



Verkeersvisie Ommen 2030

Beleidsdocument: Duurzaam bereikbaar

Verkeersvisie Ommen 2030

Beleidsdocument: Duurzaam bereikbaar

Datum: 9 augustus 2017

Auteurs: O. Cazemier, E Bos en B. Hendriks (Mobycon)
Z. Zoric en A. Vlug (gemeente Ommen)

Versie: 5.0 (vastgesteld door de gemeenteraad op 20 april 2017)



Gemeente
Ommen



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 proces	3
1.3 Leeswijzer	4
2 Relatie met bestaand beleid.....	5
2.1 Nationaal beleid.....	5
2.2 Provinciaal beleid.....	5
2.3 Gemeentelijk beleid.....	7
3 Ontwikkelingen en trends tot 2030.....	9
3.1 Auto	9
3.2 Fiets	9
3.3 Openbaar vervoer.....	10
4 Duurzame mobiliteit.....	12
4.1.1 Verminderen of vermijden van mobiliteit:.....	12
4.1.2 Veranderen van mobiliteit:	12
4.1.3 Schoner maken van mobiliteit:.....	12
4.1.4 De Mobiliteitsladder	12
5 Bereikbaarheid	15
5.1 Fiets	15
5.2 Openbaar vervoer.....	19
5.3 Auto, vracht en landbouwverkeer	21
6 Veiligheid.....	25
6.1 Infrastructuur (Engineering)	25
6.2 Wetgeving en handhaving (Enforcement).....	26
6.3 Educatie (Education).....	26
7 Leefbaarheid.....	28
8 Recreatie/toerisme.....	30
8.1 Landelijke wandel en fietsroutes.....	31
9 Centrum Ommen.....	33
9.1 Vechtkade	33
9.2 Voetgangerszone	35
9.3 Parkeren	35
9.4 fietsers en voetgangers prioriteit	36
10 Van beleid naar uitvoering.....	37
10.1 Inleiding	37
10.2 projecten en financiering.....	37

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ommen is letterlijk en figuurlijk in beweging en het huidige verkeersstructuurplan is acht jaar oud. Deze tijd vraagt om een nieuwe verkeersvisie.

In en rond de gemeente zijn op het gebied van mobiliteit belangrijke stappen gezet. De gewijzigde N36 is in 2010 opgeleverd, waardoor grote doorgaande verkeersstromen niet meer door het centrum gaan. Om het centrum van Ommen met de Vecht te verbinden is de Vechtkade ingericht als Shared Space-gebied. Verder zijn er plannen van de provincie om de verbinding tussen de N340 en N48 (knooppunt Varsen) anders in te richten, waarmee de doorgaande verkeersstromen nog meer om Ommen heen worden geleid. Ook de stad Ommen is in ontwikkeling. Zo worden De Vlierlanden (Ommen-Oost), de West-flank en het Havengebied ontwikkeld.

Als we uitzoomen en kijken naar het grote geheel, zien we veel nieuwe ontwikkelingen in het kader van duurzame mobiliteit zoals elektrische en zelfrijdende auto's, is er hernieuwde aandacht voor de fiets en is het openbaar vervoer aan veranderingen onderhevig.

De gemeente Ommen heeft haar eigen uitdagingen en knelpunten op het gebied van mobiliteit. Deze visie geeft de belangrijkste ontwikkelingen voor Ommen weer en benoemt mogelijke knelpunten en oplossingsrichtingen.

De verkeersvisie is een uitwerking van de het Gemeentelijk OmgevingsPlan (GOP) dat in 2012 is vastgesteld.

1.2 proces

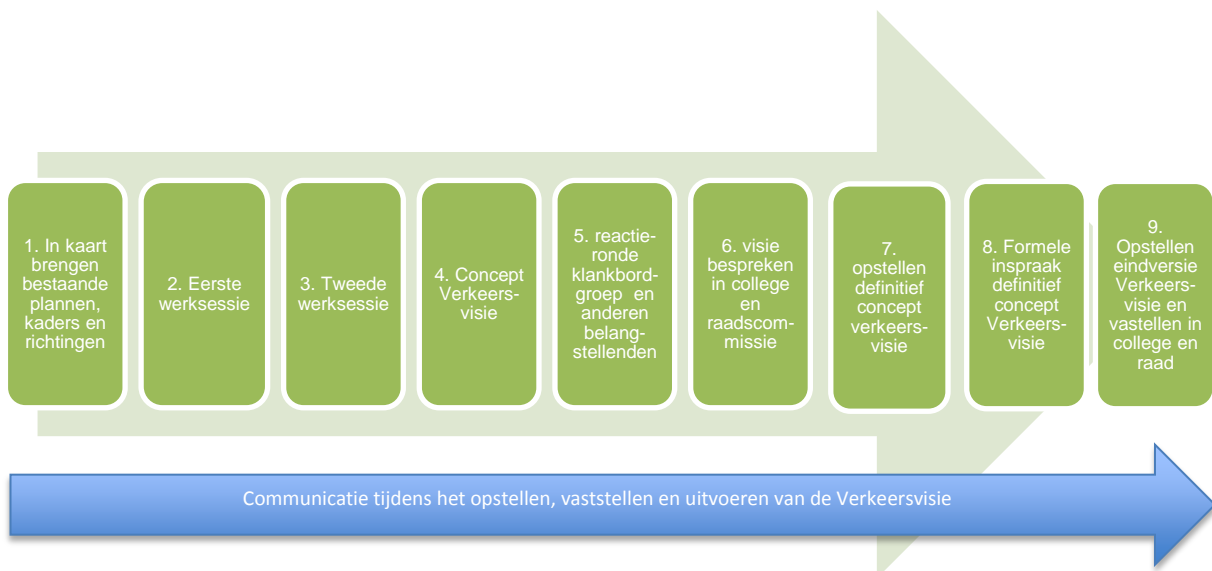
Bij het opstellen van deze Verkeersvisie stond participatie met bewoners en belangenorganisaties in de gemeente centraal. Na een inventarisatie van bestaande plannen en beleid (stap 1 in Afbeelding 1), is in twee werksessies daarom de dialoog aangegaan met de bewoners en vertegenwoordigers van belangenorganisaties (stap 2 en 3). Tijdens de eerste sessie zijn de belangrijkste thema's en doelen voor de Verkeersvisie geformuleerd.

De tweede sessie stond in het teken van de middelen waarmee de thema's en doelen gerealiseerd kunnen worden, met de bijbehorende voor- en nadelen. Deze twee sessies vormen samen een belangrijk deel van de input voor de Verkeersvisie. De verslagen van de bijeenkomsten zijn als bijlage 1 en 2 bij deze visie gevoegd. In bijlage 3 staat een overzicht van de opbrengsten en verschillende punten die naar voren zijn gebracht met daarbij de wijze waarop deze verwerkt zijn in de visie of in de bij deze visie horende uitvoeringsprogramma.

Na het opstellen van de conceptverkeersvisie konden degenen die de sessie hebben bijgewoond tijdens stap 5 schriftelijk reageren op dit concept. Op basis van de reacties is de

conceptverkeersvisie aangepast en besproken in het college en de raadscommissie (stap 6). Op basis hiervan is de verkeersvisie omgebouwd. Vervolgens hebben alle belanghebbenden tijdens de formele inspraakperiode gelegenheid gehad om een zienswijze in te dienen (stap 7). Nadat de visie op basis van deze reacties is aangepast, is de definitieve Verkeersvisie op 20 april 2017 door de raad vastgesteld (stap 8).

De verkeersvisie bestaat uit een beleidsdeel en een uitvoeringsprogramma. Communicatie met bewoners en belangengroepen is een belangrijk onderdeel gedurende het hele proces geweest. Ook bij de uitvoering van het uitvoeringsprogramma is communicatie een belangrijk uitgangspunt. Maatregelen die op basis van deze visie uitgevoerd worden zal de gemeente breed communiceren en toelichten.



Afb 1: besluitvorming- en communicatieproces verkeersvisie

1.3 Leeswijzer

De verkeersvisie bestaat uit twee delen te weten het beleidsrapport en het uitvoeringsprogramma. In het nu voorliggende beleidsrapport wordt in hoofdstuk 3 en 4 het bestaande mobiliteitsbeleid van rijk en provincie beschreven en wordt duidelijk gemaakt welk raakvlak de verkeersvisie heeft met het gemeentelijk omgevingsplan. Tevens worden de trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit geschetst. In hoofdstuk 5 t/m 8 wordt het gemeentelijke beleid aan de hand van de thema's duurzame mobiliteit, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid geschetst. Recreatie en toerisme is voor Ommen belangrijk. Welke invloed dit heeft op het verkeers- en vervoerssysteem wordt duidelijk gemaakt in hoofdstuk 9. Het centrum van Ommen verdient een nadere beschouwing waarbij een koppeling wordt gelegd met het centrumplan. In het laatste hoofdstuk wordt in hoofdlijnen uiteen gezet hoe het beleid wordt omgezet in uitvoering, middels het separate uitvoeringsprogramma.

2 Relatie met bestaand beleid

Deze Verkeersvisie is opgesteld binnen de kaders van huidig omgevings- en mobiliteitsbeleid. Bij het opstellen van de visie is zowel naar landelijke, provinciale als gemeentelijke beleid gekeken. De verkeersvisie maakt te zijner tijd integraal onderdeel uit van de gemeentelijke omgevingsvisie.

2.1 Nationaal beleid

Op nationaal niveau zijn richtlijnen met betrekking tot verkeer- en vervoer opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Deze is gepubliceerd in 2012 en heeft 2040 als horizon. De belangrijkste punten in deze visie zijn de inzet op duurzame mobiliteit en verbetering van bereikbaarheid.



Met betrekking tot verbetering van bereikbaarheid wordt gesteld dat dit noodzakelijk is om steden en regio's competitief te houden. Vertaald naar Ommen betekent dit dat Ommen met name vanwege het toerisme bereikbaar moet zijn. Ommen ondervindt als toeristische gemeente namelijk veel concurrentie van de regio's en gemeenten om Ommen heen. Het is daarom vereist dat de gemeente voor bewoners, bedrijven en toeristen goed bereikbaar blijft.

De verwachting is dat de mobiliteitsvraag tot 2040 blijft groeien, ook in gebieden waar de bevolkingsgroei stagneert of zelfs terugloopt. Het verkeer- en vervoersysteem moet zo ingericht zijn dat deze mobiliteitsgroei gefaciliteerd wordt. Hierbij is het essentieel dat er een robuust en samenhangend systeem is. Dit kan door modaliteiten te verbinden, gebaseerd op de vraag in de regio. Het bestaande verkeers- en openbaar vervoersnetwerk moet goed benut worden en ten alle tijde mobiliteit garanderen.

2.2 Provinciaal beleid

De provincie Overijssel is de tweede partij die kaders stelt voor het beleid van de gemeente Ommen. In haar omgevingsvisie uit 2012 benoemt zij richtlijnen voor verkeer en vervoer. Daarnaast heeft de provincie doelen geformuleerd in het coalitieakkoord 2015-2019. Deze doelen zijn gericht op het beter benutten van bestaande systemen van alle modaliteiten, om zo de ontwikkeling van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem aan te moedigen.

Om de bereikbaarheid met de auto te behouden, past de provincie bestaande en verwachte knelpunten op de hoofdinfrastructuur aan. Een van de knelpunten waar momenteel plannen voor ontwikkeld worden, is knooppunt Varsen (N340 en N48). Het uitgangspunt van de plannen is dat de doorgaande verkeersstromen in noordelijke richting afgebogen worden. Hiermee wordt beoogd de verkeersintensiteit in de stad Ommen te verlagen. Het voorkeursalternatief voor knooppunt Varsen voorziet in de aanleg van doorgaande rijstroken



tussen de N340 en de N48, die door middel van een rotonde worden aangesloten op de Varsenerdijk.



Afb 2: provinciaal voorkeursalternatief knooppunt Varsen

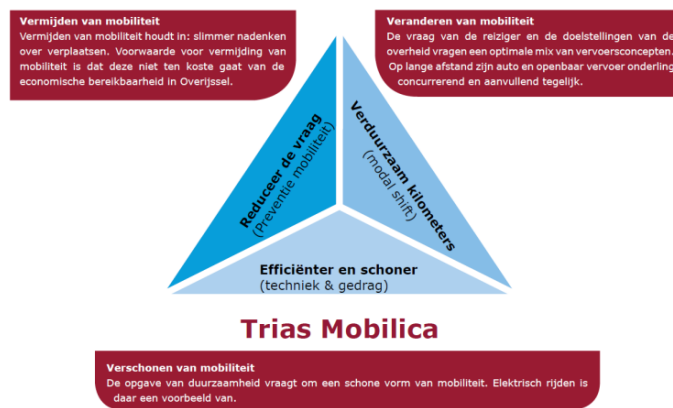
Sinds 2008 is de provincie Overijssel door middel van het programma Nieuwe tijd voor mobiliteit bezig met een ombouw van het openbaar vervoer. Voorjaar 2016 is door de Staten het Koersdocument Openbaar Vervoer vastgesteld. De provincie hanteert een kernnet openbaar vervoer van rechtstreekse, frequentie verbindingen. Ommen is hierop aangesloten met de spoorverbinding Zwolle – Ommen – Emmen. Daarnaast is er een flexibele mobiliteitsmix van lijndiensten, taxi-systemen, vrijwilligersvervoer en (e-)fietsoplossingen dat maatwerkvervoer biedt. De mobiliteitsmix wordt ingevuld door belanghebbenden zoals gemeenten, scholen, belangenverenigingen etc.

De provincie is daarnaast betrokken bij de doorontwikkeling van het regionale fietsnetwerk. Waar mogelijk worden hierbij hoogwaardige fietspaden gerealiseerd. In het Koersdocument Fiets Overijssel worden per regio de uitdagingen op fietsgebied benoemd. Als uitwerking van dit koersdocument is voor het Vechtdal begin 2016 een fietsprogramma opgezet. Het doel hierin is om het fietsgebruik in de Vechtdal-regio met 30% te laten toenemen. Concrete actiepunten voor de gemeente Ommen zijn het verbeteren van de recreatieve routes in Ommen-Zuid en het



verbeteren van de fietsveiligheid.

In 2016 is de provincie gestart met het ontwikkelen van het koersdocument auto en de wegvisie. De provincie heeft de ambitie om zorg te dragen voor een goede (auto)bereikbaarheid van en naar de stedelijke netwerken binnen en buiten Overijssel. Belangrijk daarbij zijn bereikbaarheid (mobiliteitsladder), duurzaamheid (trias mobilica) en verkeersveiligheid (beleidsimpuls verkeersveiligheid). De provincie zet in op de trias mobilica, wat bestaat uit drie elementen namelijk het verminderen van inefficiënt vervoer, het veranderen van de wijze van vervoer en schonere vervoermiddelen.



2.3 Gemeentelijk beleid

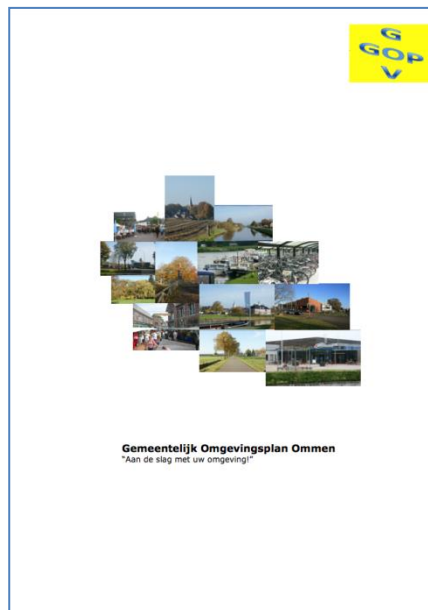
Het Gemeentelijk OmgevingsPlan (GOP) vormt een belangrijk kader voor de Verkeersvisie. In het GOP wordt een toekomstbeeld geschetst van de verschillende gebieden in de gemeente Ommen. De onderliggende kernwaarden bij dit toekomstbeeld betreffen het versterken van de omgevingskwaliteit, het verbeteren van de leefbaarheid en een bijdrage leveren aan de duurzaamheid. Dit komt terug in de verschillende gebieden met bijbehorende vraagstukken.

In het GOP wordt gesteld dat het centrumgebied van de stad Ommen zijn aantrekkelijkheid moet behouden en versterken ten opzichte van buurgemeenten. Met hen concurreert Ommen om het aantrekken van toeristen. Verkeerskundig sluit het GOP aan op het Verkeersstructuurplan (VSP) van 2008, waar deze verkeersvisie de opvolger van is. Een verkeerskundig doel in het GOP is het autoluw maken van het centrum. Doorgaande verkeersstromen worden hierbij om het centrum heengeleid.

Bovendien staan de ontwikkelingen in Ommen niet stil. Zo zijn er uit- en inbreidingsplannen in het Havengebied, De Vlierlanden en de Westflank. Deze groei van de kern Ommen creëert extra verkeersstromen. Eventuele maatregelen om deze extra verkeersstromen goed af te kunnen wikkelen, bieden kansen om tegelijk bestaande verkeersknelpunten op te lossen.

De fietsinfrastructuur wordt in het GOP kort aangestipt. Volgens het GOP is de fiets een belangrijke modaliteit in het verkeerssysteem in de gemeente en is het daarom een blijvende opgave om de kwaliteit en het aandeel fietsverkeer in het totale verkeerssysteem verder te vergroten. Daarom wordt in het GOP de wens uitgesproken om een veilig fietsnetwerk te

creëren voor zowel utilitair als recreatief fietsverkeer. Daarnaast is het volgens het GOP voor het toeristische fietsverkeer nodig om een hoogwaardig fietsnetwerk te behouden, verder te versterken en uit te bouwen en ook de bestaande bewegwijzering te behouden en te versterken.



3 Ontwikkelingen en trends tot 2030

Het verkeer- en vervoerbeleid van de verschillende overheidsniveaus hangt sterk samen met ontwikkelingen en trends die zich in de samenleving afspelen. In dit hoofdstuk worden deze ontwikkelingen besproken en toegepast op de gemeente Ommen voor de periode van nu tot 2030. Om een compleet beeld te geven behandelt iedere paragraaf een modaliteit.

3.1 Auto

Internationaal lijkt er een trend dat het rijden met de eigen auto een maximum heeft bereikt. Een steeds grotere groep kiest ervoor om geen auto meer te kopen. Dit gaat echter niet op voor Overijssel. Uit cijfers van het CBS blijkt dat men in de gemeente Ommen in 2015 gemiddeld 1,54 auto per huishouden heeft. Er zijn in de gemeente daardoor meer huishoudens met twee auto's, dan huishoudens zonder auto.

De auto als vervoersmiddel op zich verandert ook. Een steeds groter aandeel van de auto's is elektrisch en deze elektrische auto's worden voor steeds meer mensen een bereikbaar product. Het grote voordeel van elektrische auto's is de mogelijkheid om energie uit hernieuwbare bronnen (zon, wind) te gebruiken, waardoor er geen uitstoot plaatsvindt waar de auto's rijden. Daarnaast hebben deze auto's minder geluidsoverlast. Elektrische auto's hebben niets aan het huidige netwerk van brandstofvulpunten en daarom is nieuwe laadinfrastructuur nodig.



Ook zelfrijdende auto's worden ontwikkeld. Het is op dit moment onduidelijk op welke termijn deze auto's een structureel onderdeel worden van het verkeerssysteem. Wel zal deze verandering van de automobilititeit een herziening vragen van de infrastructuur zoals we die nu kennen. Zelfrijdende auto's kunnen bijvoorbeeld zelfstandig naar parkeerterreinen rijden. Hierdoor kunnen deze auto's buiten de woonwijken en drukke gebieden geparkeerd worden, waardoor de parkeerlocaties veranderen en straten anders kunnen worden ingericht.

3.2 Fiets

De fiets is een belangrijk onderdeel in het verkeerssysteem in Nederland. De ontwikkelingen rondom de fiets staan niet stil. Het fietsgebruik is volgens het Kennis Instituut van Mobiliteit sinds 2004 met 9% gegroeid. Dit komt onder andere door de opkomst van de elektrische fiets. De elektrische fiets wordt namelijk niet langer door hoofdzakelijk 65+ers gebruikt.

Ook forenzen kiezen steeds meer voor de e-bike (mede door de komst van de speed pedelec, waarmee maximaal 45 km/h gefietst kan worden). Hierdoor leggen zij comfortabel langere afstanden op de fiets af. Omdat elektrische fietsen vaak kostbaarder zijn dan normale fietsen,

vragen deze fietsen om veiligere stallingsmogelijkheden. Ook heeft de elektrische fiets oplaadmogelijkheden nodig.

Het snelheidsverschil op het fietspad neemt als gevolg van dit soort innovaties steeds meer toe. Er moet dan ook bekeken worden of specifieke infrastructuur noodzakelijk is.

Bovendien speelt de fiets een belangrijkere rol in ketenmobiliteit. Op dit moment wordt de fiets veel gebruikt om van en naar het treinstation in Ommen te komen. Het goed faciliteren van dit fietsgebruik, met bijvoorbeeld goede en veilige stallingen, kan ketenmobiliteit verder stimuleren. Ook een deelfietsensysteem kan het fietsgebruik van en naar het station vergroten. De ov-fiets van de NS is een bekend voorbeeld van een dergelijk deelfietsensysteem.

De technologische mogelijkheden worden steeds groter. Hierdoor zullen op termijn ook fietsen worden gedeeld met anderen. Denk met name aan fietsen in het voor- en natransport naar OV halten. Eén en dezelfde fiets kan dan door meerdere gebruikers worden gebruikt en is er minder stallingsruimte benodigd. Dit gaat uiteraard veel verder dan de huidige ov-fiets.



3.3 Openbaar vervoer

Openbaar vervoer heeft in stedelijke gebieden een sterke positie in het mobiliteitssysteem. In het landelijke gebied is de vraag naar openbaar vervoer laag en is het lastig om het openbaar vervoer rendabel te houden. Alleen voor de grote vervoerstromen richting de steden zijn aantrekkelijke, snelle en frequente verbindingen mogelijk. Voor de ontsluiting van kleine kernen wordt er geëxperimenteerd met alternatieve business cases en andere openbaar vervoerssystemen. Uitgangspunt hierbij is een vraaggestuurde planning van het openbaar vervoer, in plaats van een aanbodgestuurd systeem. Ook vrijwilligersvervoer zoals bij buurtbussen zijn goede opties en er zijn toegenomen mogelijkheden voor fietsgebruik door het grotere gemak en de grotere reikwijdte van e-fietsen. Door aan te sluiten op het gemeentelijke doelgroepenvervoer kan een voorziening worden geboden voor een bredere doelgroep waarvoor fietsen geen optie is. Zo wordt vervoersarmoede voorkomen. In de toekomst kunnen zelfrijdende voertuigen ook in het openbaar vervoer een grotere rol krijgen en mogelijk ook rendabel vraagafhankelijk vervoer bieden.

De trein zal voorlopig nog wel de belangrijkste openbaar vervoer modaliteit zijn. De trein is comfortabel en snel. De bestaande infrastructuur moet aangepast worden zodat de frequentie van de trein nog hoger kan. Met name het voor- en natransport van de trein (van herkomstbestemming naar station en van station naar bestemming) moet verbeterd worden, waarbij technologische oplossingen wellicht mogelijkheden bieden.

In de verre toekomst is het samenvoegen van het individuele voertuig (auto) met het openbaar vervoer (trein) heel goed denkbaar, met locaties waarbij de twee systemen op snelheid op elkaar inhaken. Hiervoor is geheel nieuwe infrastructuur noodzakelijk. Het aanpassen van de infra is een meerjarig proces, waardoor de technologische mogelijkheden waarschijnlijk eerder beschikbaar zijn dan de daarvoor noodzakelijke infrastructuur.



4 Duurzame mobiliteit

Om in de toekomst een goede bereikbaarheid van Ommen te kunnen garanderen, zetten we in op drie samenhangende speerpunten te weten; verminderen of vermijden van mobiliteit, veranderen van mobiliteit en schoner maken van mobiliteit.

4.1.1 Verminderen of vermijden van mobiliteit:

We zetten in op het verminderen van het aantal fysieke autoverplaatsingen (en daarmee de uitstoot van broeikasgassen en fijnstof), onder andere door ruimtelijk-economische ontwikkelingen meer af te stemmen op mobiliteitsnetwerken en –knooppunten, en ‘digitale mobiliteit’ en spitsmijden te stimuleren. Hoewel dit lokaal lastig is te realiseren, zal dit op kleine schaal worden toegepast en draait Ommen positief mee in ontwikkelingen van de provincie. Een voorbeeld is het verbeteren van digitale bereikbaarheid van het buitengebied(glasvezel) waardoor tele-vergaderen vaker mogelijk is en dus mobiliteit niet altijd noodzakelijk is.

4.1.2 Veranderen van mobiliteit:

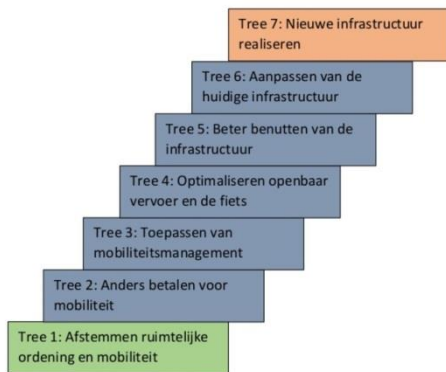
Onder andere door in te zetten op het fietsgebruik en de focus op ketenmobiliteit. Met name voor verplaatsingen binnen de kom van Ommen is de fiets een volwaardig alternatief voor de auto. Bij ketenmobiliteit zullen we de verschillende vervoerswijzen niet ontwikkelen en beheren als zelfstandige systemen, maar zien als onderdelen van een keten of netwerk. Het belang van fiets, auto en openbaar vervoer wegen we op de verschillende verbindingen zorgvuldig af. De knooppunten waarbij de netwerken elkaar raken en uitwisseling kan plaats vinden verdienen veel aandacht. We werken zo aan een solide mobiliteitsnetwerk waarbinnen de verschillende vervoerswijzen goed op elkaar aansluiten en duurzaam zijn. Veiligheid, doorstroming en leefbaarheid zijn daarbij belangrijke criteria. We anticiperen daarbij voortdurend op innovaties binnen de (auto)mobiliteit.

4.1.3 Schonere maken van mobiliteit:

Onder andere door het stimuleren van de transitie naar elektrisch rijden. We zorgen in nauwe samenwerking met de markt voor een goede dekking van laadpalen met duurzaam opgewekte elektriciteit. Daarnaast geven we – als werkgever - het goede voorbeeld door het wagenpark te verduurzamen.

4.1.4 De Mobiliteitsladder

Zoals al eerder is aangegeven hanteert de provincie Overijssel de mobiliteitsladder als middel om de samenhangende speerpunten verder vorm te geven. Deze ladder zal Ommen ook gaan hanteren. De mobiliteitsladder is een systematiek om verschillende oplossingen voor een verkeersprobleem te onderzoeken. De ladder kent zeven treden die staan voor zeven aspecten die van invloed zijn op het verkeers- en vervoerssysteem:



Afb 3: mobiliteitsladder

1: Ruimtelijke ordening

Door compact te bouwen zodat reisafstanden kort zijn of dicht bij openbaar vervoer (OV)-knooppunten te bouwen zal het autogebruik verminderen. Om de fiets te stimuleren moeten (nieuwe) woonwijken goed aansluiten op het langzaamverkeernetwerk en ontwikkelingen bij voorkeur koppelen aan centrale langzaamverkeerassen. Het parkeren van de auto bij voorkeur niet voor de woning maar op enige afstand (hofjes met parkeerkofters).

