

# Consultatienota

## Verkeersstructuur Ommen

14 april 2021

# Inhoud

1.	Inleiding.....	3
1.1.	Gebruik van informatiebronnen .....	3
1.2.	Weergave van kernpunten, suggesties en oplossingsrichtingen.....	4
1.3.	Overlegvorm .....	4
1.4.	Leeswijzer .....	4
2.	Samenvatting .....	5
3.	Kanttelingen, alternatieven en suggesties .....	9
3.1.	Kanttelingen en alternatieven voor het principebesluit.....	9
3.2.	Suggesties bij nadere uitwerking van het principebesluit .....	10
4.	Reacties per onderdeel van het principebesluit .....	11
4.1.	Inleiding .....	11
4.2.	Vechtkade.....	11
4.3.	Julianastraat / Schurinkstraat .....	12
4.4.	Noordelijke rondweg Coevorderweg – Slagenweg - Balkerweg.....	13
4.5.	Chevalleraustraart.....	13
4.6.	Sluipverkeer kern Ommen .....	13
4.7.	Kruispunten noord- en zuidzijde H. Mulertbrug.....	14
5.	Online peiling .....	15
5.1.	Betrouwbaarheid .....	15
5.1.1.	per item .....	15
5.1.2.	Totalen .....	15
5.2.	Deelname.....	16
5.3.	Uitkomst online peiling.....	16
6.	Bijlagen.....	18

## 1. Inleiding

Op 28 januari van dit jaar heeft de gemeenteraad van Ommen een principebesluit genomen over de verkeersstructuur in Ommen. Met dit besluit wordt verder invulling gegeven aan de verkeersvisie 2030 en is tot stand gekomen op basis van het voortschrijdend inzicht wat de afgelopen jaren is opgedaan. Het besluit van januari bevat maatregelen die de verkeersstromen in Ommen anders moeten laten lopen en zo bijdragen aan de ambities van een groen, gezellig en geïnspireerd Ommen. De meest in het oog springende maatregelen uit het besluit zijn het afsluiten van de Vechtkade voor doorgaand verkeer, maatregelen in de Julianastraat / Schurinkstraat, het opwaarderen van de wegen die het doorgaande verkeer moeten gaan verwerken en maatregelen om sluipverkeer te voorkomen.

Met het aannemen van een amendement is een variant toegevoegd om te onderzoeken in de consultatiefase. Dit betreft de afsluiting voor doorgaand verkeer ter hoogte van de Markt (de knip) waardoor de parkeerplaats vanaf de zuidkant van Ommen bereikbaar blijft. De Vechtkade blijft in deze variant toegankelijk voor autoverkeer vanaf de brug. Daarnaast is aangegeven dat het kruispunt aan de zuidzijde van de H. Mulertbrug meegenomen moet worden in de uitwerking van een verbeterde voorkeursvariant.

Het college van burgemeester en wethouders heeft het principebesluit voor een consultatie aan de Ommenaren voorgelegd in een consultatiefase. In maart en april zijn reacties en meningen verzameld.

### 1.1. Gebruik van informatiebronnen

Op verschillende manieren is tijdens de consultatiefase informatie verzameld onder belanghebbenden en belangstellenden.

*Overleg* is gevoerd met de meest nauw betrokken en belanghebbende bewoners en ondernemers van de Vechtkade en Julianastraat / Schurinkstraat. Op basis van de inspraakreacties die zijn ingediend voor de raadsvergadering van 28 januari is met deze belanghebbenden contact gezocht. Zij worden direct geraakt door de maatregelen en krijgen daarom uitgebreid de gelegenheid hun visie naar voren te brengen. Er is afzonderlijk overleg gepleegd met de bewoners Julianastraat / Schurinkstraat, vertegenwoordigers van de belangenverenigingen van ondernemers in Ommen, een aantal centrumondernemers, bewonersverenigingen van de Vechtkade en belangenverenigingen van verkeersdeelnemers. In 5 overleg rondes hebben in totaal 20 belanghebbenden deelgenomen vanuit de verschillende groepen.

Aan andere belanghebbenden en de indieners van een inspraakreactie voor de raadsvergadering van 28 januari is de gelegenheid geboden om hun visie of inspraakreactie in een *hoorzitting* toe te lichten. Er is in de hoorzitting geen sprake van eenrichtingsverkeer maar door vraag en antwoord, is gezocht naar dieperliggende motiveringen en achtergronden. In 22 hoorzittingen hebben 30 belanghebbenden hun mening kunnen geven over het principebesluit en zijn door hen alternatieven, aandachtspunten en suggesties aangedragen.

Een *online peiling* met stellingen en dilemma's is gebruikt om op een laagdrempelige manier de voorkeuren te peilen. In de peiling is deelnemers gevraagd naar hun voorkeuren: wat vinden zij belangrijk als het gaat om het maken van keuzes voor het centrum en de verkeersstructuur. Er is geprobeerd, door een aantal stellingen en dilemma's stevig neer te zetten, de deelnemer het spanningsveld te laten ervaren in de balans tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het centrum van Ommen. Op deze manier is geprobeerd meer in zicht te krijgen in de voorkeuren en prioriteiten van de deelnemers. De peiling is bedoeld als aanvullend middel op de overleggen, hoorzittingen en reacties en is geen referendum of een representatieve enquête onder de bevolking van Ommen. Daarvoor kan de representativiteit en de betrouwbaarheid onvoldoende worden gegarandeerd. De resultaten geven een impressie van de meningen van de deelnemers en moeten in dit licht worden beschouwd.

Via de postbus [centrumstructuur@ommen.nl](mailto:centrumstructuur@ommen.nl) en de gewone post zijn veel reacties ontvangen over de verkeersstructuur. Ook deze zijn allemaal doorgenomen om meningen en verbeter suggesties voor de maatregelen uit het principebesluit te destilleren. De reacties die tot 1 april zijn aangeleverd zijn in een bijlage opgenomen.

### 1.2. Weergave van kernpunten, suggesties en oplossingsrichtingen

In de consultatiefase is met tientallen personen gesproken en zijn meer dan 100 reacties per e-mail en post ontvangen. Op deze manier hebben velen hun mening over het principebesluit naar voren kunnen brengen en zijn door hen suggesties aangedragen voor de verkeersstructuur en nader uit te werken oplossingen. Het integraal opnemen van alle reacties zou de leesbaarheid van deze consultatienota bemoeilijken vanwege de hoeveelheid aangeleverde informatie.

Daarom is ervoor gekozen in de consultatienota zoveel mogelijk de kern van de inbreng weer te geven van alle reacties. Voor een compleet en inhoudelijk beeld van de reacties, zijn de bijlagen gevuld met de inbreng van de belanghebbenden in deze consultatiefase. Op deze manier is gestreefd naar een werkbare vorm om de resultaten van de consultatiefase op een goede manier inzichtelijk te maken.

