# Verkeersplan Ommen-Oost

4 juni 2025

Gemeente Ommen

# Inhoudsopgave


**Verkeersplan Ommen-Oost ..... 1**

*Inleiding ..... 3*
- Aanleiding ..... 3
- Doelstelling ..... 3
- Ontwikkelingen en vraagstukken ..... 3
- Integraal plan in afstemming met toekomstige ontwikkelingen ..... 4
- Proces ..... 5
- Leeswijzer ..... 6

*Inventarisatie bestaande verkeersstructuur en -situatie ..... 7*
- Regionaal niveau ..... 7
- Lokaal niveau ..... 9
- Wijkniveau ..... 11
- Knelpunten verkeersveiligheid en leefbaarheid ..... 12

*Variantenstudie ..... 15*
- Referentiesituatie ..... 15
- Varianten ..... 16
- Afweging varianten ..... 20

*Uitwerking voorkeursvariant ..... 25*
- Toekomstige verkeersintensiteiten ..... 26
- Maatregelen ..... 29
- Overzichtskaart maatregelen ..... 35
- Globale kostenraming en planning ..... 36

*Inpassing vraagstukken ..... 37*

*Bijlage I: Vraagstelling Verkeersplan Ommen-Oost ..... 38*

*Bijlage II: Intensiteiten per wegvak en variant ..... 39*
- Referentiesituatie ..... 39
- Variant 1: Strikte scheiding stad en buitengebied ..... 39
- Variant 2: Behouden fietsdoorsteek Vlierendreef ..... 40
- Variant 3: Afhechten Vlierendreef ..... 40
- Variant 4: Afhechten Vlierendreef en fietsstraat Otmansweg ..... 41
- Overzichtstabel ..... 41

*Bijlage III Voorstel herinrichting Vlierendreef ..... 42*

# Inleiding

## Aanleiding

**Ommen-Oost is in ontwikkeling. Op verschillende plekken zijn ruimtelijke plannen in uitvoering en voorbereiding en er spelen, mede gerelateerd daaraan, een aantal verkeerskundige vraagstukken. Om die samen te brengen, is Roelofs Advies en Ontwerp BV gevraagd te komen tot een integraal verkeersplan voor dit deel van de stad en het landelijke gebied daaromheen. Het voorliggende document behelst het verkeersplan waarin die integrale ontsluitingsstructuur voor Ommen-Oost is beschreven.**

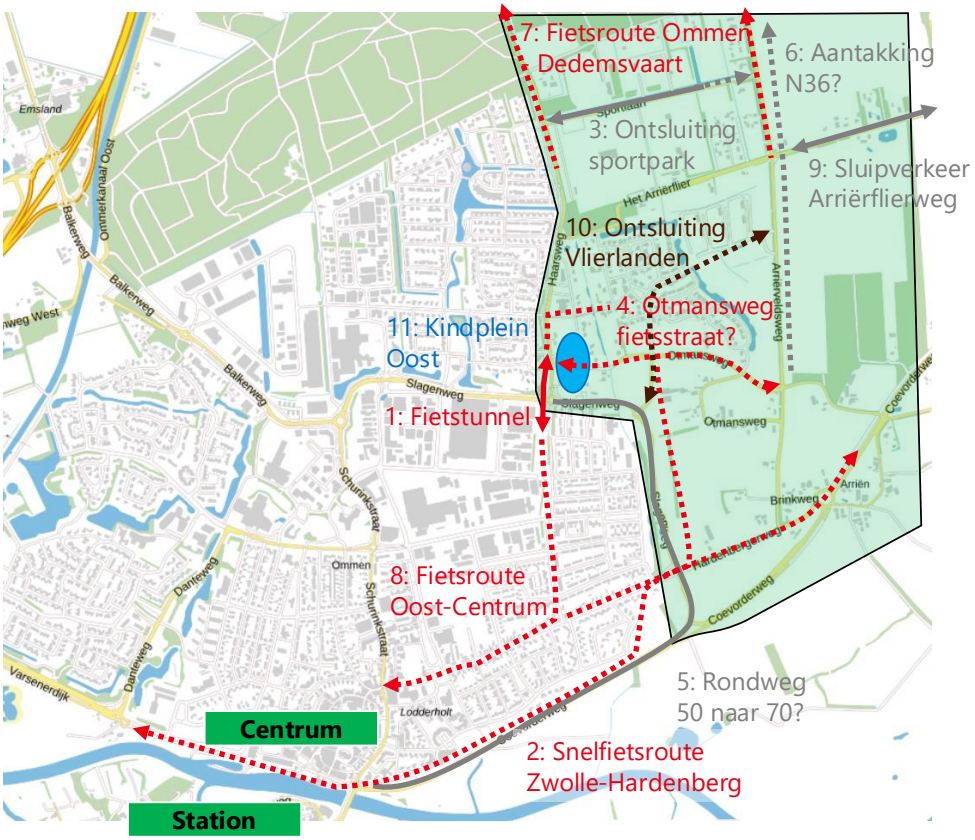
## Doelstelling

Doel van het verkeersplan is te komen tot een goede, veilige en toekomstbestendige ontsluiting van het oostelijk deel van Ommen. Dit geldt zowel op regionaal als lokaal niveau, maar ook binnen Ommen-Oost zelf. In aanvulling daarop is er de wens dat verkeer zoveel als mogelijk gebruik maakt van de hoofdwegenstructuur en sluipverkeer, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, voorkomen wordt. Dit laat zich samenvatten in de volgende aspecten:

- Logische ontsluiting: we zetten in op een ontsluiting van de woongebieden van Ommen-Oost via de bestaande hoofdontsluitingswegen.
- Tegengaan sluipverkeer: mede naar aanleiding van bovenstaande is het gewenst dat verkeer van en naar Ommen(-Oost) zo min mogelijk via het buitengebied (60 km/uur zone) rijdt. Het buitengebied is primair een verblijfgebied en dat betekent dat er voornamelijk bestemmingsverkeer rijdt.
- Verbeteren verkeersveiligheid: fietsers en voetgangers hebben nog beperkt ruimte in het gebied. Mede door de hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer ontstaan daardoor verkeersveiligheidsknelpunten. Deze willen we aanpakken.
- Goede leefbaarheid: Overkoepelend geldt dat Ommen-Oost en de omliggende gebieden (zoals Arriën) een prettige(r) plek moeten zijn om in te wonen. Dat betekent ruimte om te verblijven en te recreëren en acceptabele hoeveelheden verkeer dat zich netjes aan de snelheid houdt.

## Ontwikkelingen en vraagstukken

Een overzicht van vraagstukken die spelen/speelden binnen Ommen-Oost en die de komst van een integraal verkeersplan noodzakelijk maken is weergegeven in figuur 1. Het gaat om een elftal vraagstukken, waarvan een deel wordt ingepast in het verkeersplan en een deel nog nader uitgewerkt dient te worden aan de hand van het plan. Uiteraard vormen de vraagstukken ook input voor het verkeersplan, aangezien daarin de verschillende vragen juist bij elkaar worden gebracht. In bijlage I zijn de vraagstukken en de benodigde uitwerking nader toegelicht.




*Figuur 1 Overzicht verkeerskundige vraagstukken Ommen-Oost*

## Integraal plan in afstemming met toekomstige ontwikkelingen

De huidige situatie in Ommen-Oost staat niet op zich en heeft dan ook een raakvlak met ontwikkelingen en keuzes die elders worden gemaakt. In het verkeersplan houden we daar rekening mee. De meest relevante ontwikkelingen, en de wijze waarop die zijn meegenomen, zijn hieronder weergegeven:

- Verkeersstructuur Ommen centrum: parallel aan het proces om te komen tot een verkeersplan voor Ommen-Oost, zijn maatregelen uitgewerkt om te komen tot een veiliger en leefbaarder centrum. Bij de start van het project was de uitkomst daarvan nog niet bekend. Vandaar dat bij de afweging tussen de varianten voor Ommen-Oost nog geen rekening is gehouden met de nieuwe situatie na afsluiting van de Vechtkade en de Pr. Julianastraat. Voor de voorkeursvariant is wel een doorrekening van de toekomstige situatie, inclusief aanpassingen rondom het centrum, uitgevoerd.
- Gebiedsvisie Vlierlanden fase 3: er wordt gewerkt aan een gebiedsvisie voor de derde fase van Vlierlanden. Deze ontwikkeling zou aan de zuidzijde van het huidige Vlierlanden komen te liggen en wordt verder begrensd door de Arriërveldsweg aan de oostzijde en de Hardenbergerweg aan de zuidzijde. Vanuit het projectteam van dit verkeersplan is meegekeken met de gebiedsvisie en zijn verkeerskundige aanbevelingen meegegeven voor het plan. Tegelijkertijd is de ontwikkeling als een uitgangspunt voor het verkeersplan genomen. De ontsluiting van de derde fase Vlierlanden is daarmee een integraal onderdeel in het verkeersplan.
- Overige woningbouwplannen Ommen-Oost: Naast fase 3 van Vlierlanden, zijn er ook plannen om flexwoningen te realiseren nabij de Sportlaan en XL-kavels langs Het

Arriërflier. Deze plannen zijn, net zoals Vlierlanden fase 3, integraal meegenomen in dit verkeersplan.

- Vrijliggend fietspad Haarsweg en tunnel Slagenweg: De gemeenteraad heeft besloten om een vrijliggend fietspad langs de westzijde van de Haarsweg te realiseren van de Sportlaan tot de Slagenweg. In het verlengde daarvan wordt een fietstunnel onder de Slagenweg door gerealiseerd. De tunnel sluit aan op het vrijliggende fietspad langs het zuidelijke deel van de Haarsweg en de route verder richting het centrum.
- Kindplein Oost: op de locatie waar nu OBS Het Palet gevestigd is, wordt het Kindplein Oost gerealiseerd. Deze komt gedeeltelijk op de bestaande Alteveerweg te liggen, waardoor de fietsroute vanaf de Otmansweg via het noorden om het Kindplein heen gaat lopen. Ter hoogte van de Haarsweg wordt een fietsoversteek (in de voorrang) gerealiseerd om aan te sluiten op het nieuw fietspad langs de Haarsweg en de tunnel onder de Slagenweg door.
- Fietsroute Ommen-Dedemsvaart: voor de (primaire) fietsroute tussen Ommen en Dedemsvaart is een drietal routes in beeld, die via het Ommerkanaal Oost, de Haarsweg-Grensweg en de Arriërveldsweg. De variantenstudie naar deze route loopt eveneens parallel met het proces voor dit verkeersplan. In het verkeersplan is er daarom rekening mee gehouden dat de twee varianten die door Ommen-Oost lopen in te passen zijn.

*Figuur 2 Vlierlanden fase 1 (rechts) en toekomstige fase 2 (links) april 2023*

## Proces

Dit verkeersplan is tot stand gekomen in samenspraak met de betrokken medewerkers van gemeente Ommen (verkeer, projecten en regie openbaar gebied).
In het voorjaar van 2023 is daarnaast een participatietraject doorlopen met de bewoners van de Vlierlanden en de Boerenerven. Op basis daarvan is een aantal (quick-win) maatregelen om de snelheid te remmen en daarmee de verkeersveiligheid te verhogen voorgesteld. Op

basis van de online ontvangen reacties is vervolgens gekomen tot een concreet voorstel. Deze maatregelen zijn daarmee onderdeel van het verkeersplan.
Het verkeersplan is eind 2024/begin 2025 voorgelegd aan de bevolking van Ommen. Van 29 november tot en met 10 januari konden mensen reageren op het voorgestelde plan; deze reacties zijn opgenomen in een separate reactienota. Op basis van de reacties is het verkeersplan aangescherpt en aangepast. Welke aanpassingen zijn gedaan is te lezen in de memo “Verkeerplan Omme-Oost, bijstelling en implementatie”.

### Leeswijzer

In dit verkeersplan wordt eerst ingegaan op de bestaande situatie in Ommen-Oost, inclusief de reeds voorgenomen aanpassingen. Vervolgens is een studie uitgevoerd naar verschillende ontsluitingsvarianten. Op basis van de uitkomsten daarvan is gekomen tot een voorkeursvariant en zijn daarvoor concrete maatregelen uitgewerkt die nodig zijn om tot de gewenste situatie te komen.

# Inventarisatie bestaande verkeersstructuur en -situatie

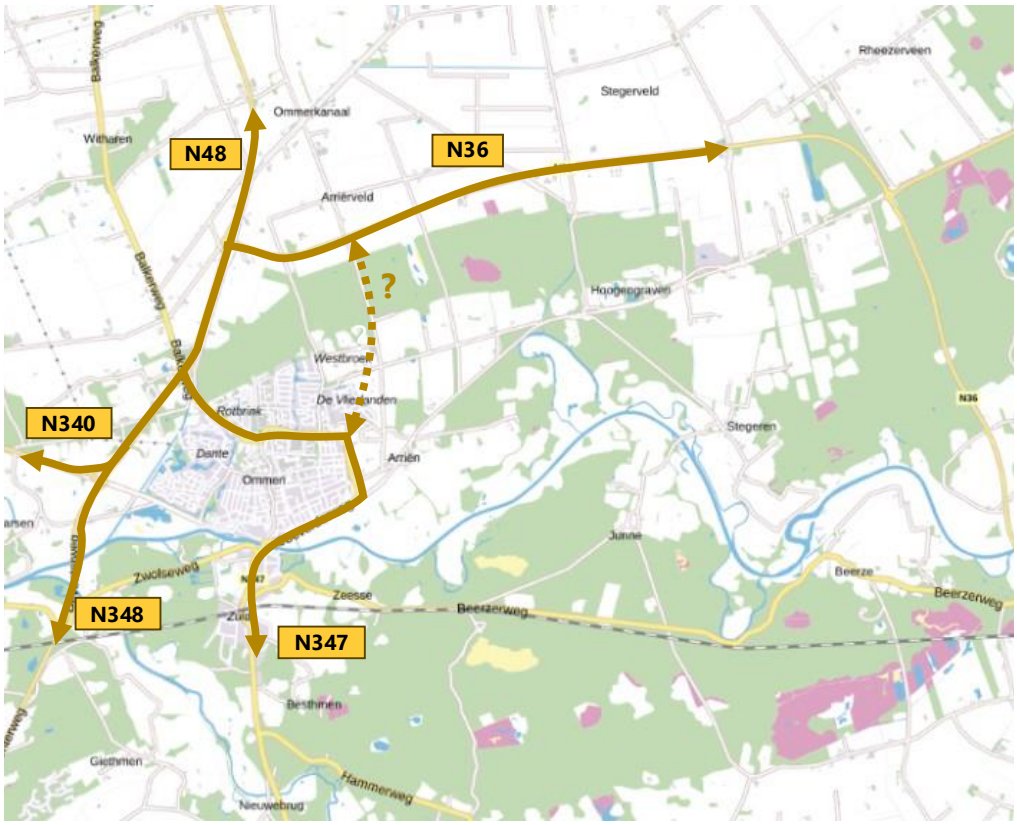
De huidige verkeersstructuren zijn op drie niveaus in beeld gebracht, te weten:

1. Regionaal niveau: de wijze waarop het netwerk van Ommen(-Oost) aansluit op het regionale auto- en fietsnetwerk richting de omliggende kernen;
2. Lokaal niveau: de wijze waarop Ommen-Oost verbonden is met de rest van de stad;
3. Wijkniveau: de interne ontsluiting binnen Ommen-Oost.

Op alle drie de niveaus wordt hieronder ingegaan. Aanvullend daarop, zijn sessies gehouden met bewoners van Ommen-Oost. De knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid die daaruit naar voren zijn gekomen, zijn opgenomen in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk.

## Regionaal niveau

De verbinding met de omgeving verloopt primair via de Rijks- en provinciale wegen, zoals hieronder weergegeven. Om daar te komen, wordt gebruik gemaakt van de hoofdontsluitingswegen (Slagenweg, Coevorderweg en Balkerweg).