2: Prijsbeleid

De keuze van de automobilist kan worden beïnvloed door: betaald parkeren, tolheffing of directer betalen voor gebruik in plaats van bezit. Alleen de invoering van betaald parkeren is een keuze vrijheid van de gemeente. In verband met de schaal van Ommen is uitgesproken dat voor het parkeren in het centrum niet betaald hoeft te worden. De blauwe zone is vooralsnog sturend genoeg. Binnen Ommen wordt daarom niet aan prijsbeleid gedaan.

3: Alternatieven: openbaar vervoer en fiets

De aanleg van infrastructuur voor auto's is soms niet nodig door goede alternatieven aan te bieden voor de auto; de (elektrische) fiets of het openbaar vervoer. Stimuleren hiervan kan op vele manieren. Denk aan: faciliteren van overstappen en vergroten van het comfort, reistijden (doorstroming, frequenties etcetera), verbeteren voor en natransport.

4/5 Mobiliteitsmanagement/Beter Benutten van bestaande infrastructuur

Dit gaat om onder andere (informerend en sturen van verkeer over alternatieve routes met voldoende restcapaciteit), anders, niet of later verplaatsen door gebruik te maken van bijvoorbeeld telewerken, carpoolen of telefonisch vergaderen). In het verleden waren dit twee afzonderlijke stappen, tegenwoordig worden deze twee stappen vaak gecombineerd. Mensen die van A naar B willen kunnen dit op vele manieren en met vele vervoersmiddelen doen. Hun keuze op dat moment hangt van vele factoren af: werken/vrije tijd, kosten, financiën, gemak, afstand, etc.

De auto is en blijft voor de meeste mensen het favoriete vervoersmiddel voor de middellange en lange afstand. Zeker in Ommen biedt de auto op het grootste deel van de relaties verreweg de beste reistijd. Binnen de kern is de (elektrische) fiets het snelste en comfortabelste voertuig.

Ommen volgt de ontwikkelingen m.b.t. technologische ontwikkelingen van de voertuigen (bijv. wat betreft automatische besturing), nieuwe vervoersconcepten maar ook slimme ICT oplossingen en onderzoekt wat dat betekent voor bestaande mobiliteitssystemen, infrastructuur en onze organisatie.

Zo hebben de navigatiesystemen de rol van de bewegwijzeringsborden voor automobilisten nagenoeg overgenomen en moeten dus ook andere systemen worden toegepast om routekeuzes te beïnvloeden.

6: Aanpassing van bestaande infrastructuur

Dit gaat onder meer om slimme en kleinere maatregelen door bijvoorbeeld het verruimen van capaciteit bij kruispunten of het aanpassen van voorrangsituaties, of juist afwaardering/ontmoediging van routes waarop doorgaand verkeer ongewenst is. Dergelijke maatregelen worden vaak gecombineerd met onderhoud van de wegen en kruispunten om zo werk met werk te maken.

7: Aanleg nieuwe infrastructuur

Dit gaat bijvoorbeeld om realisatie van ontbrekende schakels of nieuwe aansluitingen op het provinciale netwerk. Deze maatregel komt pas in beeld als de voorgaande acties en maatregelen onvoldoende oplossend vermogen blijken te hebben.

In deze visie wil Ommen deze mobiliteitstrap ook hanteren. Ommen wil het mobiliteitssysteem optimaliseren voor de fiets en het openbaar vervoer en met name het ketenvervoer stimuleren. De auto is en blijft het belangrijkste vervoermiddel in Ommen, maar moet wel van de daarvoor geschikte wegen gebruik maken. Voor Ommen is een goede (auto)bereikbaarheid belangrijk. De beschikbare netwerken kunnen nog beter worden benut, ook al is voor een duurzame bereikbaarheid nieuwe infrastructuur noodzakelijk. In de volgende hoofdstukken wordt dit verder uitgewerkt.

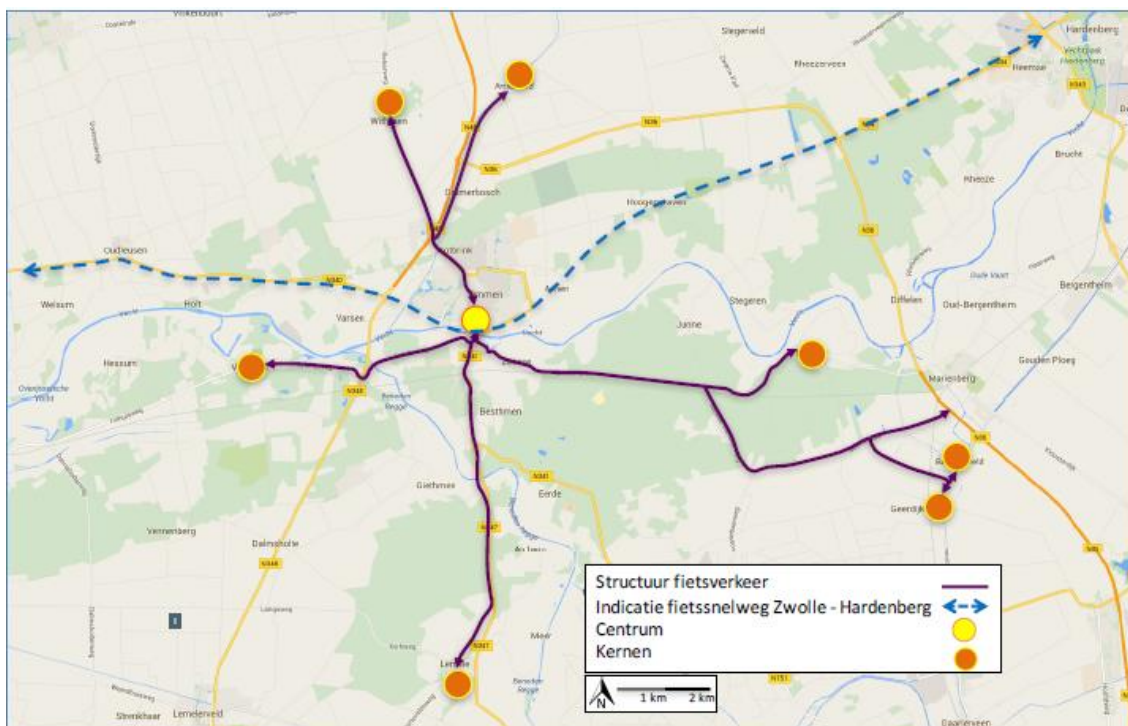
- *Ommen hanteert de mobiliteitsladder als uitgangspunt bij het opstellen van beleid*
- *De auto is en blijft het belangrijkste voermiddel in Ommen*

5 Bereikbaarheid

5.1 Fiets

In de verdeling van de vervoerwijze (modal split) neemt de fiets een steeds belangrijkere rol in. Ommen wil de fiets nog meer stimuleren door het fietsen beter te faciliteren door een veilig fietsnetwerk te creëren voor zowel utilitair als recreatief gebruik.

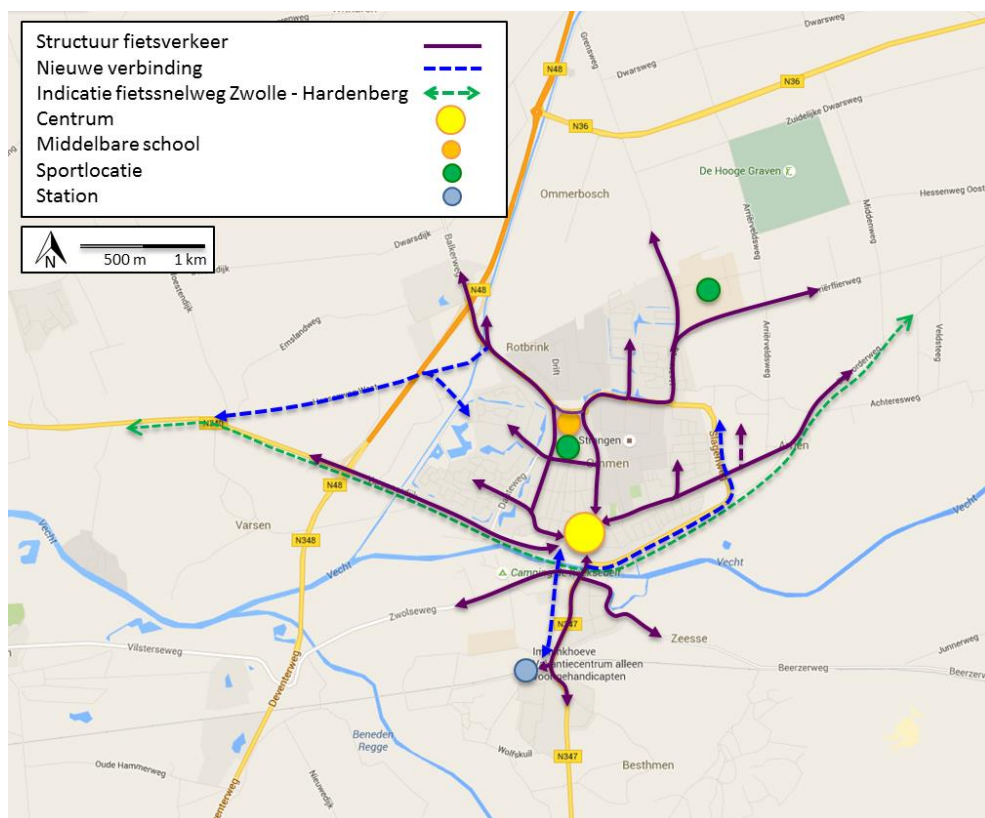
De elektrische fiets maakt het mogelijk om langere afstanden fietsend af te leggen. Een goede fietsverkeerstructuur voor lange afstanden in de hele gemeente Ommen is daarom gewenst. Vanwege de belangrijke functie die de stad Ommen voor het toerisme inneemt en de voorziening van de stad heeft, is de gewenste fietsverkeerstructuur gebaseerd op goede verbindingen tussen de kleine kernen en de stad Ommen.



Afb 4: gewenst fietsnetwerk buitengebied

Afbeelding 4 geeft dit fietsnetwerk weer. Het fietsnetwerk van Ommen bestaat uit hoogwaardige fietspaden, waarop de verkeersveiligheid van fietsers en het faciliteren van het fietsverkeer de hoogste prioriteit heeft. Alle fietspaden worden daarom in principe uitgevoerd in asfaltverharding en is de breedte passend bij de fietsintensiteiten en de snelheden van verschillende fietsers. De fietspaden zijn voorbereid op steeds meer type fietsen en hun gebruikers met verschillende motieven (van snel van A naar B tot genietend van het landschap een blokje om fietsen).

Op afbeelding 4 is ook de mogelijke fietssnelweg van Zwolle naar Hardenberg ingetekend. Er zijn namelijk plannen om deze fietssnelweg te realiseren, die als de Parelsnoer van het Vechtdal de parels van het Vechtdal (Zwolle, Dalfsen, Ommen en Hardenberg) met elkaar verbindt. Ommen zal aansluiten bij deze plannen en meewerken aan de ontwikkeling van deze fietssnelweg, aangezien deze fietssnelweg ook weer kansen voor Ommen geeft. Zo zal het gewenste fietspad langs de Coevorderweg onderdeel uit kunnen maken van deze fietssnelweg en kunnen de mogelijkheden worden onderzocht of de fietssnelweg onder de Hessel Mulertbrug door zou kunnen lopen, waardoor een conflict situatie met het autoverkeer wordt vermeden.



Afb 5: gewenst fietsnetwerk kom Ommen

Voor verplaatsingen binnen de kern van Ommen zal de fiets het meest populaire vervoermiddel moeten worden. Hiervoor is het noodzakelijk om vanuit de woonwijken aantrekkelijke fietsverbindingen te realiseren naar publiekaantrekkelijke voorzieningen zoals het centrum, onderwijs en sportvoorzieningen, maar natuurlijk ook het treinstation. Binnen de bebouwde kom worden er andere eisen gesteld aan de fietspaden. Deze paden moeten grote groepen fietsers veilig en comfortabel kunnen verwerken. Er zijn conflictsituaties waarbij de netwerken van de fiets en de auto elkaar ontmoeten.

Vooralsnog is de keuze gemaakt dat op het moment dat fietsnetwerken gebiedsontsluitingswegen kruisen de fietsers voorrang moeten verlenen aan het gemotoriseerde verkeer. Dit geldt ook bij de rotondes. Deze keuze is gemaakt in verband met het verwachtingspatroon bij

de weggebruiker en het hoge percentage vrachtverkeer op deze wegen. Het leidt wel tot enig discomfort voor de fietser, maar is uiteindelijk wel duidelijker en veiliger voor de fietser. Ommen wil de zwakke schakels in de fietsverkeer-structuur verbeteren en ontbrekende schakels aanvullen. Zo ontstaat er een fijnmazig fietsnetwerk, waardoor de fiets ook vaak sneller op zijn bestemming zal zijn dan de auto.

Een van de ontbrekende schakels is een goede, rechtstreekse fietsverbinding tussen het westen van Ommen en het station (de blauwe stippellijn op de weergegeven fietsverkeerstructuur). Op dit moment is er maar één noord-zuid verbinding over de vecht namelijk via de Hessel Mulertbrug. Deze brug wordt echter ook druk gebruikt door het autoverkeer. Het fietsverkeer voelt zich zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde niet altijd veilig. Het realiseren van een exclusieve fietsverbinding tussen noord en zuid door middel van een fietsbrug tussen de Markt en de Zwolseweg zal veel bijdragen aan een goed fietsklimaat en het aantrekkelijker maken om op de fiets naar het station te gaan. Ook voor doorgaand (recreatief en utilitair) fietsverkeer zorgt deze nieuwe verbinding voor een duidelijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie.



Afb 6: conflicten tussen fietsnetwerk en autonetwerk

De fietsverbindingen vanuit het buitengebied naar de kern van Ommen hebben vaak te maken met barrières in de vorm van drukke (water)wegen. Het kruisen van belangrijke fietsroutes met drukke (water)wegen moet bij voorkeur ongelijkvloers plaats vinden. In de huidige situatie wordt de N36 al ongelijkvloers gekruist. Onder de N48 zal tussen knooppunt Varsen en de aansluiting Balkerweg een nieuwe fietstunnel gerealiseerd worden en worden aangesloten op de gemeentelijke fietsstructuur. De fietsoversteken met de Balkerweg en de Slagenweg zijn vormgegeven door middel van rotondes. Dit is een veilige kruispuntvorm omdat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op alle richtingen laag is. De conflictsituaties tussen de netwerken van de fiets en auto zoals weergegeven op afbeelding 6 moeten gemonitord worden en waar nodig verbeterd ten gunste van de fiets.

Voor een goed fietsklimaat zijn veilige en goed verspreide stallingsvoorzieningen in en rond het centrum en andere publiek aantrekkende voorzieningen noodzakelijk. Vanwege de waarde van e-bikes en omdat voor e-bikes laadfaciliteiten nodig zijn, krijgen het (veilig) stallen van deze fietsen en het voorzien in laadfaciliteiten (door marktpartijen) hierbij extra aandacht. Overwogen moet worden of er in de zomermaanden een bewaakte fietsenstalling incl. laadfaciliteiten ingevoerd kan worden.

Om de winkels in het centrum van Ommen toegankelijker te maken wil Ommen het fietsen in het voetgangersgebied toe gaan staan. Fietsers zijn te gast in het voetgangersgebied en moeten zich aanpassen aan de voetgangers. Fietsers kunnen hierdoor dichterbij de winkel komen dan automobilisten. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld ook ouderen en mindervaliden die niet meer zo goed kunnen lopen, maar nog wel kunnen fietsen de winkels bezoeken. Het parkeren van de fiets in de buurt van de winkels moet dan wel gefaciliteerd worden. Geparkeerde fietsen mogen niet leiden tot een ontoegankelijk centrum.

- *Binnen de kern van Ommen is de fiets het snelste en comfortabelste vervoerwijze*
- *Het fietsnetwerk van Ommen is voorbereid op steeds meer soorten fietsen en is compleet, comfortabel en veilig.*
- *Publieksaantrekkende functies zijn uitstekend bereikbaar met de fiets*
- *Een exclusieve fietsverbinding over de Vecht bevordert het fietsen (tussen centrum en station / recreatiebedrijven)*
- *De gewenste fietssnelweg Zwolle – Hardenberg onderdeel laten uitmaken van het fietsnetwerk*
- *Bewaakte fietsenstalling in de zomermaanden*

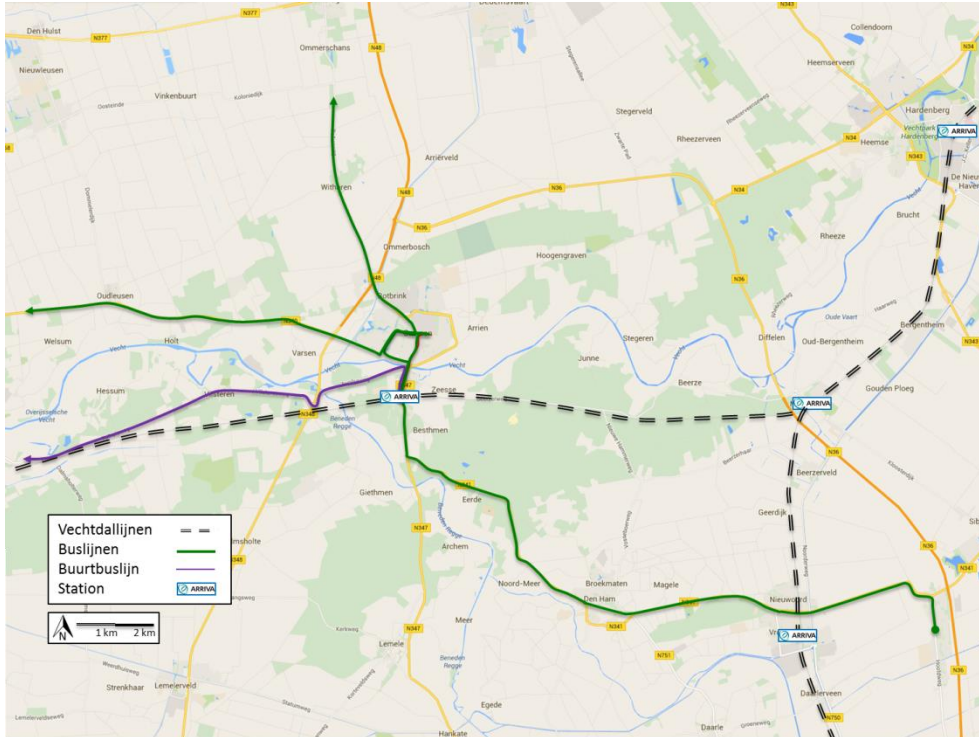
5.2 Openbaar vervoer

Het huidige openbaar vervoer heeft een aanbod gestuurde inrichting. Vanwege de vele treinreizigers is dit aanbod gestuurde systeem rendabel voor de treinverbindingen van en naar Ommen. De treinverbinding maakt dan ook deel uit van het kernnet openbaar vervoer. Veel buslijnen in de gemeente rijden daarentegen echter met zeer weinig reizigers, waardoor deze buslijnen niet goed rendabel zijn. In het Kernnet openbaar vervoer van de provincie Overijssel zijn de buslijnen in de gemeente daarom niet opgenomen.

Als alternatief voor de minder rendabele buslijnen is er meer kans voor flexibele, vraag gestuurde systemen. Dit kan bijvoorbeeld in samenhang met het gemeentelijke doelgroepenvervoer. Initiatieven vanuit de samenleving, zoals een initiatief voor een buurtbus of deelsystemen wil de gemeente ondersteunen.

Ommen wil verder de markt stimuleren om kleinschalige, flexibele vervoersystemen in Ommen op te zetten. Op langere termijn kan een systeem van elektrische, zelfrijdende en vraagafhankelijke voertuigen goede verbindingen maken tussen belangrijke locaties in de gemeente, zoals het station en het centrum. Ook de ontwikkelingen van dergelijke systemen wordt aan de markt overgelaten.

De Vechtdallijnen worden veel gebruikt en worden door de gebruikers goed gewaardeerd. Samen met de andere gemeenten aan deze lijn en de provincies Overijssel en Drenthe moet actief bekeken worden of de lijn nog beter uitgenut kan worden. In de brede spits is iedere 10 minuten een trein principe gewenst, waarbij de zitcapaciteit van de trein wordt vergroot. Dit vraagt wellicht om grote landelijke en regionale investeringen, maar de spoorlijn is wel de ruggengraat van het openbaar vervoersysteem in de regio. Een goede spoorverbinding met Zwolle en Emmen kan een ontlasting zijn voor het regionale wegennet.



Afb 7: openbaar vervoer netwerk Ommen

Het is belangrijk dat station Ommen kan blijven functioneren als goed knooppunt in de ketenmobiliteit. Er moeten voldoende parkeervoorzieningen zijn voor auto en fiets. De (sociale) veiligheid op het station moet goed geborgd zijn en het verblijfsklimaat prettig. Het station moet op tijd inspelen op andere behoeftes. Zo moeten er voldoende mogelijkheden zijn om elektrische voertuigen op te laden en moet de overstap tussen de verschillende vervoerssystemen voor iedereen mogelijk zijn.

- *De Vechtdallijnen vormen de ruggengraat van het openbaar vervoersysteem en moeten verder worden ontwikkeld*
- *Innovatieve oplossingen vanuit de markt voor vraag gestuurd vervoer in het buitengebied worden ondersteund en aangewakkerd.*
- *Treinstation Ommen is het knooppunt in de ketenmobiliteit en moet de overstap tussen de verschillende modaliteiten goed blijven faciliteren*

5.3 Auto, vracht en landbouwverkeer

Ommen is via het omliggende wegennet indirect aangesloten op het landelijke snelwegennet. Voor de snelwegen richting het noorden, oosten, zuiden en westen van het land, zoals de A28, A1, A35 en A37, rijdt men eerst over regionale stroomwegen N340, N348, N48 en N36 die in sommige gevallen door of net langs omliggende steden en dorpen gaan.

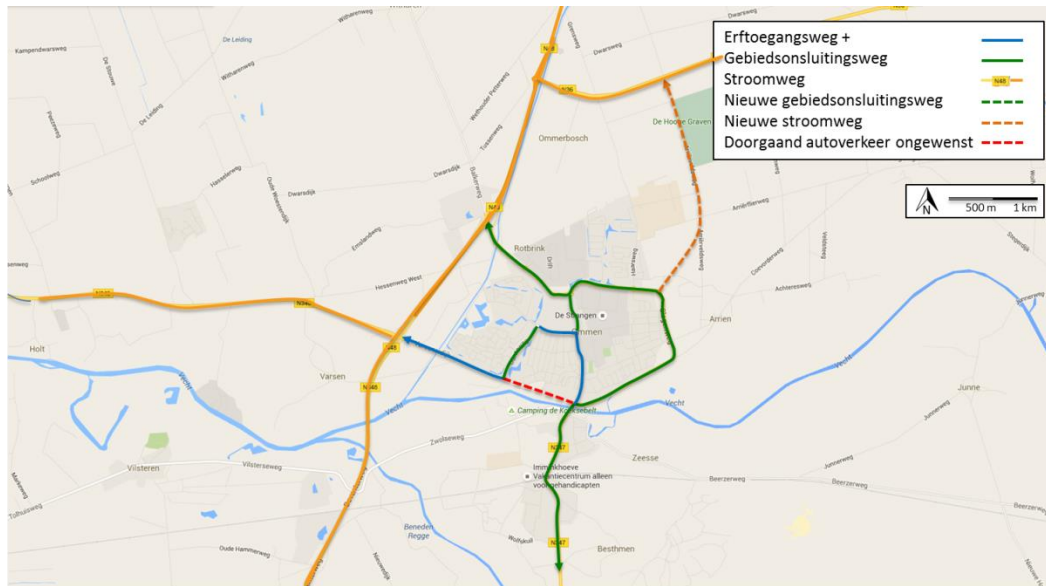
Ommen is voor de bereikbaarheid afhankelijk van de N-wegen en daarmee afhankelijk van de provincie en Rijkswaterstaat.

In 2010 is de omleiding Ommen opengesteld en in 2011 de herinrichting van de bestaande N34 naar De Witte Paal afgerond. Hiermee is de grondslag gelegd voor de toekomstbestendige hoofdwegenstructuur in Ommen. Met de komst van de omleiding lopen de wegen thans langs, in plaats van door, de kern van Ommen. Slechts de verbinding tussen de gebieden ten zuidoosten van Ommen met de rest loopt nog door de kern.

De verbindingsweg met Zwolle en de A28 (N340) wordt de komende jaren door de provincie grondig aangepakt. In tegenstelling tot de wens van Ommen wordt deze weg niet tegelijkertijd opgewaardeerd tot een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/h. De provincie heeft hiervan afgezien om voornamelijk financiële redenen. Belangrijke obstakels zoals de spoorwegovergang, worden wel aangepakt om de doorstroming op de weg te verbeteren. Ook knooppunt Varsen wordt onder handen genomen. De provincie realiseert hier geen geheel ongelijkvloerse kruising met als doorgaande verbinding N340/N48 maar wel een meer vloeiende aansluiting tussen deze wegen in de vorm van een rotonde.

De hoofdonthoofding van Ommen op het regionale wegennetwerk is de Balkerweg. De aansluiting met de N48 wordt hiervoor opgewaardeerd door middel van twee rotondes. Hiermee wordt zowel de doorstroming als de veiligheid bevorderd. De aansluiting van de Varsenerdijk op de N340 wordt afgewaardeerd, zodat verkeer meer gebruik gaat maken van de Balkerweg. Aan de zuidzijde van Ommen wordt de stad verbonden met Hellendoorn/Nijverdal via de N347 en met Den Ham, Vroomshoop en de N36 via de N341. Beide wegen komen binnen de kern Ommen samen op de Stationsweg. De verkeersstructuur van Ommen wordt zodanig ingericht dat de Stationsweg via de Coevordenweg, Slagenweg, Balkerweg verbonden wordt met de N48. Hoewel dit niet de meest directe route is, is het wel de meest geschikte route. Het doorgaande verkeer zal via deze route worden geleid.

is nog geen onderzoek naar gedaan. In ieder geval zal veiligheid en leefbaarheid zeer nadrukkelijk worden betrokken bij de afweging.

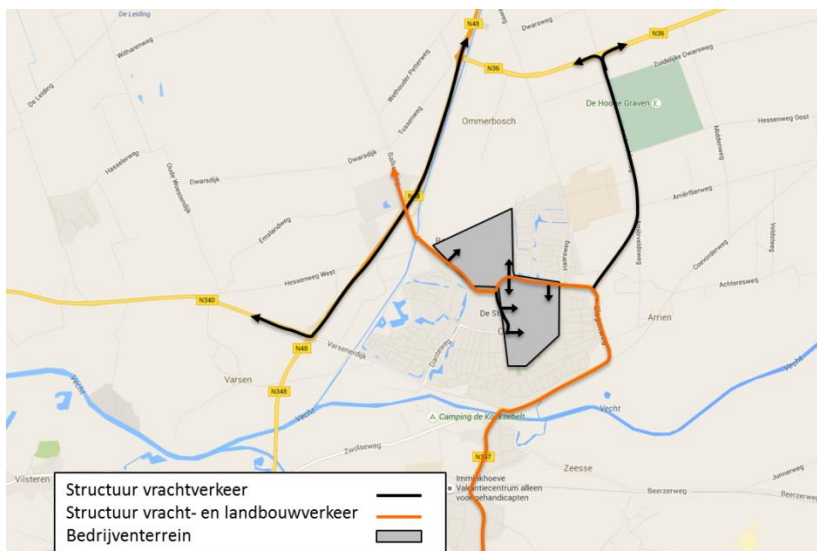


Afb 9: gewenst autonetwerk kom Ommen

Ondanks dat de Vechtkade nu als verblijfsgebied is ingericht, wordt deze weg in de praktijk momenteel nog als ontsluitende weg gebruikt en wordt de ontsluitende structuur onderbenut. Dit is een ongewenste situatie. Aanvullende maatregelen zullen genomen moeten worden om het gewenste verkeersbeeld te verkrijgen.