### 1.3. Overlegvorm

In verband met de Coronamaatregelen zijn overleggen en hoorzittingen digitaal gevoerd aan de hand van een gespreksleidraad. De gespreksleidraad is als bijlage toegevoegd bij deze nota.

### 1.4. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een samenvatting van de meningen, adviezen en verbeter suggesties. Hierin wordt op hoofdlijnen het resultaat van de consultatiefase weergegeven.

Hoofdstuk 3 beschrijft de aangedragen alternatieven, suggesties en aandachtspunten die door belanghebbenden zijn aangedragen.

Hoofdstuk 4 bevat de resultaten van de consultatiefase per onderwerp van het principebesluit van de raad van 28 januari 2021.

In hoofdstuk 5 wordt een toelichting gegeven op de online peiling.

De bijlagen bestaan uit:

- bijlage 1: samenvattingen van overleggen en hoorzittingen met de inbreng van belanghebbenden
- bijlage 2: overzicht van binnengekomen reacties op [centrumstructuur@ommen.nl](mailto:centrumstructuur@ommen.nl) en de ingezonden poststukken tot 1 april 2021
- bijlage 3: enkele uiteenzettingen / aanvullende documenten die door de belanghebbenden zijn ingebracht
- bijlage 4: een toelichting met gespreksleidraad van de overleggen en hoorzittingen met belanghebbenden
- bijlage 5: de resultaten van de online peiling

## 2. Samenvatting

Het aanpakken van de verkeersstructuur in Ommen leeft. Het principebesluit en de consultatiefase hebben velen gemobiliseerd om hun mening over het principebesluit en de gevolgen daarvan kenbaar te maken. Daarin is sprake van uitgesproken standpunten van voor en tegen, en verschillende visies over wat nodig is voor Ommen. Dat er iets moet veranderen aan de verkeersstructuur in Ommen, daar zijn de meesten het wel over eens. Maar op welke manier maatregelen moeten worden genomen en welke effecten dat heeft, daarover verschillen de meningen enorm en is sterk afhankelijk van de doelgroep.

In deze samenvatting worden de kernpunten weergegeven van wat in de overleggen, hoorzittingen en de online peiling is verzameld. Daarnaast zijn er veel reacties per e-mail en per post binnengekomen. De consultatiefase heeft duidelijk gemaakt dat de Ommenaren betrokken zijn en opkomen voor hun belangen.

### **Bewoners Julianastraat / Schurinkstraat**

Volgens enkele bewoners van de Julianastraat / Schurinkstraat is er geen sprake van volgorde (eerst de Vechtkade en dan de rest) maar van een integrale verkeersstructuur waarvan de onderdelen met elkaar samenhangen. De bewoners pleiten voor maatregelen die de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de straten bevorderen. Een 30 km/h regime en gelijkwaardige kruisingen kunnen daaraan bijdragen. Voor hen is van belang dat er minder autoverkeer door de straten komt, en dat vooral de snelheid omlaag wordt gebracht. Men lijkt het meeste te voelen voor een afsluiting voor doorgaand verkeer (knip) in plaats van eenrichtingsverkeer op deze wegen. Dat de eigen bereikbaarheid hierdoor vermindert lijkt voor de meesten aanvaardbaar te zijn.

### **Belangenverenigingen van ondernemers in het centrum**

De vertegenwoordigers van de belangenverenigingen geven aan tegen de voorgenomen afsluitingsmaatregelen voor doorgaand verkeer te zijn. Afsluiting van de Vechtkade in welke vorm dan ook, en maatregelen in de Julianastraat / Schurinkstraat leiden in hun ogen tot verminderde bereikbaarheid waardoor klanten elders gaan winkelen en boodschappen gaan doen. Het midden van Ommen als gevolg van de verminderde bereikbaarheid heeft volgens hen omzetverlies tot gevolg en leidt daardoor tot meer leegstand. Er is in de stukken volgens hen geen aandacht besteed aan de economische effecten van de maatregelen en de belangen van inwoners van Ommen-Zuid zijn volgens hen onvoldoende meegewogen.

De maatregelen beschouwen zij als niet proportioneel en pleiten voor maatregelen in periodes van grote drukte of overlast in plaats van permanente maatregelen die volgens hen grote investeringen vragen. Er zou daarnaast eerst meer ingezet moeten worden op ontmoedigingsmaatregelen tegen doorgaand verkeer op de Vechtkade zoals in 2017 is besloten, handhaving en aantrekkelijker maken van de noordelijke rondweg. Ten aanzien van het proces willen de ondernemers eerder geïnformeerd worden en nauwer betrokken zijn.

### **Enkele centrumondernemers**

Een aantal centrumondernemers betoogt hetzelfde als de vertegenwoordigers van de ondernemersverenigingen en gaan daarnaast in op hun specifieke situatie. Ze wijzen op het raadsbesluit uit 2017 waarin autoluw maken van de Vechtkade het uitgangspunt is, en hebben daarom moeite met de manier waarop het proces nu verloopt. Het terugverdienen van investeringen die ondernemers doen, komt door de verminderde bereikbaarheid en daardoor verminderde omzet volgens hen onder druk te staan. In hun ogen is het principebesluit enkel op verkeerskundige aspecten genomen. Daardoor vindt men de onderbouwing onvolledig en het proces niet zorgvuldig. Er zou volgens hen eerst meer inzicht moeten ontstaan in economische en andere effecten, proportionaliteit van de maatregelen en eventuele compensatie van schade voor ondernemers door de gemeente.

### **Vechtkade bewoners**

De meeste bewoners van de Vechtkade zijn voor het afsluiten van de Vechtkade voor doorgaand verkeer en hebben de voorkeur voor een volledige afsluiting tussen de Markt en de Julianastraat. Als dat niet haalbaar is,

acht men een knip ter hoogte van de parkeerplaats ook aanvaardbaar om het doorgaande verkeer te weren. Dat er verkeer over de Vechtkade zou gaan had men wel verwacht maar dat het in deze aantallen zou zijn, met de gepaard gaande overlast had men nooit op gerekend en past volgens hen niet bij de uitgangspunten van het bestemmingsplan. Naast verbetering van het woon- en leefklimaat, scheidt afsluiting van de Vechtkade in hun ogen voor ondernemers kansen voor nieuwe ontwikkelingen. Bij een knip verminderen die kansen in de ogen van de bewoners. Afsluiten voor autoverkeer haalt volgens hen de verkeerschaos bij de brug weg en levert brede en veilige terrassen op en een goede verbinding met de Vecht. Afsluiting voorkomt files en onnodig verkeer op de Vechtkade, vermindert de geluid- en stankoverlast en biedt een gezonde nachtrust. Het huidige verkeer en de bereikbaarheid van het centrum heeft volgens hen niet bijgedragen aan het vullen van winkelruimtes. Het autovrij maken sluit aan bij de landelijke trend minder autoverkeer in stadscentra toe te staan. Wel moet in hun ogen gekeken worden naar goede parkeerfaciliteiten voor fietsers en auto's, aan de west- en oostkant van het centrum. Daarnaast kunnen de toevoerwegen naar de parkeerplaatsen in het centrum anders worden vormgegeven, en ingericht worden voor bestemmingsverkeer in het centrum.