*Figuur 3 Regionale ontsluiting Ommen-Oost - auto's en overige motorvoertuigen*

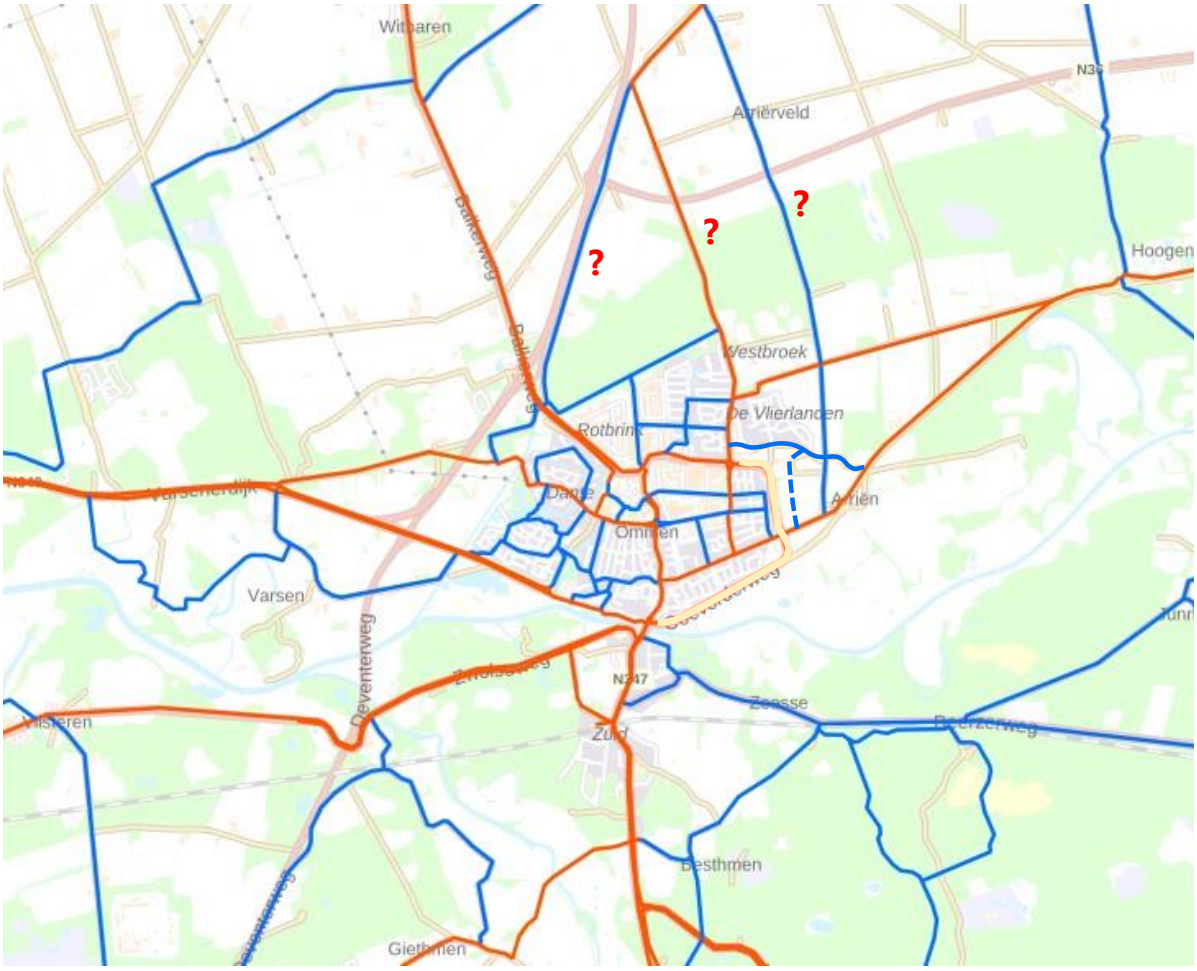
### *Aansluiting op de N36?*

Een eventuele directe aansluiting van Ommen-Oost op de N36, bijvoorbeeld ter hoogte van de Arriërveldsweg, is al langer een gedachtegang. In de Verkeersvisie 2030 (van 2017) is de ambitie uitgesproken om de N36 en Arriërveldsweg te verbinding met de Slagenweg, als oostelijke ontsluiting van Ommen. De redenatie is, onder andere, dat een dergelijke aansluiting kan leiden tot een vermindering van de verkeersdrukte rondom het centrum van

Ommen en een alternatief kan bieden voor het verkeer tussen de Vechtbrug en de N48. Een dergelijke aansluiting biedt echter weinig toegevoegde waarde en kan zowel als onwenselijk en onrealistisch worden gekenmerkt.
Uit de Analyse ontsluitingsstructuur Ommen (2020) is, op basis van een kentekenonderzoek en verkeerstellingen, gebleken dat een dergelijke aansluiting weinig toegevoegde waarde biedt en geen oplossing is voor de verkeerssituatie in het centrum van Ommen. In de praktijk is de relatie tussen de N347 (het zuiden) en de N340/Zwolle namelijk veel groter dan die met de N48/Hoogeveen. Dit verkeer zal sowieso gebruik blijven maken van het bestaande netwerk. In de huidige situatie gaat dat vooral via de Vechtkade en Pr. Julianastraat en in de toekomst met name via de Coevorderweg-Slagenweg-Balkerweg.
Een eventuele aansluiting ter hoogte van de Arriërveldsweg zou betekenen dat deze weg moet worden opgewaardeerd naar een gebiedsontsluitingsweg, met alle voorzieningen die daarbij horen (bijvoorbeeld vrijliggende fietsinfrastructuur). Dat gaat ten koste van bestaande natuur (de weg loop dwars door het Ommerbos) en ook de landschappelijke inpassing zal een uitdaging zijn. In de Verkeersvisie 2030 is een stippellijn tussen de rotonde Slagenweg en de N36 ingetekend als mogelijke nieuw ontsluitingsroute. Deze ligt grofweg op de plek van de huidige Vlierendreef. Gegeven de ruimte die er in de wijk Vlierlanden nog over is, kan een dergelijke weg niet meer gerealiseerd worden. Dat betekent dat er alleen opties overblijven via de Otmansweg of Het Arriërflier. Deze wegen zijn daar (nog) niet op ingericht. Daarnaast bestaat de kans dat er meer sluipverkeer door Arriën gaat rijden. Daarmee gaat een dergelijke ontsluiting in tegen de wens om sluipverkeer juist tegen te gaan. Al met al zou dit derhalve een onwenselijke ontwikkeling zijn.
Tot slot dient nog opgemerkt te worden dat Rijkswaterstaat eigenaar is van de N36 en dat er strenge voorwaarden gelden om (nieuwe) aansluitingen op Rijkswegen te realiseren. Gegeven de beperkte toegevoegde waarde, voor zowel Ommen, provincie Overijssel als Rijkswaterstaat, is de inschatting dat een nieuwe aansluiting in de nabije toekomst geen gehoor zal vinden bij de bovenliggende overheden en dus als onrealistisch kan worden gekenschetst. Dit alles nog los van de investeringskosten die gepaard zullen gaan met het realiseren van een aansluiting (en de aanpassingen aan de toeleidende wegen).

*Regionaal fietsnetwerk*

In het beleidsdocument kernnet Fiets van de provincie Overijssel, waarvan hieronder een kaartuitsnede is weergegeven, is het primaire (regionale) en secundaire (lokale) fietsnetwerk vastgelegd. Het Fietsverbindingenplan Ommen biedt een aantal aanvullingen op het kernnet Fiets, met name de toevoeging van de route Alteveerweg-Otmansweg-Brinkweg als secundair netwerk.
Tussen het centrum en Arriën, komt de snelfietsroute Zwolle-Hardenberg te liggen. Naar aanleiding van de keuzes omtrent de inrichting van de knoop Vechtbrug-Vechtkade, komt deze snelfietsroute over de Hardenbergerweg te liggen en gaat deze vervolgens onder de Slagenweg door richting de Coevorderweg in Arriën. Dit komt overeen met het bestaande kernnet.
Vanuit het fietsverbindingenplan bestaat verder de wens om de fietsroute Ommen-Dedemsvaart te verbeteren. De keuze tussen de 3 routes die daarvoor in beeld zijn (weergegeven met een “?“), volgt als nadere uitwerking van dit verkeersplan.



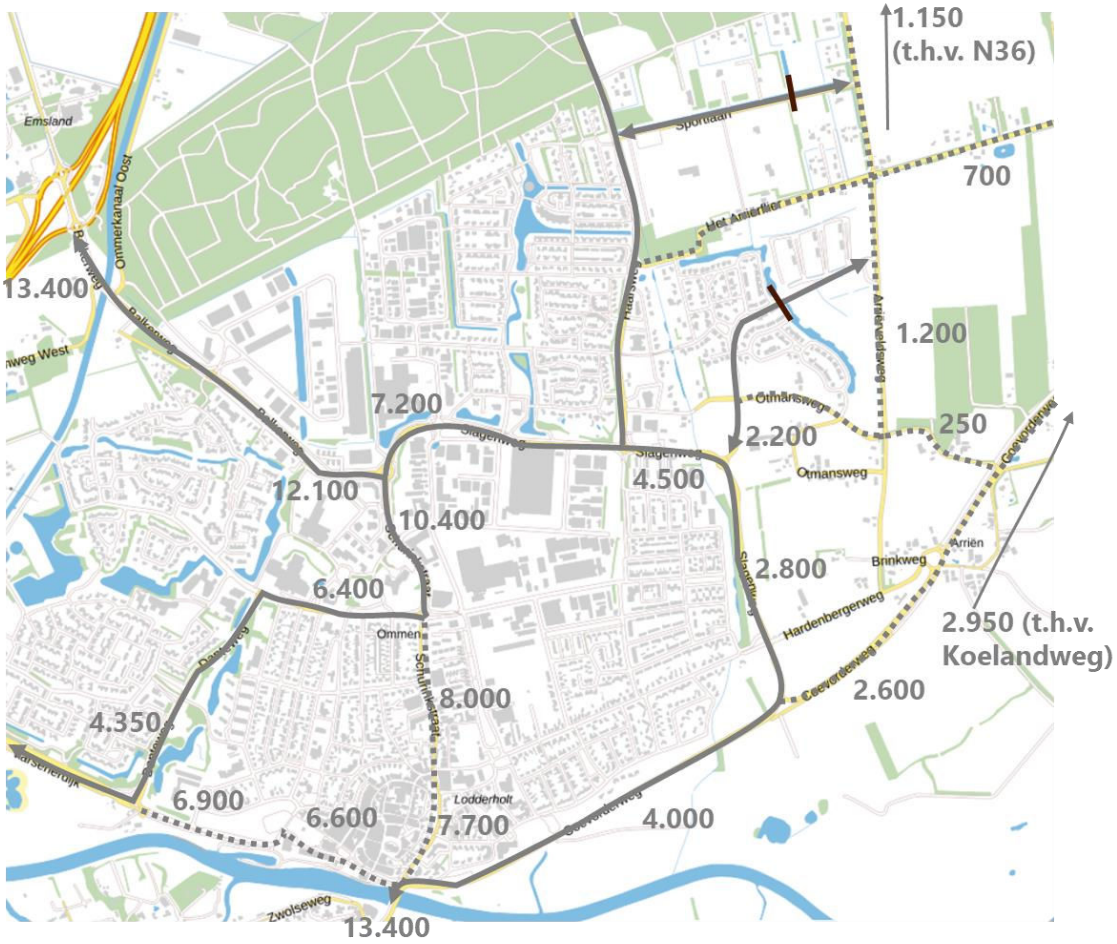
*Figuur 4 Kernnet Fiets provincie Overijssel (inclusief nadere uitwerking recente projecten in Ommen). Rood = primair netwerk, blauw = secundair netwerk.*

### Lokaal niveau

De auto-ontsluiting binnen Ommen is feitelijk niet anders dan die richting de omliggende kernen. De Slagenweg, Coevorderweg en Balkerweg voldoen hiervoor. In de huidige situatie wordt een deel van Ommen-Oost ook nog ontsloten via de Arriërveldsweg (en zijwegen). Dit wordt versterkt doordat er, als tijdelijke maatregel, betonblokken op de Vlierendreef zijn geplaatst om het bouwverkeer van Vlierlanden fase 2 niet via fase 1 te laten rijden.

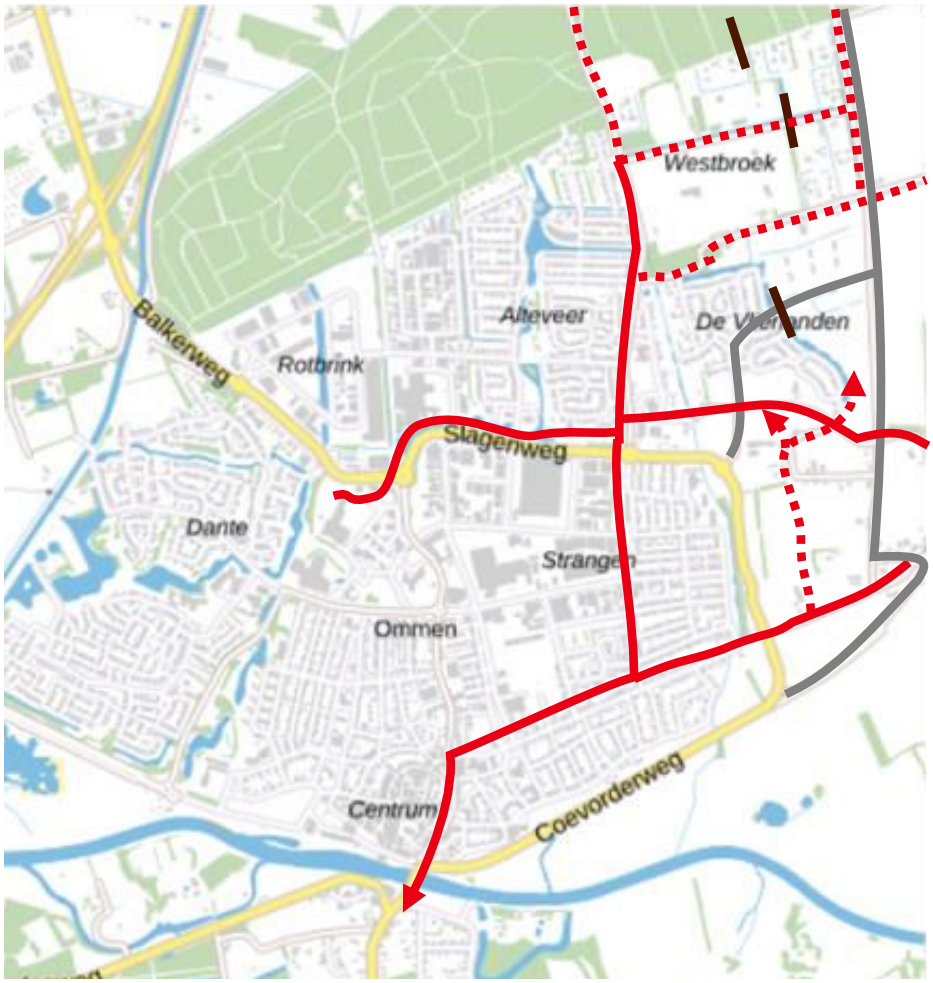
Door/langs Ommen-Oost loopt ook een netwerk van (doorgaande) landbouwroutes. Met name voor de relaties tussen Dedemsvaart (en buitengebied) en Ommen-Zuid is het gebied een belangrijke schakel in het netwerk. De route loopt via de Arriërveldsweg, Otmansweg en Slagenweg richting de Vechtbrug. De Coevorderweg is onderdeel van het netwerk in Oost-Westverbinding.

De huidige intensiteiten op de verschillende wegvakken per gemiddelde werkdag, zijn weergegeven in figuur 5. De effecten van de aanpassingen aan de Vechtkade en Pr. Julianastraat zijn hier nog niet in verwerkt.




*Figuur 5 Intensiteiten motorvoertuigen huidige situatie (tellingen november 2022 en expert judgement overige wegen)*

De bestaande en te ontwikkelen fietsverbindingen in Ommen-Oost zijn weergegeven in figuur 6. Er wordt reeds gewerkt aan een tunnel onder de Slagenweg door (ter hoogte van de Haarsweg) en in het verlengde daarvan zal een tweerichtingenfietspad worden gerealiseerd aan de westzijde van de Haarsweg tot en met het sportpark (Sportlaan). Fietsers kunnen verder via de Alteveerweg en Otmansweg naar de snelfietsroute richting Hardenberg komen en via de Haarsweg/Sleendorfstraat en Hardenbergerweg richting het centrum en het station. Richting het Vechtdalcollege is een route langs de Slagenweg beschikbaar.
De tijdelijke afsluiting in de Vlierendreef heeft geen effect voor fietsers. Die kunnen wel gewoon de gehele Vlierendreef afrijden (van Otmansweg tot Arriërveldsweg). De plek voor de fietser in de nieuwbouwwijk Vlierlanden is overigens nog een aandachtspunt (zie ook *wijkniveau* hieronder). Langs de zuidzijde van het Arriërflier en de Arriërflierweg ligt op dit moment een fietspad, maar dat is erg smal. Tot slot wordt er gekeken naar het realiseren van een (toeristische) fietsroute langs de Vecht.