Om de centrumfunctie te benadrukken is slechts een beperkte mate van doorgaand verkeer over de Vechtkade acceptabel. Voor de leefbaarheid van het centrum is het wenselijk dat de verkeersintensiteit op de Vechtkade wordt teruggedrongen tot maximaal 3500 motorvoertuigen per etmaal. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 10.

Vracht- en landbouwverkeer heeft vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een aparte positie in het verkeerssysteem. De gemeente kiest ervoor om het vrachtverkeer dat het werkgebied (de industrieterreinen) als bestemming heeft, via de kortste en veiligste routes te ontsluiten. Deze routes volgen de ontsluitende routes voor het autoverkeer en lopen naar het westen via de Balkerweg naar de N48, naar het oosten via de te onderzoeken verbinding tussen de Slagenweg en de N36 en naar het zuiden via de Slagenweg, Coevorderweg en Stationsweg. Andere wegen en gebieden zijn alleen toegankelijk voor bevoorradingsvrachtverkeer. Landbouwverkeer dient van dezelfde routes gebruik te maken.



Afb 10: routenetwerk vracht- en landbouwverkeer

Vrachtverkeer mag alleen maar gebruik kan maken van gebiedsontsluitingswegen. De beschikbare bedrijventerreinen moeten dus aansluiten op deze wegen. De bedrijventerreinen zijn ontsloten door middel van de Balkerweg, Slagenweg en de Schurinkstraat. Mogelijke verdere ontwikkeling van bedrijventerreinen kan alleen als er sprake is van een aansluiting op de gebiedsontsluitingswegen. Doorgaand vrachtverkeer wordt op de overige wegen geweerd. Hiermee wordt voorkomen dat vrachtverkeer gebruik maakt van woonwijken en in conflict komt met fietsstromen. Het is wenselijk dat ook toeristen met de caravan van deze routes gebruik maken en niet door het centrum rijden.

- *Balkerweg/N48 is de hoofdontsluiting van Ommen*
- *Ommen wordt vanuit de Slagenweg, door een nieuwe verbinding aangesloten op de N36*
- *Doorgaand (vracht)verkeer wordt via de gebiedsontsluitingswegen om het centrum geleid*
- *De Vechtkade wordt verkeersluw gemaakt*

6 Veiligheid

De verkeersveiligheid valt nooit te garanderen, maar is wel te verbeteren. Het is een samenspel van menselijk gedrag, wetgeving, leesbaarheid van de infrastructuur en allerlei andere omstandigheden (vermoeidheid bestuurder, slecht weer, het gedachteloos bewegen in de openbare ruimte) die bepalen of een situatie gevaarlijk wordt of niet. Een echt veilig verkeers- en vervoerssysteem krijg je pas wanneer de zogenaamde drie E's (Engineering, Enforcement en Education) goed op elkaar zijn afgestemd en elkaar ondersteunen. Met engineering (ofwel infrastructuur) wordt vooral het treffen van fysieke maatregelen bedoeld. Dit kan in principe van alles zijn, maar doorgaans spreken we altijd wel over een bepaalde vorm van aanpassing(en) in het horizontale en/of verticale straatbeeld. Een voorbeeld van een aanpassing in het horizontale straatbeeld is bijvoorbeeld een wegversmalling. Een verticale straatbeeld aanpassing is bijvoorbeeld een drempel. Enforcement (wetgeving en handhaving) vertegenwoordigt primair de inhoud van de wetgeving en de handhaving hierop. Het gaat dan om zaken zoals het RVV1990 (Reglement verkeersregels en verkeerstekens), de wegenwet, de wetgeving vanuit het CBR etc. Handhaving moet om erop toe te zien dat wetgeving in de praktijk daadwerkelijk wordt nageleefd. Education (educatie) is gericht op kennis bij verkeersdeelnemers over hoe zij zich moeten gedragen binnen het verkeerssysteem. Uit de praktijk blijkt dat deze kennis in de huidige tijd van leven nogal eens te wensen over laat. Hiervoor zijn oorzaken van verschillende aard te vinden.

6.1 Infrastructuur (Engineering)

Het programma Duurzaam Veilig (een landelijk programma om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren) is altijd scherp gericht op het goed inrichten van de verschillende wegen. De theorie achter Duurzaam Veilig is dat de weggebruiker als het ware automatisch zijn verkeersgedrag aanpast aan het wegbeeld dat hij voor zich heeft. Het wegbeeld moet dus eenduidig zijn. Wanneer van een wegbeeld verschillende interpretaties worden gemaakt, leidt dit tot verschillend verkeersgedrag. Gedragingen en verwachtingspatroon komen dan niet meer overeen met elkaar. Dit leidt tot onveilige situaties. Een duidelijke categorisering van alle wegen is dan ook noodzakelijk. In de huidige situatie is de functie, vormgeving en het gebruik van een weg nog lang niet overal in overeenstemming. Als de inrichting van de weg niet in overeenstemming is met de functie van de weg, is meestal het gevolg dat de weggebruikers ongewenst verkeersgedrag gaan vertonen. Automobilisten rijden vaak harder dan wettelijk is toegestaan, terwijl buurtbewoners er vanuit gaan dat iedereen netjes 30 km rijdt en rekening houdt met spelende kinderen. Vooral dit verschil zorgt voor grote mate van subjectieve onveiligheid.

Objectief gezien vinden de ongelukken binnen de gemeente verspreid plaats. Er is nauwelijks een verkeersongevallenconcentratie te vinden. Om vooral de subjectieve onveiligheid verder aan te pakken is het noodzakelijk om functie, vormgeving en gebruik in overeenstemming te brengen. De functie van alle wegen is met deze visie vastgelegd. In de afgelopen jaren zijn er diverse 30 km en 60 km zones gerealiseerd, zonder dat grote structurele aanpassingen van de

infrastructuur plaatsvond. Er is gekozen voor een sobere inrichting, volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken, omdat de financiële middelen en het draagvlak ontbreken om veel snelheidsvertragende maatregelen te treffen.

Een sobere inrichting is voldoende. Met alleen infrastructurele maatregelen kan je geen veilige situatie afdwingen. Het moet altijd een samenspel zijn met handhaving en educatie. Alleen duidelijke conflictpunten tussen de verschillende netwerken verdienen nog aandacht. Inrichting kan de weggebruiker attenderen op conflictsituaties en mogelijk helpen bij het veilig passeren van de conflictsituatie (bijvoorbeeld: oversteken van fietsers en voetgangers in twee fases). De komende jaren worden deze conflictsituaties gemonitord en mogelijk aangepakt en verbeterd.

6.2 Wetgeving en handhaving (Enforcement)

De verkeerswetgeving is in verschillende wetten vastgelegd. De wetgeving is in Nederland overal gelijk. Het Openbaar Ministerie, en als uitvoeringsorgaan daarvan de politie, is verantwoordelijk voor de handhaving van deze wetten. De gemeente is geen opdrachtgever van de politie. Hierdoor is de invloed op de prioriteitenstelling van de politie zeer beperkt. In het driehoeksoverleg kan de burgemeester daar wel enige invloed op uitoefenen.

Op dit moment heeft handhaving op verkeersovertredingen beperkte prioriteit binnen de politie. Vanuit de samenleving is vaak op grote schaal behoefte aan handhaving. Hoewel de snelheidsbekeuringen altijd zorgen voor een maatschappelijk debat over nut en noodzaak, leveren de meeste overleggen met plaatselijke belangen en bij vele informatieavonden over reconstructies e.d. een grote roep op voor stringente handhaving. De politie handhaaft structureel op snelheid en koppelt dit ook terug aan de gemeente en de plaatselijke belangen. Daarbij ligt tot nu toe voornamelijk de focus op doorgaande wegen en niet op de erftoegangswegen.

6.3 Educatie (Education)

Als verkeersdeelnemer moet je van veel zaken op de hoogte zijn. Naast de kennis en kunde vanuit de wetgeving, moet je beschikken over voertuigbeheersing en verschillende verkeerssituaties kunnen overzien en hierop anticiperen. Al met al een zeer complexe vaardigheid in een dichtbevolkt land als Nederland. Verrassend genoeg krijgt de verkeersdeelnemer weinig opleiding om deze ingewikkelde taak uit te voeren. Op de basisschool wordt het verkeersexamen afgenomen en voor het rijden op een brommer, tractor en in de auto zijn rijbewijzen noodzakelijk. Als het rijbewijs eenmaal is behaald, stopt de opleiding. Om die reden is permanente verkeerseducatie van groot belang. De verschillende verkeersdeelnemers moeten op de hoogte zijn van de laatste wetgeving zodat ze deze dan kunnen toepassen in de praktijk. Vooral de oudere rijbewijsbezitters zijn vaak niet meer op de hoogte, omdat een vervolgopleiding ontbreekt en het al lang geleden is dat ze het rijbewijs hebben gehaald. .

De gemeente streeft dan ook naar permanente verkeerseducatie voor alle doelgroepen. Vanuit de verkeersongevallenanalyse is wel prioriteit gesteld voor een aantal leeftijdscategorieën. De jonge bestuurders, specifiek toegespitst op enerzijds het gebruik van de bromfiets en anderzijds op de personenauto, moeten de nodige aandacht krijgen.

De leeftijdscategorie 12 t/m 15 jaar is sterk aanwezig binnen de fietsmodaliteit. Deze modaliteit is uiteraard niet zo heel vreemd, aangezien deze leeftijdscategorie qua mobiliteit vooral aangewezen is op het gebruik van de fiets. Kenmerkend voor deze leeftijdscategorie is ook dat de reikwijdte van de mobiliteit belangrijk toeneemt. Het verplaatsingsgedrag neemt toe in omvang (zowel in frequentie als in aantal kilometers). Het is van belang om deze groep jongeren goed voor te bereiden op deze wijzigingen.

Ommen stelt jaarlijks een activiteitenprogramma verkeersveiligheid op om zo veel mogelijk inwoners te voorzien van verkeerseducatie. Hierbij wordt bewust ingestoken op bovenstaande groepen. Investeren in educatie heeft een breed effect. Voor dezelfde financiële middelen als een kleine verkeerskundige ingreep, wordt een veel breder publiek bereikt en stijgt de verkeersveiligheid op veel meer plaatsen dan een specifieke situatie. Ommen maakt dan ook structureel geld vrij om samen met de subsidie van de provincie Overijssel permanente verkeerseducatie goed vorm te geven.

Er wordt een programma opgezet om samen met basisscholen (onderwijsteam), ouders (o.a. verkeersouders), plaatselijk belang, politie en gemeente om de verkeersveiligheid rondom (basis)scholen integraal aan te pakken. De kracht van dit programma zit in de drie E's, waarbij zeer nadrukkelijk ook gekeken wordt naar het gedrag van de kinderen en ouders.

- *Ommen pakt de verkeersonveiligheid voornamelijk aan door middel van educatie en handhaving*
- *Ommen hanteert een sobere inrichting en benadrukt alleen conflictsituatie tussen netwerken onderling*
- *Ommen stelt een programma op om samen met de partners de veiligheid rondom (basis)scholen integraal aan te pakken.*

7 Leefbaarheid

Mobiliteit draagt bij aan de leefbaarheid van de samenleving. Mensen kunnen contact hebben, activiteiten uitvoeren en goederen kunnen worden verplaatst. Voor de leefbaarheid van de samenleving is mobiliteit een groot goed en een goede bereikbaarheid wordt belangrijk gevonden. Maar de mobiliteit beïnvloedt tegelijk ook een aantal aspecten van de leefbaarheid in minder gunstige zin, zowel nu als in de toekomst. In het heden gaat het vooral om lokale milieuaspecten. Voor de toekomst baart vooral de globale klimaatsverandering zorgen.

Vanuit nationale en Europese wetgeving worden er steeds hardere normen gesteld op het vlak van leefbaarheid. Tegelijk zijn de lokale mogelijkheden vaak beperkt om veel te bereiken en hangt het lokale succes af van nationale of internationale beleidsmaatregelen.

De volgende leefbaarheid aspecten worden onderscheiden:

- geluid
- luchtkwaliteit
- ruimtedruk en doorsnijding
- trillingen
- klimaat
- kwaliteit bodem en oppervlaktewater bij wegen
- verkeersveiligheid
- vitaliteit dorpen
- sociale veiligheid
- externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen)

Ommen stelt zich ten doel om nu en voor toekomstige generaties de leefbaarheid te waarborgen. Leefbaarheid wordt bij het maken van beleidskeuzen op het gebied van verkeer en vervoer vanaf het begin meegewogen.

Het verkeer neemt kostbare ruimte in. Relatief valt het nog mee, maar vooral het parkeren vergt een aanzienlijk absoluut ruimtebeslag. De aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer tast de leefbaarheid aan direct langs de wegen en in de tussenliggende (woon)-wijken. Naast het fysieke beslag neemt het verkeer ook indirect in de vorm van milieucontouren (geluid, vervoer gevaarlijke stoffen, luchtkwaliteit) ruimte in. In veel woonwijken domineert de auto het straatbeeld. Het autobezit is hoog, terwijl de auto's over het algemeen inefficiënt worden gebruikt. Naast de parkeermaatregelen zullen wij de verdere uitrol van deelauto's stimuleren omdat deze auto's efficiënt en door meerdere huishoudens worden gebruikt. Als meer mensen gebruik zouden maken van deelauto's wordt de hoeveelheid vierkante meters openbare ruimte dat wordt ingenomen door geparkeerde auto's minder.

Verkeersstromen doorsnijden ook leefgebieden en belasten de leefruimte van mens, plant en dier. Dit houdt in dat ook een volledig stille en emissie loze (voertuigen zonder uitstoot van schadelijke gassen) elektrische voertuigen een negatief effect hebben op de leefbaarheid. Dat

wil niet zeggen dat het elektrisch rijden niet gestimuleerd moet worden. Juist het tegenovergestelde; elektrisch rijden is stil en schoon waardoor de leefbaarheid toeneemt.

Vooraf in het buitengebied staan gebieden onder druk door de hoeveelheid verkeer dat de gehele dag gebruik maakt van de aanwezige wegen. Dit beperkt zich niet alleen tot de provinciale wegen. De verschillende gemeentelijke wegen door het buitengebied kennen vaak een hoge belasting en doorsnijden waardevolle gebieden.

Ommen ondersteunt de triasmobilica en heeft in deze visie dan ook aangegeven dat het fietsen en openbaar vervoer ondersteund moet worden door in die netwerken te investeren. Autoverkeer blijft echter bestaan. Autoverkeer moet zo veel mogelijk schoon worden. Op dit moment is elektrisch rijden de schoonste vorm van automobilititeit. Ommen wil het rijden met elektrische auto's stimuleren door het beschikbaar stellen van voldoende laadinfrastructuur. De mogelijkheden moeten onderzocht worden of langs de N-wegen een snellaadstation kan worden gerealiseerd.

Ommen wil dit verkeer zoveel mogelijk bundelen op de stroom en gebiedsontsluitingswegen om aantasting van het leefgenot in woonwijken en het buitengebied zo veel mogelijk te voorkomen. De Balkerweg samen met de nieuwe ontsluiting op de N36 worden de ontsluitingswegen van Ommen. Voor de leefbaarheid en de verblijfskwaliteit in het centrum wordt de vechtkade verkeerssluw gemaakt.

- *Ommen stimuleert duurzame mobiliteit door de netwerken van de fiets en openbaar vervoer te versterken.*
- *Ommen faciliteert laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen.*

8 Recreatie/toerisme

Ommen maakt deel uit van het Overijssels Vechtdal, een in Nederland bekende vakantie regio, met name door zijn authentieke karakter en het afwisselende landschap. Bezoekers komen voor de bossen, de rust, de Vecht met de aantrekkelijke stadjes aan de rivier, de landelijke omgeving, de kleinschaligheid, de vele landgoederen, kastelen en landhuizen, maar zeker ook voor het goede en gevarieerde aanbod van campings en verblijfsrecreatieterreinen. Met hun bestedingen dragen toeristen bij aan de mogelijkheden voor het duurzaam in stand houden en onderhouden van het landschap, de infrastructuur en houden het centrum van Ommen vitaal. De besteding van de toerist zijn voor Ommen van groot economisch belang.

Daarnaast draagt recreatie & toerisme bij aan:

- instandhouding voorzieningen, leefbaarheid;
- imagoversterkend voor wonen, werken, studeren;
- kansen voor jongeren/allochtonen/laag opgeleiden.

De dagrecreatieve mogelijkheden in de gemeente Ommen hebben met name betrekking op routegebonden recreatie (fietsen, wandelen, paardrijden en waterrecreatie) en het bezoek van dagrecreatieve voorzieningen zoals musea, evenementen, de binnenstad en horeca.

De grote hoeveelheid recreanten en toeristen zijn ook van invloed op het verkeers- en vervoerssysteem. Recreatiebedrijven zijn gebaat bij een goede bereikbaarheid en vindbaarheid. Ommen zet in op het verder versterken van de bereikbaarheid van de toeristisch-recreatieve bedrijven in samenhang met de Centrumvisie. Het gaat daarbij om behoud, actualisatie en uitbouw van de al bestaande routing en bewegwijzering van recreatieve voorzieningen en accommodaties. Dit omvat ook de aanduiding van parkeerplaatsen in centrum, kernen, natuurgebieden en landgoederen. Insteek is de recreatiemobiliteit te verbeteren en te spreiden. Het is niet wenselijk dat toeristen met de caravan van het centrum gebruik maken. Deze moeten de route rijden die is aangewezen voor vracht- en landbouwverkeer.

Toeristen die hier op een van de recreatieterreinen verblijven zouden we moeten verleiden om tijdens hun verblijf zo veel mogelijk verplaatsingen met de fiets te doen. Hiervoor is het noodzakelijk dat de toeristen op een eenvoudige manier kunnen beschikken over een fiets. Een Vechtdal breed verhuursysteem kan hiervoor een prima oplossing zijn. Hiervoor moeten afspraken gemaakt worden met de recreatieondernemers en fietsverhuurders uit dit gebied.

Ook qua infrastructuur vraagt dit om aanpassingen. Zo zijn aantrekkelijke fietsverbindingen tussen de toeristisch recreatieve bedrijven en de publiekaantrekkende functie (bijv. centrum, de Vecht en kastelen en landhuizen) nodig, maar ook voor veilige en comfortabele fietsstallingen. Een tweede fietsbrug over de Vecht zal zeker tot veel recreatief gebruik leiden.

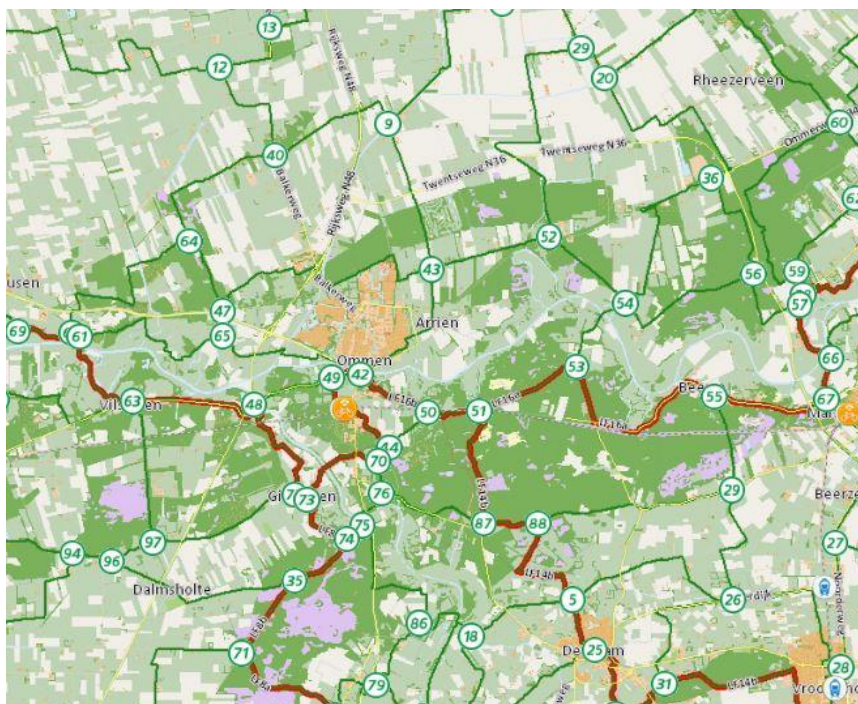
Openbaar vervoer “aanbiedingen” voor een dagje Zwolle en Emmen (dierentuin) met de Vechtdallijnen zorgt voor minder automobilititeit in de provincie. Toeristen reizen buiten de spits waardoor de bezettingsgraad van de trein op dit soort momenten toeneemt.

8.1 Landelijke wandel en fietsroutes

Door Ommen loopt een aantal (inter)nationale fietsroutes, de zogenaamde LF-routes. Deze routes zijn bewegwijzerd en worden vooral gebruikt door fietsers die meerdaagse tochten maken. De belangrijkste route is de LF16 Vechtdalroute van Zwolle naar Darfeld (D).

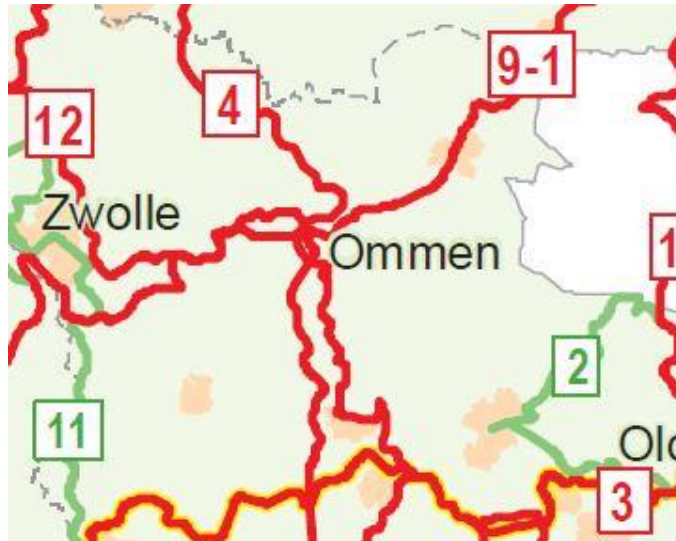
Daarnaast loopt de route LF8 Ommen – Winterswijk en de LF14 Saksenroute Lauwersoog – Enschede over het grondgebied van Ommen. Op de afbeelding zijn deze verbindingen in rood aangegeven. Op het grondgebied van Ommen zijn naast deze routes veel knooppunten waarmee mensen zelf een rondje of route kunnen plannen. De kwaliteit van de verbindingen tussen de knooppunten moet van voldoende niveau zijn. Dit is niet alleen qua kwaliteit verhardingen maar ook op het gebied van informatie, bewegwijzering, rustvoorzieningen, watertappunten enz.

Voor recreanten en toeristen die op de fiets Ommen aan doen is een bewaakte fietsenstalling een groot pluspunt. Mensen met dure fietsen en mogelijk bagage zijn eerder bereid de stad te ontdekken als ze weten dat hun fiets veilig geparkeerd kan worden. Een bewaakte fietsenstalling gedurende de zomermaanden in de buurt van de Vechtkade zou een grote meerwaarde zijn.



Afb 11: huidige fietsknooppuntennetwerk en LF- routes

Ommen is tevens een knooppunt op het gebied van het landelijk wandelnetwerk. Er komt een aantal lange afstandswandelingen bij elkaar waardoor deze aan elkaar te knopen zijn. Onder ander het beroemde Pieterpad komt door Ommen.



Afb 12: landelijk wandelnetwerk

Deze routes verdienen aandacht omdat de toerist dan gebruik maakt van de openbare ruimte en dit veilig moet kunnen doen.

De fiets en wandelroutes bieden ook kansen voor aanliggende horeca en agrariërs die verbreding zoeken. In buitengebied van Ommen zijn er inmiddels diverse rustpunten gerealiseerd.

Binnen Ommen is op dit moment één toeristisch overstap punt (TOP) te weten station Ommen. Voor wandelaars is deze locatie geschikt. Voor recreanten die een dag komen fietsen met de eigen fiets achterop de auto is dat niet de meest geschikte locatie. Het is wenselijk om in de buurt van het centrum een extra TOP te realiseren.

Voor horecaondernemers zijn recreatieve fietsers en wandelaars zeer interessant. De afgelopen jaren heeft de horeca al ingespeeld op de behoefte van de recreatieve fietser. Op steeds meer plekken zijn oplaadmogelijkheden en/of toeristische informatie en/of fietsreparatiesetjes voor handen.

- *Het recreatieve fiets en wandelnetwerk kwalitatief op orde brengen en houden, zodat de recreant zich veilig en prettig kan verplaatsen en verblijven*
- *Samen met de markt onderzoeken of het mogelijk is om toeristen nog meer te verleiden om de fiets te gebruiken door middel van een vechtdalbreed verhuursysteem*
- *Opvang van recreanten organiseren door middel van een extra TOP*
- *Gedurende de zomermaanden een bewaakte fietsenstalling realiseren*

9 Centrum Ommen

9.1 Vechtkade

Op basis van de wens uit het gemeentelijk omgevingsplan om het centrum van Ommen een kwaliteitsimpuls te geven, is het project “Vecht voor het Centrum” gestart. Onderdelen van dit project zijn onder andere het ontwikkelen van de relatie van het centrum met de Vecht en terugdringen van het doorgaand verkeer op de Varsenerdijk. Hiermee heeft de Varsenerdijk een verblijfsfunctie gekregen en is om deze reden onder andere een Shared Space gebied ingericht.

De genomen maatregelen hebben de verkeersintensiteit op de Vechtkade teruggedrongen van ca. 17.000 in 2010 tot ongeveer 7.250 voertuigen per etmaal in januari 2016. De plannen van de provincie voor knooppunt Varsen hebben mede als doel om doorgaand verkeer door Ommen te beperken, maar we verwachten dat de verkeersintensiteit op de Vechtkade zonder aanvullende maatregelen hoger zal blijven dan de genoemde streefwaarde (3500 mvt/etmaal) en daardoor te hoog voor een kwalitatief en leefbaar centrum. Voor het gebied ten zuiden van de Vecht blijft de Vechtkade vanaf de Hessel Mulertbrug namelijk de kortste en snelste route richting de N340. Uit metingen blijkt dan ook dat een groot deel van het autoverkeer op de Vechtkade doorgaand verkeer is. Het is dan ook wenselijk om dit doorgaande verkeer tegen te gaan.

Voor een leefbaar en veilig centrum is het noodzakelijk dat de verkeersintensiteit op de Vechtkade verder wordt teruggedrongen. Hierbij wordt een streefwaarde van 3500 motorvoertuigen per etmaal gehanteerd.

