt met auto's, onveilig en ongezond.

Tot slot van deze inleiding: Als de stad en het winkelaanbod aantrekkelijk is dan is een stukje omrijden geen probleem.

De huidige verkeersbelasting (auto's, bedrijfsbussen, vracht- en zwaar landbouwverkeer) heeft er ook niet voor gezorgd dat meerdere jaren leegstaande winkelpanden nog geen invulling hebben. Wij verwachten dat een gezelliger, gezonder en verkeersveiliger centrum wel een aantrekkingskracht heeft potentiële winkeliers en gasten/toeristen.

Leegstand is er al en eerder een gevolg van het huidige verkeersbeeld dan dat het zal toenemen door de te nemen maatregelen.

2. Dat brengt ons bij optie 1: Afsluiting bij de brug.

Volgens bewoners van Vechtkade I en II blijft afsluiting van de Vechtkade bij de brug over de Vecht de beste oplossing en wel om de volgende redenen:

- Het aantal voertuigen op de Vechtkade wordt gereduceerd tot voertuigen van hulpdiensten en voor het laden en lossen van vrachtwagens.
- Het haalt de verkeerschaos bij de brug weg. (Er komt geen verkeer meer van en naar de Vechtkade en spaarzaam van en naar de Julianastraat. Het verkeer gaat in een vloeiende lijn van de Vechtbrug naar de Coevorderweg. V.v.)
- Er komen brede en veilige terrassen
- Een goede verbinding met de Vecht; een uitzicht, niet onderbroken door een stroom auto's.
- Een veilige oversteek van de terrassen naar de Vecht.
- De mogelijkheid om het terrassegebied voor meerdaagse festiviteiten/activiteiten te gebruiken
- Voor fietsers en voetgangers wordt de Vechtkade een ruime en veilige weg. Dan passend in de gewenste snelfiets weg van Zwolle naar Hardenberg.
- De fietsroute tussen Jumbo en Puik verdwijnt
- Oubers kunnen vrij oversteken vanuit hun etablissement naar de terrassen
- Bewoners in het eerste appartementsgebouw bij de Action kunnen zonder gevaar hun woning in- en uitgaan
- Wanneer in de toekomst de oude HEMA omgebouwd wordt tot een appartementencomplex dan geldt ook voor hen een vrij uitgang naar de straat.
- Geen ellenlange files op de Vechtkade met hun stinkende uitlaatgassen en lawaaierige motoren.
- Voor de bewoners in de appartementen geen geluidsoverlast meer, geen luchtvervuiling (CO2 en fijnstof), een gezonde nachtrust. (Ter onderbouwing: In onze notitie van november vorig jaar hebben wij die problemen zichtbaar gemaakt.)
- En zoals al eerder gezegd het sluit ook aan bij de landelijke trend om binnensteden vrij te maken van druk autoverkeer.

Randvoorwaarden en suggesties voor optimalisering:

- De Vechtkade moet van beide kanten wel toegankelijk blijven voor hulpdiensten zoals brandweer, politie, ambulances.
- Wat we graag meegeven is dat een goede bewegwijzering nodig is zodat men makkelijk de beschikbare parkeerplaatsen kan vinden.
- Nu de parkeerplaatsen op de markt alleen nog van de westelijke kant bereikbaar zijn zou de toegang daar ook alleen aan die westelijke kant moeten komen. De bestaande toegangen worden dan afgesloten.
- Verkeerstoe name en onveilige situaties elders in de kern van Ommen moeten uiteraard voorkomen worden als de Vechtkade afgesloten wordt.
- Het gebruik van de fiets moet optimaal gefaciliteerd worden door goede fietsenstalling voorzieningen. Maar daarover later meer.

3. Herinrichting Varsenerdijk.

Volgens de infographic wordt de Varsenerdijk vanaf de afslag Danteweg een 30 km weg. Hiervoor zal de weg waarschijnlijk opnieuw ingericht worden. Dat lijkt ons het juiste moment om de toegang tot Ommen op die plaats te verfraaien. In ons document van 11 mei 2020, in het bezit van het college en alle raadsfracties, hebben wij dat geschetst. Samengevat:

- De Varsenerdijk vanaf de Dikkerstraat eerder afbuigen richting de Voormars en vormt aan het eind de toegang tot de parkeerplaatsen op de Markt en aan de Voormars.
- Het fietspad richting Zwolle vloeiend mee laten lopen met deze afbuiging.

- De rechterkant van de weg, komend vanuit Zwolse kant, wordt dan ruimtelijk betrokken bij het zicht op de Vecht en het wandelpad langs de Vecht. Hiermee verbetert in onze ogen de entree van het groene Ommen
- De toegang tot parkeerplaats op de Voormars wordt daarvoor verlegd tot ongeveer het havengebouw. En nodigt ook eigenaren van pleziervaartuigen eerder uit om daar te parkeren.
- Het nachtelijk laad- en losverkeer komt hiermee verder af te liggen van de appartementen en verstoord minder de nachtrust.

Deze ombuiging levert Ommen een prachtig park op aan de Vecht. Een mooie plek voor een picknick of een wandeling. Ook verkeerskundig ontstaat een aantrekkelijker overzichtelijker situatie. De automobilist komt meer geleidelijk de stad binnen en botst niet meer tegen ons appartementengebouw. Integendeel. De bewoners en bezoekers worden op een visueel aantrekkelijke wijze de stad in begeleid.

Graag leveren wij u een schets aan voor deze verfraaiing.

5. Éénrichtingsverkeer.

Eénrichtingsverkeer kan gaan van oost naar west (van de brug naar de Varsenerdijk) of omgekeerd. Voor beide richtingen geldt dat veel voordelen van de afsluiting bij de brug vervallen

- Verkeerschaos bij de brug blijft
- Geen brede en veilige terrassen
- Minder verbinding met de Vecht.
- Geen veilige Vechtkade voor fietsers en voetgangers; door de grote variatie in verkeersaanbod gedurende de dag wordt het op sommige momenten nog steeds zo druk dat het onveilig wordt.
- De fietsroute tussen Jumbo en Puik blijft en oors kunnen niet vrij oversteken; fietsers en voetgangers zullen de Vechtkade ontvluchten
- Bewoners in het eerste appartementsgebouw bij de Action kunnen niet zonder gevaar hun woning in- en uitgaan wat eveneens geldt voor toekomstige bewoners van appartementen in de oude HEMA
- Voor de bewoners in de appartementen geluidsoverlast en luchtvervuiling en minder nachtrust.

Verder is het afhankelijk van de richting van het éénrichtingsverkeer. Bij oost-west zal het vroege autoverkeer dat vooral richting Zwolle gaat blijven zorgen voor geluidsoverlast in de nachtelijke uren en in de vroege ochtend. Gaat het van west naar oost dan blijven de files op de Vechtkade en Varsenerdijk omdat de afwikkeling van het verkeer bij de brug dan blijft stikken.

Inbreng belanghebbende Shell Oostendorp

Er worden mij twee keuzes voorgelegd. Om deze te kunnen beoordelen heb ik mede gezien de complexe samenhang alle beschikbare info bestudeerd zoals de verkeersvisie 2030 en analyse ontsluitingsstructuur van november vorig jaar.

In de analyse staat, ik citeer : “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.”

Omdat plaatsing in een breder perspectief nog niet heeft plaatsgehad kan ik op grond van de wel beschikbare informatie geen evenwichtig oordeel vormen over de noodzaak, wenselijkheid en proportionaliteit van de twee varianten en/of andere oplossingen.