### **Belangenverenigingen verkeersdeelnemers: Veilig Verkeer Nederland afd. Ommen, Ommer Overlegorgaan Gehandicaptenbeleid en Fietsersbond**

VVN en OOG hebben een voorkeur voor variant 2 met een knip in de Vechtkade. Op die manier blijft het centrum voor bezoekers van beide zijden bereikbaar. De fietsersbond pleit voor duidelijkheid en autovrij maken van de Vechtkade. De soms onduidelijke situatie voor verkeersdeelnemers en het mengen van verschillende stromen verkeersdeelnemers zou moeten verbeteren: vereenvoudigen en verduidelijken van de inrichting en ontvlechten van verschillende soorten verkeersdeelnemers door minder verkeer op de Vechtkade en op het kruispunt aan de noordzijde van de H. Mulertbrug. Vanuit het OOG is er een voorkeur voor eenrichtingsverkeer in de Schurinkstraat en verandering van het regime naar 30 km. Bij intensiever gebruik van de noordelijke rondweg, moet goed gelet worden op de verkeersveiligheid met het oog op de ontwikkeling van onder andere het Kindplein. Voor de fietsersbond zijn mobiliteit en toegankelijkheid het belangrijkste. Meer aandacht voor voetgangers en fietsers volgens het STOP systeem: stappen, trappen, openbaar vervoer en dan de personenauto. VVN wijst op het waterbedeffect van de maatregelen: afsluiten van de Vechtkade mag niet leiden tot problemen elders. Verkeer dat niet de bestemming Ommen-centrum heeft moet al vroegtijdig opvangen worden vanaf de N-wegen en via de rondweg worden geleid. Voorkomen van sluipverkeer verdient meer aandacht en de ontwikkelingen van bijvoorbeeld het Kindplein in relatie tot de effecten en de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers van de maatregelen moet goed worden beschouwd. Geef fietsers meer ruimte door vrij liggende fietsstroken en geef ze voorrang op rotondes.

### **Bewoners zuidzijde Vecht**

Een aantal bewoners heeft naar voren gebracht tegen het afsluiten van de Vechtkade en de Julianastraat / Schurinkstraat te zijn omdat ze dan om moeten rijden om het centrum te bereiken. Dit wordt ondersteund door de petitie van de projectgroep *Vechtkade Gedeelde Smart is Halve Smart* met 235 steunbetuigingen. Niet alleen voor het doen van boodschappen maar ook bijvoorbeeld voor het met de auto brengen van de kinderen naar school en bezoeken van de apotheek. Met name ouderen zijn in hun ogen in veel gevallen afhankelijk van de auto om het centrum van Ommen te bezoeken. Zij pleiten voor afsluiting van wegen op bepaalde momenten en/of het instellen van eenrichtingsverkeer op de Vechtkade en maatregelen in de Julianastraat, zodat de verkeersstromen wel beperkt worden maar de bereikbaarheid aanvaardbaar blijft.

De vrees is groot voor sluipverkeer vanuit Den Ham en Lemele richting Zwolle als de Vechtkade wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. De effecten van de maatregelen zouden dan ook beter in beeld moeten worden gebracht. Een aantal bewoners van de Zwolseweg en de buurtschappen tussen Ommen en Zwolle (zoals Vilsteren en Giethmen) waarschuwen voor toename in het sluipverkeer en willen weten hoe de gemeente Ommen hiermee om gaat. Bij veranderingen aan het kruispunt aan de zuidzijde van de brug vrezen bewoners van de onder andere de Schammelte toename van verkeer door de straat.

## **Bewoners Ommen-West**

Hier wonen relatief veel inwoners maar het aantal reacties per e-mail en post op het principebesluit is relatief beperkt. Er zijn reacties binnengekomen dat men zich zorgen maakt over de grotere reisafstand naar Ommen-Zuid en het station via de noordelijke rondweg. Daarnaast maakt een aantal bewoners langs de gewenste routes zich zorgen over de gevolgen voor geluid, milieu en verkeersveiligheid van het verleggen van de verkeersstromen vanuit het centrum naar de Danteweg, Chevallerastraat en Schurinkstraat richting Balkerweg.

## **Hulpdiensten**

Op de Julianastraat/Schurinkstraat moeten volgens de hulpdiensten zo min mogelijk maatregelen getroffen worden vanwege de aanrijroute naar Ommen-Zuid. Eenrichtingsverkeer noord – zuid is op deze wegen is bespreekbaar. Het aanbrengen van een knip met een poller is op dit moment voor hen niet acceptabel in verband met de betrouwbaarheid van deze regelsystemen. Een hoogte en breedte beperking is mogelijk op de Vechtkade maar absoluut niet op de Julianastraat / Schurinkstraat.

## **Overige inbreng hoorzittingen, e-mails en poststukken**

In hoorzittingen, e-mailberichten en poststukken heeft een aantal bewoners, belangengroepen en ondernemers hun visie op het principebesluit gegeven en suggesties aangedragen. Hierin is evenals hierboven geschetst, sprake van voor- en tegenstanders van de maatregelen uit het principebesluit. Daarnaast zijn er door de betrokkenen net als in de hoorzittingen en overleggen suggesties gedaan voor alternatieve maatregelen om het verkeer op de Vechtkade te verminderen en de bereikbaarheid van het centrum op peil te houden. Verder zijn er aandachtspunten en oplossingsrichtingen aangedragen voor de verdere uitwerking. Omwille van de leesbaarheid van de consultatienota is een uitgebreide weergave van de ingekomen reacties ten aanzien van het principebesluit weergegeven in de bijlage.

## **Peiling**

Een online peiling (Swipocratie) is onderdeel van het consultatieproces en een aanvulling op de gesprekken die de gemeente Ommen heeft met belanghebbenden en de hoorzittingen die georganiseerd zijn. Om een brede groep de gelegenheid te geven een mening te geven over de vormgeving van de verkeersstructuur is gebruik gemaakt van een online peiling. Om zoveel mogelijk mensen op een makkelijke manier deel te laten nemen, is ervoor gekozen zonder inlogcode te werken. Wel is op de achtergrond een respondent-identiteit aangemaakt waardoor alleen de eerste keer dat de vragenlijst wordt ingevuld het resultaat zijn opgeslagen. Aan de peiling hebben 2075 deelnemers meegedaan.