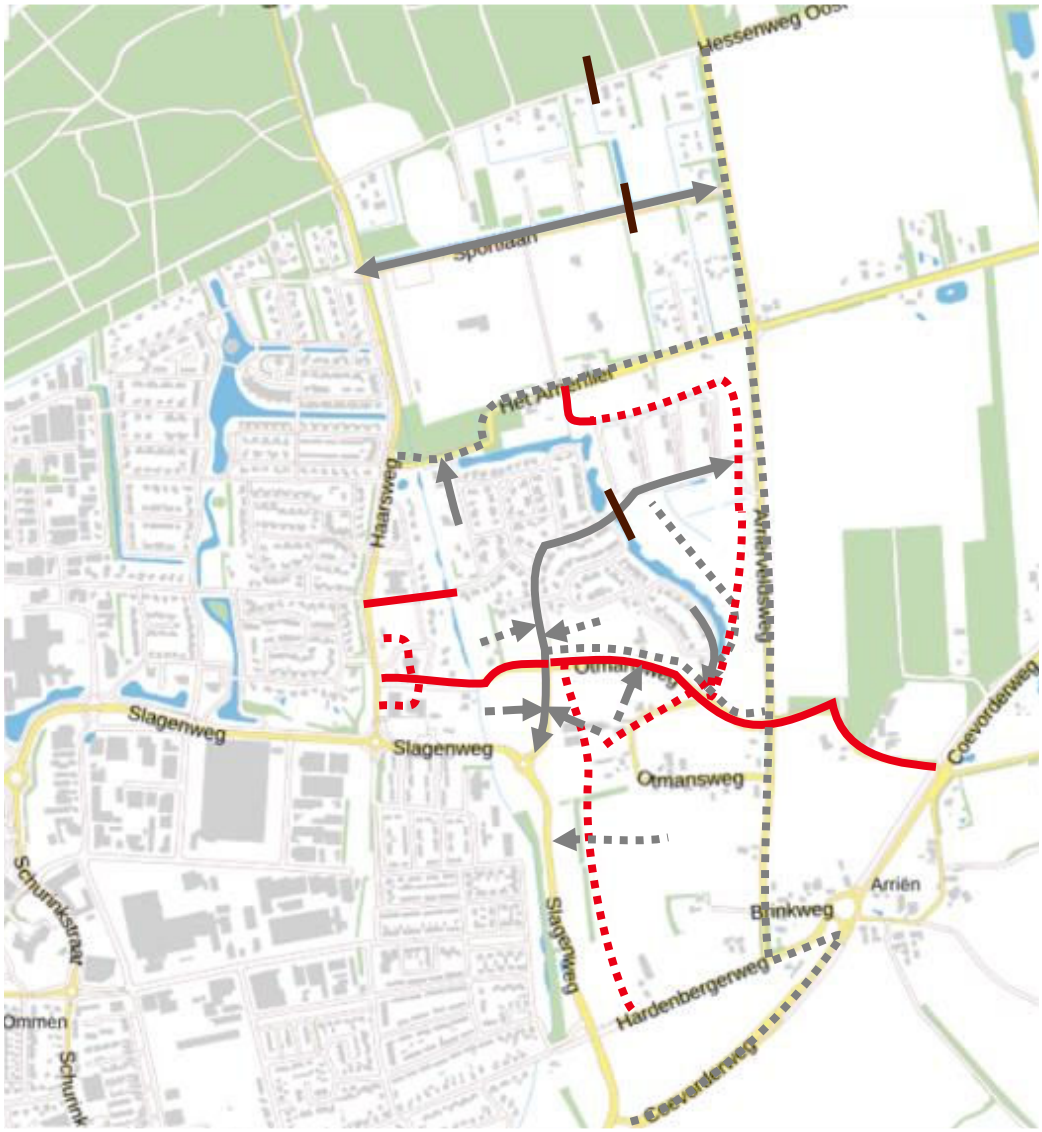
*Figuur 6 Lokale fietsontsluiting Ommen-Oost*

### Wijkniveau

Wat verder ingezoomd op wijkniveau, is de bestaande ontsluitingsstructuur in Figuur 7 weergegeven. Er zijn op dit moment verschillende ontsluitingswegen voor Ommen-Oost. De primaire ontsluiting loopt via de Vlierendreef en Slagenweg. Tegelijkertijd is er ook een doorsteek via de Marckerichter naar Het Arriërflier en de Haarsweg beschikbaar en loopt er een (tijdelijke) ontsluiting via de Markeboek naar de Otmansweg. Fase 2 ontsluit, tijdelijk, alleen via de Vlierendreef naar de Arriërveldsweg en dan naar de Otmansweg, Het Arriërflier of de Brinkweg en Arriën.

Voor fietsers zijn er, naast de reguliere straten, nog enkele passages naar de omliggende wegen. Zo zijn er fietspaden richting de Haarsweg en Het Arrierflier. Dit laatste wordt nog aangesloten op een fietsroute rondom de wijk, langs de groenzone (struinpad). Op de huidige locatie van de Aldi, komt de komende jaren het Kindplein-Oost. Als gevolg daarvan, zal de fietsroute om de nieuwe school heen gaan lopen.

Voor Vlierlanden fase 3, dat nu in voorbereiding is, zullen er nog extra ontsluitingswegen bijkomen, waarvan de meesten direct op de Vlierendreef of Slagenweg zullen aansluiten. Ook de fietsinfrastructuur aldaar zal nog worden in-/aangepast.

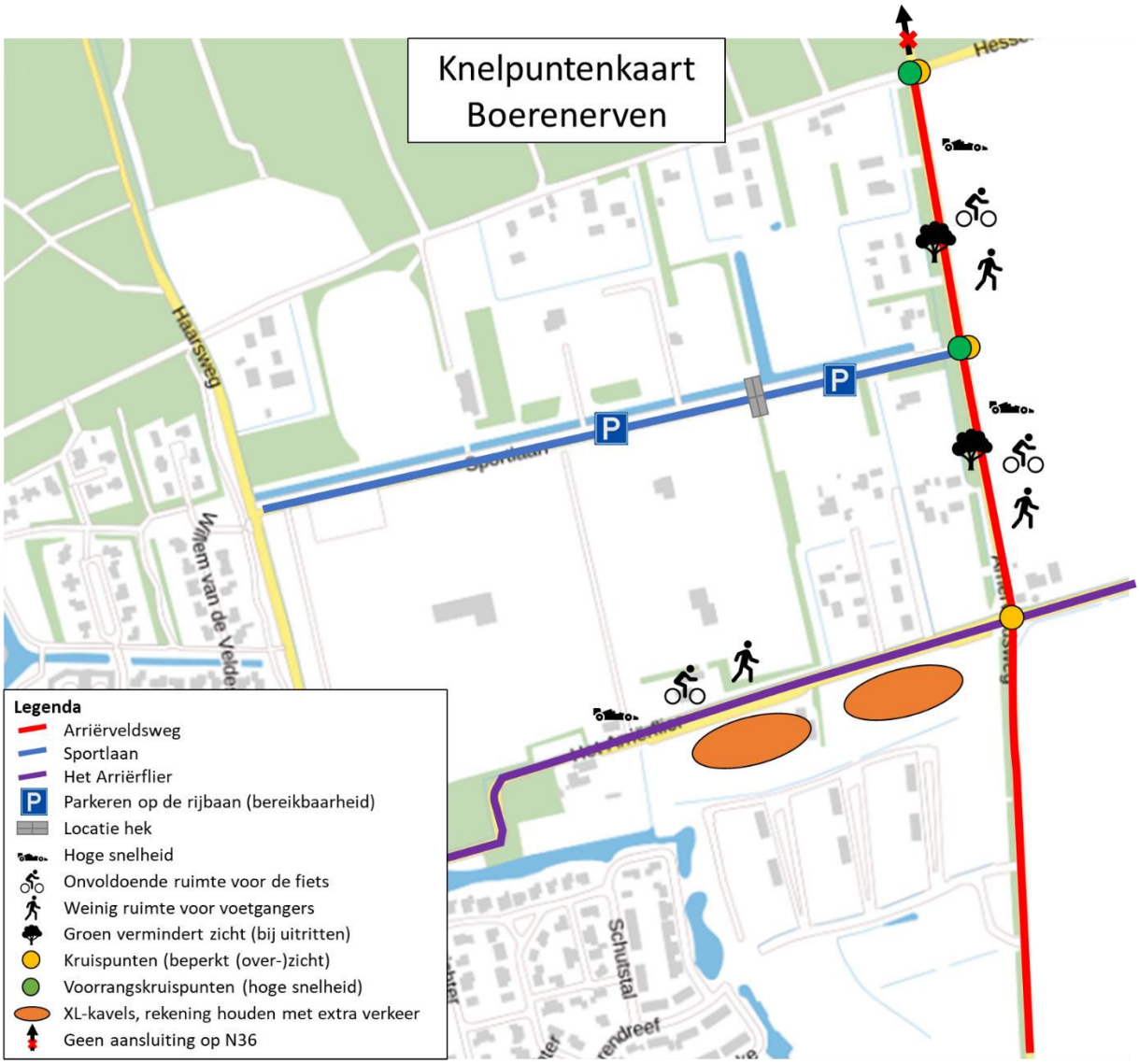



*Figuur 7 Wijkontsluiting Ommen-Oost*

## Knelpunten verkeersveiligheid en leefbaarheid

Van de (nieuwe) bewoners van Vlierlanden en de Boerenerven, zijn verschillende klachten gekomen over de bestaande situatie in Ommen-Oost. Naar aanleiding daarvan is een tweetal bewonersavonden georganiseerd. Na een plenaire toelichting, waarin onder andere inzicht werd gegeven in de structuren en de daadwerkelijk gereden snelheden, zijn de aanwezigen in groepen uit elkaar te gaan om de knelpunten in kaart te brengen en mogelijke oplossingen te verkennen. De resultaten daarvan zijn te vinden in de knelpuntenkaarten in Figuur 8 en Figuur 9. Met name het gebrek aan ruimte voor fietsers en voetgangers in beide gebieden en de hoge snelheden op de (doorgaans) lange rechte wegen en rondom de speeltuintjes komen hierin naar voren. Verder bestaat er de angst dat de Vlierendreef erg druk en onveilig wordt wanneer de tijdelijke afsluiting tussen fase 1 en 2 wordt weggehaald. Het wordt dan mogelijk om met de auto vanuit fase 2 (en het buitengebied) via de Vlierendreef naar de Slagenweg en de rest van het Ommer netwerk te komen.

*Figuur 8 Knelpunten volgens bewoners Vlierlanden*




*Figuur 9 Knelpunten volgens bewoners Boerenerven*

# Variantenstudie

Er zijn verschillende manieren waarop het netwerk in en om Ommen-Oost kan worden aangepast aan de toekomstige situatie. In een variantenstudie zijn deze verkend en zijn de voor- en nadelen van de verschillende opties met elkaar vergeleken. Op basis daarvan is tot een voorkeursvariant gekomen.

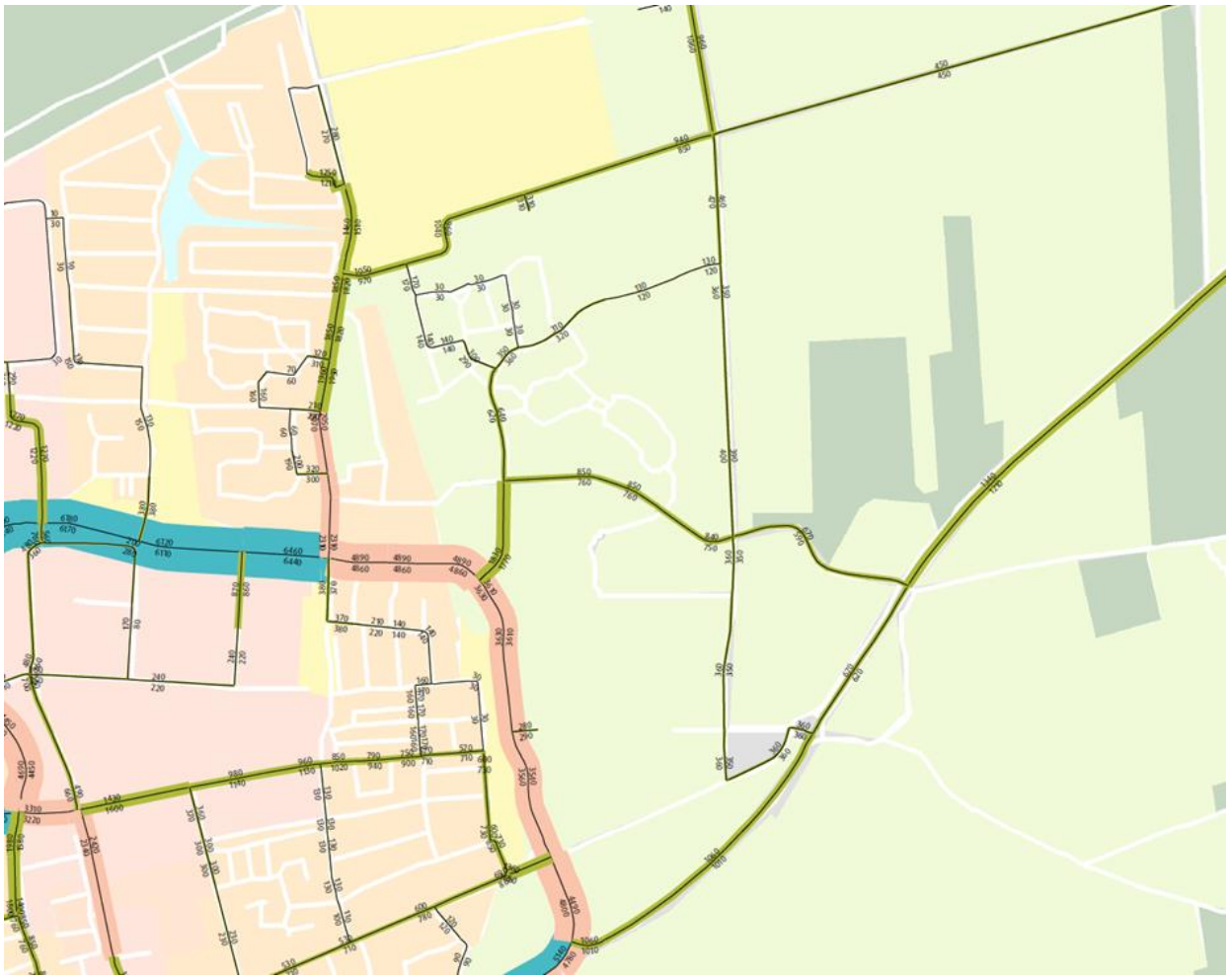
## Referentiesituatie

Zoals reeds beschreven, zijn er verschillende ontwikkelingen gepland in Ommen-Oost. De toekomstige situatie zal dan ook anders zijn dan de huidige. In het referentiescenario is weergegeven hoe de situatie eruit zou komen te zien als er geen wijzigingen aan het netwerk worden doorgevoerd, maar de lokale ontwikkelingen wel allemaal doorgaan.
De volgende ontwikkelingen zijn meegenomen in de referentiesituatie:

- Realisatie (circa) 450 woningen, op de volgende locaties:
  - 50 flexwoningen Sportlaan
  - 50 woningen op de XL-kavels
  - 350 woningen Vlierlanden fase 3
- Opheffen tijdelijke afsluiting halverwege de Vlierendreef
- Realisatie fietstunnel Haarsweg (NB: dit heeft geen direct effect op de autostromen)
- Voor de vergelijking van de varianten is rekening gehouden met de huidige situatie voor het autoverkeer (op basis van de tellingen van november 2022[1]), dus zonder:
  - Effect knips Vechtkade en Pr. Julianastraat op de intensiteit op de Slagenweg
  - Autonome groei overig verkeer

Op basis van de ontwikkelingen, komen de (auto-) etmaalintensiteiten in Ommen-Oost eruit te zien zoals in Figuur 10 weergegeven. Er is te zien dat de Vlierendreef een stuk drukker wordt dan in de huidige situatie en ook de intensiteit op de Slagenweg neemt flink toe. Dit komt zowel door de groei van het aantal woningen als, specifiek voor de Vlierendreef, het opheffen van de tijdelijke afsluiting tussen fase 1 en 2. Ook op Het Arriërflier wordt het drukker. Dit als gevolg van de ontwikkeling van de flexwoningen en de XL-kavels. Op de Arriërveldsweg (ter hoogte van fase 2) wordt het juist wat rustiger. Dit komt doordat er een nieuwe route van fase 2 naar de Slagenweg ontstaat. De Otmansweg blijft relatief druk, zeker aangezien het een smalle erftoegangsweg betreft.

[1] In juni 2025 worden er nieuwe tellingen uitgevoerd om de huidige situatie opnieuw te staven.



