



**Gemeentelijk Verkeers- en
Vervoersplan (GVVP)**

GVVP 2017



Gemeenteraad Meppel, vastgesteld op 22 juni 2017



GVVP Meppel 2017

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	6
1.1.	Aanleiding.....	6
1.2.	Opbouw GVVP.....	6
1.3.	Inhoud GVVP	6
2.	Evaluatie en consultatie	7
2.1.	Inleiding	7
2.2.	Kaderstellende notitie	7
2.3.	Aanvullende onderwerpen	7
2.4.	Meldingen	9
2.5.	Ongevallen	10
2.6.	Consultatierondes: input van de ‘buitenwacht’	11
3.	Kaders.....	12
3.1.	Planwet Verkeer en Vervoer, Rijksnota Mobiliteit.....	12
3.2.	Strategisch Plan Verkeersveiligheid.....	12
3.3.	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).....	13
3.4.	Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan Drenthe	13
3.5.	Drenthe dé 5 sterren fietsprovincie	13
3.6.	Beleidsimpuls Verkeersveiligheid.....	14
3.7.	Uitgangspunten (kaderstelling gemeenteraad).....	14
4.	Ontwikkelingen	15
4.1.	Inleiding	15
4.2.	Ruimtelijke ontwikkelingen.....	15
4.3.	Algemeen	17
5.	Missie en hoofdlijnen van beleid.....	19
5.1.	Missie.....	19
5.2.	Hoofdlijnen beleid	19
6.	Uitwerking thema's	22
6.1.	Bereikbaarheid	22
6.2.	Parkeren	32
6.3.	Langzaam verkeer; fiets en voetgangers.....	33
6.4.	Verkeersveiligheid	37
6.5.	Goederenvervoer.....	39
6.6.	Landbouwverkeer	41

6.7.	Openbaar vervoer.....	42
6.8.	Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving	44
6.9.	Duurzaamheid	46
7.	Overige onderwerpen	49
7.1.	Voetgangersoversteekplaatsen in Meppel	49
7.2.	Verkeerssituatie Rogat	50
7.3.	Verkeerssituatie Emmabuurt	51
7.4.	Inrichting stationsgebied Meppel.....	53
8.	Bijlagen.....	55
8.1.	Beoordeling wegprofielen.....	56
8.2.	Shared Space, aanbevelingen per onderzochte locatie	58
8.3.	Consulatierondes, specifieke situaties	60
8.4.	Effecten nieuwe verbinding zuidwestzijde binnenstad.....	64
8.5.	Hoofdfietsroutes.....	65
8.6.	Landbouwroutekaart, indicatief	68
8.7.	Samenvatting advies voetgangersoversteekplaatsen in Meppel	69
8.8.	Resultaten onderzoek verkeerssituatie Rogat	71
8.9.	Voorbeelden inrichting stationsgebied en ondertunneling Bekinkbaan.....	75

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

We verplaatsen ons iedere dag, te voet, met de fiets of gemotoriseerd. Vervoer verbindt mensen met elkaar en met hun omgeving. Het is daarnaast een belangrijke voorwaarde voor een gezonde en sterke economie. Het gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer en vervoer is beschreven in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, kortweg GVVP genoemd. Het vigerende plan is in 2010 geactualiseerd. Daarom tijd voor een nieuw GVVP, ook gelet op de ontwikkelingen die spelen op maatschappelijk, economisch en ruimtelijk vlak. Deze leiden niet alleen landelijk maar ook in de gemeente Meppel tot een steeds veranderende mobiliteitsvraag. De ontwikkelingen vragen om een actuele gemeentelijke visie op het gebied van verkeer en vervoer. Het nieuwe GVVP bevat deze geactualiseerde beleidslijn voor onder meer de wegenstructuur, de verkeersveiligheid en de verschillende vervoerswijzen voor de komende jaren.

Bij het opstellen van een nieuw GVVP is het goed om het vigerende GVVP te evalueren. Daar is dan ook mee begonnen. Daarnaast is het geen plan van de gemeente alleen, maar een plan van alle belanghebbenden. Het inrichten en beheren van onze openbare ruimte en het sturen op (verkeers)gedrag is en wordt ook telkens meer een wisselwerking tussen gemeente, bedrijven en burgers. Om de betrokkenheid bij onze leefomgeving, onze manier van verplaatsen - en de manier waarop wij met elkaar omgaan (in het verkeer) - te vergroten, maakte een uitgebreide consultatieronde een belangrijk onderdeel uit van het proces.

1.2. Opbouw GVVP

In december 2015 is de Kaderstellende notitie GVVP vastgesteld. Hierin is onder meer ingegaan op voor het GVVP relevante onderdelen van de Structuurvisie. Ook zijn ontwikkelingen en een eerste evaluatie van het oude GVVP in beeld gebracht. Dit mondde uit in uitgangspunten en hoofdlijnen van beleid. De Kaderstellende notitie vormde daarmee het vertrekpunt voor dit nieuwe GVVP. Deze zal op zijn beurt weer de basis vormen voor het op te stellen Uitvoeringsprogramma.

1.3. Inhoud GVVP

Hoofdstuk 2 beschrijft de resultaten van de consultatie en evaluatie die in het kader van dit GVVP hebben plaatsgevonden. In hoofdstuk 3 en 4 zijn respectievelijk belangrijke kaders en ontwikkelingen beschreven die van belang zijn voor het GVVP. Hierin zijn ook de uitgangspunten uit de Kaderstellende notitie herhaald. Hoofdstuk 5 beschrijft de missie en de hoofdlijnen van beleid. Dit is vervolgens in hoofdstuk 6 verder uitgewerkt in verschillende thema's. Hierin worden keuzes - in de vorm van beleidsregels - gemaakt. Deze worden per paragraaf weergegeven. Het betreft de thema's bereikbaarheid, parkeren, langzaam verkeer, verkeersveiligheid, goederenvervoer, landbouwverkeer, openbaar vervoer, verkeerseducatie/voorlichting/handhaving en duurzaamheid. Tot slot zijn in het laatste hoofdstuk ten aanzien van een aantal specifieke onderwerpen nadere beschrijvingen en adviezen opgenomen. Ook worden hier beleidsregels aan verbonden.

2. Evaluatie en consultatie

2.1. Inleiding

Bij het opstellen van een nieuw GVVP is het goed om het vigerende GVVP te evalueren. In de Kaderstellende notitie is dit ook al op hoofdlijnen gebeurd. Deze informatie wordt gebruikt als input voor het nieuwe GVVP en is in dit hoofdstuk kort herhaald. Daarnaast wordt een aantal aanvullende onderwerpen in dit hoofdstuk behandeld. Het betreft onder meer autoluwe binnenstad, wegcategorisering en shared space. Voor een aantal onderwerpen is aanvullende onderzoek gedaan. Dit is ook in dit hoofdstuk beschreven. Keuzes die ten aanzien van de onderwerpen uit dit hoofdstuk worden gemaakt, zijn beschreven in hoofdstuk 6.

Consultatie

Speciale aandacht was er tijdens de totstandkoming van dit GVVP voor input vanuit de 'buitenwacht'. Hiertoe zijn verschillende bijeenkomsten met onder meer wijkplatforms, bewoners en ondernemers georganiseerd. Dit heeft waardevolle informatie opgeleverd en vormt input voor dit nieuwe GVVP. Hetzelfde geldt voor meldingen met betrekking tot verkeer die bij de gemeente zijn binnengekomen. Ook dit geeft goede informatie. De grote lijn hiervan is ook in dit hoofdstuk weergegeven.