De vraagstelling in de peiling heeft veel kritische reacties opgeleverd. De vraagstelling wordt door een deel van de respondenten als suggestief en sturend ervaren en daardoor zouden de resultaten geen goed beeld geven van de meningen over de verkeersstructuur en de voorkeuren ten aanzien van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Het principebesluit om tot een afsluiting van wegen te komen voor doorgaand verkeer is als uitgangspunt genomen voor de peiling. Voor een aantal deelnemers is dit niet duidelijk geweest en mede daardoor is er veel kritiek geuit op de online peiling. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan en de uitkomsten mede in het licht van deze kritiek beschouwd.

In de peiling is de deelnemers naar een voorkeur gevraagd: wat vinden zij belangrijk als het gaat om het maken van keuzes voor het centrum en de verkeersstructuur. Er is geprobeerd, door een aantal stellingen en dilemma's stevig neer te zetten, de deelnemer het spanningsveld te laten ervaren in de balans tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het centrum van Ommen. Zo ontstaat meer inzicht in de voorkeuren en prioriteiten van de deelnemers.

De peiling is bedoeld als aanvullende informatiebron naast de overleggen, hoorzittingen en ingezonden reacties. De peiling is geen referendum of een representatieve enquête onder de bevolking van Ommen. Niet iedere Ommenaar neemt deel aan de peiling en er is van tevoren ook geen aselechte steekproef geselecteerd om de peiling in te vullen. Het levert een impressie op van voorkeuren van een deel van de Ommenaren.

De overgrote meerderheid van de respondenten vindt dat er iets moet gebeuren aan de verkeersstructuur. Meer aandacht voor de aspecten leefbaarheid en verkeersveiligheid lijkt een lichte voorkeur te hebben boven de bereikbaarheid met de auto van het centrum. In deze gedachte zou meer ruimte voor de fietser en de voetganger wenselijk zijn. Respondenten geven een lichte voorkeur aan een gezellig centrum met ruimte voor recreatie en terrassen boven een goede bereikbaarheid van alle kanten met de auto. Uit de resultaten blijkt dat de deelnemers denken aan verschillende maatregelen, alternatieven en oplossingen voor de huidige situatie.



### 3. Kanttekeningen, alternatieven en suggesties

Het uitgangspunt na besluitvorming door de raad in januari is de inventarisatie van meningen geweest over het principebesluit het ophalen van verbeteringsuggesties op dat besluit.

In de overleggen en reacties is veelal een standpunt afgegeven of men voor of tegen de maatregelen is, en zijn alternatieven aangedragen ten opzichte van de maatregelen in het principebesluit. Daarnaast is met het oog op de uitwerking van het principebesluit een aantal concrete suggesties genoemd die kunnen bijdragen aan een betere verkeersafwikkeling in het centrum van Ommen.

#### 3.1. Kanttekeningen en alternatieven voor het principebesluit

Op zowel de inhoud als op het proces rondom het principebesluit zijn kanttekeningen en alternatieven voorgesteld door belanghebbenden.

- Zet in op meer ontmoedigingsmaatregelen op de Vechtkade (autoluw maken), om het verkeer uit het centrum van Ommen te weren wat daar niet hoort. Tref verleidingsmaatregelen op de noordelijke rondweg voordat je onomkeerbare drastische maatregelen neemt op de Vechtkade en in de Julianastraat / Schurinkstraat.
- Belangen kunnen breder en zorgvuldiger worden afgewogen en (groepen) belanghebbenden zouden meer betrokken moeten worden bij het opstellen van voorkeursvarianten.
- Kijk naar parkeereffecten aan de oost- en westzijde van het centrum en schat de haalbaarheid in.
- Actualiseer de data van de verkeersintensiteiten en meet niet alleen in een drukke periode.
- Wacht het effect van herstructurering van de provinciale wegen in de regio af.
- Ontwikkel vanuit een visie op het centrum een verkeersstructuur en bijbehorende maatregelen en doe het niet andersom.
- Maak de Vechtkade eenrichtingsverkeer oost-west of west-oost, beide worden genoemd. Dit brengt de verkeersaantallen naar beneden, lost de problemen op het noordelijk kruispunt H. Mulertbrug grotendeels op en zorgt voor verbeterde bereikbaarheid.
- Maak eerst de effecten van de maatregelen op gebied van economie, milieu, geluid, parkeren, verkeersstromen en parkeren inzichtelijk.
- Maak inzichtelijk wat de maatregelen in het centrum betekenen voor sluipverkeer op andere wegen in, en buiten het centrum waaronder de Zwolseweg en geef aan welke maatregelen daartegen worden getroffen.
- Maak inzichtelijk op welke manier verkeer gestimuleerd wordt de noordelijke rondweg te nemen.
- Maak in de maatregelen onderscheid naar de seizoenen en de drukte die dat met zich mee brengt.
- Hanteer bepaalde tijden op de dag dat de Vechtkade gesloten is voor doorgaand verkeer.
- Intensiveer de handhaving op het verbod op zwaar landbouwverkeer en doorgaand vrachtverkeer over de Vechtkade. Mogelijk kan dit met verkeersregelaars en / of cameratoezicht.
- Zet in op een spoedige aanleg van een zuidelijke ontsluitingsroute naar de N48 / N340.

### 3.2. Suggesties bij nadere uitwerking van het principebesluit

Na het nemen van het een besluit over de verkeersstructuur volgt een fase van ontwerp. Met het oog op activiteiten die in deze fase plaats vinden, zijn suggesties aangedragen die het effect van de maatregelen kunnen versterken of door toepassing ervan een betere ruimtelijke inrichting kan ontstaan.