*Figuur 10 Intensiteit referentiesituatie bij realisatie woningbouwontwikkelingen en opheffen afsluiting Vlierendreef (Bron: Studie met het Regionaal Verkeersmodel Overijssel; studiejaar 2040)*

## Varianten

Naast het referentiescenario, is een viertal mogelijke varianten verkend, te weten:

1. Strikte scheiding stad en buitengebied
2. Behouden fietsdoorsteek Vlierendreef
3. Afhechten Vlierendreef
4. Afhechten Vlierendreef en fietsstraat Otmansweg

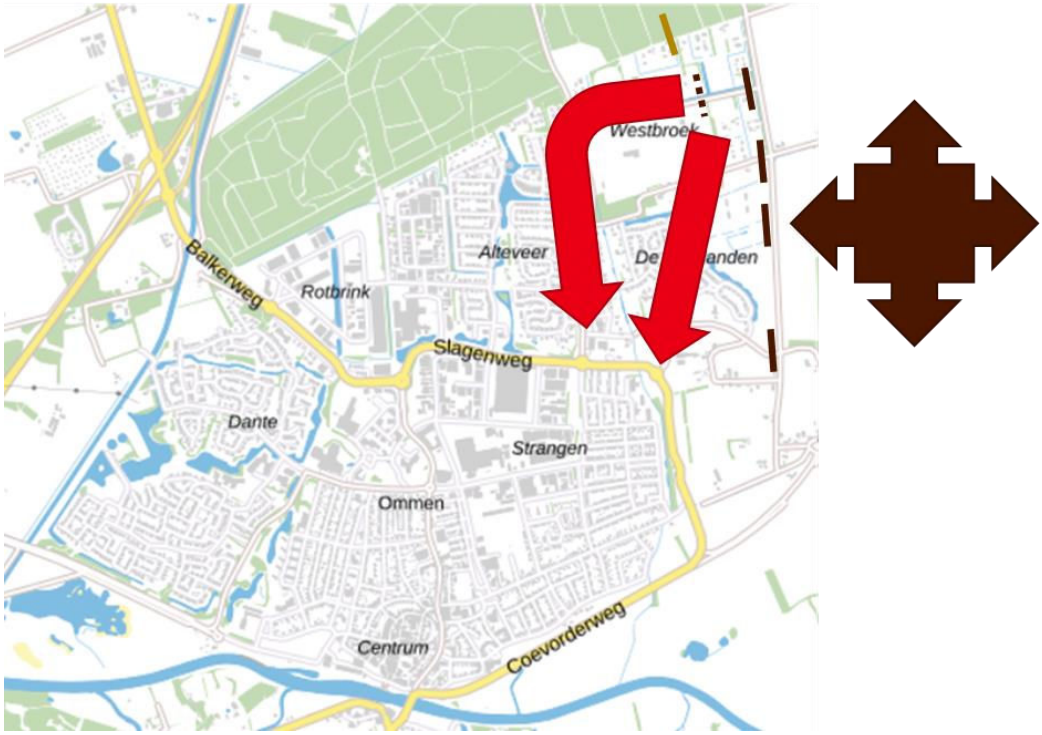
Op de volgende pagina's wordt kort op de onderliggende principes en keuzes van de varianten ingegaan.

*Variant 1: Strikte scheiding stad en buitengebied*

Het basisidee voor deze variant is om de ontsluiting van Ommen-Oost primair richting de rest van de stad en pas daarna richting de omgeving te laten plaatsvinden. Om dat te realiseren wordt de wijk, ter hoogte van de (toekomstige) komgrens, afgehecht voor autoverkeer. Dat is telkens direct ten westen van de Arriërveldsweg op de volgende wegen:

- Otmansweg
- Vlierendreef (nu tijdelijk een fietsdoorsteek halverwege)
- Het Arriërflier
- Sportlaan (reeds een hek aanwezig; wordt eventueel verplaatst om flexwonen aan te sluiten via de Sportlaan)
- Hessenweg Midden (zandweg; is reeds afgesloten voor doorgaand verkeer)

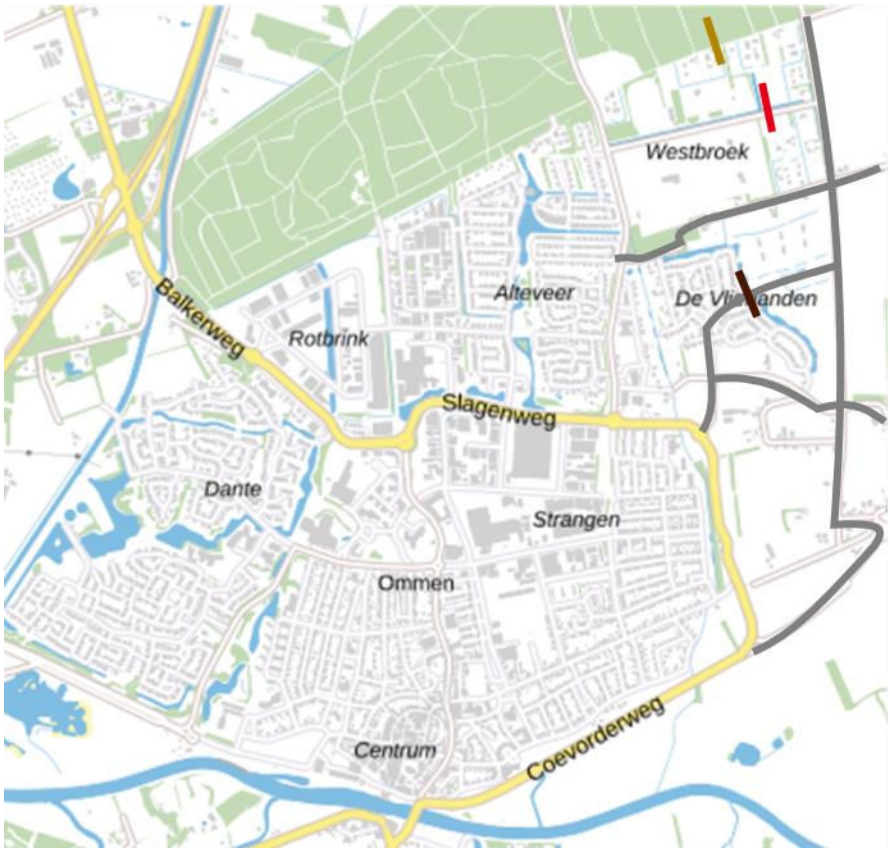
Hierdoor wordt een duidelijke grens tussen stad en platteland gecreëerd, worden intern verkeer en verkeer dat in het buitengebied moet zijn gescheiden en wordt “sluip”verkeer richting de N36/N34 (Witte paal) ontmoedigd. Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) kan wel gebruik blijven maken van de aansluitingen. De toegang vanaf de Arriërveldsweg richting Ommen-Oost blijft in deze situatie ook open voor nood- en hulpdiensten en als calamiteiten in- en uitgang van de wijk.




*Figuur 11 Principes en situatietekening variant 1*

*Variant 2: Behouden fietsdoorsteek Vlierendreef*

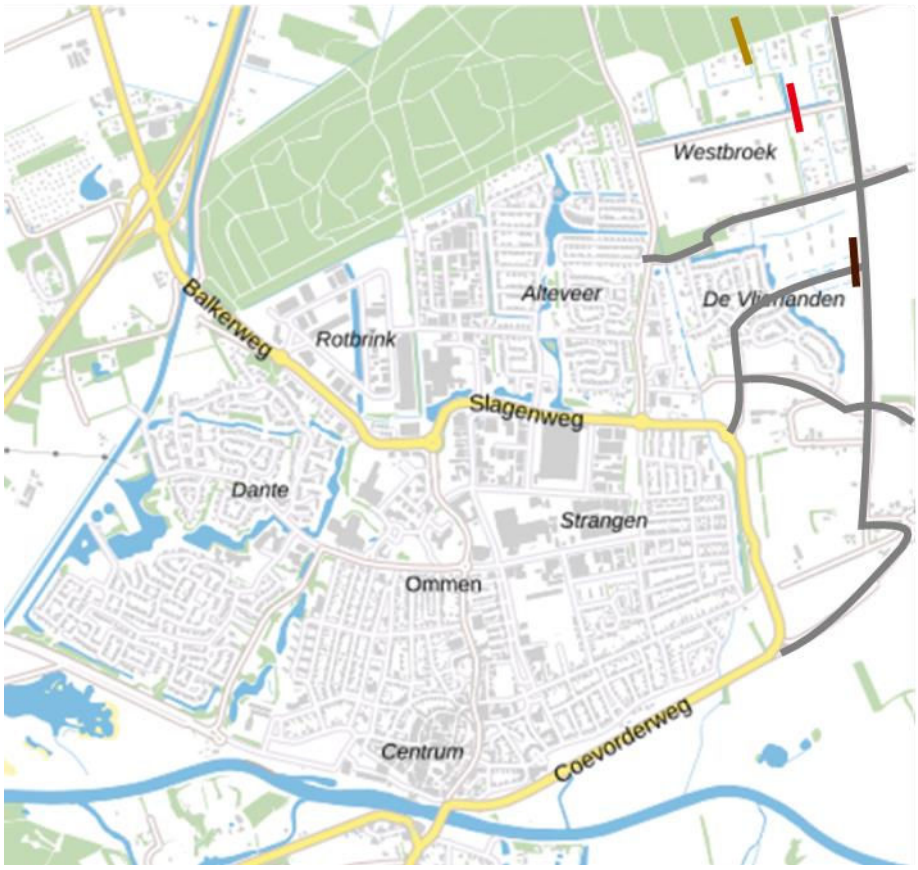
Een andere variant, die ook naar voren komt uit de bewonersavonden, is het in stand houden en definitief maken van de tijdelijke fietsdoorsteek op de Vlierendreef tussen fase 1 en 2. Op die manier ontstaan er 2 afzonderlijke delen van De Vlierlanden, met elk een eigen ontsluitingsroute. Verkeer van fase 1 kan dan via de Vlierendreef rechtstreeks naar de Slagenweg terwijl verkeer van fase 2 (dat nog in hoeveelheid zal toenemen) en De Boerenerven via de Arriërveldsweg en de Otmansweg of Het Arriërflier moet rijden om op de Slagenweg en de rest van het lokaal en regionaal netwerk te komen. Verkeer tussen de stad en het buitengebied kan in dit geval gebruik blijven maken van de Otmansweg en Het Arriërflier. Ten opzichte van de huidige situatie blijft de ontsluitingsstructuur van Ommen-Oost in deze variant dus gelijk.




*Figuur 12 Principes en situatietekening variant 2*

*Variant 3: Afhechten Vlierendreef*

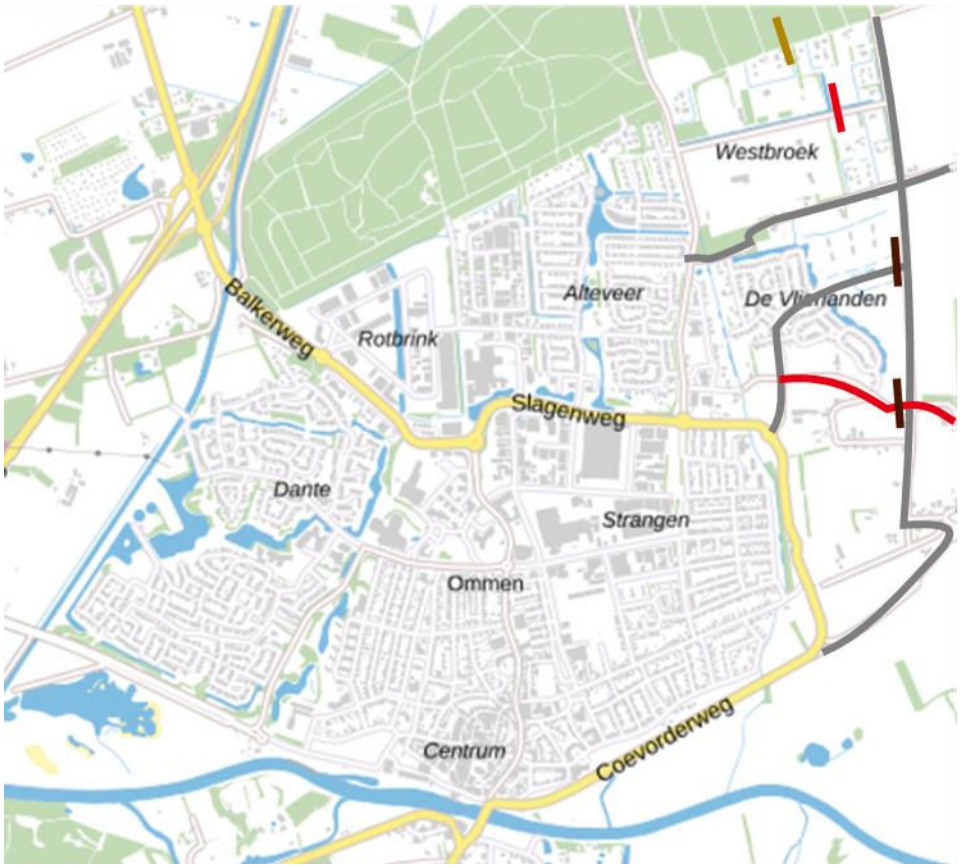
In deze variant blijft er ook een fietsdoorsteek op de Vlierendreef, maar wordt deze verplaatst richting de Arriërveldsweg. De wijk Vlierlanden wordt daarmee afgehecht. De Vlierendreef wordt daarmee voor de gehele nieuwbouwwijk Vlierlanden de primaire ontsluitingsroute richting de Slagenweg. De Vlierendreef wordt hierdoor de duidelijke/logische route van de wijk, zonder sluipverkeer van buitenaf. Op de Otmansweg en Het Arriërflier zal daardoor (nagenoeg) geen wijk-gerelateerd verkeer meer rijden. Wel functioneren deze wegen nog als ontsluitingsroutes van en naar de Boerenerven en kan ook verkeer tussen de stad en het buitengebied gebruik blijven maken van beide wegen.




*Figuur 13 Principes en situatietekening variant 3*

*Variant 4: Afhechten Vlierendreef en fietsstraat Otmansweg*

Een nadeel van variant 3 is dat de Otmansweg, die in het fietsverbindingenplan van Ommen primair als fietsroute is voorzien, druk zal blijven of zelfs nog drukker wordt. Als uitbreiding op variant 3, wordt in deze variant daarom de Otmansweg ingericht als fietsstraat. Om de weg voldoende autoluw te maken, wordt ook hier de doorgang voor gemotoriseerd verkeer onmogelijk gemaakt. De meest logische locatie daarvoor is net ten westen van de Arriërveldsweg. De situatie op de Vlierendreef is vergelijkbaar aan variant 3, dus met een keerlus ten westen van de Arriërveldsweg en alleen wijk-gerelateerd verkeer. De Otmansweg wordt hierdoor rustiger en krijgt een duidelijker rol in het fietsnetwerk (conform het fietsverbindingenplan). Keerzijde is dat Het Arriërflier als enige ontsluiting richting de Boerenerven en het buitengebied overblijft en derhalve drukker zal worden.




*Figuur 14 Principes en situatietekening variant 4*

## Afweging varianten

De verschillende varianten zijn beoordeeld op de bijdrage om te komen tot een logische, verkeersveilige en toekomstbestendige ontsluiting van Ommen-Oost. De vier aspecten vanuit de doelstelling van het verkeersplan komen daarin naar voren. In de volgende paragraven is de beoordeling van de varianten op de verschillende aspecten toegelicht.

De verkeerskundige effecten van de varianten zijn in detail te vinden in bijlage II. De belangrijkste conclusies daaruit zijn samengavat in Tabel 1. Daarin is te zien in hoeverre het drukker of juist rustiger wordt op de verschillende wegen ten opzichte van de referentiesituatie. In alle gevallen zal het verkeer in Ommen-Oost ten opzichte van de huidige situatie overigens flink toenemen. Dit als gevolg van de woningbouwontwikkeling. Dat is op

zich goed te accommoderen, mits voor de juiste verkeersstructuur en -maatregelen wordt gekozen.

| Wegvak | V0 Refe-rentie | V1 strikte scheiding | V2 doorsteek behouden | V3 afhechten Vlierendreef | V4 afhechten Vlierendreef + fietsstraat |
|---|---|---|---|---|---|
| Vlierendreef t.h.v. fase 1 | 2300 | 100 | -1100 | 100 | 100 |
| Slagenweg t.n.v. rotonde | 5700 | -700 | -200 | 0 | -700 |
| Otmansweg | 800 | -700 | 1000 | 0 | -700 |
| Arriërveldsweg t.h.v. Fase 2 | 1000 | -200 | 1000 | 0 | -300 |
| Arriërveldsweg t.h.v. N36 | 1200 | -200 | 0 | 0 | -200 |
| Arriërflierweg | 900 | -500 | -100 | -100 | -300 |
| Het Arriërflier | 1500 | -1000 | 200 | 0 | 300 |
| Brinkweg | 250 | 250 | 0 | 0 | 150 |
| Coevorderweg (nabij Slagenweg) | 2700 | 700 | 100 | 100 | 500 |
| Coevorderweg (t.h.v. Koelandweg) | 3000 | 200 | 100 | 100 | 100 |

*Tabel 1 Vergelijking verkeersintensiteit per werkdag per variant ten opzichte van het referentiescenario*

## *Logische ontsluiting*

Onder logische ontsluiting wordt verstaan of er sprake is van een duidelijke hoofdwegenstructuur waarbij verkeer voornamelijk gebruik maakt van de primaire ontsluitingsroutes (zie Figuur 15). Verkeer van en naar Ommen-Oost, maakt dus zoveel als mogelijk gebruik van de Slagenweg, Coevorderweg en Balkerweg. Bij variant 1, met overal een strikte grens tussen stad en buitengebied, is dit het meeste het geval. Variant 4, waarbij alleen Het Arriërflier open blijft scoort ook hoog. Bij variant 2, waarbij in het midden van de wijk Vlierlanden een fietsdoorsteek aanwezig is, is het minst sprake van een logische ontsluiting. Verkeer vanuit fase 2 van Vlierlanden moet dan via de Arriërveldsweg, Otmansweg en/of Het Arriërflier rijden, terwijl dit erftoegangswegen zijn in/nabij het buitengebied. De referentievariant (alles open) en variant 3 (afhechten Vlierendreef) scoren hier gemiddeld.