2.2. Kaderstellende notitie

Zoals hierboven is aangegeven is in de Kaderstellende notitie al een aanzet gemaakt voor de evaluatie. Hier wordt in het onderstaande nog kort ingegaan.

De doorstroming op de buitenring is verbeterd door het gereedkomen van de herinrichting van het kruispunt Woldstraat-Marktstraat-Ceintuurbaan. Hiermee wordt extra verkeer van de binnenring naar de buitenring getrokken. Maar de doorstroming op de straten rond de binnenstad staat nog altijd onder druk. De compactheid van de stad speelt hier een rol in. Er bevinden zich relatief veel verkeersaantrekkende voorzieningen op een klein gebied in en rond de historische binnenstad. Een andere oorzaak is gelegen in het feit dat de buitenring aan de zuidzijde van Meppel relatief ver van de binnenstad af ligt.

Het parkeerareaal aan de noordzijde is vergroot door de uitbreiding van parkeerterrein Stadhuis. Het areaal aan de zuidzijde van de stad is vergroot door de realisatie van het parkeerterrein achter Ogterop. Voor de locatie Het Vledder wordt gezocht naar een goede parkeeroplossing. Met betrekking tot de parkeergarage Kromme Elleboog is inmiddels besloten tot realisatie over te gaan.

De rotonde bij de watertoren kan tijdens ochtend- en avondspits het verkeersaanbod niet meer ongestoord verwerken. Dit is van invloed op de externe bereikbaarheid. Bij het bepalen van de ontsluitingsstructuur van Nieuwveense Landen, als onderdeel van de totale ontsluitingsstructuur van de stad, moet hier rekening mee gehouden worden.

Een aantal fietsroutes naar de binnenstad is verbeterd of uitgebreid. Zo is de fietsroute Berggierslanden-Koedijkslanden-Centrum uitgebreid tot een volwaardige route. Maar de bereikbaarheid kan nog verder worden verbeterd. Een belangrijke fietsroute in dit kader is de nieuwe route Nijeveen-Nieuwveense Landen-Binnenstad.

2.3. Aanvullende onderwerpen

Autoluwe binnenstad

De gemeente Meppel wil de leefbaarheid in de binnenstad verbeteren en door middel van het bieden van een aantrekkelijk verblijfsklimaat haar positie als recreatieve stad versterken. Een autoluwe binnenstad werd hierbij als belangrijk middel gezien. Maatregelen die in dit kader zijn genomen zijn onder meer het afsluiten van Hoofdstraat zuid voor doorgaand verkeer, het autoluw inrichten van het Zuideinde (noordelijke deel)

en het vergroten van het voetgangersgebied aan de Touwstraat. Al deze maatregelen hebben tot de nodige discussies geleid. Maar die liggen voor de hand bij maatregelen waarbij wordt gekozen voor één vervoerswijze (langzaam verkeer) en daarmee dus impliciet tegen andere (gemotoriseerd verkeer). Deze discussies hebben uiteindelijk geleid tot het besluit om flitsparkeren wel in te voeren in de Touwstraat maar niet op het Zuideinde.

In de programma begroting 2017 is aangegeven dat de ambitie voor de binnenstad gericht is op de thema's compact, compleet en comfortabel. De detailhandel wordt in de binnenstad geconcentreerd. Dit betekent een verkleuring van detailhandel in de aanloopstraten. Dit heeft ook consequenties voor hoe Meppel om wil gaan met dit autoluwe gebied. Hier wordt in hoofdstuk 6 op teruggekomen.

Wegencategorisering

Het uitgangspunt in het vorige GVVP was dat in alle woongebieden een 30 km regime werd ingevoerd met de daarbij behorende weginrichting. Dit alles conform de nieuwe wegcategorisering. Met de invoering van het 30 km regime zijn flinke stappen gezet. Voorbeelden hiervan zijn de binnenstad en Koedijklanden waar flinke herinrichtingen zijn uitgevoerd en waarmee snelheden omlaag zijn gegaan.

Het inrichten van een 50 km weg tot 30 km weg heeft vanzelfsprekend ook gevolgen voor de doorstroming van openbaar vervoer. Dit heeft in de Koedijklanden bijvoorbeeld geresulteerd in de noodzaak tot het wijzigen van de OV-route. Ook is in dit kader een speciale keerlus aan de Jan Tooroplaan aangelegd. Bij herinrichtingen is wel zo goed mogelijk rekening gehouden met het gebruik door OV-bussen. In dergelijke gevallen is kritisch gekeken naar de breedte van de weg en naar aantal en vorm van snelheidsremmende maatregelen. Een consequentie hiervan kan echter wel zijn dat ook het overige verkeer hier relatief makkelijk doorstroomt en daarmee ook makkelijker te hard kan rijden. Klachten wijzen dit in sommige gevallen ook uit.

In situaties waar door herinrichting 30 km zones elkaar direct raken ontstaan soms grote aaneengesloten 30 km gebieden. Koedijklanden en de binnenstad zijn hier voorbeelden van. Als dergelijke gebieden te groot worden, nodigt dit uit om te hard te rijden. Een goede ontsluiting van de woonwijken via een 50 km weg is daarom erg belangrijk. In dit geval de Europalaan en de Industrieweg.

Advies wegprofielen

Ten aanzien van het onderwerp wegprofielen is een nader advies uitgebracht door een extern bureau. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 8.1.

Shared Space

Ten aanzien van het onderwerp shared space is een nader onderzoek uitgevoerd door het Kenniscentrum Shared Space van de Noordelijke Hogeschool.

Doel van het onderzoek

Het doel van het onderzoek is om inzicht te verkrijgen in de verkeerskundige werking en beleving van gebruikers op drie locaties binnen de gemeente Meppel, die zijn ingericht op basis van de uitgangspunten van het inrichtingsconcept Shared Space. De uitkomsten worden, mede met recente inzichten en ervaringen met Shared Space elders, vertaald naar aanbevelingen voor de gemeente Meppel. Per onderzoekslocatie wordt daarbij ook een aantal aanbevelingen met betrekking tot de inrichting geformuleerd.

De samenvatting van het onderzoek is hieronder weergegeven.

Samenvatting

In de afgelopen jaren zijn op diverse locaties binnen de gemeente Meppel weg- en kruispuntreconstructies uitgevoerd. Op een aantal locaties is daarbij het inrichtingsconcept Shared Space gehanteerd. In het kader van het vaststellen van het nieuwe verkeersbeleid wil de gemeente Meppel op drie herinrichtingslocaties een evaluatie naar de werking en beleving van de toepassing van Shared Space uitvoeren. De

gemeente Meppel heeft Kenniscentrum Shared Space van NHL Hogeschool verzocht om dit evaluatieonderzoek uit te voeren.

Het onderzoek is uitgevoerd op de volgende locaties:

- Kruising Kromme Elleboog – Prinsengracht in Meppel
- Kruising Grote Oever – Molenstraat in Meppel
- Centrumgebied Dorpsstraat in Nijeveen

Van elke locatie is een analyse gemaakt op basis van verkeersgebruik, de wegencategorisering en de stedenbouwkundige context. Tevens zijn tijdens een interview met de gemeente Meppel ervaringen met betrekking tot elke locatie in beeld gebracht. Aanvullend is op de onderzoekslocaties een belevingsonderzoek onder 110 gebruikers uitgevoerd. De uitkomsten zijn mede met recente inzichten en ervaringen met Shared Space elders vertaald naar aanbevelingen voor de gemeente Meppel. Deze zijn in hoofdstuk 6 beschreven. De algemene conclusies en aanbevelingen per locatie zijn opgenomen in bijlage 8.2.