Er zijn verschillende varianten bekeken om het doorgaande verkeer op een andere manier om het centrum van Ommen te geleiden, door de aanleg van nieuwe infrastructuur.

- aanleg van een nieuwe brug aan de westkant van het centrum;
- aansluiten van de Zwolseweg op de N348;
- doortrekken van de N341 vanaf de Manitoba-rotonde.

Een beschrijving van de verschillende varianten is opgenomen in bijlage 4. In de multicriteria-analyse hebben we deze alternatieven beoordeeld op de toereikendheid van de maatregel (vermindere van de verkeersintensiteit op de Vechtkade), de gevolgen voor de leefbaarheid van het centrum en van het buitengebied, de gevolgen voor de bereikbaarheid van bewoners en bezoekers van het centrum, de kosten en de grootte van de ingreep in het landschap.

Tabel 1 geeft de multicriteria-analyse weer.

<i>Maatregel</i>		1. Maatregelen in centrum	2. Nieuwe brug westkant centrum	3. Aansluiten Zwolseweg op N348	4. Doortrekken N341 vanaf Manitobarot onde
<i>Criterium</i>					
Toereikendheid / effect intensiteiten		+ / ++	+	-	++
Leefbaarheid	<i>Centrum</i>	+ / ++	+	+	++
	<i>Buitengebied</i>	-	+	-	--
Bereikbaarheid centrum	<i>Bewoners</i>	-	0	0	0
	<i>Bezoekers</i>	0	0	0	0
Kosten		++	--	0	--
Ingreep landschap		++	--	+	--
Score		4 / 6	-1	0	-2

Tabel 1 – Multicriteria-analyse maatregelen centrum Ommen

Op basis van bovenstaande multicriteria-analyse en de mobiliteitsladder heeft de insteek van de verbetering van de bereikbaarheid van de fiets en het beter benutten van bestaande infrastructuur de voorkeur voor nieuwe infrastructuur.

Door het structureel afwaarderen van de Varsenerdijk op een vergelijkbare manier zoals dat op de Coevorderweg is gedaan zal de reistijd op deze verbinding toenemen en zullen naar verwachting meer weggebruikers gebruik gaan maken van de Balkerweg. Bezoekers van het centrum worden nog meer gestimuleerd om de fiets te gebruiken door de fiets nog meer dan nu te faciliteren.

Wanneer deze maatregelen onvoldoende effect hebben, zullen aanvullende maatregelen worden genomen. Hiervoor is een groei-model ontwikkeld en uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma. Het groei-model is erop gericht om het doorgaande verkeer te ontmoedigen, maar het centrum voor autoverkeer bereikbaar te houden.

9.2 Voetgangerszone

In het centrum van Ommen geldt een voetgangerszone. Deze zone bedekt het centrum voldoende en hoeft niet aangepast te worden. In het kader van de stimulering van de fiets is de fiets in de toekomst welkom in het voetgangersgebied gedurende de hele dag. Het blijft echter een voetgangersgebied waardoor de fietser zich moet aanpassen aan de voetgangers. Op basis van sociale interactie kan de fietser tot aan de winkel komen. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat er in de voetgangerszone fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. De winkels in het centrum worden hierdoor toegankelijk voor mensen die niet meer zo goed kunnen lopen maar nog wel kunnen fietsen.

In de huidige situatie is bevoorradersverkeer in het centrum altijd mogelijk. Het centrum is niet fysiek afgesloten. Zeker als ook fietsers worden toegestaan in het centrum is het wenselijk dat de bevoorrading niet meer de hele dag kan plaatsvinden. Met de ondernemers zullen venstertijden worden opgesteld, waarin bevoorrading nog wel mogelijk is. In eerste instantie zal voor beide maatregelen de bebording aangepast worden. Als dit onvoldoende effect heeft kan overwogen worden om het centrum af te sluiten met pollers, waardoor de venstertijden fysiek worden afgedwongen. Aangezien pollers kostbaar zijn en onderhoudsgevoelig, heeft dit op dit moment niet de voorkeur. De ondernemers zijn gebaad bij een goed winkelklimaat, hier horen geen ontsierende voertuigen bij.

9.3 Parkeren

In het recente verleden is onderzoek gedaan naar de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen rondom het centrum. Uit deze onderzoeken is gebleken dat de parkeerdruk hoog is. Op de vrijdag en zaterdag ligt de bezettingsgraad over het algemeen hoger dan 80%. Om zoekverkeer te voorkomen en het centrum aantrekkelijk te houden is het wenselijk dat de bezettingsgraad van parkeerterreinen de 80% niet overschrijdt. Op basis van de mobiliteitsladder ligt het niet voor de hand om het parkeerareaal te dimensioneren op de piekbelasting. Op basis van de bezettingsgraadonderzoeken is het wenselijk om het parkeerareaal in het centrum beperkt uit te breiden.

Om het centrum zo aantrekkelijk mogelijk te maken, worden de parkeervoorzieningen rondom het centrum verspreid. Dit betekent dat de uitbreiding van het parkeerareaal aan de oostkant van het centrum (nabij de Hessel Mulertbrug) gezocht wordt. Hiermee wordt het verkeer dat vanuit het gebied ten zuiden van Ommen komt de gelegenheid gegeven om snel en dicht bij het centrum te parkeren zonder dat ze van de Vechtkade gebruik moeten maken. Dit parkeerterrein kan ook als toekomstig TOP functioneren. Op dit terrein wordt immers geen blauwe zone ingesteld om ook langparkeerders te faciliteren. Lang parkeerders die nu gebruik maken van de blauwe zones kunnen dan legaal parkeren op dit terrein, waardoor er weer meer parkeerplaatsen in de blauwe zone vrijkomen voor de doelgroep.

In de huidige situatie is in het centrum van Ommen alleen een blauwe zone. Deze vorm van parkeerregulering werkt over het algemeen goed, wanneer het aantal ontheffing houders beperkt blijft. Het ontheffingenbeleid moet geactualiseerd worden om er voor te zorgen dat

de blauwe zones effectief blijven, zodat bezoekers van het centrum dicht bij de voorzieningen kunnen parkeren.

9.4 fietsers en voetgangers prioriteit

In het centrum van Ommen krijgen fietsers en voetgangers prioriteit. De auto is er te gast. Met deze gedachte zal de komende jaren het centrum van Ommen verder worden heringericht. Fietsers moeten zich comfortabel in het centrum kunnen begeven. Voor voetgangers moeten comfortabele, veilige en toegankelijke voorzieningen worden gerealiseerd zodat het centrum van Ommen voor iedereen toegankelijk is, dus ook voor mensen met hulpmiddelen.



- *De verkeersintensiteit van het doorgaande verkeer op de Vechtkade door middel van het groeimodel terugdringen, waardoor er een leefbaar en levendig centrum ontstaat.*
- *In het voetgangersgebied fietsen toestaan, maar de bevoorrading reguleren*
- *Het aantal parkeerplaatsen rondom het centrum vergroten om aan de behoefte te kunnen voorzien.*
- *De blauwe zone en het ontheffingenbeleid evalueren en actualiseren*
- *Fietsers en voetgangers hebben prioriteit in het centrum*

10 Van beleid naar uitvoering

10.1 Inleiding

In deze visie is een groot aantal beleidsvoornemens genoemd, waaraan allerlei projecten gekoppeld kunnen worden, die de komende jaren in uitvoering moeten worden gebracht om het gewenste beeld voor 2030 te realiseren. De projecten die nodig zijn om de beleidsdoelstellingen zoals genoemd in deze visie te realiseren zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Hierbij is per beleidsdoel aangegeven welke projecten daarvoor uitgevoerd moeten worden. De prioriteit van een project is aangeduid door aan te geven of het project op korte termijn, middellange termijn of lange termijn wordt gerealiseerd. Ook is een globale kostenraming aangegeven

10.2 projecten en financiering

In het uitvoeringsprogramma dat bij deze verkeersvisie hoort, zal bij een aantal beleidskeuzes die in deze visie zijn gemaakt projecten en maatregelen worden gedefinieerd.

In het uitvoeringsprogramma zijn 10 beleidskeuzes opgenomen, te weten:

1. De gemeente wil de hoofwegenstructuur voor autoverkeer versterken een nieuwe verbinding te realiseren tussen de Slagenweg en de N36.
2. De gemeente wil de aantrekkelijkheid van het centrum verbeteren door de verkeersintensiteit op de Vechtkade te verlagen.
3. De gemeente houdt het centrum van Ommen bereikbaar door de parkeervoorzieningen rond het centrum te beter te spreiden.
4. De gemeente stimuleert het fietsverkeer door:
 - de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk te realiseren;
 - fietsverkeerstructuur binnen de stad Ommen op het centrum te richten;
 - op locaties waar de structuren van het fietsverkeer en het autoverkeer elkaar kruisen extra aandacht te geven voor fietsers;
5. Vracht- en landbouwverkeer wordt via de gebiedsontsluitingswegen ontsloten.
6. Het buitengebied moet veilig, leefbaar en bereikbaar worden en blijven, waarbij sluiptverkeer wordt geweerd en de fiets- en autoverkeer worden gescheiden.
7. Duurzame (elektrische) modaliteiten, in het bijzonder het gebruik van de (elektrische) fiets.
8. Mobiliteit moet voor iedereen beschikbaar, makkelijk toegankelijk en betaalbaar zijn, waarbij dit naast het vervoer per trein in steeds meer gevallen zal worden gerealiseerd met een flexibele mobiliteitsmix.
9. Integrale aanpak verkeersveiligheid rondom scholen
10. In het centrum van Ommen krijgen fietsers en voetgangers prioriteit

Bijlage 1:

verslag 1^e bijeenkomst

Hanzeplein 11-27
8017 JD Zwolle
tel. 038 – 4225780



memo

Aan : Geïnteresseerden Verkeersvisie Ommen 2030
C.c. : -
Van : Mobycon
Betreft : Verslag 1^e bewonersavond verkeersvisie Ommen 2030
Datum : 27 januari 2016
Kenmerk : 5287

De avond wordt geopend door Gijs Hoogerwerf van de Bestuurdienst Ommen-Hardenberg. Hoogerwerf licht toe dat de samenleving is veranderd en dat er plannen van de provincie Overijssel om de N340 en N48 aan te passen. Daarnaast is het huidige Verkeerstructuurplan Ommen acht jaar oud en is het tijd voor een actualisatie. Om onder andere deze redenen is er behoefte aan een toekomstvisie voor het verkeerssysteem in Ommen. Omdat de gemeente deze visie samen met bewoners en belangenorganisaties wil ontwikkelen, is deze avond georganiseerd. Het doel van deze avond is *“visievorming op het gewenste functioneren van het verkeer- en vervoerssysteem in Ommen in 2030”*.

Vervolgens houdt Otto Cazemier van adviesbureau Mobycon een presentatie over het proces dat de gemeente in samenwerking met Mobycon doorloopt om tot een verkeersvisie voor 2030 te komen. De PowerPointpresentatie die hiervoor gebuikt is, is te vinden op de website van gemeente Ommen. Cazemier licht de aanleiding nader toe en zet uiteen welk nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid samenhangt met de verkeersvisie. Ook worden een aantal trends en ontwikkelingen genoemd, zoals de toename van het gebruik van de (elektrische) fiets en de opkomst van de elektrische auto. Tijdens en naar aanleiding van deze presentatie worden de volgende vragen gesteld:

- Wordt er in de visievorming de aanname gedaan dat de komende jaren de huidige situatie hetzelfde blijft, of wordt is de aanname dat de verkeersintensiteit de komende tijd toeneemt?

Antwoord: Bestuurdienst Ommen-Hardenberg beschikt over een verkeersmodel voor de gemeente Ommen en gemeente Hardenberg voor 2025 en 2030. Hierin wordt uitgegaan van een groei van het autoverkeer. Deze groei en de groei van bijvoorbeeld de bevolking en de recreatie worden meegenomen in de verkeersvisie.

- Het landelijk beleid (de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)) gaat uit van het centraal stellen van de gebruiker van het verkeerssysteem. Maar wordt er ook gekeken naar de leefbaarheid voor omwonenden van wegen?
Antwoord: Dit punt is geformuleerd door het Rijk, maar de leefbaarheid speelt inderdaad wel een rol en zal worden meegenomen in de verkeersvisie.
- Over de bereikbaarheidsindex: is dit een gemiddelde over het hele jaar, of is er onderscheid in maanden? Tot hoe ver geldt de bereikbaarheidsindex? Geldt de bereikbaarheidsindex allen voor autoverkeer?
Antwoorden: Ja, de bereikbaarheidsindex geldt over een heel jaar. In Ommen kan er, vanwege het recreatieve verkeer in de zomermaanden, echter verschil in maanden zijn. Vaak wordt bereikbaarheid uitgedrukt in de afstand tot snelwegen. De bereikbaarheidsindex geldt inderdaad alleen voor autoverkeer.
- Wordt, naast de plannen en het beleid van de provincie Overijssel, ook gekeken naar het beleid en de plannen van provincie Drenthe? Bijvoorbeeld wat betreft de plannen voor de spoorlijn Zwolle-Emmen?
Antwoord: Relevante ontwikkelingen in buurgemeenten en provincies worden nauwlettend in de gaten gehouden.
- Kunnen (de wijzigingen in) de plannen voor de N340 en N48 worden toegelicht?
Antwoord: De op- en afritten van de N340/N48 en de N48/N36 worden met elkaar verbonden, zodat er een lang weefvak ontstaat en daardoor de wegcapaciteit wordt vergroot. Het viaduct bij de Varsenerdijk wordt niet aangepast. In de huidige plannen van de provincie wordt echter niets voorzien voor Varsen (zie ook www.overijssel.nl/N340). De gemeente heeft, samen met andere gemeenten in de regio, bij de provincie geuit dat zij het hier niet mee eens zijn. Eventuele veranderingen in plannen van de provincie worden in de verkeersstructuurvisie meegenomen.
- Heeft de gemeente Ommen een plan voor knooppunt Varsen? Of heeft de gemeente een voorkeur?
Antwoord: Nee, er is bewust geen variant voorgesteld, omdat het gaat om wegen die onder de verantwoordelijkheid van de provincie vallen. Ook heeft de gemeente zich nog niet uitgesproken over een voorkeur. Wel heeft de gemeente, zoals gezegd, bij de provincie aangegeven dat de huidige plannen volgens haar niet voldoende zijn.
- Van welke plannen gaat de gemeente uit?
Antwoord: In de oude plannen van de provincie was een ongelijkvloerse kruising bij Varsen voorzien, zodat verkeer als natuurlijk om Ommen wordt heengeleid. In de nieuwe plannen zal er niets veranderen, waardoor het verkeer door het centrum van Ommen al blijven gaan. Dit is ongewenst, omdat als anticipatie op de oude plannen van de provincie het centrumgebied pas geleden is gereconstrueerd. De verkeersvisie moet onder andere antwoord geven op de vraag hoe we met (de gevolgen van) deze nieuwe plannen om willen gaan.

- Wil de gemeente inzetten op het voorstellen van een nieuwe variant, waarbij de gevolgen van de oude plannen voorlopig worden geaccepteerd om tijd te kunnen nemen voor een lobby bij de provincie voor betere plannen?
Antwoord: Nee, de processen voor het ontwikkelen en uitwerken van nieuwe varianten duren namelijk te lang. Beter is om op de bestaande plannen te anticiperen.
- Mag de Vecht ook als bevaarbare ontsluiting in de verkeersvisie worden meegenomen?
Antwoord: Hier is niet eerder naar gekeken, maar ook dit mag in de discussiesessies worden meegenomen.
- Betreft de verkeersvisie alleen het centrum van Ommen, of ook het buitengebied?
Antwoord: De verkeersvisie geldt voor de gehele gemeente Ommen, dus zowel het centrum als het buitengebied en de kleine kernen.
- Wordt er in de verkeersvisie ook gekeken naar landbouwverkeer?
Antwoord: Ja, ook landbouwverkeer zal in de verkeersvisie worden meegenomen.
- Wat is het verschil tussen een verkeerssituatie en een verkeerssysteem?
Antwoord: Een verkeerssituatie is de fysieke toestand van het verkeer, zoals deze op straat te zien is. Een verkeerssysteem is meer een beschrijving van het functioneren van het verkeer op hoofdlijnen.

Na afloop van de presentatie gaat iedereen in vier groepen uiteen om gemeenschappelijke doelen en ambities op het gebied van verkeer te formuleren. Tijdens deze discussiesessies worden daarvoor de volgende vragen beantwoord: wat is de ideale én haalbare verkeerssituatie in 2030? Hoe ziet het verkeerssysteem van Ommen er in 2030 uit? Doel is om te bepalen welke thema's en onderdelen van het verkeerssysteem belangrijk zijn en hoe omgegaan moet worden met de verschillende ontwikkelingen die in de presentatie zijn genoemd.

De uitkomsten van de discussiesessies werden aan het eind van de avond plenair teruggekoppeld. Tijdens de discussiesessies zijn diverse dromen en wensen naar voren gebracht. Ook zijn al veel praktische elementen en oplossingsrichtingen genoemd, die gezien kunnen worden als de bouwstenen om de dromen en wensen te realiseren. Deze kunnen echter worden onderverdeeld in drie overkoepelende thema's worden: 1. Verkeerssituatie centrum Ommen en noord/zuid-verbinding, 2. Sluipverkeer buitengebied en 3. Fiets en veiligheid. Hieronder wordt elke thema kort beschreven en worden de dromen, wensen en bouwstenen benoemd, die in de discussiesessies binnen deze thema's zijn besproken.

1. Verkeerssituatie centrum Ommen en noord/zuid-verbinding
Sommigen ervaren de verkeersdruk in het centrum, die met name door het doorgaande verkeer wordt veroorzaakt, als onwenselijk en onveilig.
 - Maatregelen in het centrum
 - *Over de te kiezen maatregelen bestaat discussie. De volgende mogelijke maatregelen zijn genoemd:*
 - Centrum geheel autoluw maken
 - Doorgaand verkeer centrum verbieden

- Doorgaand verkeer centrum ontmoedigen
 - Parkeren centrum goed regelen
- Ontsluitingsmogelijkheden ten zuiden van Vecht
 - Nieuwe verbinding tussen de Manitobarotonde en de N348
 - *Dit heeft negatieve gevolgen voor bewoners en recreanten Giethmen*
 - Nieuwe brug aan westkant Ommen, ontsloten door nieuwe verbinding via de zuidelijke oever van de Vecht
 - *Dit heeft negatieve gevolgen voor bewoners en recreanten op de zuidelijke oever en bij de aansluitingen van beide bruggen*
 - Ontsluitingsmogelijkheden Ommen-Noord
 - Doortrekken van de Danteweg naar de Balkerweg
 - Doortrekken van de Haarsweg
 - Ontsluitingsmogelijkheden De Vlierlanden
 - Nieuwe verbinding tussen Slagenweg en de N36
 - Proberen de oude plannen voor de reconstructie van knooppunt N340/N48 toch gerealiseerd te krijgen
 - Beter scheiden woon-werkverkeer en economisch (vracht)verkeer.
2. Sluipverkeer buitengebied
Men ervaart op dit moment problemen van sluipverkeer en vreest voor mogelijk sluipverkeer als gevolg van maatregelen die in het centrum genomen kunnen worden (relatie met thema 1).
- Sluipverkeer in buitengebied tegengaan. O.a. verkeer tussen Witte Paal en de N340 moet via N36 i.p.v. via de Coevorderweg en het centrum van Ommen (heeft een relatie met thema 1)
 - Oog houden voor tegenstrijdige belangen, dus rekening houden met gevolgen van maatregelen in het centrum voor het buitengebied (sluipverkeer)
3. Fiets en veiligheid
Men ervaart de menging van landbouwverkeer/sluipverkeer en fietsverkeer op drukke wegen als onveilig en ziet kansen in het stimuleren van de fiets
- Het toegenomen fietsverkeer beter faciliteren
 - Fietsers scheiden van andere modaliteiten door vrijliggende fietspaden
 - Breder fietspaden voor veiligheid snelle e-bikes en sportfietsers
 - Beter oversteekefaciliteiten fietsers bij provinciale en doorgaande wegen (o.a. bij Varsen en de Slagenweg/Haarsweg)
 - Fietsers meer in de voorrang (m.n. op rotondes)
 - Fietsnelwegenstructuur (oost-west/noord-zuid)
 - Fietsstraten
 - Relatie met thema 1: auto te gast laten zijn, fiets meer prioriteit geven door bovenstaande maatregelen

- Fietsverkeer en landbouwverkeer
 - o Fietsers scheiden van landbouwverkeer door vrijliggende fietspaden
 - o Bredere wegen waar zowel landbouwverkeer als fietsers rijden
 - o Rekening houden met oogsttijden

Naast de punten die onder de bovenstaande thema's gegroepeerd kunnen worden, zijn ook de volgende punten in de discussiesessie besproken:

- Beter onderhouden van bestaande wegen en fietspaden
- Veiliger maken van bermen in buitengebied
- Uitgevoerde plannen en maatregelen handhaven
- Spoorlijn Zwolle-Emmen doortrekken naar Groningen
- Veiligheid goederenvervoer over spoor waarborgen
- Verkeersdeelnemers faciliteren in het kunnen nemen van verantwoordelijkheid

Als afsluiting van deze avond wordt het vervolgproces voor de ontwikkeling van de verkeersvisie uiteengezet. De resultaten uit deze avond zullen worden gebruikt tijdens de volgende avond over de verkeersvisie. Op deze avond zal besproken worden hoe de wensen binnen de drie thema's door middel van de genoemde bouwstenen gerealiseerd kunnen worden en aan welke voor- en nadelen hierbij gedacht moet worden. Deze avond zal plaatsvinden op **maandag 14 maart van 19.30 tot 21.30 uur**. Aan de hand van de uitkomsten van beide avonden wordt een concept-verkeersvisie opgesteld. Nadat deze is besproken in het college van burgemeester en wethouders en in de commissie, zal het gepresenteerd worden in Ommen en de omliggende kernen. Naar verwachting zal de verkeersvisie vervolgens in juni of juli 2016 vastgesteld kunnen worden.

Bijlage 2:

verslag 2^e bijeenkomst

Hanzeplein 27-11
8017 JD Zwolle
tel. 038 – 4225780



memo

Aan : Geïnteresseerden Verkeersvisie Ommen 2030
C.c. : -
Van : Mobycon
Betreft : Verslag 2^e bijeenkomst verkeersvisie Ommen 2030
Datum : 14 maart 2016
Kenmerk : 5287

Wethouder Ter Keurst (verkeer en vervoer) opent de bijeenkomst. Ter Keurst is blij met de opbrengst van de vorige bijeenkomst en geeft aan dat hij hetgeen is ingebracht herkent van zijn eerdere contacten met inwoners. Ook geeft hij aan dat tijdens de vorige bijeenkomst de plannen voor het knooppunt bij Varsen nog niet bekend waren. Intussen is echter duidelijk geworden dat de provincie extra financiële middelen zal vrijmaken voor maatregelen bij knooppunt Varsen. Vervolgens zet Ter Keurst uiteen welke plaats deze bijeenkomst heeft in het proces om tot een verkeersvisie voor de gemeente Ommen voor 2030 te komen. Naar aanleiding van dit openingswoord worden de volgende twee vragen gesteld:

- De conceptverkeersvisie gaat straks eerst naar de raadscommissie. Maar is het niet verstandiger om de conceptverkeersvisie eerst voorleggen aan aanwezigen van de bijeenkomsten, zodat zij kunnen controleren of deze goed weergeeft wat zij hebben ingebracht?

Antwoord: Dit voorstel betreft een extra stap in het proces, wat extra tijd zal kosten. Daarnaast dient de gemeenteraad vroegtijdig over de verkeersvisie te worden geïnformeerd. Om het proces niet te verstoren wordt de afspraak gemaakt om de conceptverkeersvisie gelijktijdig naar de raadscommissie en naar de aanwezigen van de bijeenkomsten te sturen. Indien er in het oordeel over de visie een grote afwijking

bestaat tussen de gemeenteraad en de bewoners, zal als extra stap een pauzemoment worden ingelast.

- Hebben de gewijzigde plannen voor het knooppunt bij Varsen gevolgen voor de verkeersvisie?

Antwoord: De plannen kunnen gevolgen hebben. Er zijn echter verschillende maatregelen mogelijk, waardoor op dit moment niet precies duidelijk is wat de gevolgen zullen zijn. De gevolgen van de plannen van de provincie zullen door middel van het verkeersmodel van de gemeente worden doorgerekend en in de verkeersvisie worden meegenomen.

Vervolgens licht Otto Cazemier van adviesbureau Mobycon het doel en verloop van de huidige bijeenkomst toe. Tijdens de vorige bijeenkomst zijn diverse dromen en wensen ten aanzien van het verkeerssysteem van Ommen in 2030 geuit. Ook zijn al veel praktische elementen en oplossingsrichtingen genoemd, die gezien kunnen worden als de bouwstenen om de dromen en wensen te realiseren. Het doel van de huidige bijeenkomst is om in subgroepen (de voor- en nadelen van) deze bouwstenen voor de te bespreken. Cazemier geeft vervolgens een overzicht van de bouwstenen. Deze zijn te vinden in het verslag van de vorige bijeenkomst. De thema's *Verkeerssituatie centrum Ommen* en *Sluipverkeer buitengebied* (die in dat verslag genoemd worden) zijn voor deze avond samengevoegd en van het thema *Noord/zuid-verbinding* is een afzonderlijk thema gemaakt. Naar aanleiding van deze uiteenzetting worden de volgende vragen gesteld:

- Een van de opties voor het centrum is het geheel autoluw maken van het centrum. Kunnen ook alleen bepaalde categorieën verkeer worden verboden of worden toegelaten, zoals vrachtverkeer, woonverkeer, vakantieverkeer, etc.?

Ja, dat kan in de discussies in de subgroepen worden meegenomen.

- Aangegeven wordt dat de huidige afspraken zijn dat het centrum niet wordt afgesloten voor autoverkeer. In de bestemmingsplannen staat enkel dat de verkeersintensiteit moet worden teruggebracht naar 3400 voertuigen per etmaal. Wordt met deze afspraken rekening gehouden?

Antwoord: Deze afspraken kunnen worden meegenomen in de discussies in de groepen. Bepaald dient te worden of de huidige afspraken gehandhaafd kunnen blijven of dat nieuwe afspraken nodig zijn.

- Is bij de verkeerstellingen rekening gehouden met het toeristenseizoen? Zo niet, dan is de Varsenerdijk in de zomer niet oversteekbaar.

Antwoord: Nee, er is geteld in een zogenaamde maatgevende periode, namelijk in januari 2015 en januari 2016. Uit een vergelijking tussen beide tellingen blijkt dat de verkeersintensiteit gehalveerd is. De oversteekbaarheid van de Varsenerdijk in het toeristenseizoen kan in de discussies in de groepen worden meegenomen.

- De bouwstenen *Doortrekken van de Haarsweg* en *Nieuwe verbinding tussen Slagenweg en de N36* zijn hetzelfde.

Antwoord: Dit zal worden aangepast en in de verkeersvisie worden meegenomen.

- Tijdens de vorige bijeenkomst is het fietspad bij het Ommerkanaal als bouwsteen genoemd. Onduidelijk is wat hiermee is bedoeld.