*Figuur 15 Hoofdwegenstructuur en primaire ontsluitingsroutes Ommen(-Oost)*

| Aspect | V0 Referentie | V1 strikte scheiding | V2 doorsteek behouden | V3 afhechten Vlierendreef | V4 afhechten Vlierendreef + fietsstraat |
|---|---|---|---|---|---|
| Logische ontsluiting? | Gemiddeld | Ja | Nee | Gemiddeld | Grotendeels |

*Tabel 2 Beoordeling logische ontsluiting per variant*

*Afname sluipverkeer*

Een afname van het sluipverkeer zal met name ontstaan als het onmogelijk of heel onaantrekkelijk wordt gemaakt om vanuit Ommen - zowel Ommen-Oost als de rest van de stad - via het buitengebied naar Dedemsvaart of de N34/N36 (Witte Paal) te rijden. De afname van het sluipverkeer is het grootste bij de variant met de strikte scheiding. Alleen de route via de Coevorderweg/Arriën blijft in dit geval open en met name richting Dedemsvaart zal er minder sluipverkeer zijn. Op de Arriërveldsweg en Arriërflierweg rijdt er in dit geval minder verkeer. Wanneer alle wegen open blijven (referentiesituatie), is er geen sprake van een afname van de hoeveelheid sluipverkeer. De varianten met alleen een fietsdoorsteek op de Vlierendreef scoren hier beperkt, terwijl bij de variant waarbij alleen Het Arriërflier open blijft een redelijke afname van het sluipverkeer te zien is. Het blijft dan mogelijk daar het buitengebied in te rijden, maar het wordt wel minder aantrekkelijk omdat er minder opties zijn en er verder omgereden moet worden.

| Aspect | V0 Referentie | V1 strikte scheiding | V2 doorsteek behouden | V3 afhechten Vlierendreef | V4 afhechten Vlierendreef + fietsstraat |
|---|---|---|---|---|---|
| Afname sluipverkeer | Geen | Veel (4) | Beperkt (2) | Beperkt (2) | Redelijk (3) |

*Tabel 3 Beoordeling afname sluipverkeer per variant*

*Verkeersveiligheid*

De verkeersveiligheid wordt zowel beïnvloed door de hoeveelheid verkeer als de snelheid ervan. Ook wanneer er sprake is van gedeeld gebruik van de wegen door motorvoertuigen, landbouwverkeer en langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) betekent dat een hoger verkeersveiligheidsrisico. Bij de varianten met meerdere afsluitingen voor gemotoriseerd verkeer, wordt fietsverkeer het meest gescheiden van het overige verkeer. Fietsers kunnen er namelijk wel blijven rijden. Deze varianten scoren daardoor goed op verkeersveiligheid. Binnen de wijk Vlierlanden is weliswaar nog vaak sprake van een gedeelde rijbaan, maar daar zit in de varianten met een doorsteek op de Vlierendreef alleen maar verkeer dat in de wijk moet zijn. Bewoners kunnen elkaar in dat geval aanspreken op onveilig gedrag. Bij de referentiesituatie, zal er meer verkeer gebruik gaan maken van zowel de Vlierendreef als de smalle wegen in het buitengebied. In beide gevallen maken fietsers (en voetgangers) ook gebruik van deze wegen, hetgeen tot verkeersveiligheidsknelpunten kan leiden. Wanneer de fietsdoorsteek op de huidige plek blijft liggen, wordt het ook flink drukker op de (smalle) wegen rondom Vlierlanden, met name de Arriërveldsweg en de Otmansweg. Ook dit is vanuit verkeersveiligheid gezien ongewenst. De Otmansweg zal ook in de variant waarbij alleen de Vlierendreef is afgehecht ten westen van de Arriërveldsweg druk blijven en beïnvloed daarmee de score van die variant negatief.

| Aspect | V0 Referentie | V1 strikte scheiding | V2 doorsteek behouden | V3 afhechten Vlierendreef | V4 afhechten Vlierendreef + fietsstraat |
|---|---|---|---|---|---|
| Verkeersveiligheid | - | + | - | 0 | + |

*Tabel 4 Beoordeling verkeersveiligheid per variant*

*Leefbaarheid*

De leefbaarheid is deels gerelateerd aan de eerdere aspecten en heeft met name te maken met de hoeveelheid verkeer door woonstraten/woongebieden en deels ook met de snelheid waarmee dat gebeurt. De varianten hebben verschillende effecten per woongebied, vandaar dat onderscheid is gemaakt in het buurtschap Arriën, de wijk Vlierlanden en de overige wegen, zoals de Arriërveldsweg (Boerenerven), Het Arriërflier en Arriërflierweg en bijvoorbeeld buurtschap Ommerkanaal. Om een goede vergelijking te kunnen maken, wordt in dit geval de huidige situatie, dus zonder de toename van het aantal woningen, vergeleken met de situatie die in de toekomst zou ontstaan.

De varianten die voor de leefbaarheid in Arriën minder aantrekkelijk zijn, zijn de varianten waarbij de toegang tot de Arriërveldsweg het meest wordt beperkt. In dat geval blijft alleen de Coevorderweg open en zal (gemotoriseerd) verkeer richting bijvoorbeeld de golfbaan en de Boerenerven via Arriën gaan rijden. Aangezien de verkeershoeveelheid in Arriën in geen enkele variant afneemt, is de score nooit beter dan neutraal.

Voor Vlierlanden geldt dat de situatie waarbij alle wegen begaanbaar blijven negatief scoort, aangezien de mogelijkheid dan ontstaat om via de Vlierendreef naar de Arriërveldweg te rijden. De overige varianten scoren allemaal ongeveer neutraal, aangezien de toekomstige situatie op de huidige lijkt en er vanwege de breedte van de weg beperkt de mogelijkheid is om (veel) te hard te rijden.

Voor de (overige) wegen rondom Vlierlanden is het beeld afwisselend. Wanneer alle wegen open blijven, zal de hoeveelheid verkeer toenemen en is de score dus negatief. Meest negatief voor met name de Otmansweg en de Arriërveldsweg is de variant waarbij de fietsdoorsteek op de huidige locatie blijft bestaan. Dan zal er, als gevolg van de toename van het verkeer van fase 2 en 3, veel extra verkeer over deze wegen komen. Verder geldt dat de variant met een strikte scheiding leidt tot het minste verkeer over deze wegen en dus een positief effect op de leefbaarheid. De variant waarbij alleen Het Arriërflier open blijft heeft op de meeste wegen een positief effect, maar pakt op Het Arriërflier juist negatief uit.

| Leefbaarheid in | V0 Referentie | V1 strikte scheiding | V2 doorsteek behouden | V3 afhechten Vlierendreef | V4 afhechten Vlierendreef + fietsstraat |
|---|---|---|---|---|---|
| Arriën | 0 | 1 | 0 | 0 | - |
| Vlierlanden | - | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Overige wegen | - | + | -- | 0 | +/- |

*Tabel 5 Beoordeling leefbaarheid per variant*

*Samenvatting en conclusie*

De samenvatting van de beoordeling per variant is weergegeven in Tabel 6.

| Variant | Naam | Logische ontsluiting | Afname sluipverkeer | Verkeers-veiligheid | Leefbaarheid (t.o.v. nu) |
|---|---|---|---|---|---|
| **0** | Referentie (alles open) | Gemiddeld | Geen (0) | - (toename verkeer op smalle wegen) | Arriën: 0<br>Vlierlanden: -<br>Overig: - |
| **1** | Strikte scheiding | Ja | Veel (4) | + (minder sluipverkeer; binnen wijk aanspreekbaar) | Arriën: -<br>Vlierlanden: 0<br>Overig: + |
| **2** | Fietsdoorsteek behouden | Nee | Beperkt (2) | - (druk op Arriërveldsweg en Otmansweg) | Arriën: 0<br>Vlierlanden: 0<br>Overig: -- |
| **3** | Afhechten Vlierendreef | Gemiddeld | Beperkt (2) | 0 (binnen wijk aanspreekbaar; buiten drukker) | Arriën: 0<br>Vlierlanden: 0<br>Overig: 0 |
| **4** | Afhechten Vlierendreef + fietsstraat Otmansweg | Groten-deels | Redelijk (3) | + (minder sluipverkeer; binnen wijk aanspreekbaar) | Arriën: -<br>Vlierlanden: 0<br>Overig: +/- |

*Tabel 6 Beoordeling en aandachtspunten per variant*

Uit de tabel komt naar voren dat variant 1 verschillende voordelen kent, zoals een duidelijke structuur met een scheiding tussen stad en platteland, acceptabele intensiteiten in de wijk Vlierlanden en op de Otmansweg en een vermindering van het sluipverkeer in zijn algemeen. Deze variant leidt echter wel tot een mindere bereikbaarheid van de Boerenerven en een toename van het verkeer door Arriën. De variant die het dichtst in de buurt komt van de logische scheiding tussen stad en buitengebied, maar de bereikbaarheid van de Boerenerven redelijk op peil houdt en de drukte in Arriën minder toe laat nemen is variant 4. De belangrijkste aandachtspunten in deze variant, zijn de leefbaarheid (en veiligheid) in Arriën en de verkeersveiligheid en leefbaarheid op Het Arriërflier. Dit zijn de twee routes dit open blijven tussen Ommen en het oostelijke en noordelijk buitengebied (Stegeren, N34/N36 en Dedemsvaart).

Gegeven de beste balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, wordt daarom voorgesteld variant 4 als voorkeursvariant aan te wijzen. In het volgende hoofdstuk wordt deze variant verder uitgewerkt.

# Uitwerking voorkeursvariant

In dit afsluitende hoofdstuk wordt de voorkeursvariant verder uitgewerkt. Dit is dus de variant waarbij Vlierlanden op een tweetal plekken, de Vlierendreef en Otmansweg, wordt afgehecht ten westen van de Arriërveldsweg (zie ook Figuur 16). De bestaande afsluitingen voor autoverkeer op de Sportlaan en de Hessenweg Midden blijven behouden.

*Figuur 16 Voorkeursvariant toekomstige verkeersstructuur Ommen-Oost (gemotoriseerd verkeer = grijs; landbouwverkeer = zwart; fietsstraat = rood) met een afhechting van de wijk op de Vlierendreef en Otmansweg*

De nieuwe structuur betekent het volgende voor de ontsluiting van Ommen-Oost:

- Gemotoriseerd verkeer van en naar Ommen-Oost ontsluit primair via de Vlierendreef naar de Slagenweg en de rest van het Ommer netwerk. Er ontstaat dus een duidelijke scheiding tussen stad en platteland.
- De (onwenselijke) situatie waarbij verkeer vanuit Vlierlanden fase 2 via het buitengebied ontsluit richting Ommen en het hoofdwegennet, wordt tegengegaan. Verkeer van en naar de Vlierlanden ontsluit primair via de Vlierendreef en Slagenweg.
- Voor verkeer van en naar de Boerenerven en de golfclub, is de route via Het Arriërflier en de Haarsweg beschikbaar.
- Het Arriërflier wordt drukker dan nu. Dat komt overigens grotendeels door de ontwikkeling van de XL-kavels en het Flexwonen aan de Sportlaan, waardoor het totaal aantal verkeersbewegingen in dit deel van Ommen-Oost toeneemt.

- De Otmansweg wordt, conform het fietsverbindingenplan, ingericht als fietsstraat. Door de doorgang voor gemotoriseerd verkeer onmogelijk te maken, wordt het ook daadwerkelijk een weg is die primair door fietsers wordt gebruikt en waar geen (doorgaand) autoverkeer op zit.
- Aangezien de Otmansweg niet meer beschikbaar is voor landbouwverkeer, dient het landbouwnetwerk te worden verlegd. Landbouwverkeer kan gebruik gaan maken van de Brinkweg. Het Arriërflier wordt juist afgesloten voor (doorgaand) landbouwverkeer. Als onderdeel van Vlierlanden fase 3 wordt nader onderzocht of de landbouwroutering geoptimaliseerd kan worden.
- Door minder mogelijkheden te bieden, gaan we sluipverkeer tegen. De Arriërveldsweg en Arriërflierweg worden daardoor rustiger.
- In deze nieuwe situatie blijft voldoende ruimte om de fietsroute naar Dedemsvaart veilig in te passen. Dat kan zowel over de Arriërveldsweg als over de Grensweg (of eventueel het Ommerkanaal-Oost).

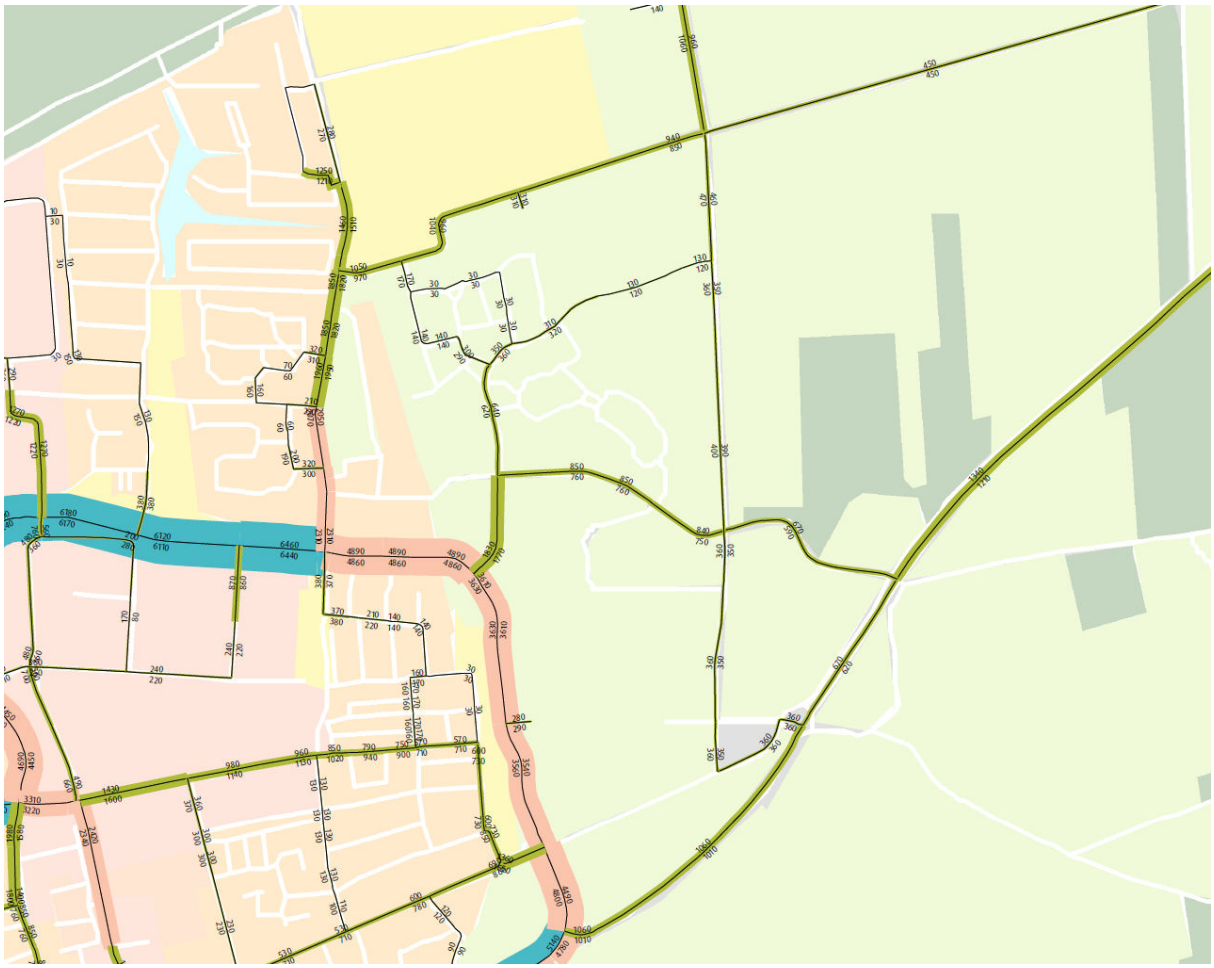
### Toekomstige verkeersintensiteiten

Om een beter beeld te krijgen van de verkeerssituatie in de toekomst met zowel de maatregelen rondom het centrum als de maatregelen in Ommen-Oost, zijn modelberekeningen met het provinciaal model Overijssel uitgevoerd. Er is zowel gekeken naar de referentiesituatie die ontstaat als gevolg van de (woningbouw-) ontwikkelingen in Ommen-Oost en het effect die de verkeersmaatregelen daarop hebben. Het studiejaar is 2040.