Afbeelding 2.2: Uitvoering belevingsonderzoek door een student-onderzoeker van NHL Hogeschool op Prinsenplein in Meppel

Fietsroutes

De externe bereikbaarheid van Meppel voor de fiets is goed. Eigenlijk lopen vanuit de gehele regio van Meppel goede fietsverbindingen naar Meppel, veelal in de vorm van fietspaden dan wel parallelwegen. Vanuit de richting Nijeveen/Nieuwveense Landen zal wel geïnvesteerd worden in het verder verbeteren van de fietsverbinding. Hier is binnen de ontwikkeling van Nieuwveense Landen aandacht voor.

Ook binnen Meppel zijn veel fietsverbindingen aanwezig (in afbeelding 6.11 in hoofdstuk 6.3 zijn de hoofd fietsverbindingen weergegeven). Soms betreft het hier 'eigen' infrastructuur, zoals een fietspad. Maar binnen Meppel maken deze fietsverbindingen vaker dan daarbuiten onderdeel uit van de gehele rijbaan. Vaak is dit ook geen probleem, omdat de snelheid hier lager ligt. Daarnaast ontbreekt binnen de bebouwde kom ook veelal de ruimte om separate fietspaden aan te leggen. Maar dit leidt soms wel tot fietsroutes die niet altijd als logisch worden ervaren. Een voorbeeld hiervan is de route van de Berggierslanden naar de Koedijklanden, via de Westerstouwe, Welpenhof, Jan Vermeerstraat en B. van der Helststraat. Deze wordt soms als 'kruip-door sluip-door' route ervaren. Echter zonder slopen van woningen is dit niet aan te passen. Wel is door middel van bewegwijzering getracht de route beter uit te lichten. In hoofdstuk 6.3 wordt nader ingegaan op belangrijke fietsverbindingen.

2.4. Meldingen

Klachten en meldingen die bij de gemeente binnenkomen met betrekking tot verkeer kennen verschillende thema's. Op een aantal terugkomende thema's wordt in dit hoofdstuk ingegaan.

Een belangrijk onderwerp is te snel rijden. Deze meldingen komen verspreid uit de hele gemeente. Maar een bepaald soort wegen is hierbij wel oververtegenwoordigd. Het betreft 30 km wegen die toch deels een ontsluitende functie hebben. Voorbeelden zijn de Zuiderlaan, Randweg en Kastanjelaan.

Het rijden met hoge snelheid is ook een probleem dat door bewoners van de wijk in aanbouw Nieuwveense Landen wordt ervaren op de Nieuwe Nijeveenseweg. Gebruikers van deze weg lijken nog niet gewend aan de nieuwe situatie. Er zullen aanpassingen worden gedaan aan het betreffende weggedeelte. De bewoners zullen hierbij worden betrokken.

Fietsers die op een fietspad tegen de inrichting inrijden. De reden lijkt vaak te liggen in het feit dat de route hierdoor iets korter is. Het betreft onder andere het fietspad langs de Werkhorst en de Steenwijkerstraatweg.

De aansluiting Randweg-Zuiderlaan wordt door sommige mensen als te krap ervaren. De reden voor deze vormgeving waren onder meer klachten over snelheid op dit gedeelte van de Randweg. Deze klachten ontvangen we nu niet meer. De aansluiting is naar aanleiding van de klachten nog wel wat aangepast.

De fietsoversteken 'in de voorrang' ter hoogte van het Palet worden als onveilig ervaren. Ook hebben hier aanrijdingen plaatsgevonden. Inmiddels heeft aanpassing aan de bebording plaatsgevonden. Maar blijvende aandacht voor deze punten is nodig.

De ervaring is dat mensen vanuit zijwegen van rechts van de Rembrandtlaan niet altijd voorrang krijgen, vooral als men fietst. Mogelijk heeft dit te maken met de gekozen vormgeving van de Rembrandtlaan. De aangebrachte moeilijk overrijdbare middengeleider geeft sommige weggebruikers mogelijk het idee dat ze op een voorrangsweg rijden.

De inrichting van het kruispunt Prinsenplein-Prinsengracht-Kromme Elleboog-Marktstraat wordt als onveilig ervaren. Dit wordt in het GVVP als onderdeel van het onderwerp Shared space behandeld.

De verkeerssituatie ter hoogte van het station – met verschillende aansluitingen en voetgangersoversteekplaatsen – wordt als onveilig ervaren. Dit wordt in het GVVP als afzonderlijk onderwerp behandeld.

Na de afsluiting van het zuidelijke deel van de Hoofdstraat wordt in een aantal omliggende straten overlast van extra verkeer ervaren. Dit wordt in het GVVP als afzonderlijk onderwerp behandeld.

Het halen en brengen bij de scholen de Akker en de Tolter in de Oosterboer leidt tot problemen met geparkeerde auto's en daardoor onoverzichtelijke situaties. Dit is inmiddels opgepakt in overleg met de scholen.

2.5. Ongevallen

De afgelopen jaren is de landelijke ongevalsregistratie sterk verslechterd. Voor de politie was dit geen prioriteit meer. In deze periode zijn ongevallen dan ook veel minder goed dan voorheen geregistreerd. Inmiddels is er wel een initiatief gestart, STAR project genaamd, met als streven de ongevalsregistratie naar 100% te krijgen. De verwachting is dat over een aantal jaren de registratie weer van een dusdanig niveau is, dat deze weer te gebruiken is voor het doen van goede ongevalsanalyses. Maar op het moment zijn deze gegevens hiervoor niet geschikt. De gegevens die beschikbaar zijn geven een diffuus beeld van ongevallen verdeeld over de gehele gemeente.

De huidige ongevalsregistratie maakt meer focus op subjectieve verkeersonveiligheid (beleving van onveiligheid) noodzakelijk. Voor het in beeld brengen hiervan zijn onder meer meldingen van belang.

2.6. Consultatierondes: input van de 'buitenwacht'

Zoals aangegeven zijn er verschillende bijeenkomsten met onder meer wijkplatforms, bewoners en ondernemers georganiseerd. Dit heeft waardevolle informatie opgeleverd en vormt input voor dit nieuwe GVVP. Een en ander is hieronder weergegeven. Er is hierbij onderscheid gemaakt tussen een aantal algemene zaken – veelal ook meerdere keren genoemd en een aantal specifieke situaties. Deze laatste zijn per gebied beschreven. De algemene punten betreffen een beperkt aantal; deze zijn hieronder genoemd. De specifieke situaties zijn opgenomen in bijlage 8.3.

De punten die worden genoemd variëren van abstracte tot hele concrete situaties. Ze zijn dan ook soms input voor het nog op te stellen uitvoeringsprogramma, soms input voor beleid, maar kunnen soms bijvoorbeeld ook gezien worden als aandachtspunt bij een toekomstige herinrichting.