Antwoord: Dit betreft een route die veel door fietsende scholieren wordt gebruikt. Deze route kan veiliger worden gemaakt door de brug (die een omweg vormt en door de hellingen slecht zicht op tegemoetkomend verkeer geeft) te vervangen door een tunnel

onder de N36. Hierbij heeft het de voorkeur om langs de noordkant van het Ommerkanaal te fietsen, aangezien deze weg rustiger is dan de weg aan de zuidkant.

- Op de bedrijventerreinen vindt veel menging plaats tussen sluiptfietsverkeer en vrachtverkeer. De wens is om het fietsverkeer beter te scheiden van het vrachtverkeer. Kan dit in de verkeersvisie worden meegenomen?

Antwoord: Ook dit punt kan in de discussies in de groepen worden meegenomen.

- Plaatselijke Belang Giethmen geeft tot slot nog extra bouwstenen, die in de discussies en de verkeersvisie meegenomen kunnen worden:
 - Voor de ontsluitingsmogelijkheden ten zuiden van de Vecht:
 - Aansluiten Zwolseweg op de N348
 - Een nieuwe verbinding tussen het station Ommen en de N348, parallel aan de spoorbaan.
 - Station Ommen beter benutten als mogelijkheid om snel en comfortabel naar Zwolle te reizen (extra treinen, spoorverbinding verdubbelen, mensen stimuleren auto in Ommen te laten staan door korting op treinkaartjes, etc.).
 - Voor de maatregelen in het centrum:
 - Doorgaand verkeer ontmoedigen door devalueren van de N341 (van 80 naar 60 km/uur).

Vervolgens gaan de aanwezigen in vier groepen uiteen om de bouwstenen te bediscussiëren. Hierbij bespreken zij per bouwsteen de volgende vragen:

- Hoe draagt de bouwsteen bij aan de wensen en dromen die tijdens de eerste bijeenkomst zijn geuit?
- Wat zijn de voor- nadelen van de bouwsteen?
- Wat nodig om door de bouwsteen bij de wensen en dromen te komen?
- Welke rolverdeling is hiervoor nodig (tussen gemeente en andere partijen)?

De uitkomsten van de discussiesessies werden aan het eind van de avond plenair teruggekoppeld. Alle uitkomsten zijn te vinden in de bijlage van deze memo. In de verschillende besprekingen zijn verschillende accenten te zien, maar is ook een rode lijn op te maken. De wens is om de verkeersintensiteit in het centrum te verlagen. De voorkeur is echter om niet heel het centrum af te sluiten, maar wel andere maatregelen te nemen (tijdelijk afsluiten, eenrichtingsverkeer, parkeren op meerdere plekken rond het centrum faciliteren, etc.). De verwachting is echter dat deze maatregelen op zich niet voldoende zijn. Ook hangt een en ander af van de plannen van de provincie voor knooppunt Varsen en het uiteindelijk doel om het doorgaande verkeer over de rondwegen te laten rijden (N48/N36 en Balkeweg/Slagenweg/Coevorderweg). Om het centrum verder te ontlasten zijn verschillende varianten mogelijk. Zo zijn een aansluiting van de Zwolseweg op de N348 en een nieuwe verbinding tussen de Maritobarotonde en de N348 genoemd. Verschillende groepen gaven bij deze laatste echter aan dat deze variant negatieve gevolgen voor Giethmen heeft. Ook het fietsnetwerk in Ommen heeft in de verschillende groepen aandacht gekregen. Hierbij is aangegeven dat het wenselijk is om fietsers voorrang te geven op rotondes en om het huidige netwerk op een aantal locaties te verbeteren (o.a. op de brug en de weg naar het station). Tot slot heeft een aantal groepen ook aandacht gehad voor het openbaar vervoer in de kleine kernen en voor de mobiliteit van ouderen en mindervaliden.

Als afsluiting van deze bijeenkomst wordt het vervolgproces voor de ontwikkeling van de verkeersvisie uiteengezet. De informatie uit deze en de vorige bijeenkomst, uit het Gemeentelijke Omgevingsplan (GOP) en uit andere relevante bronnen worden verwerkt tot de verkeersvisie. Hierbij zal niet alles wat tijdens de bijeenkomsten gezegd is ook een plaats in de verkeersvisie krijgen of gerealiseerd worden. Bij het opstellen van de verkeersvisie wordt namelijk ook rekening gehouden met vakinhoudelijke kennis en haalbaarheid. Zoals aan het begin van de avond afgesproken, wordt de conceptverkeersvisie naar zowel de raadscommissie, als de aanwezigen van de bijeenkomsten gestuurd. Als antwoord op een vraag over inspraak en zienswijzen wordt aangegeven dat tijdens de bespreking in de raadscommissie inspraak op de conceptverkeersvisie mogelijk is. Als de verkeersvisie door de gemeenteraad is vastgesteld kunnen daar eventueel zienswijzen op worden ingediend. Bij dit verslag is een tijdsplanning van het proces inclusief inspraakmomenten bijgevoegd.

Bijlage verslag 2^e bijeenkomst – Uitkomsten groepsdiscussies

Groep 1

- *Verkeerssituatie centrum Ommen en gevolgen buitengebied*
 - o De voorkeur is om het autoverkeer in het centrum te ontmoedigen, maar het centrum niet geheel autoluw te maken.
 - o Dit kan door parkeerplaatsen bij de brug te realiseren om verkeer door centrum te voorkomen

- *Noord/zuid-verbinding*
 - o De toegevoegde waarde van het doortrekken van de Danteweg is een discussiepunt. De ontsluitende wegen liggen hier namelijk dicht bij elkaar.
 - o Het aanleggen van een verbinding tussen de Maritobarotonde en de N348 wordt ongewenst geacht. Plaatselijk Belang Giethmen is dan ook tegen deze verbinding.
 - o Het aansluiten van de Zwolseweg op de N348 is goed alternatief. Het is echter de vraag of automobilisten bij de brug via deze nieuwe route zullen rijden of toch door centrum zullen gaan.
 - o Aangegeven wordt dat de huidige op- afritten van de N348 mogelijk verwijderd worden.
 - o Ook de aanleg van een tweede vechtbrug wordt als goed alternatief gezien.

- *Fiets en veiligheid*
 - o Er zijn veel fietspaden, maar de kwaliteit ervan kan verbeterd worden.
 - o De huidige situatie met de fietsbrug over de N36 bij het Ommerkanaal is ongewenst en een oplossing hiervoor wordt gewenst geacht.

- *Overige punten*
 - o De punten in dit thema dienen uitgevoerd te worden.

Groep 2

- *Verkeerssituatie centrum Ommen en gevolgen buitengebied*
 - o Het centrum dient niet geheel te worden afgesloten. Het volledige afsluiting van het centrum heeft namelijk te veel negatieve gevolgen voor buitengebied.

- Een alternatief is het afsluiten van de markt voor een deel van de dag, bijvoorbeeld buiten de ochtendspits.
- Julianastraat dient te worden opengehouden
- *Noord/zuid-verbinding*
 - Het aanleggen van een verbinding tussen de Maritobarotonde en de N348 heeft te veel nadelen. De weg gaat namelijk door een natuurgebied en creëert latente vraag. De situatie zoals deze nu is wordt daarom het meest gewenst geacht.
 - Wel is het aansluiten van de Zwolseweg op de N348 een goed alternatief. De aansluiting van de Zwolseweg bij De Zon is hierbij wel een aandachtspunt.
- *Fiets en veiligheid*
 - Het fietsnetwerk kan worden verbeterd door fietsstraten in de stad te realiseren.
 - In het buitengebied kunnen bepaalde aansluitingen worden verbeterd om zo rustigere wegen meer door fietsverkeer te laten gebruiken.
 - De tip wordt meegegeven om naar het fietsbeleid van de gemeente Zwolle te kijken

Groep 3

- *Verkeerssituatie centrum Ommen en gevolgen buitengebied*
 - De voorkeur is om het centrum autoluw te maken. De gevolgen hiervan voor het buitengebied worden ongewenst geacht. De omliggende wegen krijgen namelijk een grotere belasting en vanuit de Plaatselijk Belangorganisaties is de wens om de kernen bereikbaar te houden vanwege de bedrijvigheid hier (recreatie, aannemers, etc.). Ook een mogelijke toename van sluijverkeer wordt ongewenst geacht, vanwege de basisscholen en schoolroutes in de kernen. Bij het nemen van maatregelen is het daarom wenselijk om het sluijverkeer te monitoren.
 - Aandacht wordt gevraagd voor de leefbaarheid in Varsen in verband met de plannen van de provincie voor knooppunt Varsen.
 - Ook wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid in Arien.
- *Noord/zuid-verbinding*
 - De nieuwe woonwijk De Vlierlanden kan het beste ontsloten worden via een verbinding langs de golfbaan naar de N36.
- *Fiets en veiligheid*
 - Er is verbazing over het extra geld dat is vrijgemaakt voor het fietsverkeer en voor de ondertunneling van de Hesseweg-West.
 - Voor het stimuleren van fietsverkeer kunnen route voor e-bikes aangelegd worden.
- *Overige punten*
 - Er wordt aandacht gevraagd voor het openbaar vervoer in de kleine kernen. Ook de buurtbus dienst een plaats in de verkeersvisie te krijgen.
 - Ook wordt aandacht gevraagd voor mindervalide weggebruikers. Deze kunnen gefaciliteerd worden door aparte routes, tegels in afwijkende kleuren en meer invalideparkeerplaatsen.
 - Meegegeven wordt dat goede communicatie naar gebruikersgroepen belangrijk is.

Groep 4

- *Verkeerssituatie centrum Ommen en gevolgen buitengebied*
 - o De voorkeur is om het autoverkeer in het centrum te ontmoedigen om de verkeersintensiteit verder te verlagen. Mogelijke maatregelen hiervoor zijn het instellen van eenrichtingsverkeer, het auto's te gast lasten zijn (net als bij fietsstraten) en het faciliteren van parkeren op meerdere plekken rond het centrum.
 - o Sluipverkeer dient te worden teruggedrongen. Dit kan onder andere door de aanleg van parkeerstroken en het versmallen van wegen.
 - o Bij deze laatste optie moet wel rekening gehouden worden met landbouwverkeer, in verband met het de kwaliteit van de bermen.

- *Noord/zuid-verbinding*
 - o Voor de ontsluiting van het gebied ten zuiden van de Vecht wordt geen oplossing gezien. Ook nu is er al sluipverkeer in Giethmen, dat kan worden gefaciliteerd of worden tegengegaan.
 - o Het doortrekken van de Danteweg heeft een lagere prioriteit vanwege de nieuwe plannen voor van de provincie voor knooppunt Varsen.
 - o De Vlierlanden kan ook worden ontsloten via de Arienveldsweg naar de N36, in plaats van het doortrekken van de Haarsweg.

- *Fiets en veiligheid*
 - o De voorkeur is om fietsers op rotondes voorrang te geven.
 - o Fietsen naar het centrum kan aantrekkelijke worden gemaakt door de aanleg van meer parkeervoorzieningen.
 - o Het fietspadennetwerk kan worden verbeterd.

- *Overige punten*
 - o Bij de inrichting van wegen dient rekening gehouden te worden met mindervaliden en ouderen met rollators, gehandicaptenvoorziening, etc.
 - o In verband met het belang van toerisme voor Ommen dient de bewegwijzering in Ommen op orde te zijn.
 - o De spoorlijn Zwolle-Emmen is niet van belang voor Ommen. Wat betreft de overige zaken geldt dat dit standaard zaken zijn die vandaag moeten worden uitgevoerd en niet pas in 2030.

Bijlage 3:

Overzicht van mogelijke maatregelen

Mogelijke maatregel	Toelichting	Reactie
Doorgaand verkeer centrum verbieden	Uit de bewonersavond blijkt dat het geheel verbieden van verkeer in het centrum niet gewenst wordt geacht.	Is opgenomen, centrum wordt in plaats daarvan ontmoedigt de gemeente het doorgaande verkeer met een nader te bepalen maatregelenpakket
Doorgaand verkeer centrum ontmoedigen	Meerdere malen wordt ook gedragsverandering benoemd. Behalve het verbieden of onmogelijk maken van doorgaand verkeer, moet ook gestuurd worden op gedragsverandering.	Is opgenomen, het doorgaande verkeer in het centrum wordt ontmoedigd met een nader te bepalen maatregelenpakket
Fietsstraat in het centrum	Een suggestie is de Varsenerdijk transformeren naar een fietsstraat. Op die manier is de auto te gast en wordt doorgaand verkeer aangemoedigd om een andere route te kiezen.	Niet opgenomen, wel wordt fietsen naar en in het centrum gefaciliteerd en gestimuleerd
Fietsers voorrang geven bij de Hessel-Mulert brug		Niet opgenomen, alternatief is de nieuwe fietsbrug tussen centrum en station
Parkeren centrum goed regelen	<p>Vanwege het recreatieve karakter van Ommen, maar ook ten behoeve van de bewoners, moet het parkeren in het centrumgebied goed geregeld blijven. Vooral wanneer het centrum moeilijker toegankelijk wordt voor autoverkeer. Ook is gesuggereerd dat parkeren op de markt fysiek onmogelijk gemaakt kan worden. In zomerperiode kan gebuikt gemaakt worden van extra parkeerplaatsen (overloopterreinen) bij zwembad en Den Oordt (Coevorderweg)</p> <p>Parkeren kan ook enkel voor bewoners en ondernemers binnenstad worden gefaciliteerd.</p>	<p>Is opgenomen, er komt een extra parkeervoorziening bij de brug</p> <p>Is opgenomen, Ontheffingenbeleid wordt geëvalueerd</p>

	Vraag is daarbij wie recht heeft op ontheffing. Betaald parkeren is een optie, maar kan voor Ommen als een ongewenste vorm van parkeerregulering geacht worden.	
Bepaalde verkeerssoorten verbieden in het centrum	De wens is om autoverkeer niet geheel te verbieden maar bijvoorbeeld bepaalde groepen (woonverkeer, vrachtverkeer, recreatief verkeer, campers en caravans) op bepaalde tijden verbieden in de Julianastraat, Markt en binnenstad	Is opgenomen, het doorgaande verkeer in het centrum wordt ontmoedigd met een nader te bepalen maatregelenpakket
Devalueren N341	Het devalueren van de N341 naar een 60 km/u gebied zou de verkeersstroom vanuit de richting Den Ham wellicht verminderen.	Niet opgenomen, N341 is enige ontsluitende weg vanuit Den Ham naar het Noord(westen).
Julianastraat open houden en de markt deels afsluiten tussen bepaalde tijden	Er is gesuggereerd om de Julianastraat in ieder geval wel open te houden in het centrumgebied.	Is opgenomen, het doorgaande verkeer in het centrum wordt ontmoedigd met een nader te bepalen maatregelenpakket en Julianastraat blijft open
Knooppunt Hessel-Mulertbrug, Varsenerdijk en Julianastraat herinrichten	Een suggestie voor deze herinrichting is het plaatsen van een rijstrook op de Varsenerdijk voor rechtsaf. Andere mogelijke maatregelen: - Varsenerdijk eenrichtingsverkeer vanaf west naar oost. - AH richting de brug eenrichtingsverkeer maken in de Julianastraat, om zo het verkeer over de Coevorderweg te sturen.	Is opgenomen, het doorgaande verkeer in het centrum wordt ontmoedigd met een nader te bepalen maatregelenpakket
Reconstructie knooppunt N340/N48	De provincie Overijssel heeft hier al meerdere plannen voor gepresenteerd. Tot nu toe is er nog geen definitieve keuze gemaakt.	Is opgenomen, maar zijn plannen van de provincie
Ommen toegankelijk maken voor ouderen en rolstoelgebruikers	Ouderen zijn een grote toekomstige doelgroep waar Ommen op voorbereid moet zijn.	Is niet specifiek opgenomen, maar wordt bij de uitvoering vanzelfsprekend rekening mee gehouden

Zebra-pad in Shared Space gebied	Vergroot overstekbaarheid, maar hoort hier niet	Is niet opgenomen, te groot detailniveau
Fietsers in centrum	Wel of niet toestaan	Is opgenomen, fietsers worden toegestaan
Coevorderweg	Evaluatie inrichting	Is niet opgenomen, hier wordt geen probleem voorzien
Snelheid Coevorderweg	50 of 70?	Is opgenomen, snelheid wordt 70 km/h om weg aantrekkelijker te maken
Komgrens Balkeweg	Op juiste plek? Al ruim voor Rotbrink al 50 km/u	Is niet opgenomen, te groot detailniveau
N340, N48 en N36 naar 2x2 100 km/u	Vanwege bereikbaarheid voor de bedrijvigheid van Ommen	Is niet opgenomen, dit zijn wegen van de provincie

Ontsluitingsmogelijkheden ten zuiden van Vecht

Mogelijke maatregel	Toelichting	Reactie
Nieuwe verbinding tussen Manitobarotonde en de N348	Deze variant wordt op de tweede bewonersavond bestempeld als niet wenselijk. Met name de bewoners van Giethmen zijn hier op tegen. Een nieuwe verbinding splitst het landschap op. Wel is de maatregel doelmatig als het gaat om minder doorgaand verkeer door het centrum.	Is niet opgenomen, het doorgaande verkeer in het centrum wordt ontmoedigd met een nader te bepalen maatregelenpakket
Brug over de Vecht aan de westkant van Ommen	Een brug aan de Westkant van Ommen geeft een extra mogelijkheid om de Vecht over te steken en zo naar de provinciale weg te komen richting Zwolle. Een brug betekent een aanzienlijke ingreep in het landschap.	Dit is opgenomen als optie voor een fietsbrug
Aansluiten Zwolseweg op de N348	Dit wordt als een reële optie gezien. Wel vraagt de weg bij hotel de Zon aandacht. Bovendien kan de vraag gesteld worden in hoeverre deze verbinding gebruikt wordt.	Is niet opgenomen, het doorgaande verkeer in het centrum wordt ontmoedigd met een nader te bepalen maatregelenpakket
Nieuwe verbinding tussen station Ommen en N348	Ook hier is de vraag in hoeverre deze route verkeer uit het centrum weghaalt.	Is niet opgenomen, het doorgaande

(parallel aan het spoor)	verkeer in het centrum wordt ontmoedigd met een nader te bepalen maatregelenpakket
--------------------------	--

Ontsluitingsmogelijkheden Ommen-Noord

Mogelijke maatregel	Toelichting	Reactie
Doortrekken Danteweg naar de Balkeweg	Hiermee komt er een extra mogelijkheid om sneller naar de provinciale wegen te komen vanuit de stadskern. Een aantal bewonersgroepen ziet dit als nutteloos omdat het zo dicht bij andere ontsluitingswegen ligt.	Is opgenomen in optimale verkeersstructuur
Doortrekken van de Haarsweg (nieuwe verbinding tussen Slagenweg en de N36)	In tegenstelling tot de bovenstaande maatregel biedt dit een direct verbinding naar de N36. Dit betekent dat er meer verkeer langs de golfbaan zal komen.	Is opgenomen in optimale verkeersstructuur
Fietstunnel onder de N36 ten hoogte van de Ommerbosweg	Voor de opwaardering van het fietsnetwerk wordt een fietstunnel voorgesteld ten hoogte van de Ommerbosweg. Dit verhoogt de verkeersveiligheid.	Is niet opgenomen, is weg van RWS en er zijn al 4 viaducten

Ontsluitingsmogelijkheden Ommen-Oost

Mogelijke maatregel	Toelichting	Reactie
Beter scheiden woon-werkverkeer en economisch (vracht)verkeer	Dit is geen concrete maatregel die toe te wijzen is aan een gebied waar wel van belang in het buitengebied in de gemeente.	Vracht en landbouwverkeer mag alleen gebruik maken van de gebiedsontsluitingswegen
Aanpassing Haarsweg op de Strangen	Momenteel is de situatie onlogisch voor vrachtverkeer. Men moet bij de school draaien. Een aanpassing is goed voor de verkeersveiligheid.	Weg wordt niet aangesloten. Prioriteit ligt bij de fietser.
Fietspad langs het Arrienflier	In de buurt van het sportpark een fietspad aanleggen.	Deze weg bestaat al

Station Ommen

Mogelijke maatregel	Toelichting	Reactie
Station Ommen beter	Het station beter benutten door middel van	Is opgenomen, gemeente gaat

benutten	extra treinen (Treinverbinding naar Zwolle en Emmen de hele dag 4x per uur, i.p.v. alleen in de spits), spoorverbinding verdubbelen, mensen stimuleren om de auto in Ommen te laten staan.	zich hiervoor inzetten.
Verbinding station en het centrum verbeteren	Fiets / Wandel mogelijkheden richting het centrum vanaf het station verbeteren zodat er meer mensen hun auto daar parkeren of de trein gebruiken.	Is opgenomen, fietsbrug is hiervoor als optie opgenomen
Reiziger faciliteren: voldoende gratis parkeerplaatsen P+R		Is opgenomen, gemeente gaat zich hiervoor inzetten.
Voldoende fietsstallingen bij OV opstappunten		Is opgenomen, gemeente gaat zich hiervoor inzetten.
Ondersteunen van nieuwe vormen van mobiliteit		Is opgenomen, gemeente gaat dit faciliteren als de markt het aanbied
Groen gas tanken	Op korte termijn wordt het mogelijk om groen gas te tanken bij Cents garage. Hierop voortbordurend kan nagedacht worden over mogelijke maatregelen voor het stimuleren van elektrisch rijden.	Is niet opgenomen, te groot detailniveau. Wel zal de gemeente initiatieven van de markt faciliteren.

Fietsveiligheid

Mogelijke maatregel	Toelichting	Reactie
Fietsveiligheid verbeteren door herinrichting oversteekplaatsen bij provinciale wegen en doorgaande wegen.		Is opgenomen, in visie benoemde knelpunten krijgen aandacht
Fietspad langs het Ommerkanaal		De weg aan de overkant kan als fietspad worden aangepast met een verbinding naar het fietspad op de Balkerweg.
Scheiden van fiets- en vrachtverkeer op bedrijventerreinen.		Wel doen, maar flexibel mee omgaan. Op dit moment is er al sprake van ontsluiting via gemengd wonen en werken op het industrieterrein Alteveer.

		Deze situatie blijft onveranderd, inclusief de bestaande doorsteek vanaf de Vermeerstraat en de Pieter Bruegelstraat naar de woonwijk.
Fietsers scheiden van andere modaliteiten door middel van vrijliggende fietspaden		Is opgenomen, waar nodig.
Bredere wegen waar zowel fietsers als landbouwverkeer rijdt		Is opgenomen voor schoolroutes
Faciliteren e-bikes en sportieve fietsers	Zijn speed pedelecs fietsers of bromfietsers? En waar horen ze thuis, op de rijbaan (zoals brommer) of fietspad? Wat te doen met snelheidsverschil? Moeten grote groepen wielrenners (>10 wielrenners) op de rijbaan fietsen i.v.m. de veiligheid (snelheidsverschil is te groot voor fietspad)?	Is opgenomen d.m.v. o.a. de fietssnelweg.
Fietsers in of uit de voorrang	Met name op rotondes; in de voorrang voor stimuleren fietsgebruik, uit de voorrang voor meer verkeersveiligheid	Is opgenomen, huidige situatie blijft gehandhaafd
Fietssnelwegenstructuur	Van oost naar west en noord naar zuid	Oost-west is opgenomen , Noord-Zuid is niet als snelwegen opgenomen, wel als fietsstructuur
Veiligheid fietsers faciliteren	Wel/geen fietssuggestiestroken in kern en buitengebied? En in rood asfalt?	Is niet opgenomen, te groot detailniveau
Algehele kwaliteit van het fietsnetwerk verbeteren	Hieronder vallen maatregelen zoals de brug over de Vecht en de weg naar het station; bestaande wegen en fietspaden beter onderhouden; veiliger maken van bermen in buitengebied.	Is opgenomen voor de fietsstructuur

Fietspaaltjes/andere obstakels zoals trottoirbanden		Is niet opgenomen, te groot detailniveau
Fietsparkeren verbeteren	Fietsers stallen bij OV/centrum/voorzieningen, openbare oplaadpunten e-bike en bewaakte rijwielstalling?	Is opgenomen
Verkeersonveilige gemeentelijke kruispunten met rotondes afwikkelen (en niet met VRI)		Niet opgenomen, is al huidig beleid

Overig

Mogelijke maatregel	Reactie
Spoorlijn Zwolle-Emmen doortrekken naar Groningen	Niet opgenomen, buiten scope verkeersvisie
Veiligheid goederenvervoer over spoor waarborgen	Niet opgenomen, buiten scope verkeersvisie en gebeurt al
Verkeersdeelnemers faciliteren in het kunnen nemen van verantwoordelijkheid	Niet opgenomen, gebeurt al
Verkeersveiligheid in Arien	Is niet opgenomen, hier wordt geen probleem voorzien
Buurtbus een plek geven in de verkeersvisie	Is opgenomen
In het kader van toerisme de bewegwijzering op orde maken	Is opgenomen
Verwijzingen/routing naar voorzieningen: wel/niet? Maximaal 4 verwijsbordjes per locatie	Is niet opgenomen, te groot detailniveau
Educatie: sterker inzetten op gedrag en behendigheid (e-bike, speed pedelec)	Is opgenomen, zie actieprogramma verkeersveiligheid
Stelling: in gemeente Ommen is er geen sluijverkeer (wat tot verkeersonveiligheid leidt)	Is opgenomen, hiervoor zijn streefwaarden vastgesteld
Stelling: intensiteit onder 2.000 mvt per dag over erftoegangswegen in buitengebied is acceptabel wat betreft leefbaarheid en veiligheid	Is opgenomen, hiervoor zijn streefwaarden vastgesteld
Stelling: grasbetonstenen in de berm verhogen de verkeersveiligheid (ook voor fietsers)	Is niet opgenomen, te groot detailniveau
Stelling: Landbouwverkeer krijgt de ruimte in het buitengebied, maar niet in de kernen (dus	Is niet opgenomen, wel zijn in Ommen de routes vastgesteld en krijgen fietsers op scholierenroutes

terughoudendheid in drempels in buitengebied, beperkingen in kern)	extra aandacht
Stelling :de 'R' routes zijn achterhaald (iedereen heeft tegenwoordig navigatie)	Is niet opgenomen, te groot detailniveau
Maatregelen laten aansluiten op wereld- en Europees- en landelijk- en regionaal beleid c.q. wetgeving ten aanzien van CO2 reductie etc.	Niet zo specifiek opgenomen, gebeurt al
Maatregelen laten aansluiten bij stedenbouwkundige aanpak qua wonen 2030, toekomstige infra/verkeer 2030, etc.	Niet zo specifiek opgenomen, gebeurt al
Maatregelen integraal en interregionaal uitvoeren	Is opgenomen

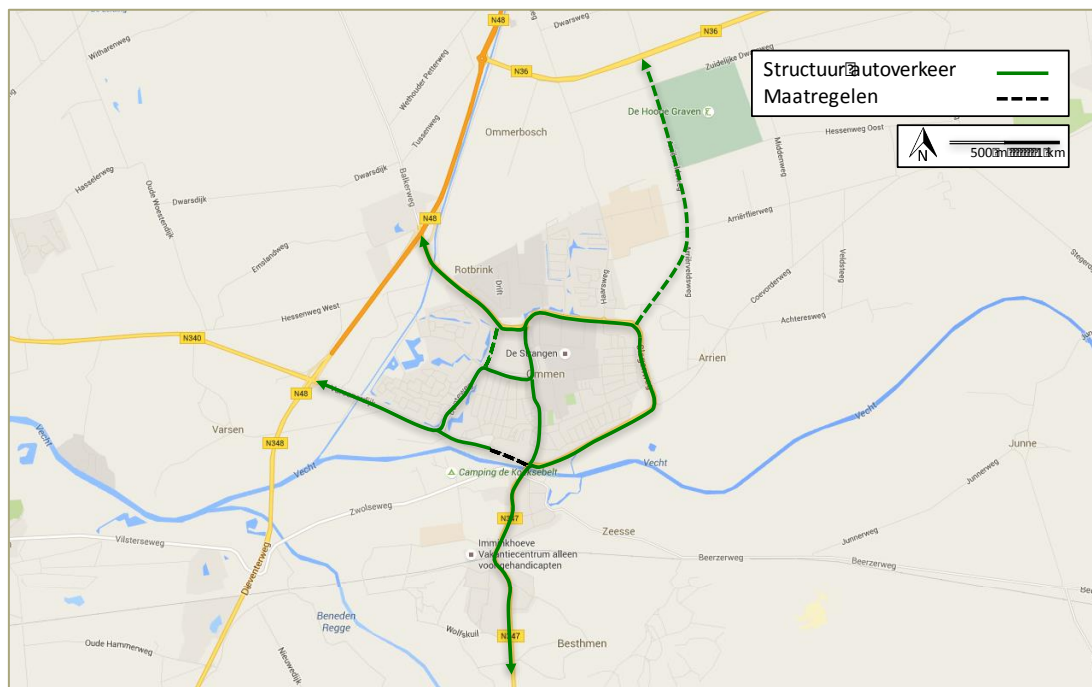
Bijlage 4:

Varianten uit verkeersstructuurplan 2008

Om de verkeersintensiteit in het centrum te verlagen, kunnen maatregelen genomen worden voor de verkeersstromen die vanaf de zuidkant van Ommen via het centrum richting Zwolle v.v. rijden. De route via het centrum is voor deze verkeersstromen op dit moment namelijk de kortste route. De volgende maatregelen uit het Verkeersstructuurplan 2008 zijn mogelijk.

