

Meedenken over de nieuwe woonwijk van Ommen

MeeDenkDagen Arriën–Ommen

Woensdag 25 maart
OBS Het Palet, Ommen

Denk weer mee.

Gemeente  Ommen



1. Waarom deze MeeDenkDagen?

Tussen Arriën en Ommen ligt een bijzonder gebied. Een plek waar landschap, dorp en stad elkaar raken. De gemeente Ommen werkt hier aan de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk. Een wijk voor nu én voor later. Een wijk die past bij de omgeving en de mensen die hier wonen en leven. Daarom begonnen we niet met tekenen, maar met luisteren.

MeeDenkdagen in januari, maart en juni zijn een start om samen van het gebied tussen Arriën en Ommen een mooie woonwijk te maken die past bij dit deel van de gemeente. De opbrengst van deze dagen vormt de basis voor de opzet van het stedenbouwkundig plan.

Een stedenbouwkundig plan

Voor de ontwikkeling wordt een stedenbouwkundig plan gemaakt. Dit is een ruimtelijk ontwerp waarin staat welke keuzes in het gebied worden gemaakt en hoe het wordt ingericht. In het plan krijgen onderwerpen als wonen, wegen, groen en water een plek. Door middel van de MeeDenkDagen betreft de



gemeente woningzoekenden, omwonenden, geïnteresseerden en andere betrokkenen vanaf het begin bij de te maken keuzes.

Reeks momenten om mee te denken

De MeeDenkDagen zijn onderdeel van een brede participatieaanpak. Eerder zijn al gesprekken gevoerd met de directe omwonenden en betrokken organisaties zoals het Waterschap, groenbeheerders en nutsbedrijven. In januari en maart 2026 vonden de eerste MeeDenkDagen plaats. In juni organiseert de gemeente de volgende MeeDenkDagen, waarbij bewoners een actieve rol spelen in de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan.

Sleutelproject binnen de Woonagenda

De ontwikkeling van deze woonwijk is aangewezen als sleutelproject binnen de Regionale Woonagenda West-Overijssel. Er wordt gestreefd naar een plan voor ongeveer 375 woningen voor verschillende doelgroepen. Daarbij wordt uitgegaan van de 30-40-30-verhouding: 30% sociale huur, 40% woningen in het





middensegment en 30% vrije sector. Zo ontstaat een gevarieerd woningaanbod dat aansluit bij de woonbehoefte in Ommen.

Denk weer mee

Ruim 350 mensen bezochten eind januari de eerste MeeDenkDagen. In twee dagen hebben we veel mensen gesproken en waardevolle ideeën, wensen, kansen en zorgen opgehaald. Op basis van deze inbreng zijn we gestart met de ontwerpfase.

Op woensdag 25 maart kwamen weer veel buurtbewoners, inwoners van Ommen en woningzoekenden naar Basisschool Het Palet. Bijna 400 mensen ontdekten die dag hoe de inbreng uit de MeeDenkDagen in januari was vertaald naar drie mogelijke ontwikkelingen voor het gebied. De sfeer was positief, constructief én kritisch. Mensen waren nieuwsgierig en vooral zeer betrokken. Iedereen mocht meedoen.

Meedenken op verschillende manieren

In Het Palet stonden verschillende panelen met daarop een terugkoppeling van de MeeDenkDagen in januari en de meest gestelde vragen. Op de kansen- en mogelijkhedenkaart voor het ontwerp stonden de aandachtspunten die vanuit de raad, ketenpartners en bewoners aan de ontwerpers waren meegegeven.

Tijdens de MeeDenkDag hadden bezoekers de meeste aandacht voor de panelen met de drie ontwerp-mogelijkheden voor het stedenbouwkundig concept. Deze hadden de titels: *Iedereen een tuin*, *Nieuwe stadsrand van Ommen* en *Ruimte voor groen*.

Bij de ontvangst kregen bezoekers een korte uitleg en een scoringskaart mee. Hiermee konden ze de drie ontwerp-mogelijkheden positief of negatief beoordelen en hun antwoorden motiveren. In dit verslag hebben we alle meningen meegenomen en samengevat.



Waarom werken we met drie uiterste mogelijkheden?

De drie mogelijkheden die we presenteren zijn bewust uitersten. Ze zijn niet bedoeld als kant-en-klare of direct uitvoerbare plannen.

We kiezen hiervoor om keuzes inzichtelijk te maken. Door de verschillen scherp neer te zetten, wordt duidelijk waar het écht om gaat:

- hoeveel ruimte willen mensen voor groen?
- hoe gaan we om met verkeer?
- welke dichtheid past bij de plek?