Algemene punten

- Ervaren van onveiligheid door te snel rijden. Dit is een algemeen punt, verspreid over de gemeente, maar met name binnen de bebouwde kom, zowel 30 km als 50 km wegen. Het geldt – binnen 30 km gebied – vooral op wegen die toch een ontsluitende functie hebben, zoals bijvoorbeeld de binnenring.
- Bereikbaarheid zuidzijde binnenstad.
- Fietspaaltjes als verkeersonveilige obstakels.
- Er wordt aandacht gevraagd voor comfort op fietspaden. Denk hierbij onder andere aan verhardingssoort en hoogteverschillen bij putten.
- Ontbreken van markering op fietspaden wordt als onveilig ervaren.
- Toevoegen van bewegwijzering om verkeer de gewenste route te laten kiezen (zoveel mogelijk 'buitenom').
- Is het mogelijk op rotondes 'fietsers in de voorrang' in te voeren?
- Er wordt in 30 km gebieden niet altijd voorrang verleend aan bestuurders van rechts.

3. Kaders

Verkeer en vervoer houdt niet op bij gemeentegrenzen. De Rijksoverheid (ministerie van Infrastructuur & Milieu) is verantwoordelijk voor de rijkswegen en grote infrastructuurprojecten. De provincies beheren de provinciale wegen en ontvangen rijks gelden (voorheen genaamd brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)), die bestemd is voor het lokale en regionale verkeers- en vervoerbeleid. Het openbaar vervoer is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten (infra) en hun provincie. Landelijk en provinciaal beleid zijn als kader dus van belang voor Meppel.

3.1. Planwet Verkeer en Vervoer, Rijksnota Mobiliteit

In de Planwet verkeer en vervoer zijn de rechten en plichten aangegeven die overheden hebben voor het beleidsterrein verkeer en vervoer. Het Rijk, de provincie en gemeenten zijn verplicht een samenhangend en inzichtelijk verkeersbeleid te voeren. Het Rijk en de provincie kennen daarbij een planverplichting. Basisgedachte van de Planwet is dat alle overheden in onderling overleg de koers van het verkeers- en vervoerbeleid ontwikkelen en dus ook gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan.

3.2. Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Strategisch plan ministerie van Verkeer en Waterstaat

In Nederland zijn sinds de jaren zeventig veel maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Denk aan helmplicht, gordelplicht, ABS, airbag en aanpak van zogeheten Black Spots: locaties waar veel ongevallen gebeuren. Door die maatregelen is het aantal verkeersdoden per jaar afgenomen van ruim 3.000 in de jaren zeventig naar 621 in het afgelopen jaar. En dat terwijl het verkeer in de afgelopen veertig jaar veel drukker en complexer is geworden. Maar hiermee is het doel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 nog zeker niet gehaald. Deze is eind 2008 vastgesteld. Hieraan hebben het Rijk, provincies, waterschappen, gemeenten en de stadsregio's zich gecommitteerd. Met dit plan wordt ingezet op een daling naar maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 ernstig gewonden in 2020. Dat is gelet op de laatste stand van zaken een lastige opgave. Naar aanleiding hiervan – in combinatie met onder andere het IPO-besluit tot proactief verkeersveiligheidsbeleid – hebben de secretarissen van de Verkeer- en Vervoerberaden Groningen/Drenthe en het ROF de hoofden bijeen gestoken. Samen met de SWOV komen zij tot de conclusie dat de tijd rijp is om de handen ineen te slaan om de benodigde inspanningen te leveren om de verkeersveiligheid te verbeteren. Met spreekt over de Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid. Dit initiatief is in 2016 van de grond gekomen. De verwachting is dat dit in de komende periode verder van de grond zal komen.

Strategisch plan Provincie Drenthe

Begin jaren zeventig waren er in Nederland ieder jaar nog ruim 3000 verkeersdoden te betreuren. Met 570 doden in 2013 (bron: CBS) is dit aantal zeer fors afgenomen, ondanks een stormachtige groei van het verkeer. Dit is mede te danken aan succesvolle maatregelen zoals rotondes, gordelgebruik en alcohollimieten.

De Rijksnota is door vertaald naar decentrale schaal. Daar gaat deze paragraaf verder op in. De provincie Drenthe werkt in nauwe samenwerking met de verkeersveiligheidpartners intensief aan verkeersveiligheid. Daardoor is in Drenthe het aantal verkeersdoden teruggebracht naar een ten opzichte van voorgaande decennia laag niveau van ongeveer 30 doden (vergelijk: 1972: 172 doden). De provincie ziet een goede en veilige bereikbaarheid als een belangrijke voorwaarde voor de gewenste ruimtelijke, economische en sociale ontwikkeling in de provincie Drenthe. Om de ambities waar te kunnen maken is een intensieve samenwerking en afstemming van maatregelen tussen de overheden en vele andere bij het verkeers- en vervoersbeleid betrokken organisaties gewenst. In verschillende samenwerkingsverbanden is en wordt in Drenthe zo gewerkt aan de voorbereiding en uitvoering van het verkeers- en vervoersbeleid.

De missie van het plan is: Drenthe (nog) verkeersveiliger maken.

De provincie wil dat bereiken in nauwe samenwerking met de verkeersveiligheidpartners. Door een blijvende inzet op de wijze waarop de partners in Drenthe samenwerken aan een verdere verbetering van de verkeersveiligheid. En op basis van een samenhangende en gedeelde beleidsstrategie waar de Drentse Verkeersveiligheidpartners zich zowel inhoudelijk als financieel aan binden. De beleidsstrategie wordt vertaald naar concrete afspraken ter realisatie van de projecten in uitvoeringsagenda's. De volgende pijlers worden gehanteerd.

De eerste pijler: duurzaam veilig

De Duurzaam Veilig – aanpak (mens, voertuig en weg) heeft tot doel ongevallen te voorkomen en daar waar dat (nog) niet kan de kans op ernstig letsel nagenoeg uit te sluiten.

De tweede pijler: samenwerking

Voor de ontwikkeling en uitvoering van verkeersveiligheidsbeleid is samenwerking tussen overheden, handhavers en maatschappelijke organisaties essentieel.

De derde pijler: integrale aanpak

Wanneer sprake is van samenhang kunnen verschillende beleidsterreinen onderling bijdragen aan het bereiken van zowel de 'eigen' beleidsdoelen als die van het andere beleidsterrein.

3.3. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (vastgesteld maart 2012) schetst het Rijk de ambities op het gebied van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. In het mobiliteitssysteem volgens de SVIR staan reiziger en verlader (verzender van lading) centraal. Om hen beter te bedienen wordt gewerkt aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Robuust in de zin dat het systeem betrouwbare prestaties levert, in reguliere situaties maar ook bij ongevallen, extreme weersomstandigheden en andere verstoringen. Een samenhangend systeem geeft gebruikers keuzemogelijkheden die passen bij hun leefstijl. Om de robuustheid en samenhang van het mobiliteitssysteem te verbeteren zet de SVIR in op:

1. slim investeren in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur;
2. innoveren ten behoeve van een goede doorstroming op de weg, het spoor en het water;
3. het in standhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van deze netwerken te waarborgen.

3.4. Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan Drenthe

De provincie Drenthe heeft haar beleid vastgelegd in het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP). Hierin is onder andere aangegeven dat in Drenthe de auto de primaire vervoerswijze is. Maar daarnaast vindt de provincie het belangrijk dat de kansen van het openbaar vervoer en de fiets worden benut. Uitsluitend inzetten op het verbeteren van de autobereikbaarheid in stedelijke netwerken verlicht de verkeersopstopping alleen tijdelijk en zet de leefbaarheid van stedelijke gebieden verder onder druk. Bovendien leidt een eenzijdige oriëntatie op autobereikbaarheid tot afbreuk van kwaliteit in het openbaar vervoer dus tot minder reizigers.