- Ter hoogte van de Varsenerdijk het verkeer het parkeerterrein op leiden en dan pas richting Vechtkade. Dit ontmoedigt doorgaand verkeer deze route te nemen.
- Maak linksaf slaan vanaf de brug richting Zeesserweg onmogelijk. Opstoppingen hier leiden tot terugslag naar het kruispunt aan de noordzijde van de brug.
- Creëer een aantal mini circuits in het centrum door wegen eenrichting te maken.
- Verlaag de snelheid in de Julianastraat en Schurinkstraat naar 30 km en maak de kruisingen gelijkwaardig.
- Vang doorgaand verkeer vroegtijdig op vanaf de N-wegen en neem op de toegangswegen richting centrum op meerdere locaties signaalmaatregelen (alleen bestemmingsverkeer) en biedt alternatieve routes. Zo beperk je de hoeveelheid ongewenst doorgaand verkeer op de Vechtkade.
- Leg turborotondes of bypasses aan voor een vloeiende doorstroming.
- Verbeter de bewegwijzering en (interactieve) informatieborden op de routes voor autoverkeer en fietsverkeer.
- Faciliteer de fietser op de toegangswegen en met genoeg stallingsruimte.
- Snelfietsroute ten noorden van de Coevorderweg en over de Vechtkade aanleggen. De zuidzijde van de Coevorderweg is N2000 gebied en de vechtoever is het domein van wandelaars en boottoeristen.
- Vereenvoudig de fietsroutes naar en in het centrum (vooral rondom de brug). Overweeg de aanleg van een fietspad aan de oostzijde van de H. Mulertbrug in combinatie met een rotonde aan de noordzijde van de brug.
- Verander het kruispunt aan de noordzijde van de H. Mulertbrug in een rotonde voor een betere doorstroming.
- Het aanleggen van een afhaallus bij de Julianastraat / Vechtkade is misschien een optie.
- Informeer actief de navigatiebedrijven over de gewijzigde verkeerssituatie in Ommen zodat zij de voorkeursroutes aanpassen.
- Doe een afwaardering van de Varsenerdijk tussen knooppunt Varsen en de Danteweg.
- Maak vanaf de noordelijke rondweg meerdere afslagen richting de woonwijken voor een aantrekkelijke route en bereikbaarheid van de wijken.
- Bouw flexibiliteit in bij de variant 2 de knip in de Vechtkade zodat je de parkeer capaciteit kunt doseren vanuit oost en west.
- Verander de snelfietsroute vanaf Stegeren langs Hooge Graven en de begraafplaats richting de Balkerweg en maak een recreatieve fietsroute vanaf Arriën richting het centrum van Ommen.

## 4. Reacties per onderdeel van het principebesluit

### 4.1. Inleiding

Aan de hand van het principebesluit door de gemeenteraad van 28 januari, wordt in dit hoofdstuk per onderdeel van het besluit een overzicht gegeven van de reacties en standpunten die zijn verzameld in de consultatiefase. De volledige inbreng van belanghebbenden en belangengroepen zijn opgenomen in de bijlagen. Omwille van de leesbaarheid is in dit hoofdstuk de essentie van verschillende belanghebbenden opgenomen per onderdeel van het principebesluit.

### 4.2. Vechtkade

De tekst van het principebesluit is:

*Het volledig afsluiten en autovrij maken van de Vechtkade, dan wel een knip op de Vechtkade aan te brengen ter hoogte van de Markt, waardoor de parkeerplaats op de Markt vanaf de zuidkant van Ommen bereikbaar blijft;*

Bewoners van de Vechtkade hebben een voorkeur voor volledig autovrij maken van de Vechtkade, maar lijken een knip ter hoogte van de Markt als alternatief aanvaardbaar te vinden, mits er aanvullende beschermende maatregelen worden genomen voor kwetsbare verkeersdeelnemers. De nauwe doorgang ter hoogte van Action in combinatie met autoverkeer leidt volgens hen regelmatig tot verkeersonveilige situaties wat door (scheidings)maatregelen kan worden verbeterd. Als een knip wordt toegepast, verminderen volgens de bewoners de kansen voor een multifunctioneel marktplein net als kansen voor horeca vanwege het bestemmingsverkeer. De verbinding tussen centrum en de Vecht wordt in dit geval eveneens belemmerd door het autoverkeer van en naar de parkeerplaats.

Een aantal centrumondernemers en vertegenwoordigers van belangenverenigingen van ondernemers die hebben deelgenomen aan de consultatieronde zijn tegen een afsluiting van de Vechtkade voor doorgaand verkeer in welke vorm dan ook. De bereikbaarheid van het centrum per auto is volgens hen essentieel voor een bruisend en levendig centrum, en is noodzakelijk voor de levensvatbaarheid van winkels en supermarkten in het centrum. Een afsluiting is in hun ogen disproportioneel, ongefundeerd en op een onzorgvuldige wijze tot stand gekomen. Ingezet zou moeten worden op het autoluw maken zoals in 2017 door de raad is besloten.

Er zijn ook signalen van ondernemers in het centrum die een afsluiting voor doorgaand verkeer als kans zien voor nieuwe ontwikkelingen en een aangenamer verblijf. De bereikbaarheid van de parkeerplaats op de Markt vanaf de brug is door een aantal ondernemers wel als belangrijk bestempeld voor een goede bereikbaarheid voor de klanten vanuit Ommen-Zuid, de recreatiebedrijven en bewoners van de kernen in het zuidelijk deel van de gemeente Ommen.

Door een aantal deelnemers aan de consultatiefase worden vraagtekens gezet bij de invulling van de ruimte op de Markt, als de Vechtkade autovrij wordt gemaakt. Aan de ene kant vraagt men zich af of die ruimte überhaupt wel nodig is en kan worden ingevuld door de ondernemers. Zij wijzen op het risico van een 'leeg Marktplein' bij een autovrije Vechtkade met als gevolg een verminderde aantrekkelijkheid van het gebied. Een aantal reacties vraagt eerst een goede visie hierop te ontwikkelen en vervolgens maatregelen te bepalen die bijdragen aan de realisatie van die visie.

Door anderen wordt het autovrij maken van de Vechtkade als kans gezien voor een aangenamer verblijfsklimaat voor bewoners, bezoekers en toeristen en een betere verbinding tussen stad en Vecht.

Het afsluiten van de Vechtkade voor doorgaand verkeer wordt door een aantal bewoners buiten het centrum als nadelig ervaren op twee gebieden. Ten eerste neemt de bereikbaarheid van het centrum voor hen af omdat men de route via de Coevorderweg – Slagenweg moet volgen als men van de westzijde van Ommen centrum naar de zuidzijde wil en vice versa. Ten tweede vreest men voor toenemend sluipverkeer op wegen die daarvoor nu ongeschikt zijn, zoals de Zwolseweg richting Vilsteren, Slagenweg, Coevorderweg, Danteweg en Chevellarastraat.

Het knippen of afsluiten van de Vechtkade is voor de hulpdiensten van minder van belang en hebben hiertegen geen principiële bezwaren.

#### 4.3. Julianastraat / Schurinkstraat

De tekst van het principebesluit is:

*Het komen tot circulatiemaatregelen op de Pr. Julianastraat Schurinkstraat (knip leggen of eenrichtingsverkeer), om verkeerstoename te voorkomen door de afsluiting van de Vechtkade;*

De verkeersmaatregelen in het centrum hangen nauw met elkaar samen. Er is sprake van communicerende vaten of waterbedeffect als maatregelen op één plek in het centrum worden genomen. In de verkeersanalyse is hiermee rekening gehouden en maatregelen in de Julianastraat / Schurinkstraat zijn daarom onlosmakelijk verbonden met andere verkeersmaatregelen in het centrum.