Deze uitersten helpen om het gesprek met elkaar concreet te maken. Ze nodigen uit om te reageren: wat voelt goed, wat juist niet, en waarom? Deze varianten zijn niet één-op-één haalbaar of wenselijk. We gebruiken ze als middel om samen met bewoners, belanghebbenden en experts te onderzoeken wat de juiste balans is. De opbrengst van deze reacties

gebruiken we niet om één variant te kiezen, maar om bouwstenen (ingrediënten) te verzamelen voor het stedenbouwkundig plan. Het uiteindelijke plan ontstaat dus als een zorgvuldige combinatie van wat werkt uit de verschillende richtingen, aangevuld met randvoorwaarden en expertise.

"Drie heel verschillende varianten, waardoor duidelijk wordt wat je absoluut niet wil"

Bezoeker MeeDenkDag

2. Drie mogelijkheden

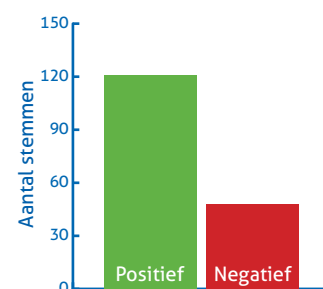
Mogelijkheid 1 – Iedereen een tuin



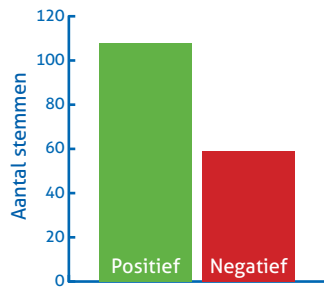
1.1 Hoofdstructuur

We zetten in op kleinschalige woningbouw, met rijwoningen, 2[^]1 kap en vrijstaande bebouwing. Alle woningen krijgen een achtertuin.

De hoofdstructuur van mogelijkheid 1 wordt als rustig en dorps ervaren. Het idee van kleinschalige woningbouw met een eigen tuin spreekt aan en sluit volgens velen goed aan bij het karakter van Ommen. Tegelijkertijd geeft een groot aantal bezoekers aan dat niet iedereen behoefte heeft aan een tuin, dat het te weinig divers is en dat een mix met appartementen gewenst is. Er wordt veelvuldig genoemd dat deze opzet leidt tot veel verharding en ruimtegebruik voor infrastructuur én parkeren, wat ten koste kan gaan van groen,



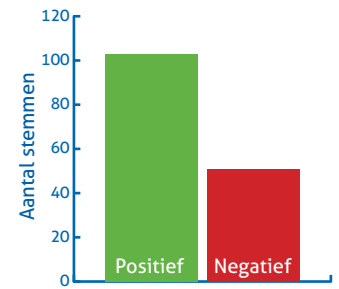
klimaatadaptatie en waterberging. Het gevoel leeft dat deze opzet veel ruimte vraagt, minder efficiënt is en dat het aantal woningen te groot is.



1.2 Autostructuur

In deze opzet komen er veel nieuwe straten bij zodat auto's bij de huizen kunnen komen.

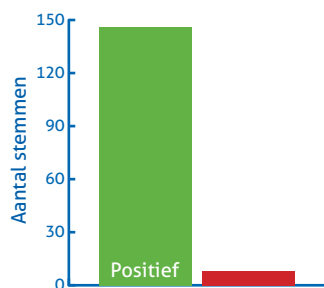
De autostructuur wordt gewaardeerd vanwege de goede bereikbaarheid: het is duidelijk en praktisch dat auto's dicht bij de woning kunnen komen. Dat idee roept ook zorgen op. Veel deelnemers geven aan dat dit kan leiden tot te veel auto's en daardoor verharding in de wijk, met gevolgen voor de rust, veiligheid en verlies van groen. De structuur wordt gezien als praktisch, maar is te veel gericht op de auto.



1.4 Parkeren

Auto's parkeren in groepjes op binnenhoven tussen de woonblokken.

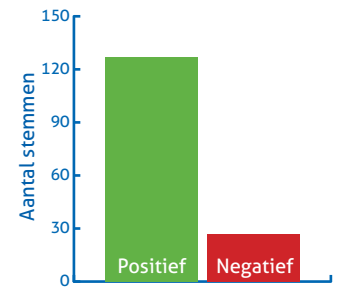
Het parkeren in binnenhoven wordt door deelnemers gezien als een mooie oplossing om auto's uit het straatbeeld te houden en de leefkwaliteit te verbeteren. Toch is dit het onderwerp waar de meeste twijfel over bestaat. Veel reacties bevatten een duidelijke ja, maar. Het idee is goed, maar mensen zijn bezorgd dat er te weinig parkeerplekken zullen zijn en dat de afstand tot de woning te groot is voor het dagelijks gebruik (bijvoorbeeld met boodschappen of elektrisch laden). Mensen willen graag bij hun huis parkeren.