De provincie legt ook meer nadruk op ketenmobiliteit. De auto, het openbaar vervoer en de fiets worden meer en meer in combinatie gebruikt voor de verplaatsing van deur-tot-deur. De uitdaging is dit zo te organiseren dat mensen de verschillende manieren van vervoer nog beter gaan combineren, waardoor ze elkaar maximaal versterken.

3.5. Drenthe dé 5 sterren fietsprovincie

Om ook in de toekomst tot het topklassement te behoren heeft het Drentse fietsnetwerk behoefte aan een kwaliteitsimpuls. Een impuls die moet leiden tot meer - en bij voorkeur - nieuwe kansen voor ondernemers, meer fietsgerelateerde bestedingen en dus: meer werkgelegenheid. Hiertoe zijn in Drenthe dé 5 sterren fietsprovincie vier pijlers aangegeven:

- Optimale fietsbeleving.

- Meer mensen op de fiets (toeristen én eigen inwoners).
- Innovatieve fietsproducten.
- Marketing en Promotie.

3.6. Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

Ontwikkelingen in het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden waren in 2012 aanleiding voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. De Beleidsimpuls richt zich vooral op drie risicogroepen: fietsers, senioren en jonge beginnende bestuurders. Dat is niet voor niks. Deze groepen zijn veelvuldig betrokken bij een ernstig letselongeval, al dan niet met dodelijke afloop.

Versterken wat goed gaat

Daarnaast maken de betrokken partijen bij de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid ook tijd en geld vrij voor het versterken van maatregelen die al succesvol zijn. Zo stimuleren wegbeheerders vanaf 2013 uniformiteit en veiligheid van wegen, door zoveel mogelijk gebruik te maken van de nieuwe Basissenmerken Wegontwerp van het CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte).

Vernieuwen

Door beter aan te sluiten bij de wensen en initiatieven van burgers zelf, verwachten de partijen nog meer resultaten te boeken. Ook daarmee gaan ze dus aan de slag. Een aansprekend voorbeeld is het Meldpunt Veilig Verkeer. Deze VVN-website biedt wijkbewoners de mogelijkheid om gevaarlijke verkeerssituaties te melden, zoals straten waar te hard wordt gereden, gevaarlijke kruispunten en oversteekplaatsen. VVN helpt hen vervolgens bij het veiliger maken van de situatie. Ze brengt hen daarvoor bijvoorbeeld in contact met de politie, gemeente of andere buurtbewoners.

3.7. Uitgangspunten (kaderstelling gemeenteraad)

De uitgangspunten voor het beleid zijn opgenomen in de kaderstellende notitie die ten behoeve van dit GVVP is opgesteld. Deze zijn hieronder nader beschreven.

1. Verbeteren van de externe bereikbaarheid

Meppel kiest voor een toekomstbestendige infrastructuur. Hiertoe moeten onder meer enkele verkeersknelpunten aangepakt worden. Dit betekent onder andere dat er duidelijkheid moet komen over de ontsluiting van Nieuwveense Landen en over de nieuwe noordelijke stadsentree. Van belang hierbij is hoe deze passen in de totale ontsluitingsstructuur van Meppel.

2. Verbeteren van de interne bereikbaarheid, met accent op *fietsen* en een *goede bereikbaarheid van geconcentreerde parkeervoorzieningen*.

De omvang van Meppel is relatief klein. Dit maakt de fiets een goed alternatief voor de auto. Een goede fietsbereikbaarheid van de binnenstad van Meppel en goede stallingsmogelijkheden vergroten de aantrekkelijkheid. Parkeren wordt zoveel mogelijk geconcentreerd in grotere voorzieningen welke aan of nabij de binnenring zijn gelegen. Door concentratie van deze voorzieningen wordt veel zoekverkeer tegengegaan en daarmee 'onnodige' verkeersbewegingen beperkt. Een goede bereikbaarheid van deze parkeervoorzieningen is wel van belang.

3. Verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid, met voor de korte termijn meer accent op *subjectieve* (gevoelsmatige) in plaats van *objectieve* (feitelijke) verkeersveiligheid.

Enerzijds betekent dit de ingeslagen weg, van inrichten van wegen op basis van de wegcategorisering, blijven volgen. Anderzijds gaat het hier om het aanpakken van locaties die als onveilig worden ervaren. Dus ook als de onveiligheid niet altijd te staven is met objectieve ongevals cijfers door de verslechterde ongevalsregistratie.

4. Ontwikkelingen

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beeld gegeven van ontwikkelingen die spelen of in de komende jaren gaan spelen. Dit overzicht is niet uitputtend, maar bedoeld om een beeld te schetsen. Het gaat om ontwikkelingen die gevolgen hebben voor het verkeer of vragen om verkeerskundige/infrastructurele maatregelen. Zoals aangegeven komen deze onder meer voort uit de Structuurvisie.

Kwaliteitsversterking van Meppel

Over de kwaliteitsversterking van Meppel is in de Programmabegroting 2017 onder meer het volgende aangegeven. Het doel is Meppel behouden als een aantrekkelijke woon- en werkgemeente, met een bruisende binnenstad en een belangrijke regionale positie. In dit kader ligt de focus op de stad en wordt geconstateerd dat in lopende projecten de aandacht voor de hele gemeente is geborgd.

Wat is Meppel als het gaat om kwaliteit? 'Een leefbare, groene, duurzame woon- en werkstad, kleinschalig en met stadse allure', zo geeft de Structuurvisie aan. Een bedrijvige stad met een regionale positie. Het behoud en verder versterken van de genoemde kwaliteiten wordt gezien als belangrijke opgave om de positie in de regio te behouden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in een aantal specifieke thema's, waar de focus ligt: water, binnenstad, wonen en Transformatiegebied. Bereikbaarheid is een cruciale randvoorwaarde die geldt bij het gebruik.

4.2. Ruimtelijke ontwikkelingen

In deze paragraaf wordt een beeld gegeven van een aantal ruimtelijke gebiedsontwikkelingen die van belang zijn voor dit GVP.

Nieuwveense Landen

De ontwikkeling van Nieuwveense Landen verloopt, door economische ontwikkelingen, minder snel dan voorzien. Er is daarom gekozen voor een zogenaamde flexibiliseringstrategie. Het doel is onder meer beter in te kunnen spelen op de markt en inzicht te krijgen in de ruimtelijke gevolgen (ook qua infrastructuur). In het kader van deze flexibilisering is ook onderzoek gedaan naar ontsluitingsvarianten, waarvan een verkorte oostelijke ontsluiting een voorbeeld is. In relatie hiermee wordt gezamenlijk met de Provincie ook onderzoek gedaan naar de inpassing van de fietsroute – inclusief fietstunnel – van Nieuwveense Landen naar de binnenstad. Deze onderzoeken worden gedaan vanuit de ontwikkeling van Nieuwveense Landen. Vanwege het veranderde ontwikkelklimaat worden ook de uitgangspunten van Nieuwveense Landen geactualiseerd. Bij de ontwikkeling van de wijk is het van belang dat elke ontwikkelfase goed wordt afgehecht en een goede ontsluiting kent.