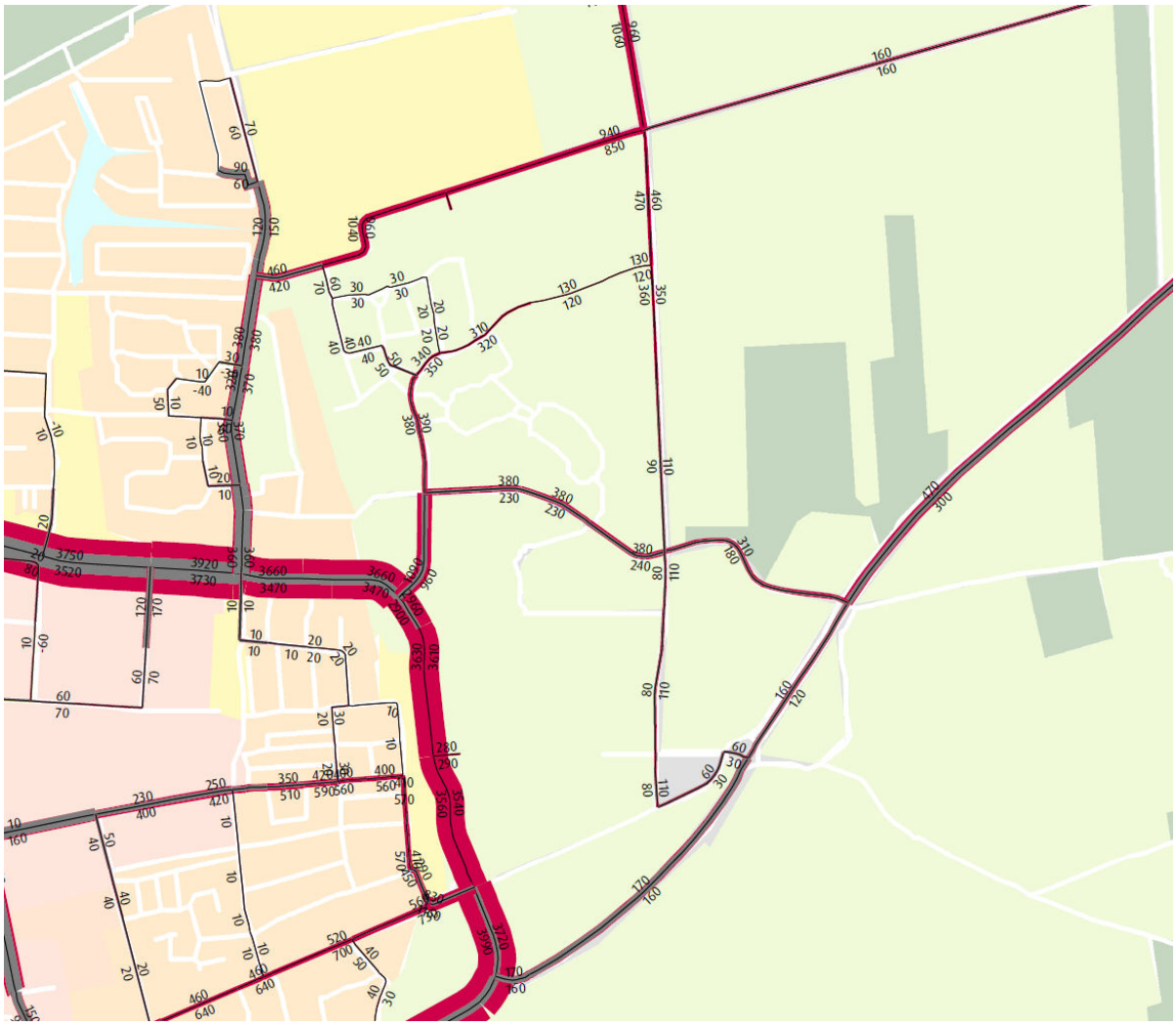
*Referentiesituatie (zonder maatregelen)*

De referentiesituatie die is doorgerekend is gebaseerd op de keuzes die zijn gemaakt rondom het centrum (knips Vechtkade en Pr. Julianastraat), aangevuld met de woningbouwontwikkeling in Vlierlanden (Fase 2 en 3), de XL-kavels en flexwonen aan de Sportlaan. De tijdelijke fietsdoorsteek in de Vlierendreef is in dit scenario niet aanwezig. Voor fase 3 van Vlierlanden is aangenomen dat een derde deel van de woningen een eigen (nieuwe) aansluiting op de Slagenweg krijgt (tussen de bestaande rotonde en de Coevorderweg) en de rest van het verkeer ontsluit op de Vlierendreef ten noorden van de bestaande rotonde. De situatie die dan in Ommen-Oost ontstaat, is weergegeven in Figuur 17 en de bijbehorende verschilplot ten opzichte van 2020 is te vinden in Figuur 18. De volledige modelplots zijn als separate bijlagen bijgevoegd bij het verkeersplan.

Uit de modelplots komt naar voren dat de rondweg (Coevorderweg, Slagenweg en Balkerweg) flink drukker worden. Dit is grotendeels het effect van de knips rondom het centrum.
Tegelijkertijd neemt ook het verkeer van en naar Ommen-Oost toe als gevolg van de woningbouwontwikkeling. Met name op Het Arriërflier en de Otmansweg neemt het verkeer toe (meer dan 50% ten opzichte van de huidige situatie) en ook op de Vlierendreef wordt het drukker vanwege het verdwijnen van de tijdelijke fietsdoorsteek. De toename van het verkeer op de rondweg als gevolg van de woningbouw in Ommen-Oost ligt, afhankelijk van het wegvak, tussen de 500 en 1000 motorvoertuigen per etmaal.
Gekeken naar de wegen door het buitengebied, is een toename op zowel de Arriërflierweg, de Arriërveldsweg (ten noorden van de Vlierendreef) als de Coevorderweg door Arriën te zien. Dit is deels te kwalificeren als sluipverkeer.



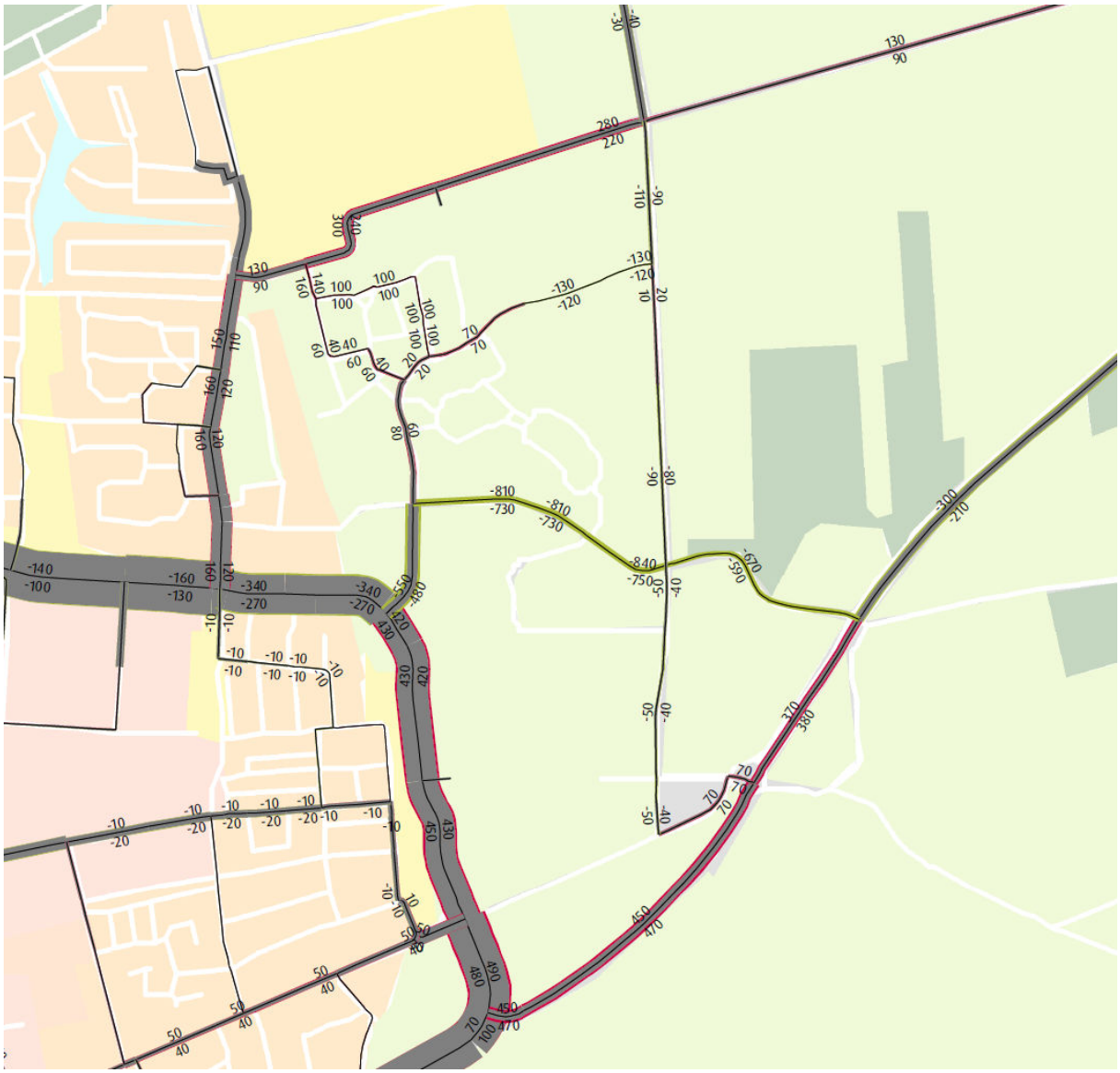
*Figuur 17 Uitsnede modelplot referentiesituatie 2040*



*Figuur 18 Verschil referentie 2040 met de huidige situatie (basisjaar 2020)*

## *Voorkeursvariant*

Het effect van de voorkeursvariant (ten opzichte van de referentiesituatie) is weergegeven in Figuur 19. Er is duidelijk de zien dat er nabij de plekken waar we de wijk afhechten, dus op de Otmansweg en het oostelijk deel van de Vlierendreef (nagenoeg) geen verkeer meer rijdt. Dit leidt tevens tot een afname van het verkeer op de Brinkweg en, in mindere mate, op de Arriërveldsweg. Er is, zoals verwacht, een toename te zien op de twee routes richting het buitengebied die open blijven, de Coevorderweg en Het Arriërflier. Wel is te zien dat ten oosten van Arriën een afname van het (sluip-)verkeer wordt gerealiseerd en ook op de Arriërveldsweg richting Dedemsvaart rijdt door de maatregelen (wat) minder verkeer. Netto is er dus sprake van minder verkeer door het buitengebied. Op de Vlierendreef bij fase 1 is het effect van de maatregelen beperkt. Het verkeer neemt wel wat toe, maar met minder dan 200 motorvoertuigen per etmaal. Op de rondweg is een toename te zien op de Slagenweg richting de Coevorderweg (ca. 900 mvt/etmaal) terwijl op de Slagenweg richting de Balkerweg juist een afname is te zien (tussen de 300 en 600 mvt/etmaal). Op de overige hoofdwegen van Ommen, zoals de Balkerweg en Stationsweg) is het effect van de maatregelen in Ommen-Oost zeer beperkt.



*Figuur 19 Effecten voorkeursvariant op aantal motorvoertuigen per etmaal (studiejaar 2040)*

## Maatregelen

Vanuit het verkeersplan, volgt een aantal maatregelen die noodzakelijk zijn om de nieuwe situatie ook fysiek in te richten zoals gewenst is. Naast de afhechtingsmaatregelen op de Otmansweg en de Vlierendreef, is een herinrichting van een aantal wegen noodzakelijk. Ook de inpassing van de snelfietsroute nabij Arriën is in dit hoofdstuk nader uitgewerkt.

### *Afhechting wijk Vlierlanden/Ommen-Oost*

Het plan is om op twee plekken de doorgang voor autoverkeer onmogelijk te maken en de wijk af te hechten. Dit gebeurt op de Vlierendreef en de Otmansweg. De exacte inrichting ervan is nog nader te bepalen en zal ook pas kunnen worden gerealiseerd als de fase 2 (a tot en met d) van Vlierlanden is afgerond. De intentie is om de situatie niet te technisch in te richten, maar vooral ruimtelijke kwaliteit, aangepast aan de omgeving, en groen toe te voegen voor zover mogelijk. Een aantal referentiebeelden is weergegeven in Figuur 20. Uitgangspunt is dat de doorgaande fietsroute prettig, comfortabel en veilig wordt. Qua verharding zal dan

ook gekozen worden voor asfalt en de doorgang dient van voldoende breedte te zijn. De route over de Vlierendreef zal tevens als calamiteitenuitgang voor nood- en hulpdiensten gelden en kan ook als zodanig worden gebruikt bij eventuele werkzaamheden bij de andere uitgang van de wijk of als noodroute. Een aandachtspunt op de Vlierendreef is nog de bereikbaarheid van het milieueiland. Er moet voldoende ruimte overblijven voor de vrachtwagen van ROVA om hier te keren en de containers te kunnen legen.
Op de Otmansweg kiezen we in principe voor een schuine afsluiting (zie ter referentie Figuur 21). De nadere inrichting wordt meegenomen bij de gebiedsontwikkeling van Vlierlanden fase 3.

*Figuur 20 Referentiebeelden "groene" afhechtingsmaatregelen*

*Figuur 21 Referentie schuine knip*

### *Herinrichting wegen*
Gegeven de nieuwe functie van de wegen en het creëren van een veilig plek voor fietsers, wordt voorgesteld de wegen rondom Vlierlanden en de Boerenerven opnieuw in te richten.

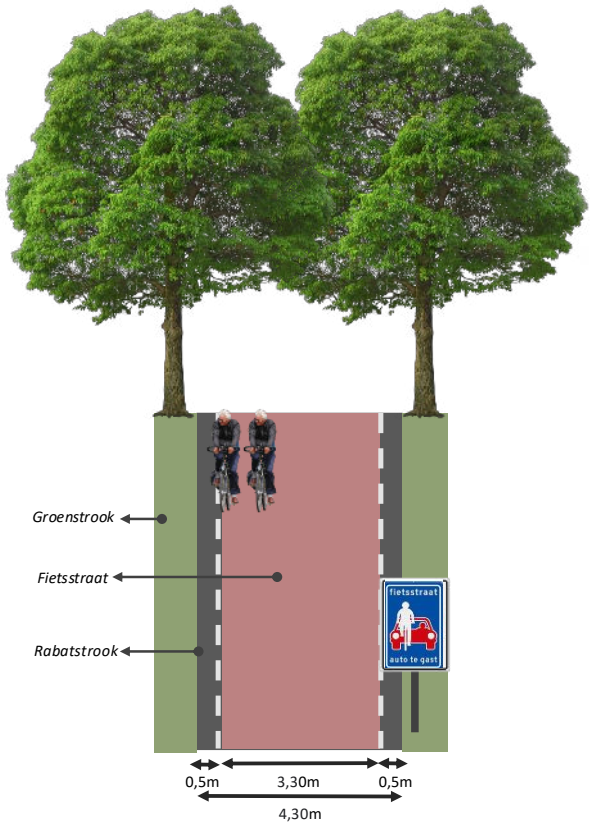
### *Vlierendreef*
De Vlierendreef kwam vanuit de bewonersparticipatie naar voren als één van de belangrijkste aandachtspunten voor wat betreft de verkeersveiligheid. De locatie nabij de Lantheer (het speeltuintje) kwam met stip op één naar voren als locatie waar snelheidsremmende maatregelen genomen zouden moeten worden. Door bureau BügelHajema is vanuit dat uitgangspunt een aantal aanpassingen aan de volledige Vlierendreef voorgesteld. In bijlage III is de overzichtstekening daarvan te vinden. Het voorstel komt uit op de volgende principes/ontwerpkeuzes:

- Een plateau cq pleinachtige zone (gelijkend op shared space) nabij de speeltuin aan de Lantheer);
- Plateaus in een andere verharding/kleur ter hoogte van zijwegen;
- Visuele versmalling van de rijbaan door middel van rabatstroken, bijvoorbeeld in streetprint of een afwijkende kleur;
- Drempels en versmallingen die op meerdere plekken terugkomen en daardoor een herkenbaar ontwerpelement vormen;
- Een negatieve drempel (goot/geul) ter hoogte van de grens tussen fase 1 en 2.

Voordat de herinrichting wordt uitgevoerd, zal eerst met de direct omwonenden in gesprek worden gegaan en worden de plannen, waar nodig, bijgesteld.

### *Otmansweg*

De Otmansweg wordt in de nieuwe situatie een fietsstraat (mogelijk uitgevoerd als of fietslaan). De exacte inrichting van de weg en de bijbehorende maatregelen, worden verder uitgewerkt binnen de ontsluitingsstructuur van Vlierlanden fase 3, waar recent een gebiedsvisie voor is opgesteld. In Figuur 22 is een voorbeeld van een mogelijke inrichting weergegeven.