De bewoners van de Julianastraat / Schurinkstraat pleiten al langer voor maatregelen die de intensiteit van het verkeer, maar vooral de snelheid van het verkeer naar beneden moeten brengen. Door de beschikbare ruimte en de functie die de weg nu heeft, zijn de mogelijkheden beperkt. Het instellen van eenrichtingsverkeer in de straten leidt volgens de bewoners tot ongewenste effecten. Ten eerste zal nog steeds doorgaand verkeer gebruik blijven maken van de wegen waardoor de intensiteit hoog blijft. Ten tweede is er een aanzienlijke kans dat de snelheid eerder toeneemt dan afneemt als geen aanvullende snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen.

Omwille van het woongenot en de verkeersveiligheid lijkt een optie om de wegen af te sluiten voor doorgaand verkeer door middel van een knip onder de bewoners de voorkeur te hebben. Waar die dan precies moet worden aangebracht is onderwerp van nadere uitwerking in de ontwerpfase. De woningen en winkels worden door deze maatregelen minder goed bereikbaar wat voor de bewoners tot op zekere hoogte aanvaardbaar lijkt. Er zal wel goed gekeken moeten worden naar de parkeereffecten en maatregelen op dat gebied om overlast in de woonstraten te voorkomen.

Een aantal ondernemers zien een afsluiting of eenrichtingsverkeer in de Julianastraat / Schurinkstraat als zeer nadelig voor hun klanten. Een goede bereikbaarheid in de retail is in hun ogen van essentieel belang. Met name de bewoners en recreanten uit zuidelijke richting zullen in hun ogen kiezen voor andere plaatsen om hun inkopen te doen. Dit heeft tot gevolg dat investeringen niet worden terugverdiend door vermindering van omzet. Door de ondernemers wordt daarnaast gewezen op de veranderde inzichten van de gemeente, zo kort na de herinrichting van deze wegen. Hierdoor zien ondernemers de lange termijn investeringen onrendabel worden.

Reacties van bewoners van buiten het centrum geven aan dat de maatregelen in de Julianastraat / Schurinkstraat als nadelig voor de bereikbaarheid worden gezien. Vanuit zuidelijke richting wordt de route richting Ommen-West belemmerd wat leidt tot een langere reisduur voor doen van inkopen of halen/brengen van kinderen naar school.

De buurtbus wijst erop dat de wegen deel uitmaken van het openbaar vervoersnetwerk. In de verdere uitwerking van de plannen dient hier rekening mee te worden gehouden.

Vanuit hulpverleningsoogpunt zijn politie en brandweer het eens dat er op de Julianastraat/Schurinkstraat zo min mogelijk maatregelen getroffen moeten worden. De route is voor de hulpdiensten een van de belangrijkste routes in Ommen. Zeker bij calamiteiten in Ommen-Zuid is dit de aanrijroute, waarbij iedere seconde telt. Eenrichtingsverkeer is vanuit de hulpdiensten bespreekbaar mits het van noord naar zuid is. Het afsluiten van de Julianastraat / Schurinkstraat door een knip met poller die reageert op meldingen is voor de hulpdiensten op dit moment nog niet acceptabel. Het vertrouwen op techniek is nog te broos, omdat andere systemen niet betrouwbaar zijn gebleken. Een hoogte en breedte beperking zoals door sommige mensen is voorgesteld zou wel op de Vechtkade kunnen maar absoluut niet op de Julianastraat / Schurinkstraat.

#### 4.4. Noordelijke rondweg Coevorderweg – Slagenweg - Balkerweg

De tekst van het principebesluit is:

*Het opwaarderen van rondweg N347 (Coevorderweg, Slagenweg, Balkerweg) naar 70 kilometer per uur;*

Door vrijwel alle belanghebbenden wordt het aantrekkelijker maken van deze route langs de oost en noordkant van het centrum ondersteund. Het verleiden van doorgaand autoverkeer om deze route te nemen is in hun ogen een vereiste om de verkeersdruk op het centrum te verminderen. De inrichting van de wegen zou opgewaarderd moeten worden zodat de doorstroming wordt verbeterd wat een gunstig effect heeft op de reistijd. Verkeer wat vanuit Ommen-West naar Ommen-Zuid rijdt en omgekeerd, zou op de provinciale wegen moeten worden opgevangen om deze route te nemen. Het plaatsen van interactieve bebording met de aangegeven reisduur voor de verschillende routes, kan volgens de reacties daarnaast ondersteunend werken om het verkeer via de gewenste route te geleiden. Het actief informeren van de navigatiebedrijven over de gewenste doorgaande routes vermindert de kans op ongewenst doorgaand verkeer in het centrum.

Door een aantal bewoners langs deze wegen is gewezen op de negatieve gevolgen op gebied van milieu, fijnstof en geluidhinder bij de toename van de intensiteit en verhoging van de snelheid op deze gewenste routes. Dit moet volgens hen in de vervolgfase serieuze aandacht krijgen.

Verder wordt hier vanuit verschillende kanten gewezen op de verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers in relatie tot de toename in verkeersbewegingen en het op delen verhogen van de snelheid op de route.

#### 4.5. Chevallerastraat

De tekst van het principebesluit is:

*Het aanleggen van een vrij liggend fietspad naast de Chevallerastraat;*

Door afsluiting van de Vechtkade voor doorgaand verkeer en maatregelen in de Julianastraat / Schurinkstraat, wordt het autoverkeer met bestemming centrum gedwongen een andere route te volgen. Via de noordelijke rondweg kan het centrum vanuit Ommen-Zuid worden bereikt via de Schurinkstraat, Chevallerastraat, Danteweg en Varsenerdijk. In verband met de toename in intensiteit is het aanbrengen van een vrij liggend fietspad naast de Chevallerastraat beoogd met het oog op de verkeersveiligheid.

Bewoners wijzen op de negatieve gevolgen op gebied van milieu, fijnstof en geluidhinder door de toename in intensiteit van het autoverkeer. Een goede en veilige bereikbaarheid van publieke voorzieningen aan de Chevallerastraat (onder andere de bibliotheek, MFC De Carousel en het zwembad) staat volgens de reacties op gespannen voet met meer verkeer op de Chevallerastraat.