Maatregelen in centrum

In het centrum zijn verschillende maatregelen mogelijk. Zo wordt in het GOP gesteld dat het gehele centrum geheel autoluw gemaakt kan worden. Ook kan het centrum alleen voor doorgaand verkeer worden afgesloten, of er kan eenrichtingsverkeer worden ingesteld. Vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van het centrum is het een geheel autoluw centrum ongewenst, tenzij hierbij maatregelen worden genomen om de bereikbaarheid te behouden. Hierbij kan gedacht worden aan het realiseren van extra parkeervoorzieningen aan bijvoorbeeld de oostkant van het centrum. Ook dient een oplossing gevonden te worden voor de verbinding tussen de wijken Dante en Laarakkers en de zuidkant van de Vecht en het station.

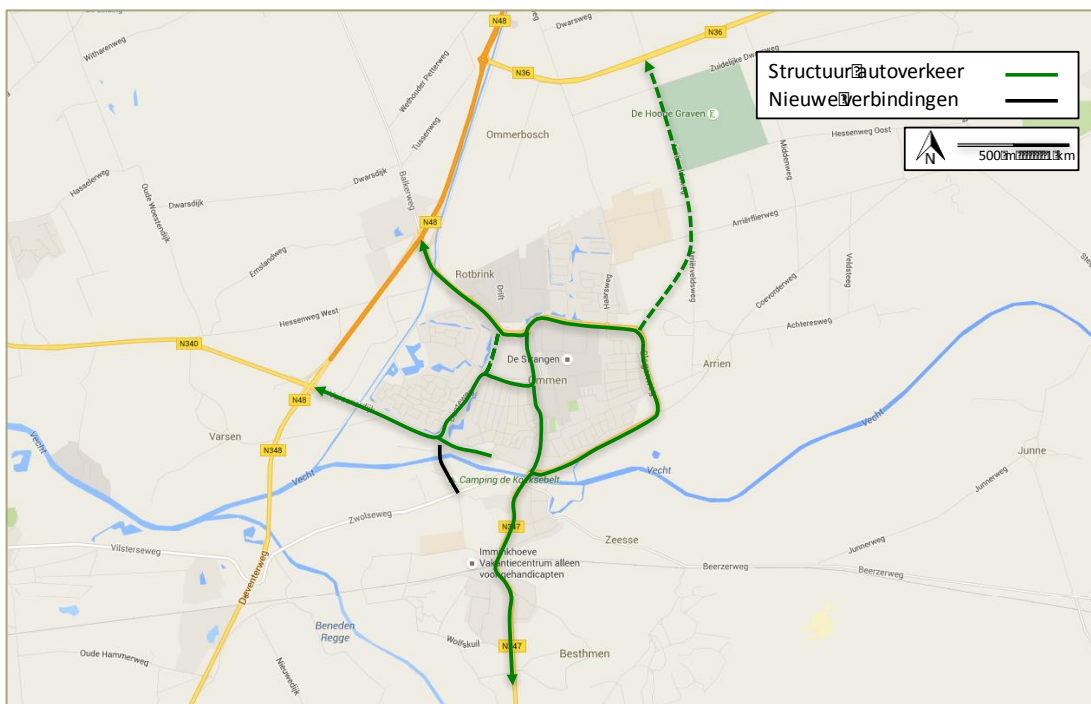


Afb 13: Variant maatregelen in het centrum

Nieuwe brug westkant centrum

Om het doorgaande verkeer om het centrum heen te leiden, kan aan de westkant van het centrum een tweede brug over de Vecht worden gerealiseerd. Deze brug wordt dan aangelegd in het verlengde van de Danteweg.

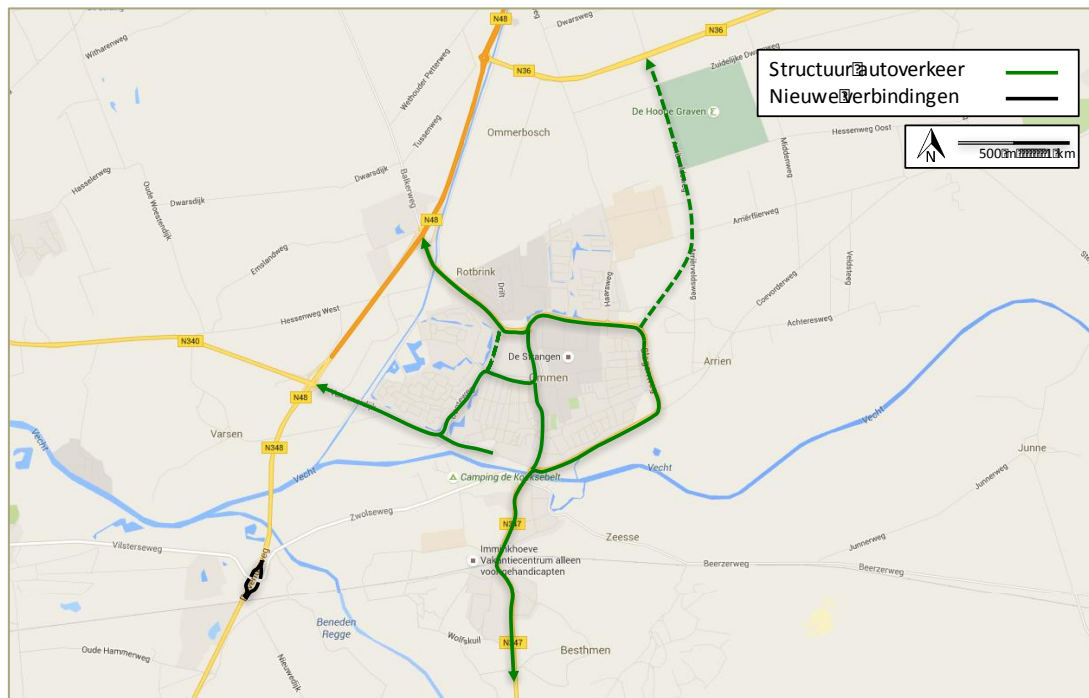
Aan de zuidkant van de Vecht is een nieuwe verbinding vanaf de Zwolseweg tot deze nieuwe brug nodig. Ook zijn waarschijnlijk maatregelen nodig om het verkeer op de Zwolseweg tussen deze brug en de Stationsweg goed af te kunnen wikkelen. Een optie is om deze brug als fietsbrug uit te voeren.



Afbeelding 14 – Variant nieuwe brug westkant centrum

Aansluiten Zwolseweg op N348

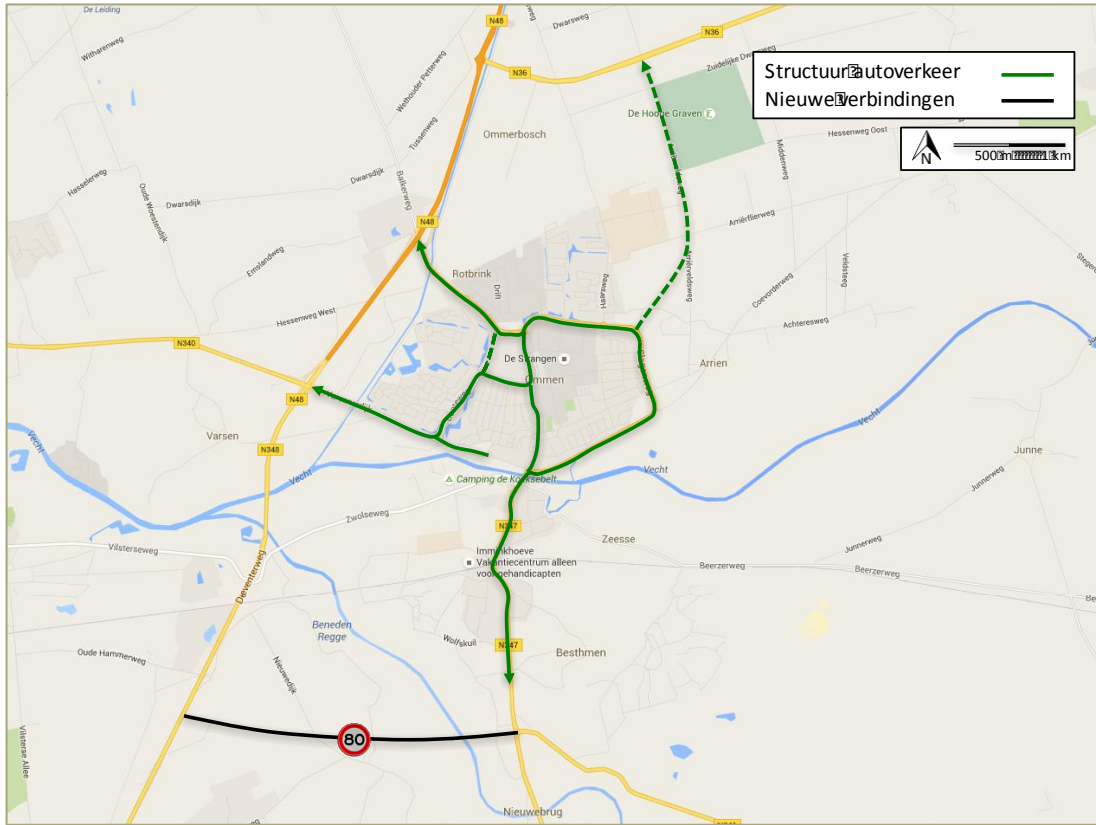
Er kan ook gebruikgemaakt worden van bestaande infrastructuur om het autoverkeer om het centrum te leiden. De Zwolseweg loopt namelijk met een viaduct onder de N348 door, die een aansluiting heeft op de N340 richting Zwolle. Door een aansluiting tussen de Zwolseweg en de N348 te realiseren, kan het verkeer uit het gebied ten zuiden van de Vecht via deze wegen richting Zwolle rijden. Hierbij zijn wel maatregelen nodig om het verkeer via deze route te laten rijden. De route via de Varsenerdijk blijft namelijk korter en sneller. Ook zijn bij dit alternatief maatregelen nodig om het verkeer op de Zwolseweg op het gedeelte tussen de Stationsweg en camping de Koeksebelt goed af te kunnen wikkelen. De Zwolseweg is niet geschikt om grote hoeveelheden verkeer te kunnen verwerken. Daarnaast zal deze oplossing negatieve gevolgen hebben voor de omliggende natuur.



Afbeelding 15 – Variant aansluiten Zwolseweg op N348

Doortrekken N341 vanaf Manitobarotonde

Een ander alternatief is het aanleggen van een nieuwe verbinding tussen de aansluiting van de N341 op de N347 (de Manitobarotonde) en de N348. Hiervoor is de aanleg van een weg van ongeveer 3 kilometer door het natuurgebied en langs de kern Giethmen nodig. Deze variant zal de leefbaarheid van dit gebied in grote mate aantasten.



Afbeelding 16 – Variant doortrekken N341 vanaf Manitobarotonde

Bijlage 5:

Nota van beantwoording zienswijzen najaar 2016

Op de volgende pagina's is een korte samenvatting opgenomen van de ingebrachte zienswijzen en de daarbij behorende gemeentelijke reactie.

nr	Organisatie	trefwoord	Opmerking/vraag	antwoord gemeente	Actie gemeente
1	OOG	Minder validen voertuigen	Autoverkeer te prominent in de Verkeersvisie ten opzichte van modaliteiten voor mensen met een beperking, zoals rollator, scootmobiel, etc.	Dat er veel aandacht gaat naar autoverkeer in de verkeersvisie heeft er mee te maken dat de auto veel wordt gebruikt in Ommen. De huidige verkeersvraagstukken in Ommen komen voort uit het grote aandeel autoverkeer. We verwachten geen verandering van dit autogebruik, ondanks investeringen in andere vorm van vervoer, zoals fietsnetwerken, openbaar vervoer, wandelpaden. Dit verklaart het hoge aandeel autoverkeer in de verkeersvisie. Hiermee is het niet gezegd dat andere modaliteiten geen plek hebben. Integendeel, in de verkeersvisie wordt juist meer ruimte geboden voor langzaam verkeer dan voor snel verkeer.	Niet van toepassing
2	OOG	Breedte trottoir, fietspaden	Huidige trottoirs en fietspaden te smal voor rolstoel en scootmobiel.	Met een gehandicapt voertuig, zoals een scootmobiel, mag gebruik worden gemaakt van het voetpad, het fietspad, het fiets-/bromfietspad en de rijbaan.	Bij de realisatie van nieuwe projecten wordt waar mogelijk voldaan aan de landelijke richtlijnen.
3	OOG	Danteweg	Doortrekken Danteweg zal een tweedeling binnen kern Ommen veroorzaken.	Door de doortrekking van de Danteweg wordt o.a. de Chevallerastraat ontlast die ook een zuid-noord barriere vormt tussen het woon- en voorzieningsgebied (Laarakkers en Carroussel, gemeentehuis etc.). Tussen Dante Noord en het voorzieningsgebied (oost-west) bestaat al een 'barriere' in de vorm van waterpartij en die wordt door een weg vervangen zodat per saldo de tweedeling binnen de kern van Ommen gelijk blijft. De inrichting van de Danteweg zal bepalend zijn voor de manier waarop bewoners de barrierewerking zullen ervaren.	Bij het ontwerp Danteweg rekening houden met veilige inrichting. Hierbij valt te denken aan de verbetering van de oversteekbaarheid door o.a. een fietstunnel te realiseren tussen Dante Noord en voorzieningsgebied Balkeweg.
4	OOG	Danteweg	Hoeverre is er rekening gehouden met het doortrekken Danteweg irt sporthal Carroussel en Kindplein West.	Voor het Kindplein West is een verkeersonderzoek verricht waarbij er rekening is gehouden met de doortrekking van de Danteweg. De locatie van de sporthal moet nog nader afgestemd worden op de doortrekking van de Danteweg.	Een integraal plan ontwikkelen rekening houdend met de locaties Kiendeplein West, Sporthal en de ligging van de fietspaden.
5	OOG	Ontsluiting Balkeweg	Autoverkeer voor de wijken Alteveer, Strangen en buitengebied moeten gedwongen worden gebruik te maken van de Balkeweg.	Door de versterking van de hoofdwegenstructuur willen we de woongebieden inderdaad ontlasten van sluipverkeer. Een voorbeeld daarvan is de nieuwe verbinding tussen de Slagenweg en de N36. De woonwijken Alteveer en de Strangen worden hierdoor beter ontsloten naar het oosten en noorden via de hoofdwegenstructuur en minder gericht op de wegen in het buitengebied.	In de verkeersvisie wordt naar voobeeld van Alteveer en Strangen worden ook de andere woonwijken onder de loep genomen. De intentie is dat de woonwijken zo direct mogelijk ontsloten worden via de hoofdwegenstructuur.
6	OOG	Julianastraat	Het moet voorkomen worden dat de Julianastraat als doorgaande route voor sluipverkeer wordt gebruikt.	Pr. Julianstraat vervult een verkeersfunctie voor het verkeer dat herkomst en bestemmingsverkeer in Ommen maar wordt ook gebruikt als doorgaande route voor zuid-noord verkeer. De functie van de Pr. Julianastraat wordt mede bepaald door de maatregelen op de Vechtkade. Deze twee straten functioneren als communicerende vaten.	Als de verkeersintentioneities op de Julianstraat de streefwaarden overschrijdt onderzoekt de gemeente aanvullende maatregelen.
7	OOG	Bewegwijzering fietsers	Bij de HM brug is niet aangegeven de route richting Dalfsen/Zwolle.	De bewegwijzering is inderdaad niet op orde.	Er dient een bewegwijzeringsplan opgesteld te worden

8	OOG	Hessel Mulertbrug	Om verkeersveiligheid rond de HM brug te verbeteren, moet het doorgaande verkeer ontmoedigd worden om van de doorgaande weg gebruik te maken. Dit dmv maatregelen.	De gemeente verlaagt de verkeersintensiteit in het centrum door voor te stellen het doorgaande verkeer in de zomer- en spitsperioden door middel van een beweegbare fysieke afsluiting tegen te gaan. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid rond de HM brug verbeterd.	Niet van toepassing
9	OOG	Fietsbrug	De beoogde fietsersbrug doorkruist het uitgangspunt van het bij de gemeente bekende Burgerinitiatief (nieuwe invulling gebied Ommermars).	De beoogde fietsbrug sluit goed aan op de doelstelling van dit burgerinitiatief om de Ommense bevolking een plek te geven om te genieten van het gebied aan de Vecht.	Niet van toepassing
10	OOG	Rotonde Chevallerestraat	Minder validen voelen zich niet prettig bij deze rotonde en mijden deze oversteekplaats door gebruik te maken van het tegenoverliggende fietspad en rijden tegen het verkeer in.	De rotonde bij AH is een overgangsgebied van hoofdwegen naar het verblijfsgebied. Op de zuidelijk tak van de rotonde is een vrachverkeerverbod van de toepassing. De hiaten in het verkeer zijn ons inziens groot genoeg om de weg veilig te oversteken. De fietsers die tegen het verkeer in rijden lopen veel groter risico op ongeval dat de fietser die met het verkeer mee de weg oversteken.	Realiseren van aanvullende maatregelen voor minder validen mensen afhankelijk van de verkeersintensiteiten op de Julianastraat/Schurinkstraat.
11	Fietsersbond	Voorrang rotondes	Om fietsverkeer aantrekkelijker te maken, dient de voorrang op rotondes gewijzigd te worden naar voorrang voor fietsers.	Over de voorrang van de fietsers op de rotonde zijn de meningen in Nederland verdeeld. De fietsers worden doorgaans in de voorrang gezet om de mobiliteitsreden, om fietsverkeer aantrekkelijker te maken. Uit diverse onderzoeken is echte gebleken dat de rotondes met de fietsers uit de voorrang fietsveiliger zijn dat die met de fietsers in de voorrang. Mede door de hoge percentatge van vrachtverkeer heeft Ommen gekozen om op alle rotondes de fietsers uit de voorrang te halen.	Niet van toepassing
12	Fietsersbond	Fietsersbrug	De fietsbrug is sympathiek, maar dure oplossing die de problematiek maar gedeeltelijk oplost.	De fietsbrug is bedoeld om fietsverkeer te stimuleren door een directe verbinding te realiseren tussen het centrum van Ommen en het station. Daarnaast wordt de fietsveiligheid voor het utilitair en recreatief fietsverkeer verbeterd en de knelpunten voor de fietsers bij de HM brug en de Stationsweg grotendeels opgelost.	Gezien de financiële positie van de gemeente en de kosten voor het eventueel aanleggen van een aparte fietsbrug in de ogen van het college niet haalbaar op afzienbare tijd. Dit is meer een wens om op termijn te realiseren.

13	Fietsersbond	Fietsers richting Station	Voorstel: Verleng het huidige tweezijdig fietspad op de HM-brug (tot de Koesteeg) tot het einde van het weiland langs de Stationsweg. En buig het fietspad af in westelijk richting (dus voor garage cents). Leidt vervolgens het fietspad over de kavel van de voormalige boswachterswoning richting Station over/langs het bestaande voetpad. Wijzig de rijrichting van de huidige fietsstrook aan de westkant van de Stationsweg. In de huidige situatie is dat fietspad bedoeld voor verkeer van het centrum naar het station). Richt het voetpad tussen Koesteeg en het voetpad 'De maat' in voor gezamenlijk gebruik door voetgangers en fietsers. Lg het fietspad tussen voetpad 'de Maat' en garage Cents aan tussen het huidige voetpad en bestaande afzetting.	Het IROZ plan is afgerond en de verdere aanpassingen aan de Stationsweg zijn op korte termijn niet aan de orde, mede in verband met de andere prioriteiten op het gebied van fietsverkeer. Het is de bedoeling dat de fietsrelatie met het station op den duur door de aanleg van de fietsbrug wordt versterkt. Mocht deze maatregelen financieel niet haalbaar blijken worden de andere oplossingen, waaronder deze, nader onderzocht.	Afhankelijk van de financiële positie van de gemeente zijn de andere oplossingen dan de fietsbrug niet uitgesloten.
14	Fietsersbond	Shared Space gebied Markt	Opheffen Shared Space gebied Markt en aanbrengen van één of meerdere voetgangersoversteekplaatsen tussen Markt en Vechtoever.	De intentie is het Marktgebied autoluw te maken. Naast de inrichting zijn ingrijpende maatregelen nodig om dat doel te bereiken, zoals afsluiting van de Vechtkade. De voetgangersoversteekplaats (VOP) behoort niet tot de maatregelen die in een verblijfsgebied worden genomen. Vanwege de schijnveiligheid op een VOP is de politiegeen voorstander van deze maatregel in het centrum.	Niet van toepassing
15	Fietsersbond	Verlichting fietspaden	Op plaatsen waar sprake is van afwijkingen van de rechte lijn, goede verlichting aanbrengen.	In het nieuwe verlichtingsbeleid van gemeente Ommen wordt voor buiten bebouwde kom terughoudend omgegaan met nieuwe verlichting. Mocht er sprake zijn van verkeersonveilige situaties, wordt eerst gekeken naar alternatieven van verlichting, zoals reflecterende markering of andere duurzame maatregelen. Mocht dit niet voldoende oplossen, dan wordt wel verlichting geplaatst. Binnen de bebouwde kom zijn vrijwel alle fietspaden verlicht.	Niet van toepassing
16	Fietsersbond	Breedte fietspaden	Recreatieve fietspaden zijn vaak te smal.	Het klopt dat er fietspaden zijn die jaren geleden zijn aangelegd, niet aan de eisen van deze tijd voldoen. Echter ten tijde van aanleg voldeden ze wel aan de richtlijnen. Tegenwoordig wordt veel meer recreatief gefietst, zoals wielrennen, mountainbiken en 'genieten van de omgeving'. Dit verhoogd de druk op de huidige fietspaden. Bij de aanleg van nieuwe fietspaden wordt hier dan ook rekening mee gehouden, nieuwe fietspaden zijn breder. Bij groot onderhoud van fietspaden wordt rekening gehouden met mogelijkheden om fietspaden op te waarderen om te voldoen aan de eisen van de huidige tijd (werk met werk maken). Echter is dit niet altijd mogelijk in verband met grondeigendommen en beperkte fysieke ruimte.	Bij groot onderhoud zoeken naar kansen om fietspaden waar nodig te verbreden.