1.3 Langzaam verkeer structuur

Het gehele plangebied is verbonden voor fietsers en voetgangers.

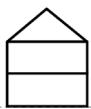
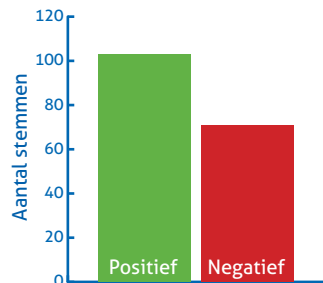
De structuur met ruimte voor fietsers en voetgangers wordt in de basis positief ontvangen. De gedachte dat het gebied goed verbonden is en dat er ruimte is voor langzaam verkeer wordt gezien als veilig (voor kinderen), prettig en het stimuleert om te bewegen.



1.5 Hoofdgroenstructuur

We zorgen voor meer groen verspreid door het hele plangebied en maken de verschillende groengebieden sterker en aantrekkelijker.

De inzet op groen wordt breed gewaardeerd. De aanwezigheid van groen en de aansluiting op het landschap dragen volgens deelnemers bij aan een prettige en rustige leefomgeving. Maar veel bezoekers geven aan dat het groen in deze opzet nog onvoldoende krachtig of samenhangend is. Het wordt omschreven als "overal een beetje groen", waarbij een duidelijke (park)structuur of herkenbare groene drager nog mist. Ook de aansluiting van het groen op de bestaande woningen vraagt nog aandacht.



1.6 Bouwlagen

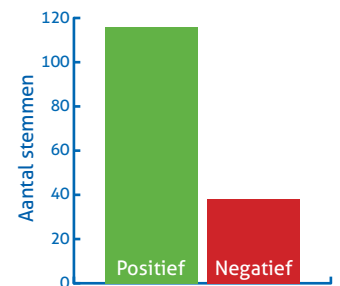
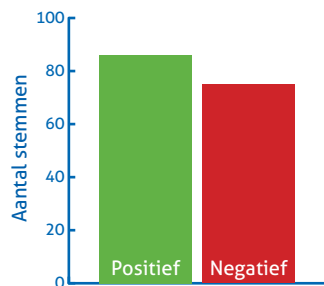
Maximaal twee bouwlagen met een kap

De keuze voor maximaal twee bouwlagen met kap wordt door veel deelnemers gezien als passend bij het dorpse karakter van Ommen. Het zorgt voor een rustig en overzichtelijk beeld zonder hoogbouw. Dit roept ook vragen op in relatie tot de woningopgave. Veel deelnemers geven aan dat deze opzet mogelijk te laag en daarmee niet efficiënt genoeg is om het benodigde aantal woningen te realiseren. Ook wordt genoemd dat het kan leiden tot weinig variatie in het beeld en in woningaanbod. Er is daarom een duidelijke behoefte aan verschillende woningen, bijvoorbeeld door op sommige plekken hoger te bouwen.

Samenvattend

Mogelijkheid 1 *Iedereen een tuin* wordt over het algemeen gewaardeerd als een rustige, dorpse en herkenbare woonomgeving. Tegelijkertijd laten de reacties zien dat veel deelnemers zoeken naar meer balans tussen kwaliteit en efficiëntie. In veel reacties klinkt een duidelijke *ja, maar*: het plan voelt prettig en passend, maar roept vragen op over parkeeroplossingen, ruimtelijke efficiëntie, het tekort aan groen en langzaam verkeer.

Mogelijkheid 2 – Nieuwe Stadsrand van Ommen



2.1 Hoofdstructuur

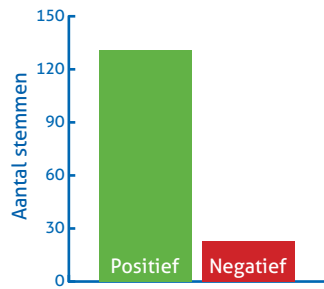
Langs de Slagenweg komt een hoge dichtheid van woningen. Gebieden dichtbij Arriën en Vlierlanden 1 en 2 krijgen een landelijk karakter.