#### 4.6. Sluipverkeer kern Ommen

De tekst van het principebesluit is:

*Het nemen van maatregelen in de aanliggende straten om sluipverkeer tegen te gaan;*

Zoals eerder genoemd hebben verkeersmaatregelen op een plek in het centrum vanwege het waterbedeffect gevolgen voor omliggende wegen. De voorgestelde maatregelen voor de Vechtkade en Julianastraat / Schurinkstraat hebben gevolgen voor het verkeer vanuit Ommen-Zuid richting het centrum. Met name de wijken Laarakkers en De Strangen kunnen als gevolg van eerder genoemde maatregelen te maken krijgen met ongewenst sluipverkeer als er geen aanvullende maatregelen worden genomen.

Door de voorkeursroutes aantrekkelijk te maken qua inrichting en reistijd, wordt het autoverkeer verleid om deze routes te nemen. Daarvoor is het wenselijk zo min mogelijk belemmeringen in de routes op te nemen om de doorstroming te bevorderen. Een verkeerscirculatieplan moet invulling geven aan verkeersmaatregelen in de omliggende straten waardoor ongewenst sluipverkeer geweerd wordt.

#### 4.7. Kruispunten noord- en zuidzijde H. Mulertbrug

De tekst van het principebesluit is:

*Het aanpassen van de kruispunten ten noorden en ten zuiden van de H. Mulertbrug aan de hand van de nieuwe verkeerscirculatie en ter bevordering van het comfort van de fietser;*

In de consultatieronde is door velen aangegeven dat de situatie rondom de H. Mulertbrug een van de belangrijkste oorzaken is voor het gebrek aan doorstroming van verkeer door het centrum. Niet alleen de inrichting aan de noordzijde van de brug is daar debet aan, ook de inrichting op de brug zelf en de inrichting aan de zuidzijde leiden gezamenlijk tot een kettingreactie op het kruispunt Julianastraat – Vechtkade met opstoppingen tot gevolg.

Eventuele maatregelen of herinrichting van de noordzijde, de brug zelf en de zuidzijde moet dan ook in samenhang worden beschouwd en de effecten daarvan bezien in de ontwerpfase.

Een genoemde optie is om aan de noordzijde een rotonde te realiseren voor een vlotte dorstroming van het verkeer. Als tegelijkertijd de Vechtkade en de Julianastraat worden afgesloten voor doorgaand verkeer, vermindert dat het verkeersaanbod op dit punt en is een rotonde minder logisch.

Het fietscomfort zou meer moeten worden bediend door het aanbrengen van eenduidige fietsroutes en waar mogelijk oversteken te verwijderen. Een idee wat is aangedragen gaat uit van een nieuw fietspad aan de oostzijde van de brug in combinatie met een rotonde aan de noordzijde van de brug. Hierdoor zou een overzichtelijker route voor de fiets kunnen worden gecreëerd en de doorstroming kunnen worden bevorderd. Als dit niet kan worden gerealiseerd dan is de optie voor een in twee richtingen bereden fietspad langs de totale stationsweg wellicht een goed alternatief.

Door een aantal belanghebbenden is aangegeven dat de afslag van (vakantie)verkeer vanaf de brug richting de Zeesserweg, op piekmomenten terugslaat op het noordelijke kruispunt. Verkeer vanaf het station belemmert af en toe de afslag manoeuvre richting Zeesserweg vanuit noordelijke richting waardoor de rijbaan volloopt met verkeer vanaf het noordelijke kruispunt. Een van de aangedragen suggesties is het onmogelijk maken van afslaand verkeer vanaf de brug richting de Zeesserweg.

## 5. Online peiling

Van 18 maart tot 6 april is een online peiling ingezet als aanvullend middel op de overleggen en hoorzittingen met belanghebbenden, en de reacties die per e-mail en per post zijn binnengekomen. De gemeente Ommen vindt het belangrijk om inwoners, ondernemers, belangengroepen mee te laten denken over de verkeersstructuur in het centrum van Ommen. Dit is ook het uitgangspunt geweest bij het inzetten van de verschillende instrumenten tijdens het consultatieproces. De online peiling is één van de instrumenten die is ingezet als onderdeel van het consultatieproces.

Er is hierbij gekozen voor de online tool 'Swipocratie'. Dit is een bewezen aanpak en wordt door meerdere gemeenten en (semi)overheden in Nederland toegepast. Swipocratie is laagdrempelig, eenvoudig in te vullen door de deelnemers en is in staat om een brede doelgroep te bereiken. De online peiling is geen representatief onderzoek en kan niet aangeduid worden als enquête, stemming of referendum. Er is immers geen representatieve steekproef genomen zoals bij een enquête, en de vragen zijn ook niet aan alle Ommenaren voorgelegd zoals in geval van een referendum. Om zoveel mogelijk mensen op een makkelijke manier deel te laten nemen, is ervoor gekozen zonder inlogcode te werken. Wel wordt er op de achtergrond een respondent-identiteit aangemaakt. Hierdoor wordt alleen van de eerste keer dat de vragenlijst wordt ingevuld het resultaat opgeslagen.

De online peiling heeft als doel om voorkeuren te inventariseren ten aanzien van de dilemma's waarmee de gemeente Ommen wordt geconfronteerd op dit onderwerp. Het principebesluit om tot een afsluiting van wegen te komen voor doorgaand verkeer is als uitgangspunt genomen. Voor een aantal deelnemers is dit niet duidelijk geweest en mede daardoor is er veel kritiek geuit op de online peiling. Er is geprobeerd, door een aantal stellingen en dilemma's stevig neer te zetten, de deelnemer het spanningsveld te laten ervaren in de balans tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het centrum van Ommen.

### 5.1. Betrouwbaarheid

Om een inschatting te maken van de betrouwbaarheid is op drie verschillende momenten de deelname gemeten en gekeken naar afwijkende patronen in de beantwoording. Van 18 tot 23 maart, van 24 tot 26 maart en van 27 maart tot 6 april zijn de tussenstanden vastgelegd. Als bepaalde items of totalen in hoge mate plotseling wijzigen in één richting, kan dat een aanwijzing zijn voor een poging tot beïnvloeding. Na het invullen door circa 300 deelnemers, verandert er normaliter niet veel meer in de verhoudingen van de antwoorden. In de eerste periode hebben 463 deelnemers deelgenomen aan de online peiling.

#### 5.1.1. per item

Bij sommige items is een duidelijke verandering te zien, maar toch nauwelijks meer dan 10 tot 12 procent per item. Dit kan worden veroorzaakt door toeval of doordat er op dat moment een bepaalde groep meer is gaan swipen omdat ze via de campagne of media aandacht daartoe zijn aangezet. De variatie op de items in de verschillende periodes valt binnen de normaliteit van een Swipocratie campagne die niet beïnvloed lijkt te zijn.

#### 5.1.2. Totalen

Als de totalen van de eerste periode worden beschouwd ten opzichte van de einduitslag, is de variatie 5 tot 6 procent groter of kleiner per item tussen de meetmomenten. Ook deze variatie valt binnen de normaliteit van een Swipocratie campagne en lijkt niet te wijzen op beïnvloeding.