17	Fietsersbond	Fietssnelwegen	In de visie ontbreken fietssnelwegen vanuit de wijken naar het centrum.	Fietssnelwegen, vergelijkbaar met autosnelwegen, bundelen grote stromen fietsers. De kern Ommen is te klein om dergelijke grote groepen fietsers te bundelen. Wel ligt er meerwaarde om de kernen Zwolle, Dalfsen, Ommen en Hardenberg als een parelsnoer met elkaar te verbinden. In de Verkeersvisie is in de fietsstructuur rekening gehouden met de fietsverbindingen tussen de wijken en centrum en andere voorzieningen, zoals station.	In de Verkeersvisie opnemen de Parelsnoer van het Vechtdal: een comfortabele en prettige fietsverbinding die de parels van het Vechtdal (de kernen Zwolle, Dalfsen, Ommen en Hardenberg) met elkaar verbindt.
18	Fietsersbond	Tijdspad	Er ontbreekt een tijdspad voor realisatie van de visie.	Het tijdspad wordt in overleg met de raad nader bepaald.	Niet van toepassing
19	Fietsersbond	Fietsen centrum toestaan	Maatregelen die geen hoge kosten vragen, zoals fietsen in voetgangersgebied toestaan, snel invoeren.	Deze optie is meegenomen in de verkeersvisie.	Niet van toepassing
20	D66	N340 Knooppunt Varsen	Pag4: Beoogde rotonde Varsen gaat niet voldoende werken om het doorgaande verkeer via Varsenerdijk te weren. Het beoogde resultaat van verkeer naar Balkeweg leiden zal niet gerealiseerd worden.	Het is op dit moment te prematuur om aan te geven hoe de nieuwe situatie N340 Varsen zal gaan functioneren voor het verkeer richting Ommen en verder, zoals Den Ham. Een deel van het verkeer zal de route via de Balkeweg gaan nemen. Echter dienen dan ook in Ommen aanvullende maatregelen getroffen te worden, zoals in de Verkeersvisie zijn voorgesteld.	In de Verkeersvisie verder uitwerken wat de verwachte gevolgen zijn van het aanpassing knooppunt Varsen/N340 en de rol van gemeente Ommen in dit project.
21	D66	Autonoom rijdende auto's	Pag7: Technologische ontwikkelingen dienen rekening te houden met beperkingen in navigatieapparatuur.	Technologische ontwikkelingen in de automotive industry gaan snel. Ook navigatiemiddelen zijn volop in ontwikkeling, de gangbare huidige navigatiemiddelen, zoals TomTom GO, zijn altijd up-to-date en geven realtime verkeersinformatie. Dit vraagt wel discipline van de wegbeheerder, verkeersafsluitingen etc. dienen correct in verkeersbesluiten te zijn vastgelegd.	Extra aandacht bij Beheer & Onderhoud voor correcte belijning en bebording.
22	D66	Ketenmobiliteit	Pag7/8: De combinatie e-bike/fiets en OV is goed samen te voegen, ook om eigen fiets mee te nemen in bus/trein	Hier zien we zeker meerwaarde in voor eigen fiets meenemen in de trein. We vragen hier regelmatig aandacht voor bij de provincie en Rijk. Provincie Overijssel wil in samenwerking met Arriva kijken of er mogelijkheden zijn om de eigen fiets in de trein beter te faciliteren Momenteel kan de fiets al mee in de Vechtdallijntreinen. Voor de bus is dit niet mogelijk, maar de bus wordt voornamelijk gebruikt om van deur-naar-deur te komen. Wellicht dat er wel commerciële partijen zijn die toeristen met fiets van/naar bestemming kunnen brengen met een bus. Dit zal de gemeente dan ook faciliteren waar mogelijk.	Niet van toepassing
23	D66	Doortrekken Slagenweg	Pag10: Als de Julianatraat/Schurinkstraat de ontsluitingsfunctie blijft houden, is de verbindingsweg tussen de Slagenweg en de N36 niet meer nodig. Daarbij is het de vraag of RWS wil meewerken aan een extra aansluiting op een Rijksweg	De verbindingsweg Slagenweg naar N36 is bedoeld voor verkeer richting het noorden en oosten. Hiermee wordt ook de Juliaanstraat onlast. RWS is inderdaad terughoudend met nieuwe aansluitingen op haar wegennet, echter is het niet verboden. Met juiste argumenten kan RWS haar standpunt heroverwegen.	Niet van toepassing

24	D66	Shared Space gebied Markt	Pag 15: Er dienen inderdaad extra maatregelen genomen te worden op de Markt om verblijfsbeleving te creëren.	De aanbevelingen in het VerkeersStructuurPlan (2008) zijn gemaakt met de kennis van toen dat gebaseerd was op de modelberekeningen en gericht op de gemiddelde werkdag. In de tussentijd zijn de meeste maatregelen die het verkeer door het centrum moeten weren gerealiseerd, echter met een beperkt effect. Met de kennis van nu (tellingen, waarnemingen) wordt er, samen met de samenleving, aanvullende maatregelen te treffen om doelstellingen te bereiken.	Niet van toepassing
25	D66	Doortrekken Danteweg	Pag 15 en 25: Doortrekken Danteweg is een reële optie, mits voldoende rekening wordt gehouden met de fietsveiligheid. In het plan wordt onvoldoende rekening gehouden met de fietsveiligheid rond de kruising Danteweg/Varsenerstraat.	De fietsveiligheid bij het doortrekken van de Danteweg is door G&C onderzocht voor o.a. het kruispunt Danteweg-Chevalleraustraat en als onderdeel van het onderzoek naar de locatie Kindplein West.	Bij het ontwerp van dit kruispunt zal uiteraard rekening worden gehouden met fietsveiligheid. Het kruispunt Danteweg-Varsenerstraat wordt i.i.g. duurzaam veilig ingericht.
26	D66	Parkeren centrum oost	Pag16 en 19: Structurele oplossing voor parkeren aan oostzijde centrum Ommen realiseren.	De realisatie van het parkeerterrein aan de oostzijde van de Julianstraat maakt deel uit van de verkeersvisie. Het is wel de bedoeling dat alle gerealiseerde maatregelen doorgegeven worden aan de makers van de navigatiekaarten.	Niet van toepassing
27	D66	Keerlus Strangeweg	Pag 16: Nut en noodzaak van de keerlus is niet voldoende aangetoond.	Nut en noodzaak van de keerlus is aangetoond in het verkeersonderzoek naar de effecten van de doortrekking van de Haarsweg. Deze lus verbetert de circulatie van het (vracht)verkeer op de bedrijventerrein, ontlast de Strangeweg en vermindert het sluipverkeer door De Strangen.	Niet van toepassing
28	D66	Markt en Vechtkade afsluiten	Pag 18: De tabel is niet duidelijk in de telling. Permanent afsluiten van de Vechtkade scoort beter dan voorwaardelijk afsluiten. De conclusie dat voorwaardelijk afsluiten het beste is, wordt niet gedeeld.	In de tabel staan ook negatieve scores, aangegeven met '-' of met '--'. Door deze scores mee te tellen komen de maatregelen 'Voorwaardelijk afsluiten Vechtkade' en 'Permanent afsluiten Vechtkade' op dezelfde eindscore. Zo heeft permanent afsluiten een behoorlijke impact op de bereikbaarheid van de winkels en de intensiteiten Julianastraat. Met voorwaardelijke afsluiting is deze impact minder groot. In de verkeersvisie wordt geconcludeerd dat afsluiten van de Vechtkade, of dat nu permanent of voorwaardelijk is, de beste maatregelen zijn om de Markt/Vechtkade echt als verblijfsgebied te kunnen inrichten.	In de Verkeersvisie beter onderbouwen waarom het afsluiten van de Vechtkade, of dat nu permanent is of voorwaardelijk, de beste maatregelen zijn om de Markt en Vechtkade een verblijfsgebied-karakter te geven.
29	D66	Pollers	Borden zijn goedkoper dan pollers, en hulpdiensten en OV hebben dan geen hinder van de pollers (kunnen dan altijd doorrijden).	Het nadeel van bebording is dat niet iedereen zich hier aan houdt. Dit vraagt dan weer extra inzet van handhaving, wat ook geld kost. Een pollersysteem zou juist voor hulpdiensten en openbaar vervoer een uitkomst zijn, met transponders kunnen zij op afstand de pollers bedienen.	Niet van toepassing
30	D66	Hessel Mulertbrug	Pag 20: Er is onvoldoende aandacht geschonken aan de situatie rond de HM brug mbt fietsveiligheid.	Fietsveiligheid rondom de HM brug is impliciet meegenomen in de maatregelen als afsluiting van de Vechtkade voor doorgaand verkeer en de aanleg van de fietsbrug.	Mocht de fietsbrug geen reële optie blijken, dan wordt de fietsveiligheid bij HM brug specifiek op fietsveiligheid onderzocht.

31	D66	Fietsbrug	Pag 21: de toegevoegde waarde van de fietsbrug is gering als er een goede fietsverbinding vanuit de Markt, langs het oude gemeentehuis, naar de HM brug gerealiseerd kan worden.	In de centrumplannen is er geen ruimte meer voor een nieuwe fietsverbinding tussen de Markt en de HM brug. Dit fietspad lost ook het knelpunt bij de brug niet op en evenmin verbeterd de oversteekbaarheid van de Stationsweg, in tegenstelling tot de fietsbrug.	Mocht de fietsbrug geen reële optie blijken, dan wordt de fietsveiligheid bij HM brug specifiek op fietsveiligheid onderzocht.
32	D66	Voetgangersgebied en fietsen	Pag 23: Ommen heeft een toeristenseizoen, dan is het veel drukker met voetgangers dan buiten het seizoen. Buiten het seizoen is het niet heel erg als er wordt gefietst, binnen het seizoen is het te druk met wandelaars.	Het voetgangersgebied is en blijft het domein van de voetganger, de fietser (dus geen brommer of snorfietser) wordt toegestaan als gast. Dat wil zeggen als er veel voetgangers zijn, zoals dat in het zomerseizoen kan zijn, dan dient de fietser zich aan te passen door te lopen met de fiets aan de hand. Fietzers toestaan in het voetgangersgebied heeft positieve effecten op de middenstand. De fietser kan snel bewegen van winkel naar winkel, waardoor het aantrekkelijk wordt om meer gebruik te maken van verschillende winkels ipv alle boodschappen bij één winkel halen (zoals een supermarkt). Steeds meer gemeenten gaan over naar fietsen toestaan in voetgangersgebied. Uit onderzoek blijkt dat voetgangers en fietsers prima kunnen samengaan. Daarnaast ontvangen we signalen van minder validen dat zij graag met de fiets het centrum in willen om zo grote loopafstanden te voorkomen.	In de verkeersvisie beter onderbouwen dat in Ommen centrum fietsverkeer prima te gast kan zijn.
33	D66	Bewegwijzering toeristen	De stadsplattegronden zijn verouderd en de bewegwijzering is niet voldoende.	Bewegwijzering is in beheer bij Nationale BewegwijzeringsDienst (NBD) en plattegronden bij commerciële partijen. We zullen de wijzigingen doorgeven. Voor de bewegwijzering dient een bewegwijzeringsplan te komen.	Er dient een bewegwijzeringsplan opgesteld te worden
34	CDA	Fietstunnel Haarsweg	Indien er een fietstunnel wordt aangelegd bij de Slagenweg, zullen er wellicht meer kinderen gebruik maken van deze route naar school en daarmee het aantal fietsbewegingen toenemen. Dat rechtvaardigt de noodzaak van een tunnel.	Het aanleggen van een fietstunnel naast een rotonde heeft in de praktijk weinig meerwaarde voor de oversteekbaarheid. De ervaring leert dat er doorgaans op het maaiveld wordt overgestoken, i.d.g. op de rotonde. Een rotonde geldt als fietsveilige oversteekplaats i.v.m. de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Een fietstunnel die niet frequent wordt gebruikt wordt als sociaal onveilig ervaren door de fietsers.	Niet van toepassing
35	CDA	Bewegwijzering	Bewegwijzering moet worden verbeterd, om te voorkomen dat men over Varsenerdijk/Markt gaat rijden.	Op dit moment is de bewegwijzering op de route Varsenerdijk en Danteweg niet voldoende op orde. Ook de route richting Den Ham en Lemele is niet goed aangegeven. Daarom nemen wij uw advies over om een goed bewegwijzeringsplan voor Ommen te maken.	Er dient een bewegwijzeringsplan te komen
36	CDA	Ontbrekende fietsroutes	Er moeten meer fietsroutes komen tussen woonwijken en belangrijke bestemmingen zoals centrum. Zoals een route vanaf de Kievitsstraat thv Danteweg, langs de vijver naar Balkeweg/Vechtdal College. Ook een fietspad vanaf De Strangen via Paardebloemstraat, fietspad Havengebied richting Molenpad/Schurinkstraat.	Het eerste voorstel nemen we mee in het fietsplan en afstemmen op de doortrekking van de Danteweg. Het tweede voorstel kan meegenomen worden bij de realisatie van de lus Strangeweg en afgestemd worden met de plannen voor Haven Oost en het langzaam verkeersplan.	In de verkeersvisie wordt opgenomen goede fietsroutes tussen woonwijken en voorzieningen.

37	CDA	Doortrekken Slagenweg	De doorgetrokken Slagenweg heeft wellicht gunstige uitwerking op sluijverkeer Arrien. Maar wat is de doortrekking niet gerealiseerd wordt? Blijft het sluijverkeer dan aanwezig op Arrierveldsweg, Arriervlietweg en Coevorderweg? Als Vlierlanden klaar is, wordt dat alleen maar ernstiger. Evt plaatsen van verbodsborden gedurende bepaalde tijden (en ook handhaven).	De verkeersintensiteiten op de Coevorderweg worden gemonitord en jaarlijks geevalueerd. De gewenste waarden worden nog steeds overschreden. Mocht de realisatie van de nieuwe verbinding tussen de Slagenweg en de N36 niet doorgaan moeten we de situatie opnieuw bekijken en eventueel aanpassen. De politie is doorgaans geen voorstander van de maatregelen die puur op de handhaving zijn gebaseerd.	Mocht de realisatie van de nieuwe verbinding tussen de Slagenweg en de N36 niet doorgaan moeten we de overlast door sluijverkeer opnieuw bekijken en eventueel aanpassen.
38	CDA	Zeesserweg	Verbied het motorvoertuigen de Zeesserweg vanaf de Vechtbrugzijde in te rijden (bord D04 RVV 1990).	De Zeesserweg wordt als fietsstraat ingericht waarbij de bestemmingen aan de Zeesserweg bereikbaar blijven. Een verbod om in te rijden heeft als gevolg omrijden van bestemmingsverkeer en extra overlast voor de andere straten in de wijk Zeesse.	Niet van toepassing
39	CDA	Koesteeg ivm stadsboerderij	Bij de behandeling van het raadsvoorstel over de stadsboerderij is door de wethouder de toezegging gedaan dat de verkeerssituatie in de Koesteeg meegenomen zou worden in de verkeersvisie.	Deze toezegging blijft staande. Door de komst van stadsboerderij wordt geen substantiele toename van het verkeer verwacht op de Koesteeg. We blijven de situatie monitoren en desnoods gaan we over tot de afsluiting van de Koesteeg.	We blijven de situatie monitoren en desnoods gaan we over tot de afsluiting van de Koesteeg.
40	CDA	N340 Knooppunt Varsen	Gemeente moet een visie hebben op het kruispunt Hessenweg-West/N340.	Er mist inderdaad een visie op het kruispunt Hessenweg-West/N340. PB Varsen heeft aangegeven dat er een tunnel zou moeten komen om zo de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. Gemeente Ommen blijft bij provincie Overijssel lobbyen voor een betere oplossing knooppunt Varsen (waar ook dit kruispunt onderdeel van uitmaakt) dan dat er nu voorligt.	In de Verkeersvisie het voorstel van PB Varsen opnemen: een tunnel onder N340 thv Hessenweg-West en opwaardering parallelweg richting Ommen). Dit is een goede optimalisatie van het kruispunt.
41	CDA	Fietstunnel N48	Fietstunnel N48: landbouwverkeer van Ommen richting Zwolle – Varsen zal vermoedelijk via de Hessenweg West rijden. Wat betekent dit voor de fietsveiligheid voor met name schoolgaande kinderen?	Samen met de provincie heeft de gemeente voor het PIP N340 een onderzoek gedaan naar het landbouwverkeer rondom Varsen. De resultaten van dat onderzoek geven geen aanleiding om de extra maatregelen te treffen op de Hessenweg West. De situatie met de fietsers is niet veel anders dan op de parallelweg N340 met minder landbouwverkeer op de Hessenweg West dan op de parallelweg.	Niet van toepassing
42	CDA	N48 Giethmen	Met de herinrichting van de N48 door de provincie zullen de op- en afritten van de N48 ter hoogte van Vilsteren/Giethmen in de toekomst mogelijk worden afgesloten. Indien dit gaat gebeuren zal dit effecten geven op het wegennet in en rond het centrum van Ommen en gaat dit ten koste van de leefbaarheid van deze gebieden. Het CDA pleit er dan ook voor om deze op- en afrit in stand te houden.	Deze wens wordt meegenomen bij de overwegingen van de provincie in de derde fase N348. De derde fase is momenteel bij de provincie niet actueel en de verwachting is binnen de afzienbare tijd dat niet zal veranderen. Omdat de weg van de provincie is is nu te prematuur om alvast een visie vanuit de gemeente te ontwikkelen. Bij het ontwikkelen van een visie voor dat gebied worden te zijner tijd de PB-en Giethmen en Vilsteren betrokken.	Deze wens wordt meegenomen bij de overwegingen van de provincie in de derde fase N348.
43	CDA	Sluijverkeer Stegerdijk	Het sluijverkeer op de Stegerdijk is toegenomen. Ook kinderen die naar school gaan maken gebruik van deze weg. Doordat een vrij liggend fietspad ontbreekt is er sprake van onveilige situaties. Het CDA pleit ervoor om dit op te nemen in de verkeersvisie.	Deze problematie wordt bilateraal opgepakt met het Plaatselijk Belang Stegeren. Een vrijliggend fietspad langs de Stegerdijk is vooralsnog geen optie vanwege de geringe fietsaantallen en beperkte verkeersintensiteiten. De verkeersveiligheid rondom de school wordt nader bekeken.	De gemeente gaat bilateraal in overleg met het PB in over de fietsveiligheid op de Stegerdijk, in het bijzonder rondom de school.

44	PB Stegeren-Junne	Sluipverkeer Stegerdijk	Verkeersveiligheid op de Stegerdijk, met name om de veiligheid van het fietsverkeer en wandelaars, zowel dagelijkse schoolgaande (basisschool) kinderen alsook het hoge gehalte recreatieverkeer. Dit mist in de verkeersvisie.	Deze problematie wordt bilateraal opgepakt met het Plaatselijk Belang Stegeren. Een vrijliggend fietspad langs de Stegerdijk is vooralsnog geen optie vanwege de geringe fietsaantallen en beperkte verkeersintensiteiten. De verkeersveiligheid rondom de school wordt nader bekeken.	De gemeente gaat bilateraal in overleg met het PB in over de fietsveiligheid op de Stegerdijk, in het bijzonder rondom de school.
45	PB Stegeren-Junne	Intensiteiten Stegerdijk	Wat zijn de intensiteiten op de Stegerdijk? Wanneer zijn deze gemeten en waarom is PB niet op de hoogte gebracht van deze metingen?	De verkeersintensiteiten op de Stegerdijk zijn niet recent gemeten. Daar was ook geen directe aanleiding voor geweest. I.o.m. het Plaatselijk Belang kunnen deze metingen alsnog plaatsvinden.	In overleg met Plaatselijk Belang worden verkeersmetingen verricht op de Stegerdijk.
46	PB Stegeren-Junne	Fietspad Stegerdijk	De problemen op de Stegerdijk doen zich vooral voor tussen de afslag Coevorderweg en Wolfveldseweg. Er zijn wensen om een separaat fietspad te realiseren zodat motorrijtuigen en voetgangers/fietsers gescheiden worden.	Een vrijliggend fietspad langs de Stegerdijk wordt niet als prioriteit gezien vanwege geringe fietsaantallen. De fietsers op een 60 km/uur weg met deze verkeersintensiteiten rijden met het overig verkeer op de rijbaan. Gedeeltelijk realiseren van een fietspad is niet fietsveilig i.v.m. de verhoogde snelheid en het veranderde wegbeeld op de Stegerdijk.	Niet van toepassing
47	PB Giethmen	Verkeersmodel	Is in de modelmatige doorrekening van de nieuwe optimale verkeersstructuur, zoals weergegeven in afbeelding 4 op pagina 11, ook het buurtschap Giethmen meegenomen?	De modelmatige berekening van de optimale structuur is verricht voor het gehele gebied van de gemeente Ommen, inclusief het buitengebied Giethmen.	Niet van toepassing
48	PB Giethmen	Verkeersmodel	Is het een idee om in bijlage 6 het gehele gebied ten zuiden van de Vecht op te nemen?	Akkoord.	Wordt meegenomen in de Verkeersvisie
49	PB Giethmen	Legenda	De getallen en kleuren in de eerste plot van bijlage 6 lijken niet overeen te komen met die van de legenda. Kan het kloppen dat de waarden in de legenda voor een enkele verkeersrichting gelden?	Aan de kleuren in de legenda zijn inderdaad de waarden per richting toegewezen. Dat lag aan de instellingen en zijn aangepast	Wordt meegenomen in de Verkeersvisie
50	PB Giethmen	Plot	De getallen in de verschilplot van bijlage 6 zijn eenheidsloos. Kan het kloppen dat het hier procenten betreft?	De intensiteitsverschillen zijn inderdaad in procenten uitgedrukt, dat is aangegeven in de tekst onder de afbeelding.	Niet van toepassing
51	PBBO	Afsluiting Vechtkade	De Vechtkade afsluiten bij de nieuwe parkeerplaats	Deze variant wordt meegenomen bij de uitwerking van dit plan	De voorstelstelde variant wordt meegenomen bij de uitwerking van dit plan.
52	PBBO	Coevorderweg 70 km/uur	Geen goed idee vanwege de wisseling van de snelheden	De snelheid van 70 km/uur binnen de bebouwde kom is conform de wet en niet onbekend bij de weggebruikers. Met deze snelheidsverhoging willen we de route voor doorgaand verkeer aantrekkelijker maken.	Niet van toepassing
53	PBBO	Doortrekken Danteweg	Betekent veel meer rondrijdend verkeer in Ommen	De doortrekking van de Danteweg maakt de route rond het centrum korter en daarmee aantrekkelijker. Door de ontlasting van de Chevalleraustraat en de Schurinkstraat heeft juist minder 'rondrijdend' verkeer in Ommen als gevolg.	Niet van toepassing
54	PBBO	Fietstunnel N36	Fietstunnel onder de N36 te realiseren t.h.v. de Oude Grensweg richting het centrum van Ommen.	Deze tunnel is niet opgenomen. De weg is van RWS en destijds is in overleg met de omgeving voor de viaducten gekozen.	Niet van toepassing

55	PBBO	Doortrekken Slagenweg	Toename sluipverkeer Arrierveldsweg	Er is inderdaad sprake van toename van het verkeer op deze route en de afname via de route Ommerkanaal Oost. T.z.t zullen we de flankerende maatregelen overwegen om de route fietsveilig te maken.	In de verkeersvisie dient aandacht geschonken te worden aan de fietsveiligheid langs de Arrierveldsweg.
56	PBBO	Doortrekken Slagenweg	Slechte gevolgen voor de Vlierlanden en Boerenerven	Bij het opstellen van het Masterplan Ommen Oost is er rekening gehouden met de aanleg van de oostelijke randweg. Deze weg heeft een bovenlokale functie en zorgt voor de betere ontsluiting van Ommen naar het oosten en noorden.	Niet van toepassing
57	PB Vilsteren	Layout kaartmateriaal	Wij zien graag in de definitieve versie van het rapport kaartmateriaal met een duidelijke schaal- en noordpijlaanduiding.	De afbeeldingen zijn als schetsen opgenomen waarbij de schaal- en noordpijlaanduiding niet van toepassing is en met de noordelijke richting aan de bovenkant van de afbeelding.	Niet van toepassing
58	PB Vilsteren	Uitwerken van trends en ideeën	Bijvoorbeeld de veranderingen op het gebied van parkeren. Dat kan best verder worden uitgewerkt in plaats van het alleen maar signaleren of het noemen van een mogelijk effect.	Waar mogelijk zijn we concreet geweest, ook op het gebied van parkeren met onderwerpen als parkeerbalans en aanleg van nieuwe parkeerplaatsen. De maatregelen die niet haalbaar zijn, zijn niet opgenomen en worden niet uitgewerkt.	Niet van toepassing
59	PB Vilsteren	Autoluw maken van het centrum	Gevolgen voor Vilsteren zijn onvoldoende helder.	De beoogde versterking van de hoofdwegenstructuur heeft als gevolg de ontlasting van het onderliggende netwerk. Zo ook door Vilsteren waar een afname van het verkeer wordt verwacht in 2025 t.o.v. de nulsituatie (niets doen).	De gemeente blijft de situatie monitoren en zal desnoods reageren op de ongewenste veranderingen.
60	PB Vilsteren	Alternatieven voor openbaar vervoer	In een sterk vergrijzende samenleving zal er aandacht moeten zijn voor het leggen van verbindingen tussen mensen onderling en tussen dorpen, stadjes en overige kernen. Een dorp van onze omvang kan dat nooit zelfstandig alleen voor elkaar krijgen.	We bevestigen dat er constructieve overleggen plaatsvinden over het opstarten van een buurtbus in Vilsteren (en omstreken). De gemeente ondersteunt en stimuleert deze vorm van openbaar vervoer van harte en op diverse manieren (bv. als voorzittersrol in het overleg over de opstart).	De gemeente ondersteunt en stimuleert deze vorm van openbaar vervoer.
61	PB Vilsteren	Stimuleren van e-bike	E-bike kan niet op hetzelfde fietspad als waar nu onze kinderen en senioren naar onder andere de Willibrordusschool en kerk fietsen. Hoe gaat u het fietsgedrag hierop beïnvloeden? Hier ontstaat ruimtelijk gezien dus een spanning, waarover we graag uw visie willen horen.	Het stimuleren van E-bike is een landelijk thema waarop de provincie Overijssel heeft ingespeeld met het Koersdocument Fiets Overijssel. Concrete actiepunten voor de gemeente Ommen is o.a. het verbeteren van de recreatieve routes Ommen-Zuid. Vanuit fietsprogramma worden i.o.m. PB-en de prioriteiten bepaald voor de verbetering van de fietsveiligheid.	De gemeente sluit aan op het provinciaal beleid waarbij er rekening wordt gehouden met de lokale omstandigheden, zoals in Vilsteren
62	PB Vilsteren	Sluipverkeer Ommen-Zwolle	Daarnaast heeft Vilsteren al geruime tijd te maken met pieken van autoverkeer in en de vroege ochtend en avond waar men vanuit Zwolle naar Ommen rijdt en vice versa via Vilsteren. Dat leidt menig maal tot onverantwoord hoge snelheden door ons dorp heen. We zien graag dat u daarop gaat sturen.	Sind 2010 worden in Vilsteren de verkeersmetingen gedaan. We hebben niet kunnen constateren dat de situatie in Vilsteren in de laatste jaren veranderd is als gevolg van de maatregelen in en rond Ommen. Pieken in ochtend- en avonduren zijn bij ons bekend op meerdere routes in het buitengebied. Onze intentie is het sluipverkeer op te lossen met de versterking van de hoofdwegenstructuur. De snelheid door Vilsteren heeft onze aandacht in de overleggen met de politie.	Handhaving op snelheid in Vilsteren wordt met politie afgestemd.

63	PB Vilsteren	Fietverkeer versterken	De gemeente Ommen is een sterke toeristisch-recreatieve gemeente, zeer bekend in de rest van ons land. De fietsverkeerstructuur zou onzes inziens dus niet alleen gericht op de stad Ommen moeten zijn, maar juist ook de mogelijkheid de kernen in het buitengebied goed aan elkaar te verbinden en aan de kern Ommen. Het geheel geeft de hoge kwaliteit, niet de focus op alleen Ommen. Dat kan voor de gehele gemeente een positieve (economische uitstraling hebben).	Zoals gezegd sluit de gemeente Ommen op het Koersdocument van de provincie aan. Wij zijn de voorstanders van een integrale benadering die voor alle partijen een positieve effect heeft. In dit document zijn ook de snelfietswegen opgenomen die in de toekomst moeten worden aangelegd, om, o.a., de positieve economische effecten te bereiken.	Integraal fietsbeleid verder ontwikkelen in verkeersvisie, rekening houdende met de landelijke ontwikkelingen
64	D66	Faciliteren fietsverkeer en voetgangers	De auto wordt teveel geacommodeerd in de visie, er moet meer aandacht naar fietsers en voetgangers en minder validen. Dit in infrastructuur maar ook in fietsstallingen en meenemen van fiets in OV.	Dat er veel aandacht gaat naar autoverkeer in de verkeersvisie heeft ermee te maken dat de auto veel wordt gebruikt in Ommen. De huidige verkeersvraagstukken in Ommen komen voort uit het grote aandeel autoverkeer. We verwachten geen verandering van dit autogebruik, ondanks investeringen in andere vorm van vervoer, zoals fietsnetwerken, openbaar vervoer, wandelpaden. Dit verklaart het hoge aandeel autoverkeer in de verkeersvisie. Hiermee is het niet gezegd dat andere modaliteiten geen plek hebben. Integendeel, in de verkeersvisie wordt juist meer ruimte geboden voor langzaam verkeer dan voor snel verkeer. Fietsen meenemen in het OV is nu al mogelijk in de trein. Voor de bus is dit niet mogelijk, maar de bus wordt voornamelijk gebruikt om van deur-naar-deur te komen. Wellicht dat er wel commerciële partijen zijn die toeristen met fiets van/naar bestemming kunnen brengen met een bus. Dit zal de gemeente dan ook faciliteren waar mogelijk.	Niet van toepassing
65	D66	Ontmoedigen autogebruik	Parkeren centrum moet op enige afstand van het centrum en geen doorgaand verkeer meer door het centrum.	Doorgaand verkeer door centrum willen we zoveel mogelijk beperken. Echter is het zeer lastig om onderscheid te maken tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Om het doorgaande verkeer over de Vechtkade te weren wordt voorgesteld om Vechtkade af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Goede parkeerfaciliteiten zijn voor de lokale economie van groot belang. Voor de parkeerfaciliteiten wordt gezocht naar grotere locaties aan de rand van het centrum (Voormars en Den Oordt) zodat de historische binnenstad zoveel mogelijk autoluw blijft.	Niet van toepassing
66	D66	Julianastraat	De Julianastraat moet 30 km/u verblijfsgebied blijven. Het doorgaand verkeer moet de route Slagenweg volgen. De Varsenerdijk moet geen doorgaande verbinding meer zijn. Oftewel: geen doorgaand verkeer tussen de vier kwadranten van het centrum, elk kwadrant zou voldoende parkeerruimte moeten hebben.	Pr. Julianstraat vervult een verkeersfunctie voor het verkeer dat herkomst en bestemmingsverkeer in Ommen heeft en niet voor doorgaand verkeer. Als de verkeersintensiteit op de Julianstraat de streefwaarden overschrijft onderzoekt de gemeente aanvullende maatregelen.	Bij overschrijding van gewenste intensiteiten op de Julianastraat aanvullende maatregelen treffen. De gewenste intensiteiten moeten nog bepaald worden.