Deze opzet wordt herkend als logisch, maar roept duidelijke zorgen op over de hoeveelheid en de schaal van de appartementen. De opzet en locatie van appartementen en de ruimte voor groen wordt gezien als helder en passend bij de overgang tussen stad en landschap. Waardoor Arriën zijn karakter behoudt. Tegelijkertijd geven veel deelnemers aan dat minder appartementen en minder hoogbouw de voorkeur heeft, omdat deze opzet niet past bij Ommen.

2.2 Autostructuur

Er komt een parallelweg langs de Slagenweg om de noord-zuidverbinding te ontlasten.

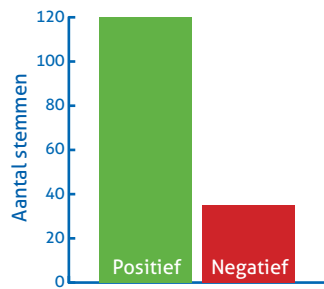
De voorgestelde autostructuur wordt als een goed idee ervaren vanwege de doorstroming op de Slagenweg. Wel zijn er algemene zorgen over de verkeersproblematiek in dit deel van Ommen; verkeersdruk, verkeersveiligheid en aansluiting op bestaande wegen. Het risico op sluipverkeer wordt meerdere keren genoemd.



2.3 Langzaam verkeer

Aangesloten op de nieuwe noord-zuidverbinding (parallelweg) komen routes voor fietsers en voetgangers het landelijk gebied in.

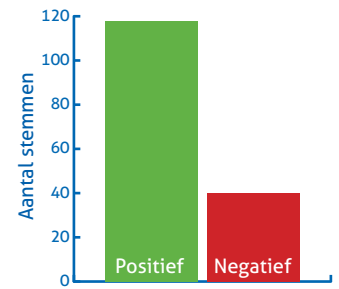
De kansen voor fietsers en voetgangers worden positief ontvangen. Wel geven deelnemers aan dat deze structuur nog sterker uitgewerkt kan worden voor specifieke locaties zoals de nieuwe parallelweg, Otmansweg-Alteveerweg en Arriërveldsweg. Ook veiligheid en prioriteit voor langzaam verkeer vragen aandacht.



2.4 Parkeren

Het parkeren bevindt zich deels onder de gebouwen. Het is ontsloten aan de nieuwe noord-zuidverbinding (parallelweg).

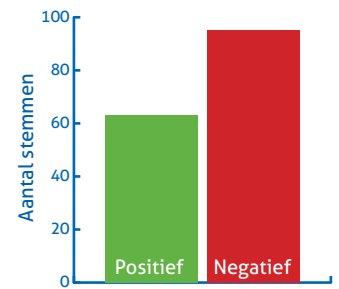
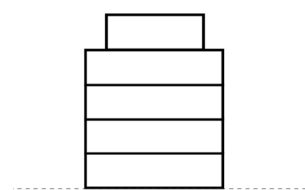
Het spreiden en deels uit het zicht oplossen van parkeren wordt gewaardeerd omdat dit er beter uit ziet en er zo meer ruimte is voor groen. Opmerkingen gaan bij deze vraag meer over de hoogbouw dan over het parkeren van auto's. Daarnaast worden vragen gesteld over capaciteit en gebruik van de parkeerplaatsen, bijvoorbeeld voor bezoekers.



2.5 Hoofdgroenstructuur

Ook bij de groenstructuur wordt ingezet op een noord-zuidverbinding (een nieuwe laanstructuur), het gebied ten oosten kent meer openheid aansluitend op het open en weidse karakter van Arriën.

De groenstructuur wordt gezien als één van de sterkste onderdelen van het plan. De aanwezigheid van groen en de aansluiting op het landschap worden breed gewaardeerd. Tegelijkertijd geven mensen aan dat er een betere verdeling van woningen over het gebied mag komen.



2.6 Bouwlagen

De bebouwing langs de Slagenweg wordt hoger (tot 5 lagen) om de 'ingang van de stad' te markeren.

De bouwhoogte roept duidelijke en soms stevige reacties op. Hoewel een deel van de deelnemers hogere bebouwing langs de Slagenweg logisch vindt, is er ook weerstand tegen teveel gebouwen met appartementen op deze plek. Regelmatig wordt genoemd dat dit niet past bij het dorpse en landelijke karakter van Ommen en dat het risico bestaat op een te stedelijk beeld.