Om een dergelijke beoordeling wel te kunnen maken heb ik aanvullende informatie nodig. Ik wil dan ook graag de volgende punten in overweging geven om te onderzoeken:

- Wat zijn de gevolgen van de varianten op de verdienmodellen van de ondernemers i.c. op de al relatief hoge winkelleegstand en werkgelegenheid, op het toerisme, op de concurrentiepositie, op de parkeer capaciteit als geheel en op de capaciteitsverdeling oost-west bij een knip ?
- Wat zijn de milieueffecten op en benodigde milieumaatregelen voor de gehele ontsluitingsstructuur (geluidsbelasting elders op rondweg -bijv. ter hoogte van garage Oostendorp- mede tgv verhoging max snelheid) ?
- Wat is de impact van de varianten op het belangrijkste verkeersknelpunt (kruising Hessel Mulertbrug) als daar de doorgaande verkeersstromen gaan intensiveren ?
- Hoe ziet de verkeersdruk op de Vechtkade eruit op basis van genormaliseerde meer representatieve data (analyse is gebaseerd op pre Covid over alleen de maand juli in het hoogseizoen) ? In de huidige meting zit wellicht minder structureel en meer incidenteel verkeer.
- Waarom zijn de diverse ontmoedigingsmaatregelen op de Vechtkade (punten uit verkeersvisie 2030 zoals afwaarderen Varsenerdijk) niet volledig uitgevoerd en waarom is het deels mislukken ervan niet geanalyseerd ?
- Wat is de verkeersprognose o.b.v. structurele ontwikkelingen zoals thuiswerken en thuiswinkelen ? Trend is dat thuiswinkelen verder versneld en thuiswerken in CAO’s voor 50% structureel gefaciliteerd gaat worden daar waar het kan.
- Waarom wordt er niet gewacht totdat de reële effecten zichtbaar zijn van de vernieuwde aansluitingen op de provinciale wegen ?
- Wat is de analyse van het dolend, sluipend en kerend verkeer t.g.v. de varianten (o.a. verkeersveiligheid en milieu) ?
- Gezien de omvang van de complex samenhangende aanpassingen in de ontsluitingsstructuur i.c.m. de optimale volgorde van de uitvoering is het risico van financiële tegenvallers zeer groot terwijl de financiële onderbouwing zeer summier is. Waarom is de budgettering dan toch zo beperkt uitgewerkt ? Waarom ontbreekt nadeelcompensatie gezien de correlatie tussen traffic en business ?
- Van het aantal verkeersbewegingen op de Vechtkade is het aandeel van doorgaande vracht- en landbouwvoertuigen onbekend terwijl dit verkeer nog wel gebruik maakt van de Vechtkade. Niet onderzocht of uitgetoet is of dit verkeer mogelijk geweerd kan worden met aanvullende maatregelen (hoogtebeperking, drempels, versmalling, bebording, etc.).

Samenvattend algemeen:

Mijn advies is om een aantal zaken (nader) te onderzoeken om de noodzaak, wenselijkheid en proportionaliteit van evt. maatregelen te bepalen t.a.v. niet alleen de twee varianten maar ook van ingrijpende aanpassingen binnen de gehele ontsluitingsstructuur.

Aanvullend punt specifiek m.b.t. het tankstation:

Graag rekening houden met de beperkingen van de bevoorrading tankstation. De tankwagen kan alleen van Zuid naar Noord rijden (aansluitingen tankwagen rechterzijde, tankstation straatzijde). De tankwagen mag niet achteruit rijden, mag niet keren, moet zo kort als mogelijk in het centrum verblijven, belemmeringen in de straatinrichting zoals pollers uit de verkeersvisie 2030 zijn logistiek voor de vervoerder wat betreft uitvoerbaarheid niet realistisch (alle wagens voor alle gemeenten met transponders uitrusten i.c.m. het hoge aantal ongelukken).

- Kunt u aangeven waarom u dat vindt, kunt u uw mening onderbouwen ?

Om over een complex samenhangend omvangrijk vraagstuk een optimaal (zorgvuldig) besluit te kunnen nemen vind ik het wenselijk om een zo breed, diep en actueel (gezien blijvende gevolgen Covid) mogelijk onderzoek te doen in plaats van nu al op enkele onderdelen richtinggevend te besluiten.

- Op welke manier kan aan eventuele bezwaren tegemoet worden gekomen? Hebt u ideeën om de varianten te verbeteren ?

Mijn optimalisatievoorstel is om aanvullend onderzoek te doen en daarna pas evt. varianten te benoemen en te optimaliseren.

- Wat zouden andere belanghebbenden van deze ideeën vinden?

Het behoeft weinig betoog dat belangen en standpunten ver uit elkaar liggen. Als het waarom van de in sommige ogen dramatische aanpassingen met aanvullend onderzoek beter kan worden onderbouwd, dan kan dit het draagvlak verbeteren en verschillen overbruggen.

- Hebt u nog opmerkingen of wilt u iets toevoegen wat niet is besproken ?

Graag hoor ik of mijn overwegingen voor nader onderzoek worden overgenomen, en als dat zo is dan ga ik graag, voordat er een definitief besluit wordt genomen, opnieuw in gesprek sowieso i.v.m. de bevoorradingproblematiek specifiek m.b.t. het tankstation waarvoor dit in economisch opzicht van existentieel belang is.

Aanvullingen op scenario door een inwoner van Ommen

Van de door de gemeente aangedragen scenario's neig ik het meest naar nr. 3^E, zonder het daar geheel mee eens te zijn. Bovendien voeg ik nog een aspect toe, nl. het (fiets)verkeer rond de brug.

Het gaat om een drietal punten:

- 1) De brug. Fietzers vanuit zuid moeten niet hoeven oversteken bij Ekkelenkamp. De brug is zo breed dat er aan de rechterzijde makkelijk een fietspad kan komen: de rijweg schuift dan wel iets naar links, maar het dubbele fietspad daarnaast kan dan enkel worden en de promenade kan ook best iets smaller. Gezien het (fiets)verkeer dat dan aan de rechterzijde van de weg komt, pleit ik voor een rotonde na de brug. Er werd vroeger vaak gezegd dat de ruimte daarvoor te klein was, maar onderzoek ter plekke levert op dat een rotonde daar niet kleiner is dan andere rotondes in Ommen. Het autoverkeer uit de richting zuid moet goed rechtsaf, en – beperkt (zie verderop) rechtdoor en linksaf kunnen rijden; de fietsers moeten eerst rechtdoor en daarna ook naar links kunnen rijden. Dat vraagt om een rotonde of, als die er niet komt, een stoplicht voor de fietsers.
- 2) Twee “rondwegen”: één binnenroute met beperkingen en belemmeringen (30 km. o.a.) voor auto's, verboden voor vrachtwagens en auto's met aanhanger of campers; Julianastraat-Chevallereau-Danteweg, zodanig ingericht dat het minstens zo lang duurt 'rond' te komen als over de tweede rondweg, de buitenroute voor alle verkeer: Coevorderweg -Slagenweg-Balkerweg- N348. Dus geen eenrichtingsverkeer op de binnenrondweg, maar ook geen sluiproute. Speciale toegangstijden en - routes voor leveranciers-vrachtwagens.
- 3) De markt/Vechtkade wordt autoluw in die zin dat halverwege de markt en op de Vechtkade een serie beweegbare/verzinkbare betonblokken noord-zuid-richting komt, die het verkeer vanuit Zwolle een halt toeroept op de helft van de markt; daar kunnen gewone auto's voor boodschappen parkeren als het niet te vol is, vlak daarvoor komt een bord met : vol, u moet linksaf het grote parkeerterrein op, grotere wagens moeten sowieso het grote parkeerterrein op.