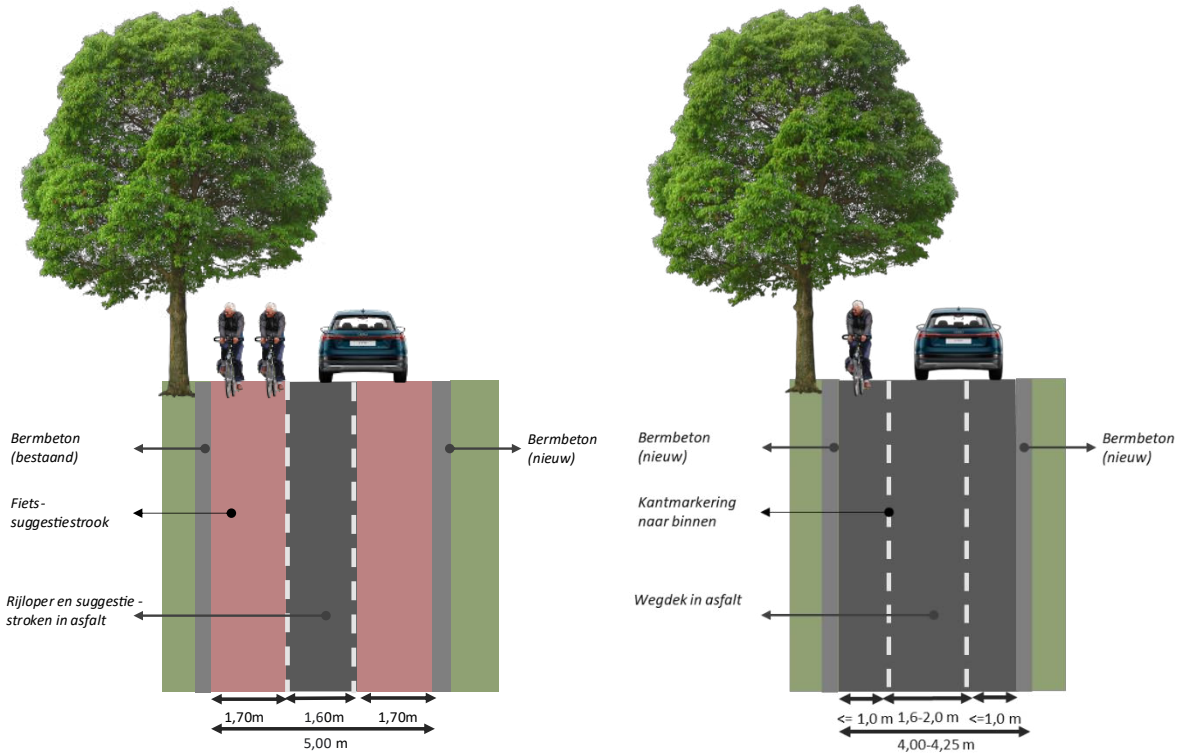



*Figuur 22 Mogelijk dwarsprofiel Otmansweg als fietsstraat*

### *Arriërveldsweg*

De snelheid op de Arriërveldsweg is te hoog, met name ten noorden van de Sportlaan. Dit komt mogelijk mede doordat de weg voorrang heeft op zowel de Sportlaan als de Hessenweg

(Oost). Ook is er beperkt ruimte voor fietsers. Vandaar dat het voorstel is om de weg, tussen de Otmansweg en de Hessenweg, te voorzien van rode fietssuggestiestroken van 1,70 meter (zie Figuur 23). Dat is gelijk aan de minimale CROW-richtlijnen en vergelijkbaar met de huidige inrichting van het Ommerkanaal-Oost. Hierdoor wordt de rijloper voor auto's (visueel) een stuk smaller en komt er ruimte voor fietsers. Aan de oostzijde ontbreekt nu nog bermbeton, hetgeen aan de westzijde wel aanwezig is. Voorstel is om dit alsnog aan te brengen, en daarmee de (half-)verharding 40 centimeter breder te maken. Landbouwverkeer en fietsers komen door deze toevoeging minder met elkaar in conflict. Tussen de Otmansweg en de Hardenbergerweg is de Arriërveldsweg een stuk smaller (en ook rustiger). Daar kan worden volstaan met een profiel met kantmarkering die op ongeveer een meter uit de berm wordt geplaatst. Daardoor ontstaat in wezen een smalle suggestiestrook, zoals te zien is in Figuur 23).

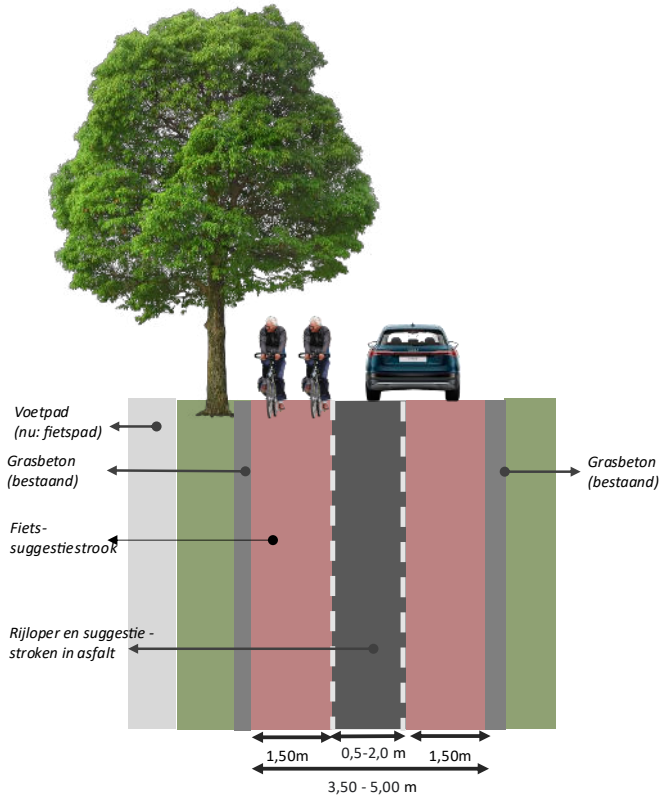



*Figuur 23 Voorgesteld dwarsprofiel Arriërveldsweg (links: ten noorden van Otmansweg; rechts: ten zuiden van Otmansweg)*

Om de snelheid voor autoverkeer verder omlaag te brengen, wordt het kruispunt met de Hessenweg een gelijkwaardig kruispunt, zoals gebruikelijk is voor een weg in het buitengebied. Ook de Sportlaan wordt gelijkwaardig aangesloten. Aangezien de Arriërveldsweg een belangrijke landbouwroute blijft, kiezen we hier alleen voor horizontale snelheidsremmende maatregelen, zoals versmallingen, en niet voor plateaus.
Uitzondering daarop is het kruispunt met Het Arriërflier en de Arriërflierweg. Daar wordt wel gekozen voor een kruispuntplateau in streetprint, om de snelheid voldoende naar beneden te brengen en de gelijkwaardigheid te benadrukken.

## *Het Arriërflier*

Het Arriërflier zal drukker worden, terwijl er in de huidige situatie al klachten zijn over zowel de beperkte ruimte, met name voor fietsers, als de hoge snelheden van het autoverkeer (er geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur, maar de V85 ligt ruim boven de 40 km/uur). De weg zelf is tussen de 3,5 en 5 meter breed en het naastgelegen fietspad is slechts 1 meter breed. Om een veilige situatie te creëren, is het een mogelijkheid de weg te voorzien van fietssuggestiestroken van 1,5 meter. Net als op de Arriërveldsweg, blijft er dan een smalle rijloper over, waardoor de gereden snelheid omlaag zal gaan. Het bestaande fietspad kan in dat geval worden gebruikt als voetpad. Dit dwarsprofiel is weergegeven in Figuur 24. Gezien de beperkte breedte van de weg, zou ook gekozen kunnen worden voor een alternatieve inrichting. Een nadere inpassingsstudie moet hier uitsluitsel over geven.




*Figuur 24 Mogelijk dwarsprofiel Het Arriërflier*

Om de snelheidslimiet reëel, herkenbaar en handhaafbaar te maken, is het aan te bevelen om op enkele plekken snelheidsremmende maatregelen te realiseren in de vorm van kruispunt- of drempelplateaus. Locaties daarvoor kunnen, naast het kruispunt met de Arriërveldsweg (zie hierboven), de toekomstige aansluiting van de XL-kavels zijn, de aansluiting van de fietsdoorsteek vanaf de Bijenhof en de t-splitsing bij de Markerichter.

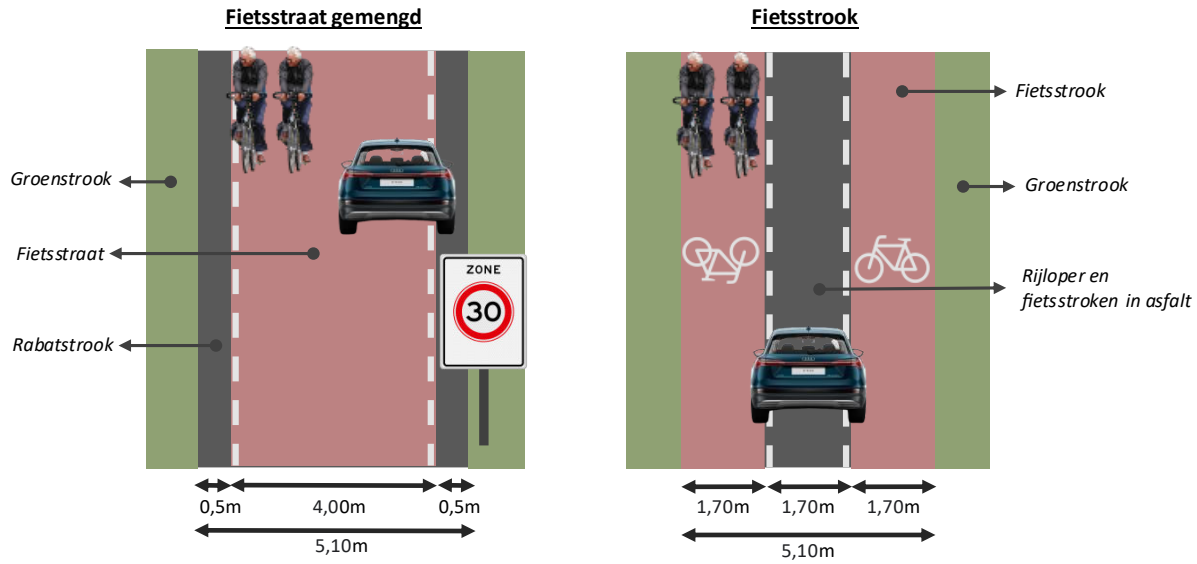
## *Snelfietsroute in Arriën*

De inpassing van de snelfietsroute tussen de tunnel onder de Slagenweg en het fietspad langs de Coevoerderweg in Arriën is ook onderdeel van (de uitwerking van) het verkeersplan. Tussen de tunnel en de Arriërveldsweg hangt de uiteindelijke inrichting af van de keuzes die worden gemaakt bij de inrichting van Vlierlanden fase 3. Het stuk tussen de Arriërveldsweg

en de aansluiting op het fietspad, is uitgewerkt in twee delen, de Hardenbergerweg en de inpassing in Arriën zelf.

## *Hardenbergerweg*

De Hardenbergerweg is een rustige landweg met een beperkte breedte, waar weinig auto's rijden. Ook in de nieuwe situatie is de verwachting dat de verkeersintensiteit beperkt blijft. Concreet zijn er twee mogelijkheden voor de inpassing van de snelfietsroute, een fietsstraat of fietsstroken (zie Figuur 25). Bij een fietsstraat, zou het logisch zijn om te kiezen voor een verlaging van de toegestane snelheid voor gemotoriseerd verkeer van 30 km/uur. Dit sluit dan aan op de bestaande verblijfszone in Arriën zelf, waar al 30 km/uur geldt. Wanneer wordt gekozen voor fietsstroken, zou de snelheid 60 km/uur kunnen blijven.




*Figuur 25 Inpassingsmogelijkheden snelfietsroute op de Hardenbergerweg (buiten de kom)*

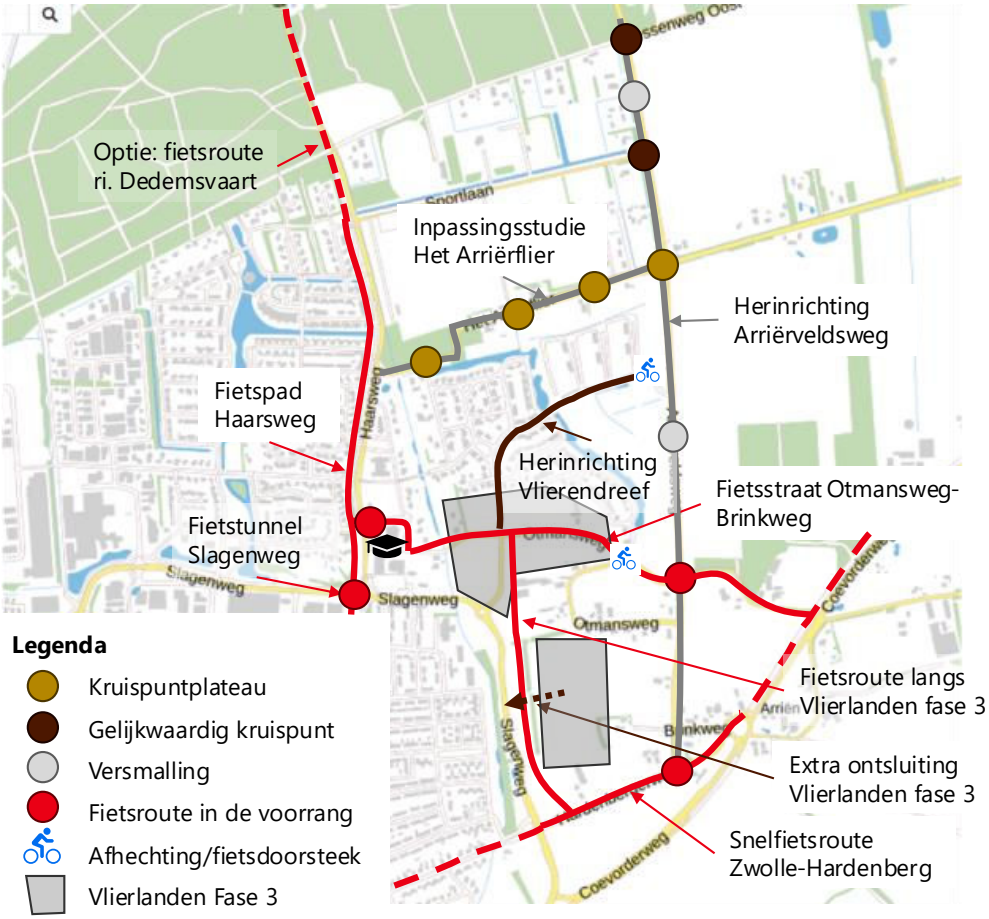
## *Inpassing in Arriën*

In de kern Arriën is de route op dit moment ingericht als een verblijfsgebied met overal gelijkwaardige kruispunten en klinkerverharding. Uitgangspunt is dat de inpassing van de fietsroute de kwalitatief hoogwaardige inrichting geen geweld aan doet, maar dat de doorgaande route voor fietsers wel duidelijk en herkenbaar is ingericht. Ook hier zijn twee inrichtingsopties verkend. Één waarbij de fietsroute "natuurlijk" wordt gestuurd, door middel van een ander verband. In dit geval worden de fietsstroken op het deel Hardenbergerweg als het ware doorgetrokken door Arriën, maar wel in klinkerverharding. Daarnaast is er een optie mogelijk waarbij het fietspad dat vanuit de noordoostzijde komt als het ware wordt doorgetrokken en als een (zeer) breed pad wordt ingericht met asmarkering. Auto's blijven ook in dit geval gewoon welkom (te gast). De fietsroute zou in dat geval ook in de voorrang kunnen worden geregeld middels voorrangskruispunten (met bord B06 en haaientanden). Dat laatste is uiteraard ook mogelijk bij de variant met stroken.

*Figuur 26 Inpassingsmogelijkheden snelfietsroute in Arriën*

## Overzichtskaart maatregelen

In Figuur 27 staan de bovengenoemde maatregelen weergegeven op een overzichtskaart. De infrastructurele maatregelen in de direct omgeving, die reeds door de gemeenteraad zijn vastgesteld alsmede de locatie van Vlierlanden fase 3, zijn ook opgenomen.