Transformatiegebied

De bedrijventerreinen Steenwijkerstraatweg en Oude Vaart zijn een gebied dat nu aan aantrekkelijkheid verliest. Tezamen wordt dit gebied het Transformatiegebied genoemd, en kent verschillende investeringsopgaven. Om inzicht te krijgen in de te verwachten effecten hiervan wordt een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uitgevoerd. Als onderdeel hiervan worden ook consequenties van een nieuwe noordelijke stadsentree inzichtelijk gemaakt. Deze functie wordt nu nog vervuld door de Steenwijkerstraatweg. Belangrijk hierbij is in beeld te brengen hoe een eventuele nieuwe stadsentree kan functioneren in de gehele ontsluitingsstructuur van Meppel.

In de Programmabegroting 2017 is hierover onder meer het volgende aangegeven. Het Transformatiegebied wordt gezien als dé ontwikkellocatie voor de komende periode. Het vormt de entree van de stad richting de binnenstad en is het visitekaartje aan de noordkant. Er wordt gestreefd naar een economische versterking van de stad door een nieuwe mix van wonen, werken, recreatie en groen in het gebied. Hierbij hoort ook een toekomstbestendige stadsentree vanaf de N375 richting de binnenstad. De verwachting is dat dit een belangrijke impuls levert aan de ontwikkeling van het gebied. Hiermee

worden de gewenste woonkwaliteit in Nieuwveense Landen en een goede ontsluiting en doorstroming op de provinciale weg gerealiseerd.

Haven

Meppel breidt de komende jaren de havenactiviteit uit en stimuleert hiermee het vervoer over water. Dit concentreert voor zover nog mogelijk op bedrijventerrein Oevers D. Daarnaast worden momenteel een locatie- en marktscan in de regio uitgevoerd om het potentieel voor watergebonden bedrijvigheid in beeld te brengen. Ook worden met de gemeente Staphorst in dit kader gesprekken gevoerd over de mogelijke nieuwe locatie Oevers S. Watergebonden bedrijven kunnen een belangrijke meerwaarde voor de gehele regio vervullen (ketenrelatie). Hiermee draagt Meppel bij aan de landelijke doelstelling om het aantal vrachtwagens rondom Rotterdam te verminderen. De komende decennia zal het vervoer over water daardoor toenemen. Ook heeft Meppel met Kampen en Zwolle een gezamenlijk havenbedrijf 'Port of Zwolle' opgericht.

Naast een groei van vervoersbewegingen over water, heeft dit ook een groei van vervoersbewegingen over de weg (aan- en afvoer) tot gevolg. Belangrijk hierbij is het om een beeld te krijgen welke infrastructurele aanpassingen dit vraagt.

Overige gebiedsontwikkelingen

Andere belangrijke gebiedsontwikkelingen betreffen Het Vledder en Danninge Erve Zuid, 2e fase.

Spoor

Het spoorplan Noord-Nederland is een ambitieus programma om de noordelijke provincies beter bereikbaar te maken. Het maakt reizen met de trein aantrekkelijker, en verbindt het noorden beter met de Randstad. Een belangrijk project in dit kader betreft de spooraanpassingen tussen Zwolle en Herfte. Op dit traject wordt het spoor verdubbeld. Ook komt er een brug of een onderdoorgang, waardoor treinen van en naar Emmen en Meppel elkaar vrij kunnen kruisen. Ze hoeven straks niet meer op elkaar te wachten en kunnen los van elkaar vertrekken.

Staphorst, nieuwe zuidelijke aansluiting A28

De gemeente Staphorst zet in op een nieuwe zuidelijke aansluiting op de A28 ter hoogte van de J.J. Gorterlaan. De bestaande aansluiting zou daarmee komen te vervallen. Staphorst ziet dit als een wezenlijke maatregel om een goed woon- en leefklimaat te behouden (Structuurvisie 2030, gemeente Staphorst). In een volgende fase gaat bekeken worden, eerst nog abstract, hoe de nieuwe op- en afritten ingepast kunnen worden in het beoogde gebied, inclusief globale aanlegkosten. Consequenties worden met een te actualiseren verkeersmodel in beeld gebracht. Meppel zal in dit proces betrokken worden.

Om al een eerste beeld te krijgen van mogelijke gevolgen heeft de gemeente Meppel zelf de maatregel al met haar verkeersmodel laten doorrekenen.

De route binnendoor is voor een deel van het Staphorst-verkeer gunstiger dan 'omrijden' via een zuidelijke aansluiting. De hoeveelheid verkeer op de Rijksparallelweg verdubbeld (**rood**=toename van verkeer, **groen**=afname van verkeer), waardoor er de totale hoeveelheid autoverkeer op werkdagen meer dan 10.000 bedraagt. Deze nieuwe verkeersstromen bij Meppel-Zuid zouden vragen om een andere afstelling van de verkeerslichten (nu nog in beheer bij Rijkswaterstaat).



Afbeelding 4.1: Gevolgen verplaatsen aansluiting Staphorst

Daarnaast geldt dat door het verplaatsen van de aansluiting gevoelsmatig Meppel wat verder van Staphorst en Zwolle wat dichterbij komt te liggen. De vraag is of dit gevolgen heeft voor bijvoorbeeld de winkelende Staphorster. (Bestuurlijke) aandacht is dus nodig voor de 'verbinding' met Staphorst.

4.3. Algemeen

Elektrisch rijden

Elektrisch rijden (fiets en auto) en het rijden op alternatieve brandstoffen zal flink groeien. Technisch gezien wordt er telkens meer mogelijk op het gebied van elektrisch (of duurzaam) rijden. De actieradius van auto's en fietsen neemt toe en het opladen gaat sneller. De komende jaren zal deze ontwikkeling doorzetten. Begin 2014 waren er volgens het CBS 156.000 hybride auto's in Nederland op de weg. In 2014 kwamen er ruim 30.000 nieuwe hybride auto's bij. Ook het aantal elektrische fietsen groeit snel. Naast de technische ontwikkeling van de voertuigen draagt de stimulerende werking van de overheid (door middel van subsidies en belastingvoordeel) eraan bij dat het elektrisch rijden zal toenemen. Voor gemeenten betekent dit in eerste instantie om een goed antwoord te hebben op de toenemende vraag naar mogelijkheden om de auto's op te laden in de openbare ruimte.

Door de hogere snelheid van de elektrische fiets wordt deze ook een serieuzere optie voor afstanden die normaal gesproken met de auto zouden worden afgelegd. De hoge snelheden van elektrische fietsen veroorzaken op fietspaden nieuwe vraagstukken over de verkeers(on)veiligheid. De e-bike wordt vooral door 50-plussers gekocht om recreatieve ritjes te maken, al wordt de gemiddelde koper steeds jonger en wordt de e-bike ook meer en meer voor woon-werkverkeer gebruikt. Recent is ook de speedpedelec in opkomst (een elektrische fiets waarmee een snelheid tot 45 kilometer per uur kan worden gehaald), als alternatief voor de auto voor woon-werkverkeer. Vanaf 1 januari 2017 is voor het rijden op de speedpedelec een bromfietsrijbewijs, een WA-verzekering en het dragen van een helm verplicht. Bovendien moet de speedpedelec voorzien zijn van een bromfietskenteken.

Zie verder voor dit onderwerp hoofdstuk 6.9

Landbouwvoertuigen

De verwachting is dat schaalvergroting in de landbouw – om efficiënt en concurrerend te kunnen werken – ook de komende jaren door zal gaan. Dit heeft onder meer als gevolg dat de behoefte aan grote en zwaardere machines en transportmiddelen zal toenemen. Dit leidt onder andere tot een gevoel van onveiligheid, maar ook schade aan bermen.