Het verkeer van de brug idem dito: alleen auto's voor boodschappen tot halverwege de markt, de rest of als het te vol is via een bord bij de brug te verwijzen naar de parkeerplaats bij de Molen/CCO

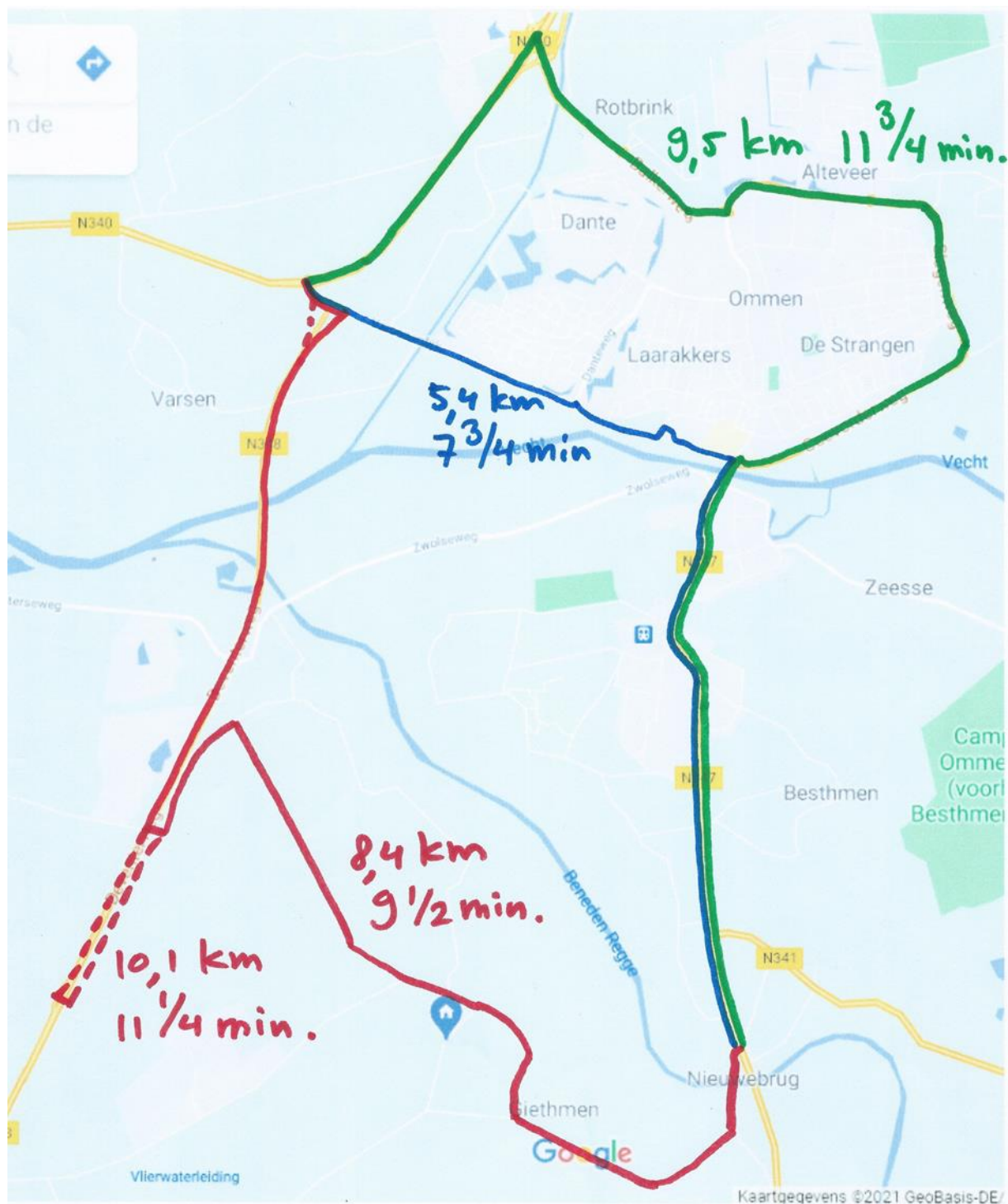
Als het markt is of een evenement wordt de markt sowieso voor alle verkeer afgesloten en kunnen de betonblokken naar beneden of draaien.

Een snelle fietsroute Zwolle-Hardenberg zou niet mijn voorkeur hebben, onderlangs de Vecht moet men rustig kunnen wandelen. In mijn voorstel is een aparte fietsbrug over de Vecht niet nodig.

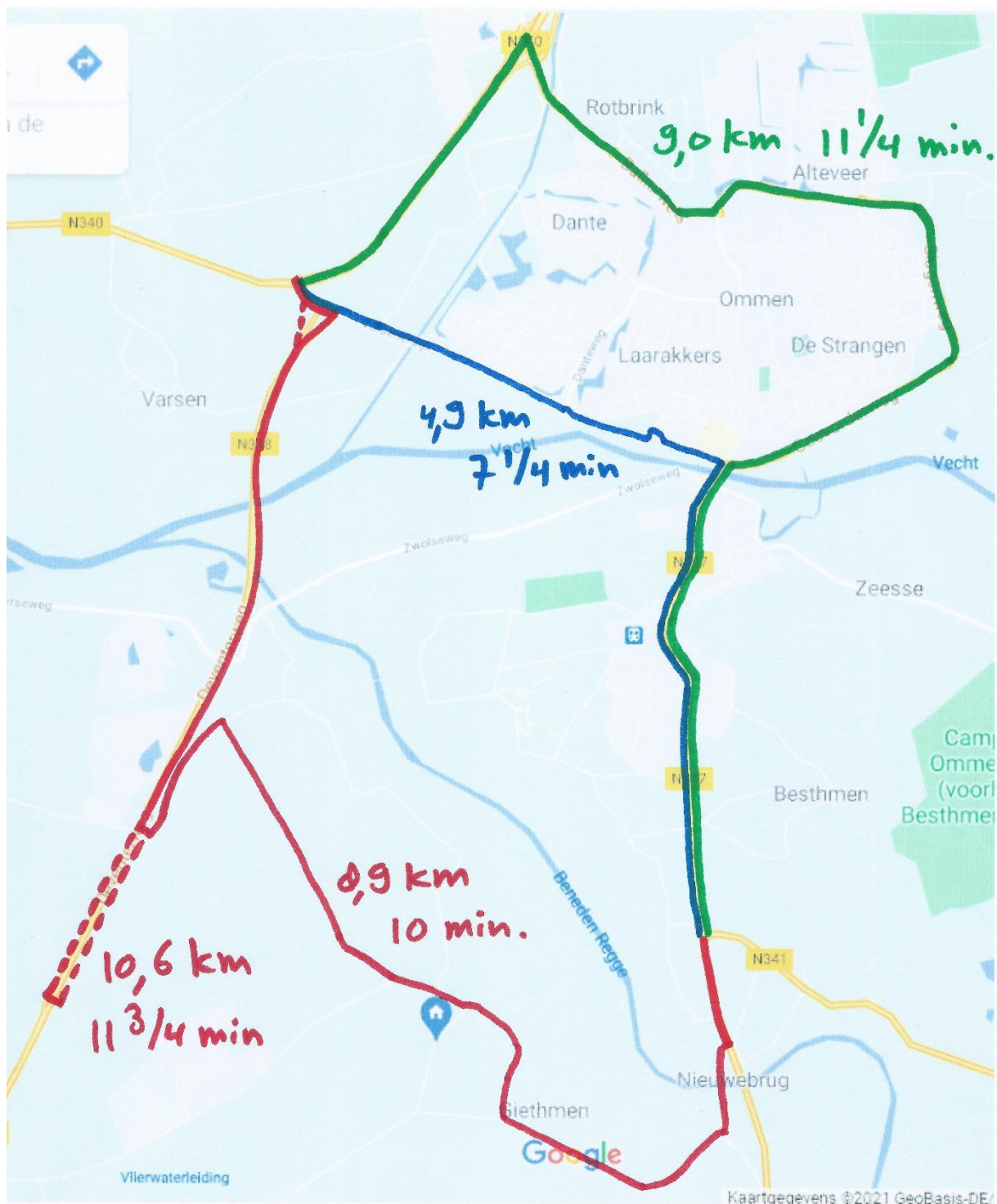
De argumenten van de ondernemers zijn boterzacht en kortzichtig: door een rustig marktplein en Vechtkade komen er juist meer mensen naar het centrum, dat zie je in alle aardige oude stadjes – waar Ommen ook bij hoort.