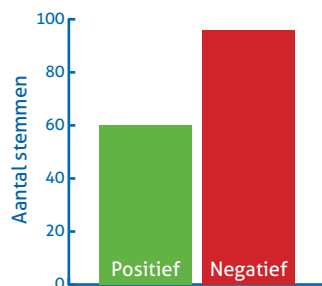
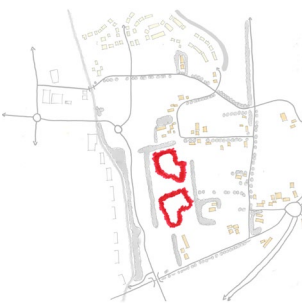
Samenvattend

De reacties op Mogelijkheid 2 Stadsrand van Ommen laten zien dat bezoekers zich herkennen in de kwaliteiten van het plan en kansen zien voor een logische uitbreiding aansluitend op de bebouwde kom van Ommen. Maar ze plaatsen tegelijkertijd duidelijke kanttekeningen.

Mogelijkheid 2 wordt gezien als een plan dat goed aansluit bij de structuur van Ommen en de overgang naar het omliggende landschap. De opzet wordt als logisch en kansrijk ervaren. Deelnemers geven duidelijk mee dat het plan alleen kansrijk is als het dorps karakter behouden blijft, groen leidend blijft, er minder hoogbouw en meer diversiteit in woningen komt en verkeersvraagstukken zorgvuldig worden opgelost.



Mogelijkheid 3 – Ruimte voor Groen



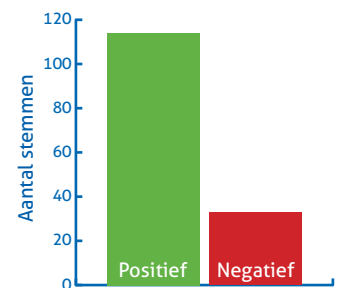
Regelmatig wordt aangegeven dat het plan niet past bij het dorps karakter van Ommen en Arriën. Ook wordt benoemd dat het gevoel ontstaat van eilandjes of losstaande bouwclusters die weinig samenhang hebben met de omgeving. Daarnaast vinden deelnemers dat een groot deel van het gebied onbenut blijft voor (lage) woningbouw, en zien ze kansen voor meer diversiteit in woningtypen.

3.1 Hoofdstructuur

We concentreren de bebouwing tussen de houtwallen zodat de rest van het plangebied landschappelijk ingevuld kan worden.

De hoofdstructuur wordt door deelnemers herkend als een duidelijke keuze voor groen en ruimte. Het idee om bebouwing te concentreren en daarmee grote delen van het gebied open en landschappelijk te houden, wordt door een deel van de deelnemers gewaardeerd. Men ziet hierin een kans om het open karakter van Arriën te behouden en een duidelijke overgang te maken tussen stad en landschap.

Deze concentratie van bebouwing levert ook veel weerstand op. De structuur wordt door veel deelnemers ervaren als te massaal en te stedelijk.



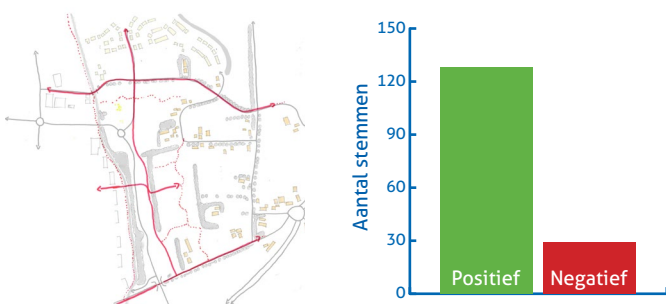
3.2 Autostructuur

Vanaf de Slagenweg komt een aftakking het plangebied in.

Op deze autostructuur wordt positief gereageerd vanwege goede doorstroming. Met name de gedachte om verkeer beter te spreiden en bijvoorbeeld met een

rotonde de snelheid te verlagen, wordt als logisch en wenselijk gezien. Ook wordt het positief gevonden dat wordt gezocht naar manieren om autoverkeer zoveel mogelijk uit de bestaande wijk te houden.

De zorgen die bij deze mogelijkheid worden genoemd gaan met name over de toename van verkeer, vooral op de Slagenweg. De veiligheid en capaciteit van bestaande wegen worden als aandachtspunt genoemd. Ook wordt getwijfeld of de voorgestelde ontsluitingen voldoende zijn en of het realistisch is om verkeer via beperkte aansluitingen af te wikkelen. Toch wordt deze verkeersstructuur over het algemeen als kansrijk ervaren.