67	HVO	Vechtkade	Volledig autovrij maken, dit lost ook het probleem van de fietsers HM brug op.	Deze aanbeveling delen wij en is reeds opgenomen in de Verkeersvisie.	Niet van toepassing
68	HVO	Parkeren centrum	Zoals in de visie staat ziet er goed uit. Wel graag betere bewegwijzering, die ook de toeristen aanspreekt.	Deze aanbeveling delen wij.	Er dient een bewegwijzeringsplan te komen (ook voor parkeren).
69	HVO	Danteweg	Doortrekken Danteweg zou een mooie oplossing zijn, maar wel duur. Wel draagt de doorgetrokken Danteweg bij aan het verkeer snel afvoeren naar N36.	Investeringen in infrastructuur zijn vaak hoog. Echter heeft infrastructuur bij goed onderhoud ook een lange levensduur.	Niet van toepassing
70	HVO	Fietsen centrum toestaan	Niet elke straat in Ommen centrum is breed genoeg om fietsen in centrumgebied toe te staan.	Het voetgangersgebied is en blijft het domein van de voetganger, de fietser (dus geen brommer of snorfiets) wordt toegestaan als gast. Dat wil zeggen als er veel voetgangers zijn, zoals dat in het zomerseizoen kan zijn, dan dient de fietser zich aan te passen door te lopen met de fiets aan de hand. Fietsers toestaan in het voetgangersgebied heeft positieve effecten op de middenstand. De fietser kan snel bewegen van winkel naar winkel, waardoor het aantrekkelijk wordt om meer gebruik te maken van verschillende winkels ipv alle boodschappen bij één winkel halen (zoals een supermarkt). Steeds meer gemeenten gaan over naar fietsen toestaan in voetgangersgebied. Uit onderzoek blijkt dat voetgangers en fietsers prima kunnen samengaan. Daarnaast ontvangen we signalen van minder validen dat zij graag met de fiets het centrum in willen om zo grote loopafstanden te voorkomen.	In de verkeersvisie beter onderbouwen dat in Ommen centrum fietsverkeer prima te gast kan zijn.
71	HVO	Fietsbrug	De meerwaarde van de fietsbrug is overdreven, als de Vechtkade is afgesloten is deze brug niet meer nodig.	De fietsbrug is bedoeld om fietsverkeer te stimuleren door een directe verbinding te realiseren tussen wijk Dante, het centrum van Ommen en het station. Daarnaast wordt de fietsveiligheid voor het utilitair en recreatief fietsverkeer verbeterd en de knelpunten voor de fietsers bij de HM brug en de Stationsweg grotendeels opgelost.	Niet van toepassing
72	HVO	Venstertijden centrumgebied	Graag invoeren van venstertijden / autoluw maken van delen van het centrum, net zoals dat nu ook het geval is bij Varsenerpoort.	We hebben gemerkt dat de venstertijden bij de Varsenerpoort goed bevallen. Als hiermee het centrum aantrekkelijker wordt voor bezoekers willen we graag samen met ondernemers werken aan een beleidsplan venstertijden.	Beleidsplan opstellen voor venstertijden centrum Ommen
73	Belangengroep Ondernemers Ommen-Zuid	Afsluiting Vechtkade	Het (voorwaardelijk) afsluiten van de Vechtkade is geen goed voorstel. Het afsluiten zal leiden tot terugloop omzet bedrijven. Daarnaast is het juist goed voor de bedrijven Ommen-Zuid dat er verkeer vanuit Den Ham / Hellendoorn via Ommen naar Zwolle gaat. Tevens zal de afsluiting zorgen voor meer sluipverkeer via Zwolseweg, de route via Slagenweg zal niet genomen worden. Er zijn toezeggingen gedaan om de Vechtkade/Varsenerdijk open te houden voor al het verkeer.	Afsluiten van de Vechtkade is een maatregel die nodig is om de aantrekkelijkheid van centrum Ommen te verbeteren. Daarnaast heeft het ook verkeersveiligheidsverbeteringen voor de fietser. In het verleden gemaakte afspraken gingen uit van een scenario die niet is uitgekomen. Destijds was de verwachting dat het aantal auto's op de Vechtkade beperkt zou zijn. Helaas is dit niet uitgekomen, ondanks maatregelen in de openbare ruimte.	Niet van toepassing

74	OVO	Doortrekken Slagenweg	Doortrekken Slagenweg is goed plan. Maar zal dan wel drukker worden op Slagenweg, dus een fietstunnel bij rotonde Aldi.	Mochten de verkeersintensiteiten aanleiding zijn voor verdere verkeersveiligheidsmaatregelen, dan worden die gedaan. Echter is de snelheid van gemotoriseerd verkeer bij rotondes dermate laag dat de veiligheid voor fietsers al hoog is, ondanks verhoogde verkeersintensiteiten.	Niet van toepassing
75	OVO	Doortrekken Danteweg	Doortrekken Danteweg is goed plan. Denk wel aan fietstunnel naar Vechtdalcollege.	De ontsluiting van het Vechtdalcollege wordt meegenomen in het verdere ontwerp van de Danteweg.	Bij ontwerp doortrekken Danteweg aandacht voor de inrichting, er dient een fietsveilige oversteek te komen.
76	OVO	Legenda	pag 11 legenda aanpassen naar autoluw, bij activiteiten evt afsluiting.	Autoluw zonder maatregelen is niet haalbaar. Wel is de optimale situatie dat doorgaand verkeer niet meer gebruik maakt van Vechtkade.	In de legenda andere bewoording gebruiken: doorgaand autoverkeer ongewenst.
77	OVO	Afsluiting Vechtkade	Pag 13 laatste zin wijzigen in 'autoverkeer Vechtkade tegen te gaan' in 'autoverkeer ontmoedigen'. Daarbij zijn er in verleden afspraken gemaakt dat er geen knip zou komen in de Vechtkade. Ontmoedigen is goed, afsluiten is onbespreekbaar. De voorkeur gaat uit naar doortrekken van N341 vanaf de Manitoba-rotonde.	Aansluiting vanaf de Manitobarotonde richting N348 wordt niet als haalbaar gezien. Dit heeft teveel gevolgen voor natuur en milieu, en is erg kostbaar.	Niet van toepassing
78	OVO	Parkeren centrum	Gehele Voormars semi-verharden als overloopterrein parkeren.	Nu wordt ingezet op een parkeerterrein bij Den Oordt. Naar verwachting zal dit voldoende oplossend vermogen hebben. Hiermee spreiden we de parkeergelegenheden rond het centrum ipv concentreren op één locatie. Dit is voor het zicht en veiligheid niet wenselijk.	Niet van toepassing
79	OVO	Keerlus Strangeweg	Dit is voldoende als nieuwe aansluiting op N36 komt, anders wel doorsteek van Haarsweg.	De intentie is om de Slagenweg door te trekken naar de N36. Daarbij is eerder onderzocht dat de doorsteek Haarsweg vele negatieve gevolgen heeft voor de omgeving, zoals verkeersonveiligheid en afname leefbaarheid.	Niet van toepassing
80	OVO	Blauwe zone	Ontheffingen blauwe zone reguleren middels tijden, geldt niet tussen 10.00 en 18.00 uur. Wellicht meerdere blauwe zones waarbij voor korte duur dichtbij de kern, en wellicht langer dan nu en vergunninghouders verder weg.	In Ommen wordt relatief kort geparkeerd. Zeker rond supermarkten wordt voornamelijk korter dan 1 uur geparkeerd. Vanuit overheid verder reguleren is daarom niet nodig. Ontheffingenbeleid zal erop gericht om die gebruikers die echt een ontheffing nodig hebben, een ontheffing te verlenen.	Niet van toepassing

81	OVO	Fietsbrug	Dit is een forse uitgave voor paar minuten tijdswinst. Denk daarbij ook aan doorvaarhoogte van 4 meter. Suggestie: onderzoeken of doortrekken recht tegenover het Laer niet een betere optie is. Tussen de particuliere woningen aan de Zwolseweg is geen ruimte. Het evenementen terrein van mevrouw Stegeman zal worden doorkruist. De woningen aan de Koesteeg zullen een mening hebben en het weiland voor het Lear wordt aangetast. Met de Koeksegeul liggen er nu mogelijkheden om tegelijkertijd een fietsweg te realiseren, dan over de bestaande weg van Het Laer naar het station heeft geen impact op omgeving of aanwonenden.	De fietsbrug is een maatregel voor de langere termijn. Mocht blijken dat in de tussentijd andere, betere oplossingen zijn, dan worden die serieus onderzocht.	Niet van toepassing
82	PB Varsen	Knooppunt Varsen en Hessenweg-West oversteek	Voorkeur gaat uit naar een ongelijkvloerse oversteek bij Hessenweg-West-Varsenerweg met opheffing van noordelijke en behoud van zuidelijke parallelweg. Een tweede mogelijkheid zou zijn een VRI ipv ongelijkvloerse oversteek.	Een ongelijkvloerse oversteek N340 bij de Hessenweg-West zou een goede aanvulling zijn voor het provinciale project N340. Als deze ongelijkvloerse oversteek niet met huidige project kan plaatsvinden, dan zetten we erop in dat dit in de toekomst gaat plaatsvinden.	In de verkeersvisie opnemen een ongelijkvloerse oversteek N340 thv Hessenweg-West. Gezien de huidige budgetspanning bij project N340 zal dat niet passen in huidig project, maar wel blijven inzetten op verbetering van de oversteekbaarheid.
86	Vereniging voor Natuur en Milieu De Vechtstreek	Oostelijke randweg	Door de verbinding tussen de Slagenweg en de N36 zal de Coevorderweg (oude N34) worden ontlast wat een goede zaak is.	Het klopt dat de realisatie van deze verbinding de positieve effecten zal hebben op de verlaging van de verkeersintensiteit op de weg naar de Witte Paal wat gunstig is voor de natuur en milieu in dit gebied.	Niet van toepassing
87	Vereniging voor Natuur en Milieu De Vechtstreek	Oostelijke randweg	De doorsnijding van het Ommerbos betekent ook een doorsnijding van een belangrijke ecologische zone. Het Ommerbos is namelijk onderdeel van het Nationaal Natuurnetwerk.	De gemeente is zich bewust van de mogelijke gevolgen van de doorsnijding van de ecologische structuur met een drukke verkeersweg. Daarom laten we ons graag door de vereniging adviseren over de flankerende maatregelen om de gevolgen voor de flora en fauna zo veel als mogelijk te beperken.	Bij het ontwerp van de rondweg zullen flankerende maatregelen treffen om de gevolgen voor flora en fauna te beperken.
88	Vechtdalcollege	Rotonde Karwei	Spreekt de verontwaardigin uit dat de veiligheid op de rotonde niet is genoemd in de verkeersvisie	Over de verkeersveiligheid bij deze rotonde heeft het college tijdens de reconstructie van de Balkerweg het standpunt ingenomen dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn op deze locatie om de oversteekbaarheid van de scholieren te verbeteren. De snelheid van gemotoriseerd verkeer is laag en zijn er geen ongevallen geregistreerd. Mocht de Danteweg doorgetrokken worden wordt dit standpunt mogelijk gezien.	Niet van toepassing

89	Vechtdalcollege	Doortrekken Danteweg	Er wordt hierbij m.i. voorbijgegaan aan enkele belangrijke zaken: 1. overlast-situatie door een weg die vlak naast het schoolterrein ontstaat 2. plannen (ook in voorbereiding binnen gemeentehuis en bestuursdienst) om juist dit gebied mogelijk te gebruiken voor de realisatie van extra faciliteiten t.b.v. bewegingsonderwijs. De indruk kan ontstaan dat de plannenmakers "verkeer" niet of nauwelijks in contact hebben gestaan met de plannenmakers "onderwijs&sport"	1 Bij de uitwerking van de plannen wordt een akoestisch onderzoek gedaan en andere invloeden op de omgeving in beeld gebracht en gecommuniceerd zowel naar Vechtdalcollege als andere belanghebbenden in dit gebied. 2 Deze plannen worden op elkaar afgestemd. In de informatieraad van 29 september wordt meer duidelijk wat de beoogde locatie is van de sporthal.	Niet van toepassing
----	-----------------	----------------------	--	---	---------------------

Aanvullende vragen/opmerkingen naar aanleiding van commissievergadering van 6 oktober 2016:

nr	organisatie	trefwoord	opmerking/vraag	antwoord gemeente	actie gemeente
90	CDA	Fietspad Stationsweg	Het fietspad langs Stationsweg herinrichten door een twee-richtingen fietspad aan de westzijde van deze weg aan te leggen. De fietsers voor de spoorwegovergang (gezien vanaf Lemele) laten oversteken naar de Westzijde;	Oorspronkelijk plan Stationsweg heeft voorzien in de twee-richtingen fietspad aan de westzijde van de weg. Dit plan is vervolgens aangepast met de fietspaden aan weerszijden van de weg met als gevolg veel fietsoversteekbewegingen.	In de verkeersvisie is de tweede brug over de Vecht opgenomen als lange termijn oplossing voor de fietsverbinding van en naar het station.
91	fam. Twisterling	Zwaar verkeer door het centrum	1 Woongenot ernstig verstoord, het geeft veel fijnstof op de balkons en een ontzettende herrie door de bestrating. 2 De Dikkersstraat wordt door velen gezien als afslag naar het centrum voor en ook menig onbekende vrachtrijder rijdt zich vast en moet terug om weer op de Vechtkade te komen en de Danteweg te nemen of door te rijden richting stad	1 De intentie dat het doorgaand verkeer door het centrum van Ommen gewaardeerd wordt blijft onveranderd. In het uitvoeringsprogramma van de verkeersvisie worden de specifieke maatregelen genoemd ter ontlasting van de Vechtkade waardoor het leefklimaat in het centrum zal verbeteren. 2 In het voorjaar 2017 wordt de bewegwijzering voor vakantieverkeer aangepast. Voor vrachtverkeer wordt middels verkeersbesluit een zonaal verbod ingesteld en de handhaving op dit verbod geïntensiveerd.	In het uitvoeringsprogramma is het groeimodel met de maatregelen om doorgaand verkeer door het centrum verder te weren, opgenomen.
92	Ondernemers aan de Markt	Afsluiting Vechtkade	1 Minder (of zelfs geen) verkeer zal direct leiden tot; minder bezoekers, en minder bezoekers gaat automatisch leiden tot; - minder omzet - geen reuring - minder beleving - uiteindelijk sluiting van bedrijven. 2 Wel zijn wij de mening toegedaan dat er inderdaad qua veiligheid wel een aantal (simpele) maatregelen mogen plaatsvinden om e.e.a. te verbeteren, maar zien deze "afsluiting" als buitenproportioneel !	De afsluiting van de Vechtkade is op dit moment geen optie. Middels een groeimodel van de maatregelen wordt er naar gestreefd om het verkeer door het centrum verder te verminderen, maar niet ten koste van de centrumbezoekers en de bereikbaarheid van het winkelende publiek.	In het uitvoeringsprogramma is het groeimodel met de maatregelen om doorgaand verkeer door het centrum verder te weren, opgenomen.

93	Werkgroep fietssnelweg	Fietssnelwegen	Er blijkt al enige tijd een werkgroep te bestaan waarin ook lokale politici actief zijn. Deze werkgroep heeft al het nodige voorwerk verricht. Wellicht kan bijgevoegd voorstel "Fietssnelweg" van deze werkgroep input zijn voor onze opdracht tot nadere uitwerking.	Fietssnelwegen, vergelijkbaar met autosnelwegen, bundelen grote stromen fietsers. De kern Ommen is te klein om dergelijke grote groepen fietsers te bundelen. Wel ligt er meerwaarde om de kernen Zwolle, Dalfsen, Ommen en Hardenberg als een parelsnoer met elkaar te verbinden. In de Verkeersvisie is in de fietsstructuur rekening gehouden met de fietsverbindingen tussen de wijken en centrum en andere voorzieningen, zoals station.	In de Verkeersvisie opnemen de Parelsnoer van het Vechtdal: een comfortabele en prettige fietsverbinding die de parels van het Vechtdal (de kernen Zwolle, Dalfsen, Ommen en Hardenberg) met elkaar verbindt.
94	CDA	Matregelen bij het niet afsluiten van de Vechtkade	plaatsen bord A1 RVV 1990 met aangepaste snelheid van bijv. 20 km/u of bord en/of bord G5 en G6 plaatsen met een duidelijke markering op de weg waar dit begint en eindigt. De laatst genoemde optie is wellicht een goede oplossing daar dit ook inzicht verschaft hoe iedereen zich dan in het verkeer dient te gedragen;	In Nederland moeten de bestuurders binnen het erf (G5) maximaal 15 km/uur rijden. Hoewel het idee over aangepast rijgedrag op een erf ons zeer aanspreekt is met de huidige verkeersintensiteiten niet verantwoord de Vechtkade als erf aan te wijzen. Conform het groeimodel beginnen worden in het centrum eerst de simpele verkeersmaatregelen getroffen om de verkeersintensiteiten terug te dringen.	De variant Vechtkade als erf (plaatsen van G5 verkeersborden) wordt in een latere stadium van het groeimodel verder onderzocht.
			bij afslag met Danteweg en bij de inrit Julianastraat/Varsenerdijk bij de Hessel Mulertbrug bord C7a RVV 1990 met onderbord "uitgezonderd laden en lossen" en bord C8 en C10 RVV 1990 plaatsen;	De Vechtkade is al afgesloten voor doorgaand vracht- en landbouwverkeer. Afsluiting voor motorvoertuigen met caravans (C10) wordt door de politie afgeraden. Deze verboden worden geformaliseerd middels een verkeersbesluit dat in de maak is.	N.v.t
			de Julianastraat voorrang geven t.o.v. de Varsenerdijk (Vechtkade) dus bord B6 of B7 RVV 1990 plaatsen. Betrek hier ook het fietspad Julianastraat – Hessel Mulertbrug (vv) bij, zodat ook de fietsers voorrang hebben op de bestuurders die zich op de Varsenerdijk (Vechtkade) bevinden.	We streven er naar om de Vechtkade zo veel als mogelijk van zelfregulerende infrastructuur te voorzien en zo min mogelijk verkeersborden. De voorrang van de Pr. Julianstraat t.o.v. de Vechtkade wordt middels een uitritconstructie gerealiseerd.	Realiseren van een uitritconstructie op het kruispunt Vechtkade/Julianastraat. Hierdoor heeft verkeer op de Julianastraat voorrang ten opzichte van de vechtkade. Ook fietsers vanaf de Hessel Mulertbrug die naar de Julianastraat rijden en v.v. hebben hierdoor voorrang op het verkeer van de Vechtkade.
95	CDA	Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk	- Aanleggen vrij liggend 2 richtingen fietspad vanaf het kruispunt Patrijsstraat/Kievitstraat en dit fietspad ter hoogte van de Danteweg richting Balkeweg doortrekken. Halverwege kan dit fietspad dan daar worden aangesloten op het bestaande fietspad. Dit i.p.v. het doortrekken van de Danteweg voor motorvoertuigen. Fietsers vanuit Ommen Zuid en alle fietsers uit de omgeving (o.a. scholieren) die vanaf deze zijde Ommen binnenkomen kunnen dan gebruik maken van dit fietspad zodat vermeende gevaarlijke situaties met fietsers bij het kruispunt Danteweg/Kievitstraat tot het verleden behoren. Daarnaast kan dit vrij liggende fietspad aan de linkerzijde van de Chevallerastraat worden doorgetrokken naar de rotonde bij de Albert Heijn zodat daarmee fietsers en motorvoertuigen van elkaar gescheiden zijn wat de verkeersveiligheid ten goede komt.	Afhankelijk van het haalbaarheidsonderzoek doortrekking Danteweg wordt de nut en noodzaak van deze maatregel verder aangeduid onder de aanpak ontbrekende schakels fietsnetwerk in Ommen west.	Het voorstel wordt meegenomen in het uitvoeringsprogramma onder het onderdeel ontbrekende schakels fietsnetwerk en beoordeeld i.r.t. het haalbaarheidsonderzoek doortrekking Danteweg.

			Met deze maatregelen zou ook het veilig met de fiets bereiken van het Kindplein West in de toekomst een positieve uitwerking hebben.	De ontsluiting van het Kindplein west voor het fietsverkeer wordt in het kader van dit project verder uitgewerkt, uiteraard i.r.t. de hoofdfietsstructuur in Ommen west.	Zie hierboven
			- Het aanleggen van een fietspad naar de Buurtschap Ommerkanaal. Daarbij denkt de CDA fractie aan het aanleggen van een fietspad vanaf Ommerkanaal Oost over de Grensweg naar de Haarsweg. Hierbij zal een tunnel of fietsbrug onder/over de N36 aangelegd moeten worden. Los van de verbetering van bereikbaarheid per fiets van het Ommerkanaal is dit een verkeersveilige oplossing van het fietsverkeer naar deze buurtschap. Zeker als de Arrierveldsweg in de toekomst mogelijk aangesloten gaat worden op de N36.	De hoofdfietsverbinding tussen de buurtschap Ommerkanaal en Ommen loopt momenteel via het Ommerkanaal Oost. Deze route is tevens de hoofdroute van de scholieren van Dedemsvaart naar Ommen. Arrierveldsweg wordt meer als recreatieve- en minder als utilitaire fietsroute gebruikt. De situatie willen we continueren als de Arrierveldsweg aangesloten wordt op de N36. Door deze aansluiting wordt het Ommerkanaal Oost ontlast van gemotoriseerd verkeer waardoor de fietsveiligheid wordt verbeterd. Er wordt ook gekeken naar het Ommerkanaal West als fietsroute.	N.v.t
96	CDA	Fietspad langs de Stationsweg.	"Het fietspad langs Stationsweg herinrichten door een twee-richtingen fietspad aan de westzijde van deze weg aan te leggen. De fietsers voor de spoorwegovergang (gezien vanaf Lemele) laten oversteken naar de Westzijde". Hier zal de wethouder nog op terugkomen maar ter aanvulling het onderstaande.	zie 95	
			Gedacht wordt om het 2 richtingen fietspad aan de westzijde en het voetpad aan de oostzijde van de Stationsweg in te richten. Het voetpad wat nu aan de westzijde is gelegen kan dan ingericht worden als onderdeel van het 2 richtingen fietspad. Mocht dit bij Garage Cents problemen geven, dan kan overwogen worden daar de Stationsweg zoveel als nodig is te verleggen zodat er voldoende ruimte is om te voorzien in dit 2 richtingen fietspad. Het voordeel hiervan is dat er nabij de Hessel Mulertbrug het aantal overstekende fietsers zal afnemen en de reeds bestaande praktijk (links fietsende fietsers vanaf het station richting Ommen) wordt hiermee ook opgelost.	zie 95	
			In het verlengde hiervan geeft het CDA ter overweging mee om een 2 richtingen fietspad, vanaf de Hessel Mulertbrug, aan de linkerzijde van de Julianastraat tot aan het kruispunt met het Vrijthof in te richten. Het voordeel hiervan is dat er minder oversteek bewegingen zijn bij het kruispunt Varsenerdijk/Julianastraat wat een veiliger gevoel zal geven en de verkeersveiligheid ten goede zal komen.	Julianastraat krijg meer verkeersfunctie dan de Vechtkade. De straat moet dan ook uniform worden ingericht. De vraag is of er langs de Julianstraat voldoende ruimte is om een tweerichtingen fietspad aan te leggen	Dit voorstel wordt meegenomen bij de verbetering van de aansluiting van het fietspad bij de brug op de Julianastraat.

97	Jan Zwinselman	ter hoogte van Laarbrug een op- en afrit te realiseren	Is in de verkeers visie gekeken of het een optie is om ter hoogte van Laarbrug een op- en afrit te realiseren om via de N 348 bij het Varsener viaduct te komen?	Deze optie is niet onderzocht in de verkeersvisie maar wel als onderdeel van de zuidelijke variant indicatief in het Verkeerstructuurplan in 2008.	Deze alternatieven zijn als bijlage opgenomen in de verkeersvisie
			Hierdoor zal m.i. de verkeers stroom door het centrum van Ommen behoorlijk minder worden.	Vanuit de berekeningen is gebleken dat deze varaint weinig effect heeft op de verkeersintensiteiten door het centrum van Ommen.	N.v.t.
			Het Verkeer Ommen-zuid – Zwolle en omgekeerd heeft dan een alternatieve route die ook de Hessel Mullert brug zal ontlasten.	De provincie Overijssel heeft in de Omgevingsvisie 2009 de hoofdstructuur van de provinciale wegens vastgesteld. Tot deze hoofdstructuur hoort ook de N348 Ommen-Raalte. De aansluiting van de Zwolseweg op de N348 past niet in het herinrichtingsplan van de provincie.	
98	Wethouder	Maatregelen opsommen	Is het mogelijk om een aantal mogelijke maatregelen op te sommen die het gemeentebestuur zou kunnen overwegen te nemen wanneer er te veel sluipverkeer door de kleine kernen (bijv. Vilsteren) gaat ?	In beginsel zijn er twee methoden om sluipverkeer tegen te gaan, te weten - Het nut van de sluiproute verminderen door het creëren van de weerstanden zodat de reistijden langer worden; - Het bieden van een alternatief waardoor de route niet meer aantrekkelijk is.	Tegen het sluipverkeer op de Vilsterseweg worden de beiden methodes toegepast, enerzijds zijn op de route verkeersdrempels en plateaus toegepast, anderzijds wordt samen met de provincie gewerkt aan de betere doorstroming op de N340. In het geval van meer sluipverkeer door Vilsteren wordt de weerstand op de route verder vergroot door de aanleg van extra remmende maatregelen.
99	VOV	Fietspad door Kobespark	Wij stellen voor om het pad door het Bernhard Kobespark tussen de Dikkerstraat en de Danteweg als Fietspad aan te merken.	Een voetpad kan niet zomaar als fietspad worden gebruikt. Het fietspad moet aan bepaalde criteria voldoen als directheid, fietscomfort en fietsveiligheid. Het voetpad door het Bernhard Kobespark wordt veelvuldig gebruikt door de voetgangers en wandelaars, vaak met de hond. Bij de gemeente zijn er de klachten bekend van de conflicten tussen fietsers en voetgangers op het voetpad tussen de Kievitstraat en de Balkeweg. Vooral in de bochten van het kronkelende voetpad door het Kobespark kunnen gevaarlijke situaties ontstaan.	Dit voorstel wordt meegenomen bij het ontwerp van het kruispunt Chevallerestraat-Danteweg en in relatie tot de ontsluiting van het Kindplein west voor het fietsverkeer. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de verhouding tussen de veilige inrichting en het gebruik van het beoogde fietspad.