Overzicht afstanden en rijtijden Den Ham/Lemele richting Zwolle

Aangeleverd door plaatselijk belang Giethmen.



Figuur 1 Afstanden en rijtijden vanuit Lemele/Hellendoorn richting Zwolle en vice versa (o.a. rode stippellijn).



Figuur 2 Afstanden en rijtijden vanuit Den Ham richting Zwolle en vice versa (o.a. rode stippellijn).

Presentatie hoorzitting bewoner Vechtkade

Ommen.... Weer Parel aan de Vecht? Oftoerist/bezoeker ontmoedigend????

- **Klant van het Ommer centrum.** Consultancy praktijk (bijv. Intergamma , Hema, Gemeente Den Haag, NS Retail, Rituals etc... Combi Commercie, Management, Mens en IT).
- Plan met Visie! Ik en meerdere ondernemers/consumenten omarmen deze visie. Echte kans voor de “behouders” onder ons.. Plan heeft oog voor trends, verbanden en de verschillende belangen. VERBINDEN dus.
- 2019 Appartement gekocht ook op basis van de bestaande verkeersvisie en vooraf vraag gaat er iets gebeuren (Makelaar en Gemeente) met het verkeer? JA, maar geen garanties, maar dat is ook ondernemen.
- Een schok in afgelopen jaar: racebaan, gevaarlijk, smerig en ongezond en meerdere bijna aanrijdingen (5x lantaarnpaal voor) en 1 x kleinkind kunnen grijpen na uitwijken tractor met zandbak. Visite wil graag bij de Zon zitten en liever niet meer op het terras aan de markt (mijn **klanten**). De gebouwen trillen (voelbaar binnen) bij het zware verkeer en zullen ongetwijfeld binnen afzienbare scheuren gaan vertonen.
- De rare boodschap van menig Ommenaar; de “oude”kern zal er alles aan doen om het bij het oude te laten,... en heb geen illusie , dat gaat ze lukken! Sommigen wijzen daarbij al dan niet terecht ook naar de inspraakresultaten rond de Kievitsstraat en de uitkomst aldaar.

1). Afsluiten is de meest fundamentele oplossing (Ommer Bissingh bewijst)

Tussenooplossingen zullen sneller aanleiding geven tot geknutsel, gedogen en vrijstelling. Wees duidelijk, doet even pijn, maar geneest snel. Geldt overigens ook voor optie 2.

- Bebording is absoluut onvoldoende, dus
- Overigens ook handhaven! (Gebeurt niet of nauwelijks mi) . Ook niet op voertuigen zonder uitlaat dempers.
- Racebaan de Varsenerdijk, letterlijk, dagelijks 70-100 km, door de bermen. WildWest? In de bocht Vechtkade in 3 maand 3 x auto live de bocht uit.
- Landbouwverkeer met Mega materieel , nu gemiddeld minimaal 10 per dag (echt gevaarlijk, lawaai en trillingen in het pand) Dit stoppen per direct.
- Meer cohesie mogelijk markt en kruisstraat (nu teveel vecht , auto’s, terras en achter gebied). Dit meer verbinden door groen en beleving, zodat het pareleffect versterkt (beleving)
- Terrassen ruimhartig toestaan en wellicht afhaalpleintje icm met de paar p plaatsen vooraan bij Tinnenfiguren museum als optie. Wellicht is afhaalbus haalbaar bij t museum, ipv bij brug.
- ?Budget en support voor per “geraakte” aanliggende straat om met de betrokkenen oprecht te kiezen voor eigen oplossing. Maar wel starten met uitvoering low hanging fruit. Dat geeft urgentie.

2). Afsluiten ter hoogte de Action lost mogelijk de verkeersstroom en de gevolgen daarvan ten dele op, mits op juiste en permanente (niet verschuifbaar etc) wijze aangebracht, echter....

Vergt een juiste aanrij-route anders zal de westzijde van Ommen ook een toevoerprobleem gaan kennen bij de verwerking van parkeerders. Wellicht eerder afslaan van de Varssener dijk en deels afsluiten van de huidige route richting beide p- plaatsen. Dus aanrijden winkels en centrum over de P plaats. En vooraan een deel beschikbaar maken voor laden van winkelend publiek.

WEL een minder integrale oplossing irt beleving en winkelen-trend. Inretail, de banken etc. voorspellen klip en klaar hoe de nabije toekomst eruit gaat zien. Da’s een open deur. Echt samenwerken kost wat meer inspanning, echter betaald zich toenemend uit leert de ervaring. Maar enfin de verkeersstroom is dan geremd. Optie 2 vraagt eigenlijk ook aanpak van de onder 1 genoemde punten in mijn visie.

Van buiten naar binnen kijken

- U kent ze , beleving en consumeren integreren. Versnelling door Internet icm Corona zal de bestaande verpaupering en leegstand mogelijk verder bevorderen, tenzij. (Ootmarsum, Deventer, Nordhorn etc.)

- Masterplan, met als stap 1 het huidige plan, met een speerpunt op beleven en seizoenverlenging (Bergkwartier etc). Maar ook: **Bijvoorbeeld:** een supermarkt die min of meer naast kleinere andere ondernemers pizza's gaat afbakken en dit individueel bedenkt, terwijl het collectief vast andere en meer renderende opties bedenkt, waar 1=1....3 is. Kern is dat ondernemer individueel kiest en dat beleving een waarde is die slechts samen tot wasdom komt.
- Stadsmanager die 1 jaar krachten bundelt, tussen belanghebbenden en polarisatie elimineert en ook de zwijgers meer betreft. Die niet alleen met woordvoerders praat , maar vooral met burgers en ondernemers zelf. Provincie en Eu fondsen aanboort.
- Entree aan beide zijden, nog meer groenuitstraling geven en bochten remmend maken, waardoor de entree naar de P veiliger en aantrekkelijker oogt. Ook de jachthaven zal dan veiliger in en uit te rijden zijn met trailers.
- Inrichting terrein met meer kunst en een Openbaar toilet meer zichtbaar versterkt beleving, etc.
- En de **coronagewinning** aanvatten als startpunt, voordat straks alles weer los gaat. **Geen argument om uit te stellen of te behouden, juist een kans!**

Side liners

1. Aandacht voor de discussie **over** de plaatsing van de banners is ongelukkig en bevestigt de polarisatie. Communicatie topic
2. Zijn woordvoerders ingehuurd of geen ondernemer meer? Prima, maar wat vinden de ondernemers individueel nu echt zonder groepsdruk?
3. Ik heb de swipe actie 5 x ingevuld (toets of deze aankwam, en dat deed ie) dus even gebeld met de ontwikkelaar, hij geeft aan dat het een peiling is en geen telling. De 1^e telt.

Geen punt, maar moet wel duidelijk zijn, pop up met uw mening is genoteerd is simpel. (Overigens dan nog makkelijk te manipuleren).

Resultaat presenteren zonder deze wetenschap kan tot polariserende conclusies leiden.

Inbreng verkeerssituatie door VVE Vechtkade II (november 2020)

In mei van dit jaar hebben wij de problematische verkeerssituatie op de Vechtkade middels een notitie van onze hand onder uw aandacht gebracht.

Binnenkort wordt in de raadscommissie een voorstel behandeld die ook betrekking heeft op de verkeerssituatie op de Vechtkade.

Voor ons, bewoners op de Vechtkade, een goed moment om de situatie, zoals wij die ervaren, aan u over te brengen.

1. De feiten.

- Verkeersbewegingen:

Wij spreken van gemiddeld 7.000 verkeersbewegingen per dag. Op sommige dagen is het wat minder maar gedurende de maanden mei t/m september is het meer.