*Figuur 27 Maatregelenkaart Verkeersplan Ommen-Oost*

### Globale kostenraming en planning

De globale kostenraming per weg(-vak) alsmede de indicatieve planning van realisatie zijn weergegeven in tabel 7.

| Nr. | Maatregel en wegvak | Globale kosten | Planning | Opmerking |
|---|---|---|---|---|
| **1A** | Herinrichting Vlierendreef | Ca. €400.000 | 2025-2026 | Financiering vanuit GREX Vlierlanden. |
| **1B** | Afhechting Vlierendreef | €20.000 | 2026 | Na herinrichting Vlierendreef |
| **2A** | Schuine afsluiting Otmansweg | €10.000 | 2026 | Tegelijkertijd met Vlierendreef |
| **2B** | Realisatie fietsstraat Otmansweg | €270.000 | Na 2027 | Meenemen in ontsluiting Vlierlanden Fase 3. |
| **3A** | Veilige herinrichting Arriërveldsweg van Otmansweg tot Hessenweg | €380.000 | 2026-2027 | Inclusief 1 kruispuntplateau en aanpassing kruispunten Sportlaan en Hessenweg-Oost. |
| **3B** | Herinrichting Arriërveldsweg van Hardenbergerweg tot Otmansweg | €110.000 | 2025-2026 | Mee met gepland groot onderhoud. |
| **4A** | Inpassingsstudie Het Arriërflier | €10.000 | 2025-2026 | Nadere studie naar (on-)mogelijkheden van verschillende dwarsprofielen |
| **4B** | Herinrichting Het Arriërflier | €200.000-€300.000 | 2026-2027 | Afhankelijk van uitkomsten inpassingsstudie. |
| **5** | Snelfietsroute Zwolle-Ommen-Hardenberg (deel Arriërveldsweg-Arriën) | €115.000-€125.000 | 2025-2026 | Afhankelijk van de keuze tussen de verschillende opties. |

*Tabel 7 Globale kostenraming per weg(-vak)*

## Inpassing vraagstukken

Aanleiding van het verkeersplan was een elftal vraagtukken/opgaven. In Tabel 8 is weergegeven hoe deze 11 vraagstukken een plek hebben gekregen in de voorkeursvariant en het bijbehorende maatregelenpakket.

| Nr | Opgave | Wijze van inpassing |
|---|---|---|
| 1 | Fietstunnel Slagenweg | De fietstunnel is een belangrijke schakel in de fietsontsluiting van Ommen-Oost. De realisatie is reeds in voorbereiding en de financiering is reeds toegezegd door de raad. |
| 2 | Snelfietsroute Ommen-Hardenberg | De snelfietsroute loopt over de Hardenbergerweg en is meegenomen in de maatregelen en kostenraming. |
| 3 | Ontsluiting sportpark Westbroek | Het sportpark blijft in de nieuwe situatie ontsluiten via de Sportlaan en Haarsweg. Er komt geen (doorgaande) route/ontsluiting richting de Arriërveldsweg. |
| 4 | Otmansweg | De Otmansweg wordt een fietsstraat en wordt daarom afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Dit is meegenomen in de maatregelen en kostenraming. |
| 5 | Opwaardering rondweg | De rondweg wordt aangepast vanuit de keuzes die zijn gemaakt voor de ontsluiting van het centrum. Voor Ommen-Oost is dit (ook) de belangrijkste ontsluitingsweg. |
| 6 | Aantakking N36 | Er wordt, nu en in de toekomst, niet ingezet op een ontsluiting van Ommen(-Oost) op de N36. |
| 7 | Fietsroute Ommen – Dedemsvaart | Beide mogelijke routes van de fietsroute door Ommen-Oost zijn mogelijk in dit conceptplan. |
| 8 | Noord-zuid fietsverbinding | De fietsverbinding richting het centrum loopt in eerste instantie primair via de Haarsweg en de nieuwe tunnel onder de Slagenweg door naar de Hardenbergerweg. Wanneer fase 3 van Vlierlanden wordt gerealiseerd, komt er een vrijliggende noord-zuid fietsroute die rechtstreeks op de Hardenbergerweg – en daarmee de snelfietsroute Zwolle-Hardenberg – aansluit. |
| 9 | Arrierflierweg | Op de Arriërflierweg wordt het sluipverkeer teruggedrongen als gevolg van de voorgestelde maatregelen. In hoeverre er daarna nog extra (snelheidsremmende) maatregelen nodig zijn, wordt te zijner tijd bepaald. |
| 10 | Ontsluiting Vlierlanden | Vlierlanden ontsluit primair via de Slagenweg en, vervolgens, de Coevorderweg en Balkerweg. Voor het zuidelijke deel van fase 3 komt er een nieuwe ontsluiting op de Slagenweg. De maatregelen om het profiel van de Slagenweg beter aan te laten sluiten op de 50 km/uur die er geldt, zijn onderdeel van Vlierlanden fase 3. |
| 11 | Kindplein Oost | Het Kindplein Oost komt op de plek van de voormalige Aldi. De fietsroute vanaf de Otmansweg en Alteveerweg komt langs de noordzijde van het plan richting de Haarsweg geleid. |

*Tabel 8 Wijze van inpassing 11 vraagstukken Ommen Oost*

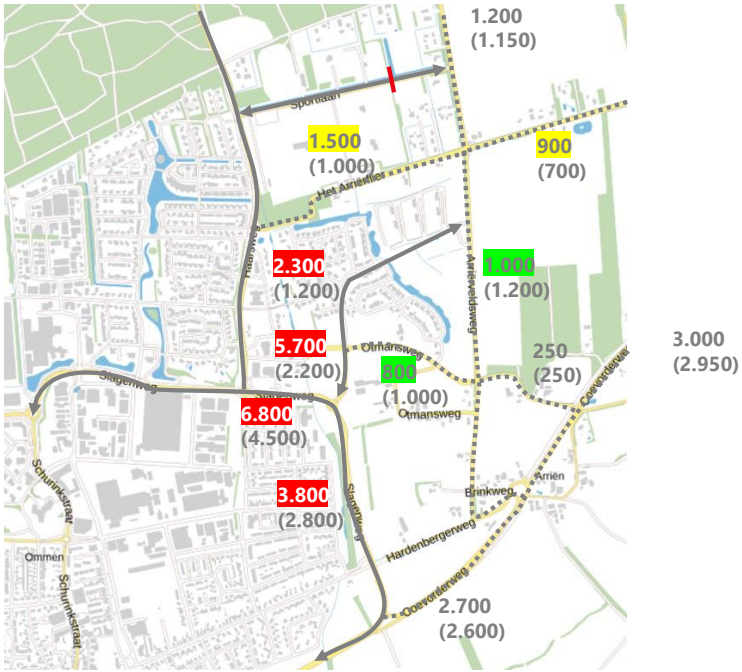
# Bijlage I: Vraagstelling Verkeersplan Ommen-Oost

| Nr | Opgave | Vraagstelling |
|---|---|---|
| 1 | Fietstunnel Slagenweg | Inzichtelijk maken van de effecten voor Ommen-Oost. |
| 2 | Snelfietsroute Ommen-Hardenberg | Opstellen schetsontwerp, dwarsprofielen, kruispuntoplossingen. Alleen deel Ommen-Oost. |
| 3 | Ontsluiting sportpark Westbroek | Opstellen advies voor definitieve ontsluiting sportpark, inclusief maatregelenkaart. |
| 4 | Otmansweg (fietsverbindingenplan) | Bepalen toekomstige functie Otmansweg, opstellen advies met te nemen maatregelen. |
| 5 | Opwaardering rondweg | Advisering omtrent eventueel opwaarderen Coevorderweg/Slagenweg. Inzichtelijk maken van effecten voor Ommen-Oost. |
| 6 | Aantakking N36 | Advisering van aansluiting Ommen-Oost op N36. Kwalitatieve afweging (on-)mogelijkheden. |
| 7 | Fietsroute Ommen – Dedemsvaart | Opstellen variantenstudie van mogelijke fietsroutes. Afweging varianten. Verduidelijking met kaartmateriaal en principeprofielen. |
| 8 | Noord-zuid fietsverbinding | Onderzoek optimale fietsstructuur van Ommen-Oost naar het centrum en vice versa (via Haarsweg of Hardenbergerweg). Opstellen advies en maatregelen. |
| 9 | Arrierflierweg | Opstellen advies ontmoediging sluipverkeer. Tekening(en) van maatregelen. |
| 10 | Ontsluiting Vlierlanden | Opstellen advies toekomstige ontsluiting Vlierlanden III. |
| 11 | Kindplein Oost | Meedenken op het gebied van mobiliteit, met oog voor ontsluiting en inpassing van alle modaliteiten. |

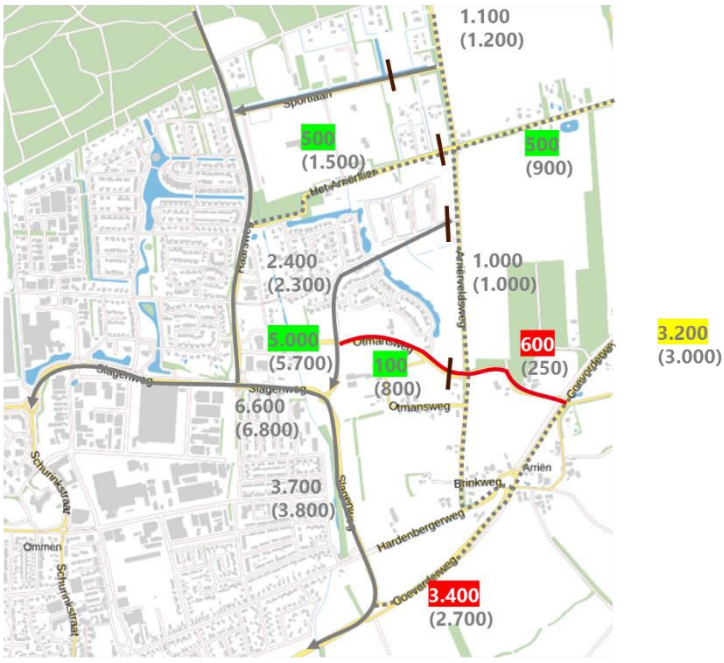
# Bijlage II: Intensiteiten per wegvak en variant

In deze bijlage zijn de toekomstige intensiteiten per wegvak weergegeven. Dit is, per variant, bepaald op basis van de huidige intensiteiten, de verwachte groei van de verkeershoeveelheid en expert judgement van het effect van de maatregelen. De kleurcodering geeft aan in hoeverre er sprake is van een toe (rood = groot; geel = beperkt) of afname (groen) van de verkeersdruk ten opzichte van huidige situatie (bij de referentiesituatie) of de referentiesituatie (bij de andere varianten). De resultaten zijn aan het eind samengevat in een tabel om de varianten gemakkelijk met elkaar te kunnen vergelijken.

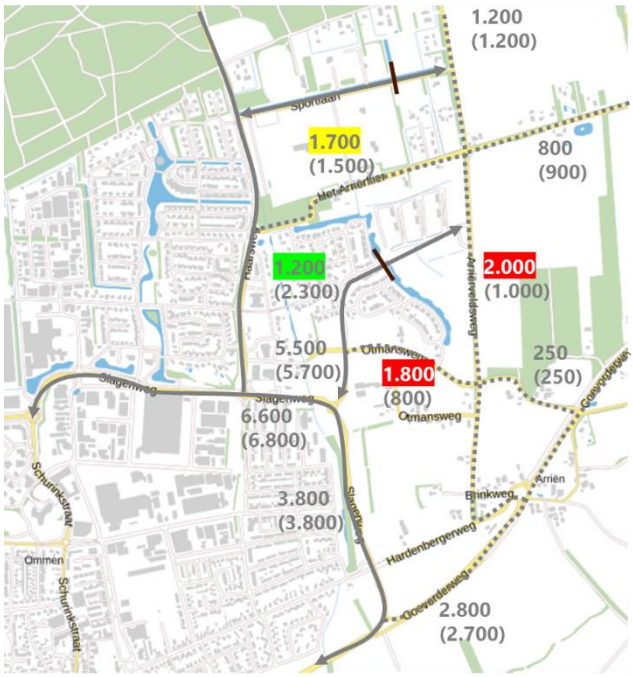
## Referentiesituatie



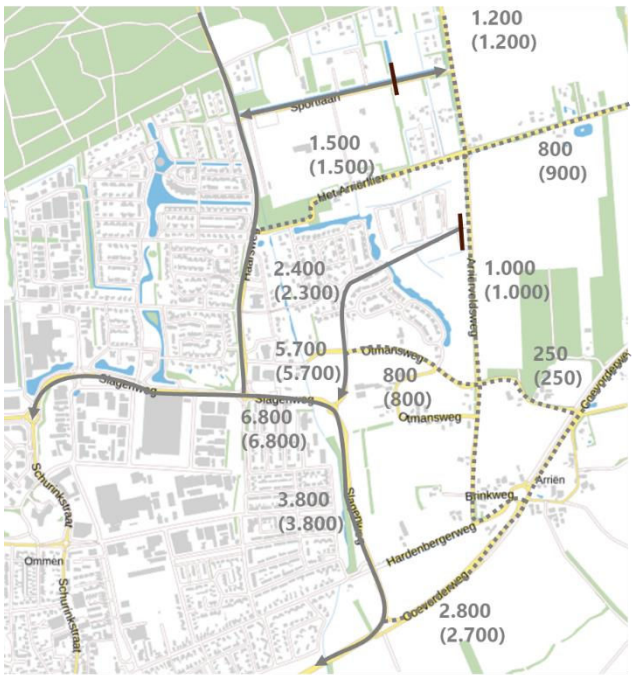

## Variant 1: Strikte scheiding stad en buitengebied



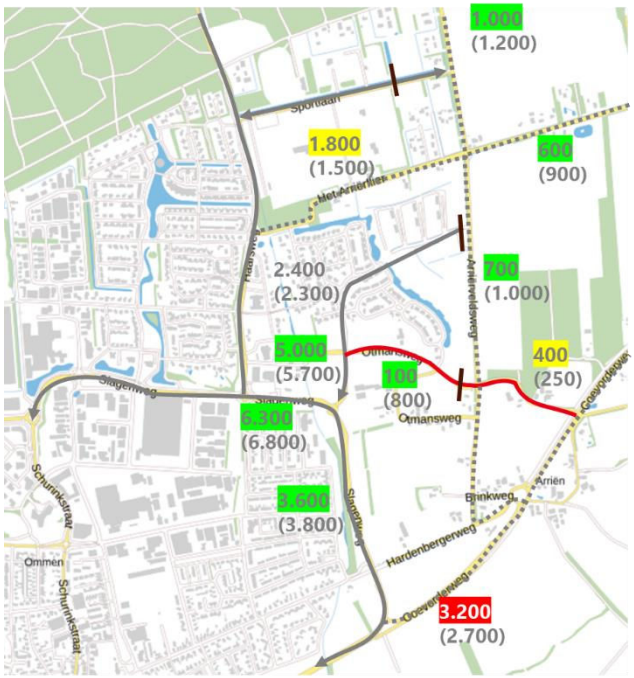
## Variant 2: Behouden fietsdoorsteek Vlierendreef




## Variant 3: Afhechten Vlierendreef



## Variant 4: Afhechten Vlierendreef en fietsstraat Otmansweg




## Overzichtstabel

| Wegvak | Huidige intensiteit (2022) | V0 Referentie scenario | V1 strikte scheiding) | V2 doorsteek behouden | V3 afhechten Vlierendreef | V4 afhechten Vlierendreef + fietsstraat |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vlierendreef fase 1 (schatting) | 1200 | 2300 | 2400 | 1200 | 2400 | 2400 |
| Slagenweg tnv rotonde | 2200 | 5700 | 5000 | 5500 | 5700 | 5000 |
| Otmansweg (schatting) | 1000 | 800 | 100 | 1800 | 800 | 100 |
| Arriërveldsweg t.h.v. Fase 2 | 1200 | 1000 | 1000 | 2000 | 1000 | 700 |
| Arriërveldsweg t.h.v. N36 | 1150 | 1200 | 1100 | 1200 | 1200 | 1000 |
| Arriërflierweg | 700 | 900 | 500 | 800 | 800 | 600 |
| Het Arriërflier (schatting) | 1000 | 1500 | 500 | 1700 | 1500 | 1800 |
| Brinkweg | 250 | 250 | 600 | 250 | 250 | 400 |
| Coevorderweg (nabij Slagenweg) | 2600 | 2700 | 3400 | 2800 | 2800 | 3200 |
| Coevorderweg (thv Koelandweg) | 2950 | 3000 | 3200 | 3100 | 3100 | 3100 |
| Slagenweg tzv rotonde | 2800 | 3800 | 3700 | 3800 | 3800 | 3600 |
| Slagenweg twv rotonde | 4500 | 6800 | 6600 | 6600 | 6800 | 6300 |

# Bijlage III Voorstel herinrichting Vlierendreef

**Gemeentehuis**
Chevalleraustraat 2 te Ommen
**Correspondentie-adres**
Postbus 100, 7730 AC Ommen

**Internet:** www.ommen.nl
**E-mail:** gemeente@ommen.nl
**Telefoon:** 14 0529

Gemeente Ommen