Autobezit

Het bezitten van een auto lijkt echter telkens minder belangrijk te worden. De nadruk ligt telkens meer op het kunnen gebruiken van een auto. Landelijk zijn er hierdoor steeds meer locaties waar een deelauto klaarstaat voor deze groep gebruikers. De technologie van tegenwoordig maakt het gebruik van deelauto's makkelijker en toegankelijker. Greenwheels is een voorbeeld van een succesvol initiatief. Deze ontwikkeling draagt mogelijk bij aan het verminderen van de hoeveelheid autokilometers en het verminderen van het gebruik van parkeerplaatsen dat gepaard gaat met autobezit.

Navigatiesystemen

Steeds meer automobilisten beschikken over een navigatiesysteem, dit is van invloed op de wensen van de weggebruiker ten aanzien van de bewegwijzering. Het aantal automobilisten dat gebruik maakt van de bewegwijzering neemt af en het gebruik wijzigt, de bewegwijzering wordt meer ter bevestiging van het 'op de goede weg zijn' gebruikt dan om daadwerkelijk de weg te vinden. Een voor wegbeheerders en aanwonenden negatief effect van navigatiesystemen is dat ongewenste routes vaker gebruikt worden.

5. Missie en hoofdlijnen van beleid

5.1. Missie

De bereikbaarheid van Meppel is van vitaal belang voor de werkgelegenheid, de economie, de doorstroming naar de binnenstad en ook voor de leefbaarheid van de inwoners. Het is een kerntaak van de gemeente te zorgen voor het in stand houden van een goede basisinfrastructuur. Wanneer in een deel van de gemeente het verkeer vastloopt, heeft dat gevolgen voor de bedrijvigheid, de werkgelegenheid en dus ook voor de leefbaarheid. Meppel is gunstig gelegen aan infrastructuur en Meppel kiest voor een toekomstbestendige infrastructuur. De belangrijkste uitdaging om de bereikbaarheid van onze stad en werkgebieden in de toekomst te waarborgen is de noordzijde van de stad. Maar het is ook van belang dat niet wordt ingeboet op de bereikbaarheid van de zuidzijde van de stad of dat deze waar mogelijk nog verbeterd. Een goede bereikbaarheid betekent voor de gemeente Meppel dat gemotoriseerd verkeer zich zoveel mogelijk afwikkelt op wegen die daarvoor bedoeld zijn, de zogenaamde hoge orde wegen. Zoveel mogelijk op stroomwegen (bijvoorbeeld A32), vervolgens op gebiedsontsluitingswegen (bijvoorbeeld N375) en daarmee zo weinig mogelijk in verblijfsgebieden/woonstraten. Om dit te kunnen realiseren moet de doorstroming op wegen van een hogere orde goed zijn en moeten routes logisch zijn. Daarnaast ligt er een kwalitatieve opgave voor wat betreft de gastvrije entrees vanaf de weg, het water en het station.

Deze missie vormt – in combinatie met de in hoofdstuk 3 beschreven uitgangspunten de basis voor de hoofdlijnen van het beleid. Deze zijn beschreven in de volgende paragraaf.

5.2. Hoofdlijnen beleid

Verbeteren externe bereikbaarheid

Toekomstige ontwikkelingen, zoals beschreven in hoofdstuk 4, zullen vooral van invloed zijn op de externe bereikbaarheid van Meppel. Het gaat hierbij onder meer om de ontwikkeling van de woonwijk Nieuwveense Landen en de verdere ontwikkeling van de haven/containerterminal. Deze ontwikkelingen vragen om – soms grootschalige – maatregelen op het gebied van verkeer/infrastructuur. Dit wordt aangegrepen om met goede oplossingen de externe bereikbaarheid van Meppel weer toekomstbestendig te maken. Ook worden hiermee bestaande bottlenecks, zoals de rotonde in de N375 bij de watertoren (doorstroming), opgeheven. De realisatie ervan is afhankelijk van de snelheid waarmee de ontwikkelingen vorm krijgen, maar het GVVP moet wel inzicht geven in de wenselijke (infrastructurele) maatregelen.

Verbeteren interne bereikbaarheid

De bevolkingsprognoses van de Provincie Drenthe laten zien dat naar verwachting de groei van het aantal inwoners afneemt, maar dat er nog wel sprake blijft van groei. Ook werkgelegenheid blijft zich naar verwachting positief ontwikkelen. Hiermee blijft een intensivering van verkeersstromen reëel. Ook gelet op het feit dat landelijk gezien de verwachting is dat de mobiliteit in de komende decennia blijft toenemen, zij het in een wat trager tempo dan in de afgelopen decennia. Ondanks deze groei van verkeersstromen is het doel met betrekking tot de bereikbaarheid van bestemmingen binnen Meppel (binnenstad) dat deze verbetert ten opzichte van de huidige situatie. De focus ligt hierbij op fietsen en een goede bereikbaarheid van parkeervoorzieningen. Maar ook een goede autobereikbaarheid van de binnenstad over de buitenring, binnenring en de wegen die deze twee verbinden (‘inprikkers’) is van belang.

Om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de binnenstad te waarborgen bestaat er ook een duidelijke relatie met beleid op het gebied van ruimtelijke ordening. Grote verkeersaantrekkende voorzieningen hebben hier een negatieve invloed op. In de Structuurvisie werd al aangegeven dat wordt ingezet op concentratie van de detailhandel binnen en aan de binnenring van de binnenstad. De Detailhandelsvisie geeft hetzelfde beeld. De historische toegangswegen tot de binnenstad vervullen steeds meer

verschillende functies, bijvoorbeeld wonen, dienstverlening en winkels. Grootschalige nieuwe ontwikkelingen van detailhandel liggen hier niet voor de hand.

Verbeteren leefbaarheid en verkeersveiligheid

De gemeente Meppel wil de kwaliteit van de leefomgeving en de verkeersveiligheidssituatie verder verbeteren, gebaseerd op de categorie indeling van het verkeersveiligheidsbeleid Duurzaam Veilig. De inrichting van de wegen en de overige openbare ruimte moet zo gebeuren dat dit bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Een uitgangspunt hierbij is dat in alle woongebieden inclusief het centrumgebied een 30 km/u regime wordt ingevoerd met de daarbij behorende Duurzaam Veilig weginrichting. Aansluitend hierbij wordt in hoofdstuk 7 een beeld gegeven van wenselijke oversteekvoorzieningen. Bij welke Duurzaam Veilig wegcategorie dan wel soort locatie passen welk soort oversteekvoorzieningen. Dit sluit ook aan bij de oproep die is gedaan in de Motie Vreemd aan de orde van de dag, vastgesteld op 5 februari 2015.

De afgelopen jaren is de landelijke ongevalsregistratie sterk verslechterd. En de verwachting is dat dit pas over een aantal jaren weer op peil is. Dit maakt voor de tussenliggende periode meer focus op subjectieve verkeersonveiligheid (beleving van onveiligheid) noodzakelijk. Hierbij aansluitend wil de gemeente de verkeersonveiligheid verder terugdringen door een prominente rol voor verkeerseducatie, voorlichting en handhaving.

Met betrekking tot het kruispunt Handelsweg-Setheweg-Edison - een locatie waar relatief veel ongevallen plaatsvonden - zal in beeld gebracht worden welke inrichting hier het best passend is.