## 5.2. Deelname

In totaal is de online peiling door 2075 deelnemers gestart. 1835 deelnemers hebben ook alle items doorlopen, de rest is tussentijds gestopt met swipen. 1716 deelnemers hebben aangegeven inwoner van de gemeente Ommen te zijn. Bij de start van de peiling is gevraagd waar men woont of werkt. Dat heeft de volgende verdeling opgeleverd:

- Ommen Zuid 375 deelnemers (18%)
- Ommen Centrum 379 deelnemers (18%)
- Ommen Noord 831 deelnemers (40%)
- Buiten Ommen 490 deelnemers (24%)

Het aandeel deelnemers vanuit Ommen dat deel heeft genomen aan de peiling (1716) ten opzichte van het totaal aantal inwoners van Ommen (12.620) bedroeg 13,6%. Er kan niet worden bepaald in hoeverre de deelnemers een representatieve afspiegeling zijn van de populatie van de gemeente Ommen. Door de open methode en geen steekproef vooraf te bepalen is er onvoldoende zicht op de representativiteit van de deelname ten opzichte van de populatie in Ommen.

## 5.3. Uitkomst online peiling

De uitkomsten geven een impressie van de meningen van de deelnemers. Het geeft een beeld van de mening van de betrokken Ommenaar en degenen die een relatie hebben met Ommen. Er kunnen geen harde conclusies aan worden verbonden doordat de representativiteit en de betrouwbaarheid niet zijn gegarandeerd. Door niet specifiek naar één stelling of dilemma te kijken maar alle resultaten te beschouwen, ontstaat wel een impressie van het sentiment.



	Totaal per 6 april 2021			
	Ja / [B]		Nee / [A]	
Als de Vechtkade vanaf de brug wordt afgesloten voor auto's, ga ik buiten Ommen boodschappen doen	732	37%	1254	63%
De Markt moet vooral ruimte bieden aan gezelligheid, winkelplezier en ruimte voor terrassen in plaats van autoverkeer	1274	66%	656	34%
De verkeersveiligheid op de Julianastraat / Schurinkstraat wordt alleen verbeterd als deze wegen worden afgesloten voor doorgaand verkeer.	726	37%	1240	63%
Doorgaand verkeer en landbouwverkeer moeten om het centrum heen rijden	1481	75%	498	25%
Er moet iets veranderen aan de verkeerssituatie in het centrum van Ommen	1607	79%	431	21%
Het afsluiten van wegen voor doorgaand verkeer op de Vechtkade is een veel te drastische maatregel voor het huidige probleem.	1065	55%	877	45%
Ik bezoek het centrum het liefst op de fiets	1195	62%	732	38%
Ik rijd met de auto graag een eindje om voor een leefbaar en gezellig centrum	1162	58%	857	42%
Met minder auto's in het centrum wordt het aantrekkelijker voor bezoekers en toeristen	1226	61%	771	39%
Vind je dat bereikbaarheid van het centrum met de auto op de eerste plek moet komen?	1044	52%	965	48%
De veiligheid van fietsers en voetgangers is belangrijker dan bereikbaarheid van het centrum met de auto	1216	64%	675	36%
Een goede bereikbaarheid van het centrum met de auto is belangrijker dan woon- en leefgenot.	798	43%	1079	57%
De winkels in het centrum moeten met de auto van alle kanten goed bereikbaar zijn [A] OF een gezellig centrum met ruimte voor recreatie, evenementen en terrassen [B].	[B] 1091	41%	[A] 770	59%
Het centrum van Ommen moet vooral goed bereikbaar zijn voor logistiek en doorgaand verkeer, zoals auto's en vrachtwagens [A] OF het woon- en leefgenot van Ommen zijn het belangrijkste [B].	[B] 1228	34%	[A] 622	66%
Liever een stukje lopen naar een autoluw centrum vanaf de parkeerplaats [A] OF parkeren bij de winkels met veel verkeer [B].	[B] 675	63%	[A] 1160	37%

Meer informatie over de uitkomsten zijn vermeld in de tabellen in de bijlage.

Onder de deelnemers wordt door 79% aangegeven dat er iets gedaan moet worden aan de verkeersstructuur in Ommen. Dit duidt op een wens de bestaande situatie te veranderen. Iets meer dan de helft (55%) van de deelnemers vindt het afsluiten van de Vechtkade voor doorgaand verkeer een veel te drastische maatregel voor het huidige probleem. Iets minder dan de helft van de deelnemers (45%) vindt dat niet. Er wordt door de deelnemers dus verschillend aan gekeken tegen de manier waarop de verkeersstructuur zou moeten worden veranderd. 75% van de deelnemers vindt dat doorgaand verkeer en landbouwverkeer om het centrum heen moet rijden.

Ten aanzien van maatregelen in de Julianastraat / Schurinkstraat vindt 37% van de deelnemers, dat de verkeersveiligheid in die straten alleen wordt verbeterd als de wegen worden afgesloten voor doorgaand verkeer. 63% van de deelnemers vindt dat er wellicht ook andere maatregelen ook kunnen bijdragen aan een verbeterde verkeersveiligheid in de Julianastraat / Schurinkstraat.

Ongeveer de helft van de deelnemers vindt dat de bereikbaarheid van het centrum met de auto op de eerste plek moet komen. Maar als wordt gevraagd naar de bereikbaarheid van het centrum met de auto in relatie tot het woon- en leefgenot, lijken iets meer deelnemers dat laatste toch wat belangrijker te vinden.

Er lijkt een lichte voorkeur te bestaan om meer ruimte te geven voor gezelligheid, winkelplezier en ruimte voor terrassen en minder autoverkeer in het centrum. Een kleine meerderheid (61%) van de deelnemers is van mening dat het centrum met minder auto's aantrekkelijker wordt voor bezoekers en toeristen. Ook lijkt er vanuit de deelnemers de wens te zijn, het centrum op de fiets te willen bezoeken en de veiligheid van fietsers en voetgangers de voorkeur te geven boven bereikbaarheid van het centrum met de auto.

## 6. Bijlagen

bijlage 1: samenvattingen van overleggen en hoorzittingen met de inbreng van belanghebbenden

bijlage 2: overzicht van binnengekomen reacties op [centrumstructuur@ommen.nl](mailto:centrumstructuur@ommen.nl) en de ingezonden poststukken tot 1 april 2021

bijlage 3: enkele uiteenzettingen / aanvullende documenten die door de belanghebbenden zijn ingebracht

bijlage 4: een toelichting met gespreksleidraad van de overleggen en hoorzittingen met belanghebbenden

bijlage 5: de resultaten van de online peiling