De verkeersdrukke op een dag begint rond 04.00 uur in de ochtend en gaat door tot begin van de avond rond 20.00 uur.

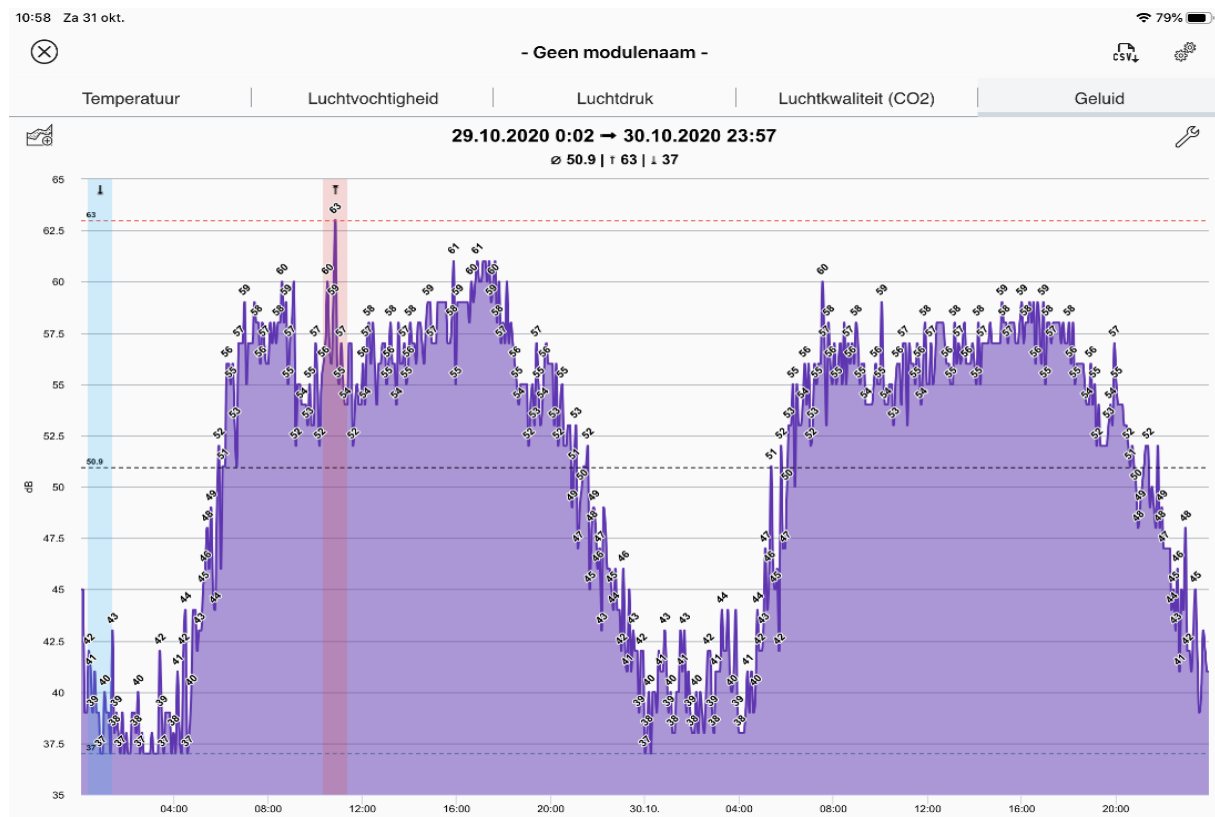
- Geluidsbelasting:

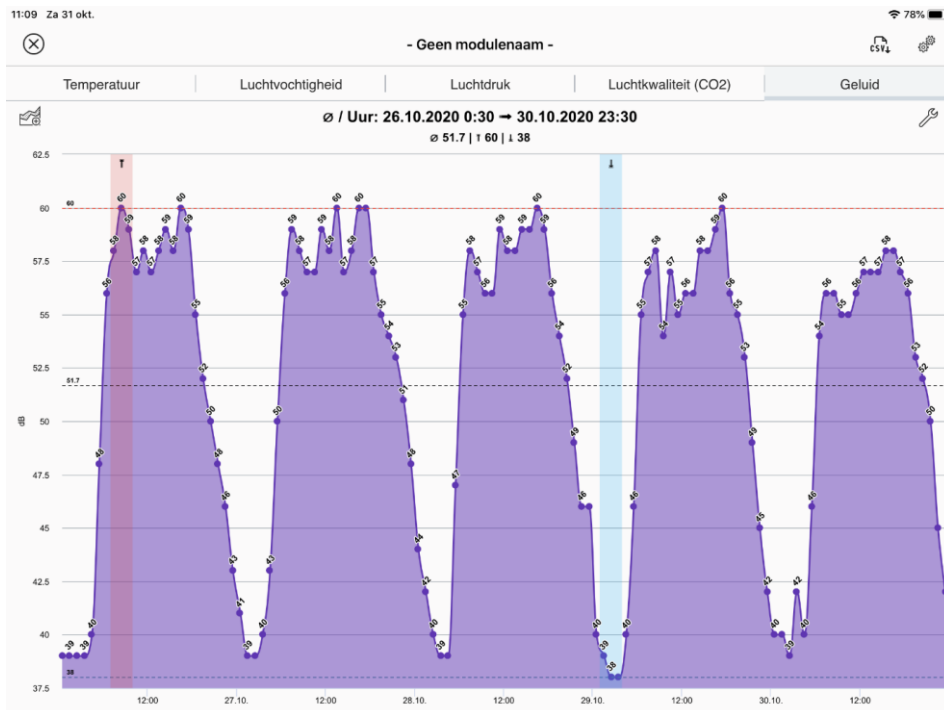
Die verkeersdrukke veroorzaakt veel geluidsoverlast. Eigenlijk het grootste probleem.

Vanaf het vroege moment om 04.00 uur is er een gemeten geluidsbelasting van meer dan 60 decibel. Volgens eigen tellingen heeft meer dan 60% geen bestemming Markt of Vechtkade maar gebruikt de Vechtkade gewoon als doorgangsweg. Zie onderstaande schema's, genomen op niet direct de meest drukke periodes in het jaar. Kanttekening:

- de meting is telkens het gemiddelde van 5 minuten; dus de uitschieters zijn er uit gefilterd en het cijfer is daardoor afgevlakt

- Voor de nachturen zou het cijfer voor het aantal decibellen verhoogd moeten worden. Overdag valt het geluid nog enigszins weg in het geroezemoes van de dag; 's nacht klinkt het harder.