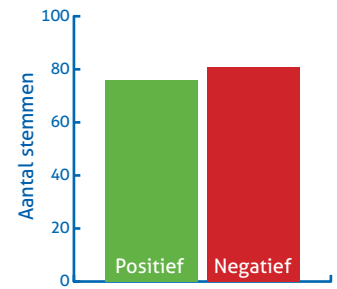


3.3 Langzaam verkeer

Een nieuwe route voor wandelaars en fietsers loopt door de houtwallen, de Slagenweg en Galgengraven en zorgt voor een extra verbinding met het centrum. Ruime fietspaden en een fijnmazig netwerk van wandelpaden door het landschap.

De structuur voor langzaam verkeer is één van de meest positief beoordeelde onderdelen van deze variant. De ruime aandacht voor fietsers en voetgangers wordt breed gewaardeerd. De voorgestelde verbindingen richting het centrum en omliggende wijken worden gezien als belangrijk, zeker ook voor kinderen en jongeren.

De mogelijkheid om een fijnmazig netwerk van wandel- en fietspaden te realiseren, wordt als een grote kwaliteit gezien en draagt volgens deelnemers bij aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving. Kanttekeningen richten zich vooral op de uitwerking: routes moeten logisch, veilig en goed begaanbaar zijn. Over het geheel genomen is dit onderdeel duidelijk een sterk punt van deze variant.

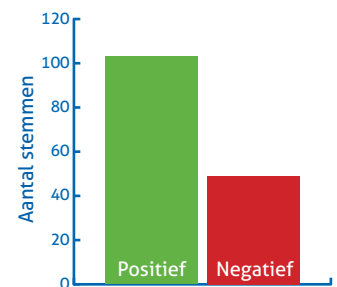
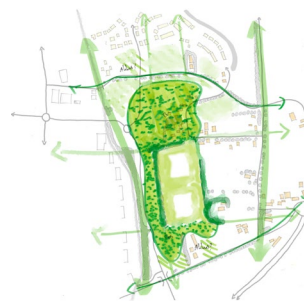


3.4 Parkeren

Parkeren in een gezamenlijke HUB (verdiept/overdekt).

Het parkeren in dit voorstel roept gemengde reacties op. Met name het idee van ondergronds parkeren. Positief is dat parkeren uit het zicht wordt gehaald, wat bijdraagt aan een rustiger straatbeeld en meer ruimte voor groen en verblijfskwaliteit. Dit wordt door meerdere deelnemers als een aantrekkelijk principe gezien.

Twijfels gaan over de praktische uitvoerbaarheid. Deelnemers geven aan dat in Ommen behoefte is aan parkeren bij de woning, bijvoorbeeld op een oprit. Ondergronds parkeren wordt als onpraktisch gezien vanwege gebruiksgemak, kosten en toegankelijkheid (bijvoorbeeld voor ouderen).



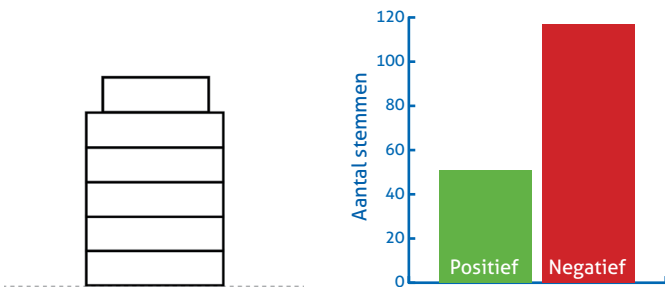
3.5 Hoofdgroenstructuur

Houtwallen afmaken en dichte groene rand rond de bebouwing, open landschap er omheen.

De hoofdgroenstructuur is een belangrijk pluspunt van deze variant. Veel deelnemers spreken waardering uit voor de grote hoeveelheid groen en de aandacht voor biodiversiteit, landschap en klimaatadaptatie. Het behoud en versterken van bestaande elementen, zoals houtwallen en het open landschap, wordt als

zeer waardevol gezien. De groene opzet draagt volgens deelnemers bij aan de identiteit van Ommen en het karakter van het gebied.

Een duidelijke kanttekening van een deel van de deelnemers is dat er te veel ruimte wordt gereserveerd voor groen, waardoor er relatief weinig ruimte overblijft voor woningbouw. Ook vraagt men zich af hoe het groen wordt ingevuld, bijvoorbeeld als park of speelplek, en of het groen in de toekomst niet alsnog verdwijnt voor woningen.



3.6 Bouwlagen

Eén of twee grote bouwblokken van waarschijnlijk 5/7 bouwlagen.