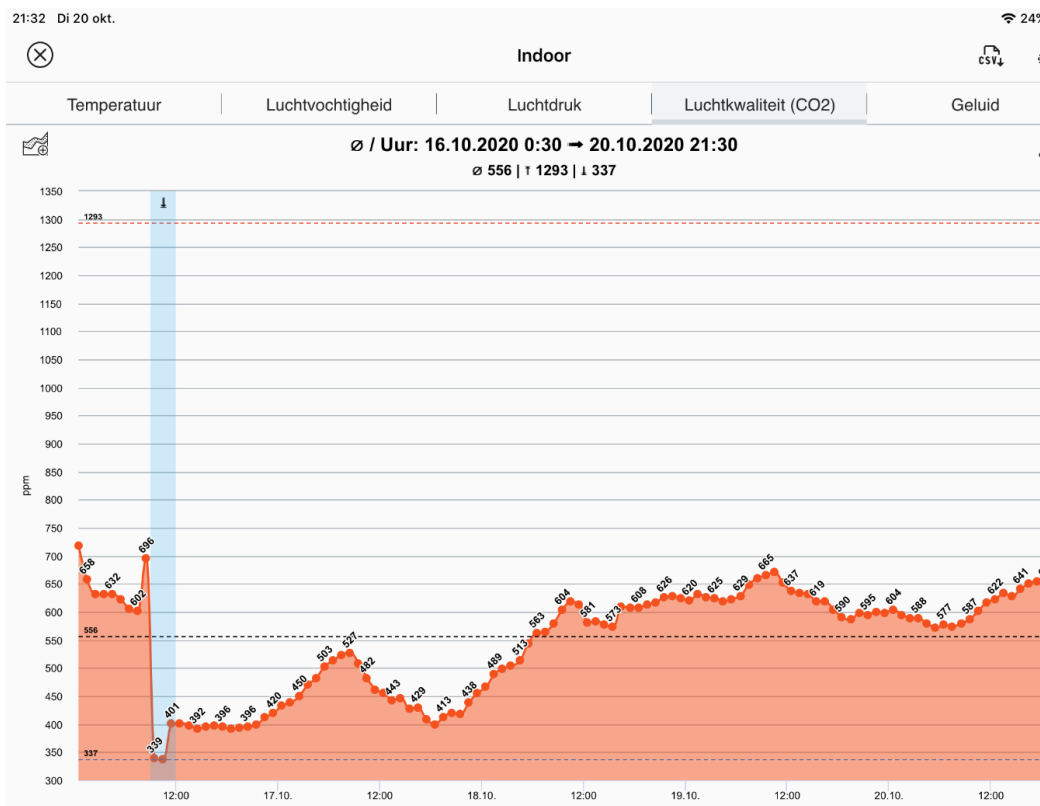




- Luchtvervuiling:

Een gezonde leefomgeving gaat uit van CO2 waardes van rond 400 ppm. Gemeten wordt vaak ruim 500 tot ver over de 600.

Fijnstof wordt geconstateerd en is zichtbaar in de vorm van zwart afzettingen op de kozijnen.



- Verkeersveiligheid:

De grote stroom aan voertuigen maakt het oversteken van de weg onveilig. Zelfs het wandelgedeelte voorlangs het gebouw is niet veilig. Om de verkeersfiles te omzeilen wordt door auto's en fietsers dit als uitwijkstrook gebruikt. De bebording is volstrekt onduidelijk en van handhaving is geen sprake.

2. Wat bewoners zeggen.

De gesprekken over de verkeerssituatie worden veelal door bestuursleden van de VvE gevoerd. Het leek ons juist en nuttig om de bewoners zelf aan het woord te laten. Hieronder een bloemlezing van gemaakte opmerkingen:

- Op vrijdag en zaterdag gaat er een grote stroom campers en caravans over de Vechtkade. Soms denk ik, we hebben toch geen stadscamping.
- Ik ga 's avonds eerder naar bed om aan voldoende slaapuren te komen. Vanaf een uur of 5 wordt ik wakker gehouden door het verkeerslawaaï.
- Waarom hebben ze eigenlijk de Slagenweg aangelegd als al het verkeer toch door de binnenstad blijft razen.
- De Jumbo, Hema en Action kunnen toch ook overdag vanaf 7 uur bevoorrad worden. Waarom moet dat midden in de nacht gebeuren als ik wil slapen. Denken zij alleen aan hun omzet of ook nog aan de gezondheid van hun klanten
- Ik zat met de visite op mijn balkon maar ze vroegen of ze binnen mochten zitten omdat ze elkaar door het lawaai niet konden verstaan.
- Kunnen die rot klinkertjes niet vervangen worden door straatbedekking met minder lawaai.
- Elke morgen om 5 uur sta ik op om het raam van mijn slaapkamer dicht te doen. Anders doe ik geen oog meer dicht.
- Ze noemen het een 30 km zone. Een lachertje. Amerikaanse auto's zonder dempers, tientallen tractoren, vrachtwagens; alles rijdt harder; van beide kanten.
- Auto's richting Zwolle zien de Varsenerdijk als een racebaan; 100 km is geen uitzondering.
- Als ik van te voren geweten had dat het zo lawaaiig was dan had ik wel een andere plek voor mijn oude dag gezocht.
- Voor de gezondheid in huis moet je regelmatig ventileren voor een goede CO2. Als de lucht buiten al vol CO2 zit dan helpt dat toch niet.
- Ik slaap de gehele nacht met de ramen dicht. Dat is wel niet gezond maar een slechte nachtrust is erger.
- Nu gaan ze daar een paar plantenbakken neer zetten op de stoep. Ik vind het bijna een belediging. Alsof daar het echte probleem mee opgelost wordt. Ze denken vast van "dan zijn die lui weer mooi een poosje stil".
- Na weer zo'n waardeloze nacht denk ik misschien toch nog een keer kijken naar een andere woning.
- Komt een auto van de Zwolse kant: afremmen-optrekken dan weer afremmen-optrekken en weer afremmen-optrekken en ten slotte afremmen-optrekken. Zo denk ik dan, die zijn we kwijt maar dan zie ik de file die reikt tot aan het havengebouw.
- Die continue dreun 's nachts en overdag, of je nou binnen zit of buiten. Wanneer houdt het op?
- Loop ik op de stoep, wordt ik bijna aangereden door een fietser. Wil ik kwaad worden maar bedenk dan wat moet die fietser anders; de auto's gebruiken de hele weg.
- Dan staan er borden met verboden voor vrachtwagens en verboden voor landbouwvoertuigen. Niemand kijkt er naar dus rijden ze gewoon weer over de Vechtkade.
- En dan zondags. Eindelijk wat rustiger. Maar dan komen die jongens met die grote motoren. Hoe meer geluid, hoe beter. Soms zie ik dezelfde meerdere keren langskomen. Dat is hun rondje Ommen.
- Het was de N34, nu heet het de Vechtkade maar aan de drukte is niets veranderd.
- Als de gemeente van een weg een woongebied maakt dan schept dat verplichtingen voor een goede leefbaarheid.
- Met de Bissingh kunnen ze de weg wel afsluiten, van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Dan kan dat de rest van het jaar toch ook.
- Ik heb vooraf de structuurvisie met de verkeersvisie, verblijfsgebied Varsenerdijk, Vechtkade bekeken en navraag bij de Gemeente gedaan en dat was voldoende aanleiding om hier te gaan wonen. Het zou immers verbeterd worden. Tot nu toe niets. Reden voor planschade?

3. De oplossing.

Het is niet aan ons om de beste oplossing te bedenken. Maar eigenlijk is er maar één oplossing: afsluiten van de Vechtkade voor motorvoertuigen. En dan met beweegbare verkeerszuilen voor politie, brandweer, ambulance en bevoorradning.

Bevoorradning alleen overdag.

En als het niet anders kan een creatieve oplossing voor het parkeren op de markt.

Eerste bevindingen second opinion afsluiting Vechtkade

1. Aanleiding

Al tientallen jaren wordt er gesproken en nagedacht over de verkeersstructuur in het centrum van Ommen. Na de realisatie van de rondweg is het beoogde gemeentelijke wensbeeld van een rustige Vechtkade nog niet behaald. Hoewel de verkeersdruk op de Vechtkade zeker is afgenomen, liggen de verkeersintensiteiten ruim boven de door de gemeente opgelegde streefwaarde van 3.500 mvt/etmaal. Dit is voor de gemeente Ommen aanleiding geweest om aanvullende structuurmaatregelen uit te werken. In het raadsvoorstel d.d. 14 januari 2021 worden onder ander de volgende maatregelen voorgesteld:

- Het volledig afsluiten en autovrij maken van de Vechtkade;
- Het komen tot circulatiemaatregelen op de Pr. Julianastraat Schurinkstraat (knip leggen of eenrichtingsverkeer), om verkeerstoename te voorkomen door de afsluiting van de Vechtkade;
- Het opwaarderen van rondweg N347 (Coevorderweg, Slagenweg, Balkerweg) naar 70 kilometer per uur;
- Het aanleggen van een vrij liggend fietspad naast de Chevallerastraat;
- Het nemen van maatregelen in de aanliggende straten om sluipverkeer tegen te gaan;
- Het aanpassen kruispunt Pr. Julianastraat / H. Mulertbrug / Coevorderweg;

Kortom: de huidige verkeerscirculatie wordt geheel herzien. Veel ondernemers in het centrum, waaronder de supermarkt Jumbo, zien het belang van een veilige verkeersafwikkeling op de Vechtkade, maar hechten daarnaast ook veel waarde aan een zorgvuldige bereikbaarheid van hun bedrijfsvestigingen. Blijft Ommen voor de bewoners en bezoekers nog wel goed bereikbaar? Zijn de voor- en nadelen van de maatregelen wel zorgvuldig afgewogen?