De bouwhoogte vormt het meest kritische punt in de beoordeling van deze variant. Hoewel een beperkte hoogte (3 tot 5 lagen) op specifieke plekken voor een deel van de deelnemers bespreekbaar is, is er brede weerstand tegen de voorgestelde hoogbouw tot 7 lagen.



Veel deelnemers geven aan dat hoogbouw niet past bij het dorpse en landelijke karakter van Ommen en Arriën. De bebouwing wordt als te massaal, te stedelijk en niet passend bij de schaal van de omgeving ervaren. Ook wordt benoemd dat er juist behoefte is aan grondgebonden woningen, zoals vrijstaande en twee-onder-een-kapwoningen. Dat komt in deze variant onvoldoende terug.

Samenvattend

Mogelijkheid 3 Ruimte voor Groen wordt door deelnemers gezien als een duidelijke en uitgesproken keuze voor een groen en landschappelijk woonmilieu. Met name de sterke groenstructuur en de ruime aandacht voor langzaam verkeer worden breed gewaardeerd.

Tegelijkertijd laat de beoordeling zien dat de huidige uitwerking op belangrijke punten schuurt met de wensen en verwachtingen van deelnemers. Met name de mate van hoogbouw, de concentratie van bebouwing en het relatief beperkte aandeel grondgebonden woningen worden als niet passend ervaren bij Ommen en Arriën.

De reacties laten daarmee een helder spanningsveld zien: deelnemers waarderen het groene en ruimtelijke karakter van deze variant, maar zoeken naar een betere balans tussen landschap, woningbouw en dorpse schaal.



3. Eindconclusie

De reacties op de drie ontwerpmogelijkheden laten een rijk en genuanceerd beeld zien van wat mensen belangrijk vinden voor de ontwikkeling van het gebied tussen Arriën en Ommen. Hoewel de drie mogelijkheden duidelijk van elkaar verschillen, komen in de beoordeling een aantal terugkerende patronen en gedeelde waarden naar voren.

Mogelijkheid 1 – Iedereen een tuin wordt gewaardeerd om het dorpse, herkenbare karakter en de aansluiting bij het beeld dat veel mensen hebben van wonen in Ommen. Deze variant roept vragen op over de ruimtelijke efficiëntie, de hoeveelheid verharding en de beperkte variatie in woningtypen. De wens om de ruimte beter te benutten en meer diversiteit toe te voegen klinkt hier duidelijk door.

Mogelijkheid 2 – Nieuwe Stadsrand van Ommen wordt gezien als een logische en stedenbouwkundig sterke opzet, met name door de duidelijke structuur en de kans om het landschap groen en open te houden richting Arriën. Deze variant roept de meeste discussie op, met name over de schaal en hoeveelheid hoogbouw. Veel deelnemers geven aan dat deze opzet alleen kansrijk is als het dorpse karakter behouden blijft en de bebouwing minder massaal wordt.

Mogelijkheid 3 – Ruimte voor Groen wordt gewaardeerd om de sterke landschappelijke insteek en de ruimte voor natuur, wandelen en fietsen. De groenstructuur en aandacht voor langzaam verkeer worden als grote kwaliteiten gezien. De concentratie van bebouwing en de voorgestelde bouwhoogte stuit op weerstand. Veel deelnemers ervaren deze variant als te stedelijk en onvoldoende passend bij de schaal van Ommen en Arriën.



Over alle drie de mogelijkheden ontstaat een duidelijk en consistent beeld over wat deelnemers belangrijk vinden. Er is brede waardering voor een groene, dorpse en ruim opgezette leefomgeving, waarin het landschap en het karakter van Arriën leidend blijven. Tegelijkertijd is er ook begrip voor de woningopgave en de noodzaak om efficiënt met ruimte om te gaan.

De kern van de reacties ligt in het zoeken naar balans. Balans tussen groen en bebouwing, tussen dorpse schaal en woningdichtheid, tussen bereikbaarheid en leefkwaliteit, en tussen verschillende woningtypen voor diverse doelgroepen. In veel reacties klinkt de wens door om de kwaliteiten van de verschillende mogelijkheden te combineren