De Jumbo Ommen heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd om een second opinion uit te voeren op de planvorming omtrent het afsluiten van de Vechtkade. Deze notitie beschrijft onze eerste bevindingen en is mede opgesteld om Jumbo input te geven voor het begin van de consultatiegesprekken die de gemeente gaat houden. De notitie moet dus als tussenproduct worden gezien.

2. Kadern voor een zorgvuldige afweging

Soms zijn ingrijpende maatregelen nodig. Het afsluiten van een weg, een nieuwe verbinding, een tunnel? Stuk voor stuk maatregelen die een grote impact hebben op de verkeersafwikkeling in en om de kern en soms ver daarbuiten. Dergelijke maatregelen zijn niet zomaar genomen, daar gaat een gedegen afweging aan vooraf. Niet alleen verkeerskundig, maar ook ruimtelijk, economisch, milieutechnisch, etc.

Het afsluiten van de Vechtkade en wellicht ook de Pr. Julianastraat heeft veel impact op het verkeer. Het is de ultieme manier om ongewenst doorgaand verkeer door het centrum te weren. Ommen is echter meer dan doorgaand verkeer; Ommen is toch vooral een eindbestemming. Het zijn vooral de eigen inwoners en de bezoekers vanuit nabijgelegen kernen, vakantieparken en campings die het verkeersbeeld in Ommen bepalen. Het is dan ook zo dat voor een zorgvuldige afweging naar de (neven)effecten voor alle verkeersstromen gekeken moet worden. Bij het beoordelen van de planvorming stellen wij vast of de volgende algemene verkeerskundige beoordelingscriteria in het afwegingsproces zijn meegenomen:

- Inzicht geven in de effecten van de maatregelen op het doorgaande verkeer:
 - Routevorming voor en na de maatregel;
 - Toe- of afname verkeersintensiteiten op betrokken straten;
 - Toe- of afname reistijden/voertuigkilometers (waarbij onderscheid wordt gemaakt naar reistijden/voertuigkilometers op wegen met een verkeers- en verblijfsfunctie);
 - Kans op het ontstaan van sluiproutes;
 - Verkeersveiligheidsimpact o.b.v. risicofactoren.

- Inzicht geven in de effecten van de maatregelen op het bestemmingsverkeer: o Routevorming voor en na de maatregel voor de verschillende bestemmingsgebieden voor zowel het externe als interne verkeer;
 - o Toe- of afname verkeersintensiteiten op betrokken straten;
 - o Toe- of afname reistijden/voertuigkilometers (waarbij onderscheid wordt gemaakt naar reistijden/voertuigkilometers op wegen met een verkeers- en verblijfsfunctie;
 - o Verkeersveiligheidsimpact o.b.v. risicofactoren betreffende straten;
 - o Toe- of afname parkeerdruk parkeervoorzieningen centrumgebied;
 - o Verschuiving bereikbaarheid voorzieningen. Blijft Ommen even aantrekkelijk voor bezoekers?
 - o Oriëntatie van het verkeer. Zijn aanrijdroutes logisch en aantrekkelijk?
 - o Kans op het ontstaan van sluiproutes.

Door inzicht te geven in de bovenstaande (neven)effecten kan wat ons betreft een zorgvuldige verkeerskundige afweging gemaakt worden of de voorgenomen maatregel in verhouding staat tot de gevolgen. Een ingrijpende maatregel voer je alleen uit als onderaan de streep ook sprake is van een positief resultaat voor heel Ommen.

3. Eerste bevindingen

Het raadsvoorstel waarin de afsluiting van de Vechtkade wordt voorgesteld, komt voort uit de verkeerskundige analyse die is uitgevoerd in het rapport 'Analyse ontsluitingsstructuur Ommen' d.d. 3 november 2020. In het rapport wordt op een gestructureerde wijze toegewerkt naar een drietal hoofdscenario's die verkeerskundig getoetst worden. Twee van de drie scenario's behelzen een oplossing waarin de Vechtkade geheel is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Ieder scenario is voorzien van een heldere afbeelding met de beoogde verkeerscirculatie en de bijbehorende beschrijving. Vervolgens worden puntsgewijs de voor- en nadelen en de kosten beschreven.

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.

Figuur 1: Voorbeeld van voor- en nadelen zoals beschreven in rapport 'Analyse Ontsluitingsstructuur Ommen'

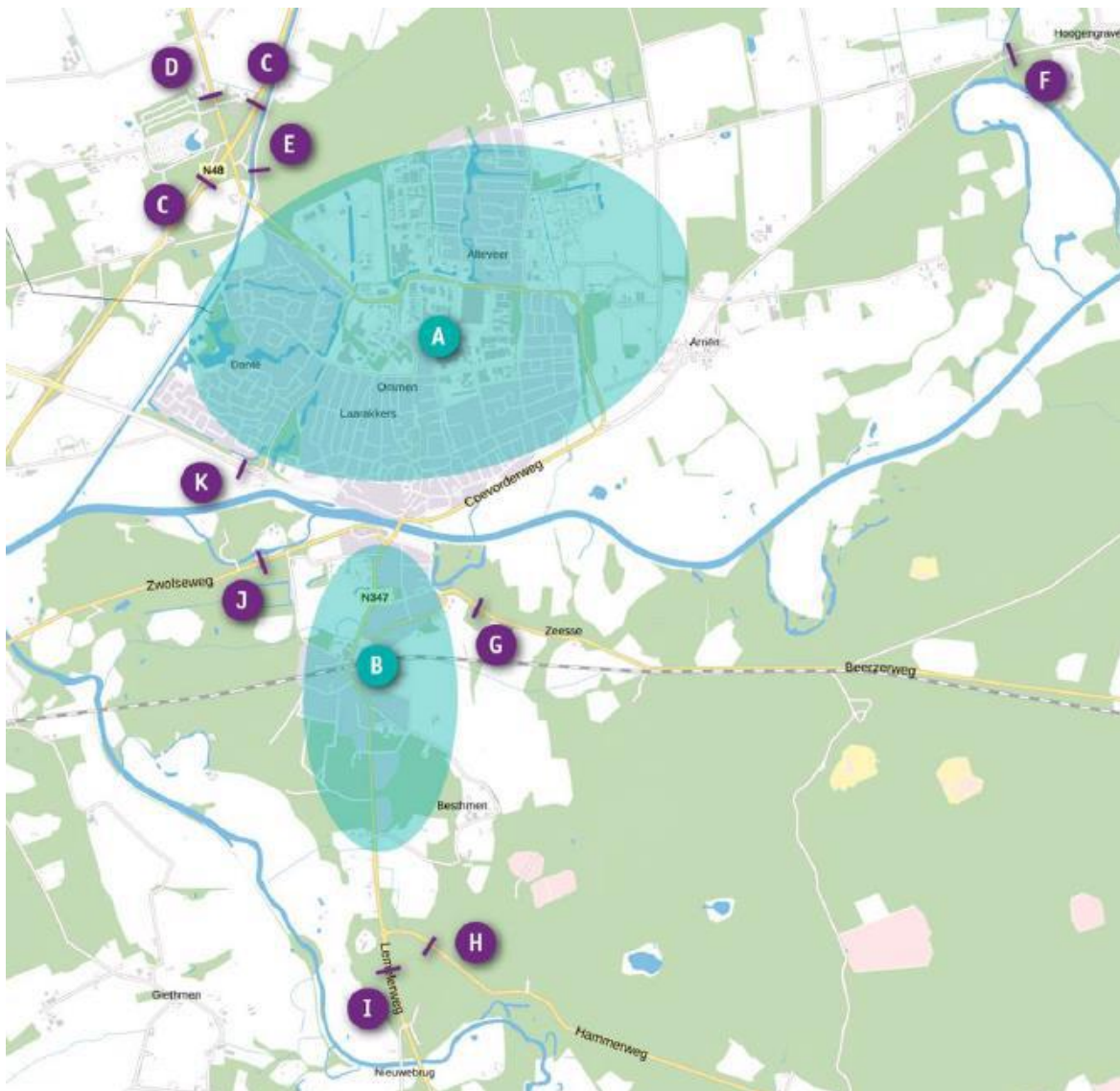
De beschrijving van bovenstaande voor- en nadelen zijn verkregen op basis van expert judgement. Waarbij cijfermatig alleen gekeken is naar wat er gebeurt op de Vechtkade en de Pr. Julianastraat. Ook het in 2019 uitgevoerde kentekenonderzoek vormt een belangrijke onderlegger. De gemeente beschikt niet over een verkeersmodel, en zodoende zijn de effecten vooralsnog ook niet rekenkundig doorgerekend.

■ Kentekenonderzoek

Het kentekenonderzoek is in 2019 uitgevoerd en wordt dus niet beïnvloed door de impact van covid-19. In de rapportage valt terug te lezen dat het kentekenonderzoek inzicht moest geven voor het beantwoorden van de volgende deelvragen:

- Welke doorgaande verbindingen zijn er?
- Welk percentage van het verkeer op de Varsenerdijk kan aangemerkt worden als doorgaand verkeer?
- Welk percentage van het verkeer op de Vechtbrug kan aangemerkt worden als doorgaand verkeer?
- Wordt de oude N34 nog als doorgaande route gebruikt?
- Als er een zuidelijke rondweg gerealiseerd zou worden, welk verkeer zal hiervan gebruik gaan maken?

Het kentekenonderzoek is zodoende opgezet met enkel oog voor het doorgaande verkeer. In figuur 1 zijn de kentekenpunten weergegeven.



Figuur 2: Registratiepunten kentekenonderzoek Ommen

Hoewel op basis van de gekozen waarneempunten inderdaad inzicht kan worden gegeven in het doorgaand verkeer, is het opvallend te noemen dat er in het onderzoek niet is gewerkt met tussenpunten op de brug Ommen en de Vechtkade. Het onderscheid dat nu lijkt te worden gemaakt in gebied A en B is niet mogelijk zonder een registratiepunt op de brug. Ook kan een van de deelvragen uit het onderzoek (Welk percentage van het verkeer op de Vechtbrug kan aangemerkt worden als doorgaand verkeer?) niet beantwoord worden omdat er totaal geen zicht is op de interne verkeersstromen. Een tussenpunt op de Vechtkade, Danteweg, Pr.

Julianastraat en Coevorderweg hadden veel extra inzicht geleverd in de routevorming van het verkeer. Inzicht dat voor het maken van een afweging om wel of niet de Vechtkade af te sluiten onontbeerlijk is. Geconcludeerd wordt dat het kentekenonderzoek 2019 enkel gebruikt kan worden om de (neven)effecten van het doorgaande verkeer globaal in te schatten.

▪ Verkeerskundige afweging

Bij de beoordeling van de verkeerskundige afweging is vastgesteld in welke mate in het rapport 'Analyse Ontsluitingsstructuur Ommen' de algemene beoordelingscriteria (zie paragraaf 2) zijn meegenomen. In de onderstaande figuur zijn alleen de criteria groen gemarkeerd die zijn meegenomen in de afweging.

- Inzicht geven in de effecten van de maatregelen op het doorgaande verkeer:
 - Routevorming voor en na de maatregel
 - Toe- of afname verkeersintensiteiten op betrokken straten;
 - Toe- of afname reistijden/voertuigkilometers (waarbij onderscheid wordt gemaakt naar reistijden/voertuigkilometers op wegen met een verkeers- en verblijfsfunctie;
 - Kans op het ontstaan van sluiproutes;
 - Verkeersveiligheidsimpact o.b.v. risicofactoren.
- Inzicht geven in de effecten van de maatregelen op het bestemmingsverkeer:
 - Routevorming voor en na de maatregel voor de verschillende bestemmingsgebieden voor zowel het externe als interne verkeer;
 - Toe- of afname verkeersintensiteiten op betrokken straten;
 - Toe- of afname reistijden/voertuigkilometers (waarbij onderscheid wordt gemaakt naar reistijden/voertuigkilometers op wegen met een verkeers- en verblijfsfunctie;
 - Verkeersveiligheidsimpact o.b.v. risicofactoren betreffende straten;
 - Toe- of afname parkeerdruk parkeervoorzieningen centrumgebied;
 - Verschuiving bereikbaarheid voorzieningen. Blijft Ommen even aantrekkelijk voor bezoekers?
 - Oriëntatie van het verkeer. Zijn aanrijdroutes logisch en aantrekkelijk?
 - Kans op het ontstaan van sluiproutes.

Het overgrote deel van de (neven)effecten zijn vooralsnog nog niet onderzocht/beoordeeld. Er is weliswaar een globale inschatting gemaakt van de procentuele toe- of afname van verkeer op de Vechtkade en Pr. Julianastraat, maar voor de overige wegen is niets bekend. Worden door de toe- of afname grenswaarden op andere wegen niet overschreden? Het merendeel van de voertuigen op de Vechtkade heeft een herkomst of bestemming in Ommen en zal dus een nieuwe route door Ommen zoeken, deels op straten met een verkeersfunctie en deels met een verblijfsfunctie. Op dit moment heeft niemand een idee waar dit verkeer komt te rijden en of dit daar zorgvuldig kan worden verwerkt. Er zal dus nog echt een slag gemaakt moeten worden in het beter inzichtelijk maken van de verkeerskundige (neven)effecten.

▪ Voorlopige conclusies

Op basis van de bij het raadsvoorstel opgeleverde rapporten concluderen wij het volgende:

- Het kentekenonderzoek geeft geen inzicht in intensiteiten en verkeersstromen binnen de kern Ommen van in en extern verkeer, vooral van Vechtkade (hoeveel verkeer, welke relaties?);
- Er is vooralsnog geen inzicht in de effecten van de voorgestelde maatregelen op omliggende wegen m.b.t. intensiteiten, voertuigkilometers en reistijden;
- Er is vooralsnog geen inzicht in effecten van de voorgestelde maatregelen op parkeren (worden andere bestemmingen gezocht, wat betekent dit mogelijk voor het gebruik van de parkeervoorzieningen).
- Er is vooralsnog onvoldoende zicht op het risico van sluipverkeer door woonstraten
- De duiding ontbreekt op de slechtere bereikbaarheid (parkeer)voorziening voor reguliere inwoners maar ook niet voor toeristisch verkeer.

In het rapport 'Analyse Ontsluitingsstructuur Ommen' wordt dit ook aangestipt.

..... 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...

Wat ons betreft heeft bovenstaande opmerking ook betrekking op de benodigde verkeerskundige verdieping om tot een afgewogen besluit te kunnen komen. Het is belangrijk dat tijdens de consultatiegesprekken met de gemeente wordt aangegeven dat de reeds uitgevoerde verkeersstudie gezien wordt als een eerste stap(je) om een verkeerskundige afweging te maken, maar zeker aangevuld moet worden met betere prognoses over de verwachte verkeerseffecten ten aanzien van verkeersstromen, verkeersintensiteiten, reistijden, voertuigkilometers en kwaliteit van de aanrijdroutes en parkeren.