4. Tips en Tops



Tops

Langzaam verkeer
en parkeren

Ontwerpmogelijkheden

Groen Woningbouw

Organisatie
MeeDenkDagen

Tips

Verkeer en parkeren

Landelijk / groen Betaalbaarheid

Mix de 3 mogelijkheden

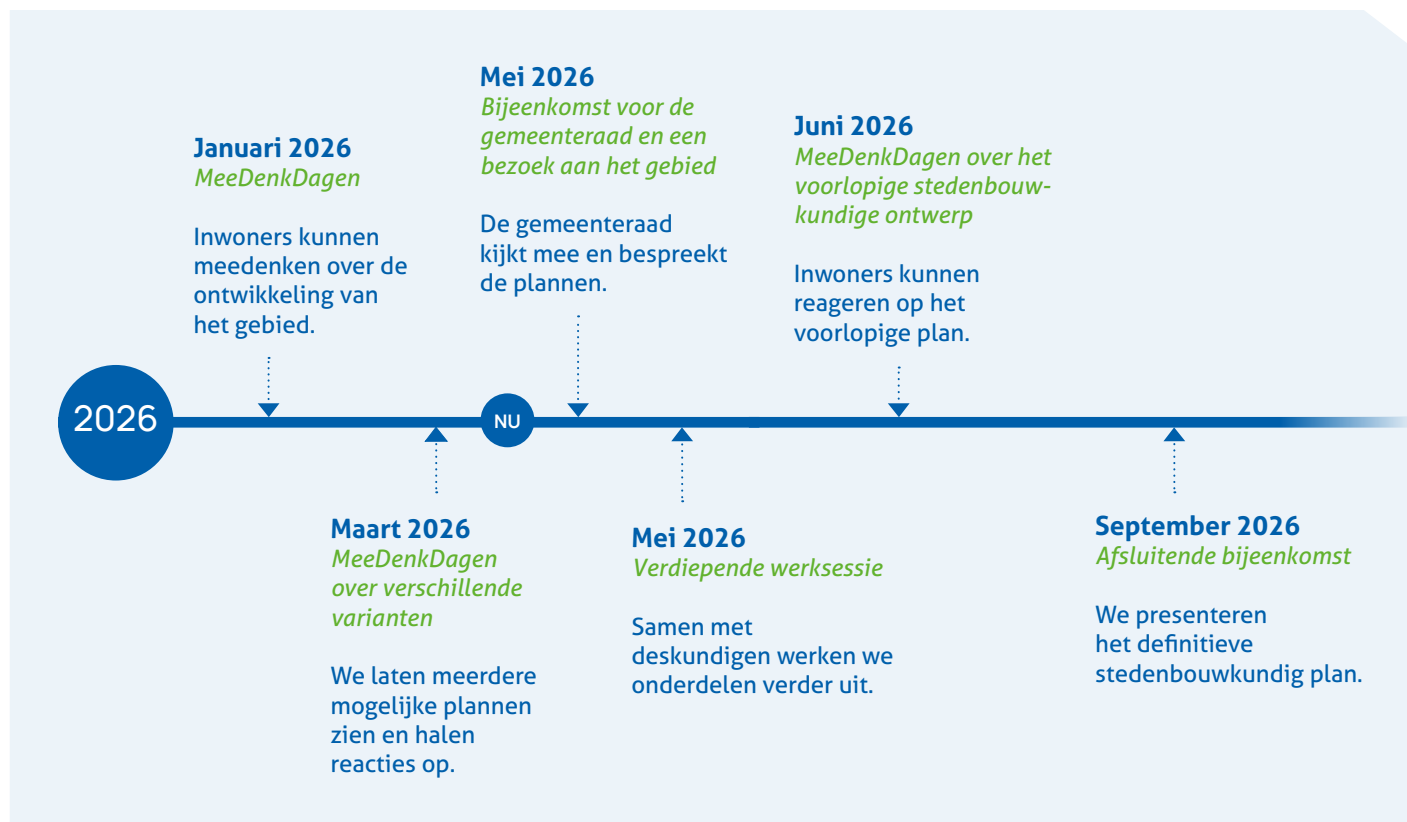
Openbare ruimte **Wel/niet hoogbouw**

Overig

Woningtypen **Aantal woningen**

Op de scoringskaarten konden bezoekers van de MeeDenkDagen ook nog een tip en een top meegeven. De resultaten hiervan zijn gethematiseerd en hierboven meegegeven in een wordcloud. De individuele opmerkingen zijn met de ontwerpers en gemeente gedeeld.

Hoe nu verder?



Deze MeeDenkDag was het vervolg op de MeeDenkDagen in januari. Er was een grote opkomst en veel mensen herkenden hun inbreng van de eerste dagen. We hebben veel informatie opgehaald door de reacties op de drie mogelijkheden.

Hiermee werken we toe naar een concept stedenbouwkundig plan. In juni zullen we deze delen en kunt u wederom meedenken.

Dank!

Dank voor het meedenken

Dank aan iedereen die zijn tijd nam, zijn mening deelde en zich uitsprak.