Ook zet de gemeente in op een optimale bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad en op een autoluwe binnenstad (binnen binnenring).

Goed fietsnetwerk en voldoende fietsparkeervoorzieningen

De gemeente Meppel zet in op een goede fietsbereikbaarheid van de binnenstad vanuit de omliggende wijken en vanuit het buitengebied. Om deze goede bereikbaarheid te waarborgen, zal ingezet blijven worden op snelle, comfortabele en logische fietsroutes binnen de gemeentegrenzen en naar omliggende gemeenten. Een belangrijke route hierbij is de nieuwe route Nijeveen-Nieuwveense Landen-Binnenstad.

In februari 2015 heeft het College van B&W aangegeven dat de realisatie van een nieuwe fietsverbinding van Meppel Zuid naar Ezinge niet een strikt noodzakelijke ontwikkeling voor de korte termijn is. Wel is besloten de realisatie van deze nieuwe fietsverbinding als wens te behouden voor de langere termijn, zoals aangegeven in de structuurvisie.

Bij de belangrijkste bestemmingen in de binnenstad en bij het station wordt ingezet op voldoende gebruiksvriendelijke fietsparkeercapaciteit, bij voorkeur in fietsstallingen met een keurmerk.

Faciliteren goederenvervoer over weg en water

De gemeente blijft kiezen voor het bieden van een optimale bereikbaarheid van de historische binnenstad en de industrieterreinen ten behoeve van het transport van goederen. De leefbaarheid in de binnenstad en de woonwijken mag hierdoor echter niet onder druk komen te staan. Voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt aansluiting gezocht met de in 2015 vastgestelde Beleidsvisie Externe Veiligheid; gemeente Meppel en het hierin beschreven basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. De belangrijkste route van gevaarlijke stoffen zal in de praktijk via de A32 langs de afslag Meppel-noord lopen en dan verder afgewikkeld worden over de N375 richting de verschillende bedrijventerreinen. Naast het vervoer over de weg wil de gemeente het vervoer van goederen over water via het Meppelerdiep verder stimuleren. De komende decennia zal het vervoer over water in het algemeen alleen maar toenemen. En hiermee draagt Meppel bij aan een landelijke doelstelling. Vanuit het rijk heeft de haven van Rotterdam namelijk de taak gekregen het vervoer van goederen naar het achterland op een duurzamere wijze vorm te geven. Dit zal vooral gebeuren door het transport over water te intensiveren. Meppel zal hiermee een nog belangrijker overslagpunt van goederen worden. De aansluitende weginfrastructuur zal hierop moeten worden aangepast.

Goede kwaliteit openbaar vervoer

De gemeente zet in op kwalitatief goed en duurzaam openbaar vervoer, waarbij aansluiting wordt gezocht met de uitgangspunten benoemd in de Motie Vreemd aan de orde van de dag, onderwerp Openbaar Vervoer, aangenomen op 5 maart 2015. Met betrekking tot treinvervoer gaat het hierbij om het verhogen van de frequentie van treinen die een stop hebben in Meppel. En het verbeteren van de aansluitingen van treinen van en naar de drie verschillende richtingen.

Gelet op recente bezuinigingen bij het OV bureau Groningen Drenthe is uitbreiding in frequentie en buslijnen voor de korte termijn niet opportuun. Voor de langere termijn is deze doelstelling er wel, zoals het bedienen van Nieuwveense Landen.

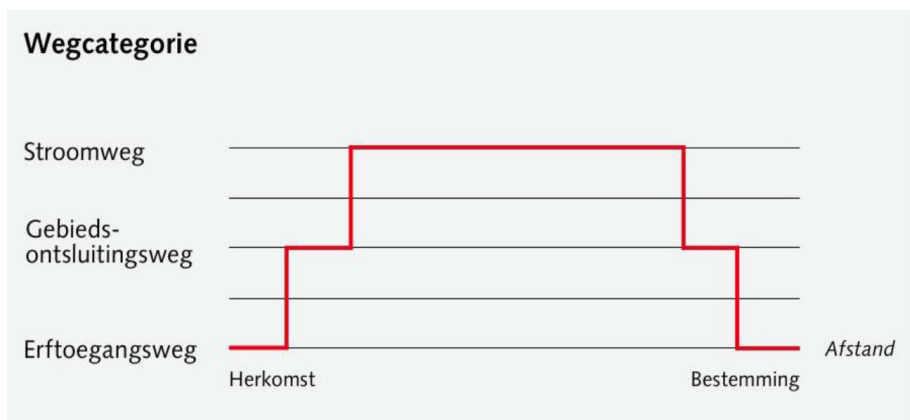
Ook zal de rol van het openbaar vervoer ten opzichte van het doelgroepenvervoer gaan veranderen. Binnen het doelgroepenvervoer (onder andere WMO- en leerlingenvervoer) zijn in de komende jaren veel ontwikkelingen te verwachten. Vanaf 2018 zal doelgroepenvervoer uitgevoerd worden vanuit de aanbesteding Publiek Vervoer Groningen Drenthe. In 2016 en 2017 is vorm gegeven aan het Programma van Eisen en het bestek. De vervoersdienst Meppel fungeert als pilot binnen dit proces. Vanaf april 2017 loopt het eigenlijke aanbestedingstraject van Publiek Vervoer. Een goede verbinding tussen deze vervoersconcessie en de concessie van het openbaar vervoer is van groot belang. Hetzelfde geldt voor het provinciegrensoverschrijdende vervoer, gezien de ligging van Meppel tegen de provinciegrens met Overijssel.

6. Uitwerking thema's

De gemeente streeft naar een goed bereikbaar Meppel via alle beschikbare vervoerswijzen. Dit moet veilig kunnen gebeuren in een stad die leefbaar blijft. In dit hoofdstuk is een uitwerking van de geformuleerde uitgangspunten in diverse thema's beschreven. In dit hoofdstuk worden keuzes – in de vorm van beleidsregels – gemaakt. Deze worden per paragraaf weergegeven.

6.1. Bereikbaarheid

De eerder geschetste ontwikkelingen zullen voor een deel zorgen voor een toename in verkeersbewegingen. Toch wil Meppel goed bereikbaar blijven voor haar bewoners, de omgeving, recreanten en haar bedrijfsleven. Hetzelfde geldt voor goederen die hun weg naar bedrijven, winkels en consumenten moeten vinden. (Grootschalige) maatregelen op het gebied van verkeer/infrastructuur zullen hiervoor nodig zijn. Om een goede bereikbaarheid van Meppel te waarborgen zijn verschillende maatregelen denkbaar en mogelijk. Zoals aangegeven is het voor een goede bereikbaarheid belangrijk dat gemotoriseerd verkeer zich zoveel mogelijk afwikkelt op wegen die daarvoor bedoeld zijn, de zogenaamde hogere orde wegen. Dit is ook voor de verkeersveiligheid van belang. In theorie bestaat het ideale netwerk uit een fijnmazig netwerk van hoofdwegen (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) met daarbinnen verkeersluwe verblijfsgebieden. Vanuit de verblijfsgebieden moet de weggebruiker binnen een klein aantal minuten op een weg van een hogere orde zijn; zowel om de ritduur te beperken als om de veiligheid te waarborgen. Uit onderzoek blijkt dat mensen niet heel lang bereid zijn om maximaal 30 km/uur te rijden. Een paar minuten gaat nog wel maar daarna gaat de snelheid omhoog en moeten ze idealiter dus op een hogere categorie weg rijden.



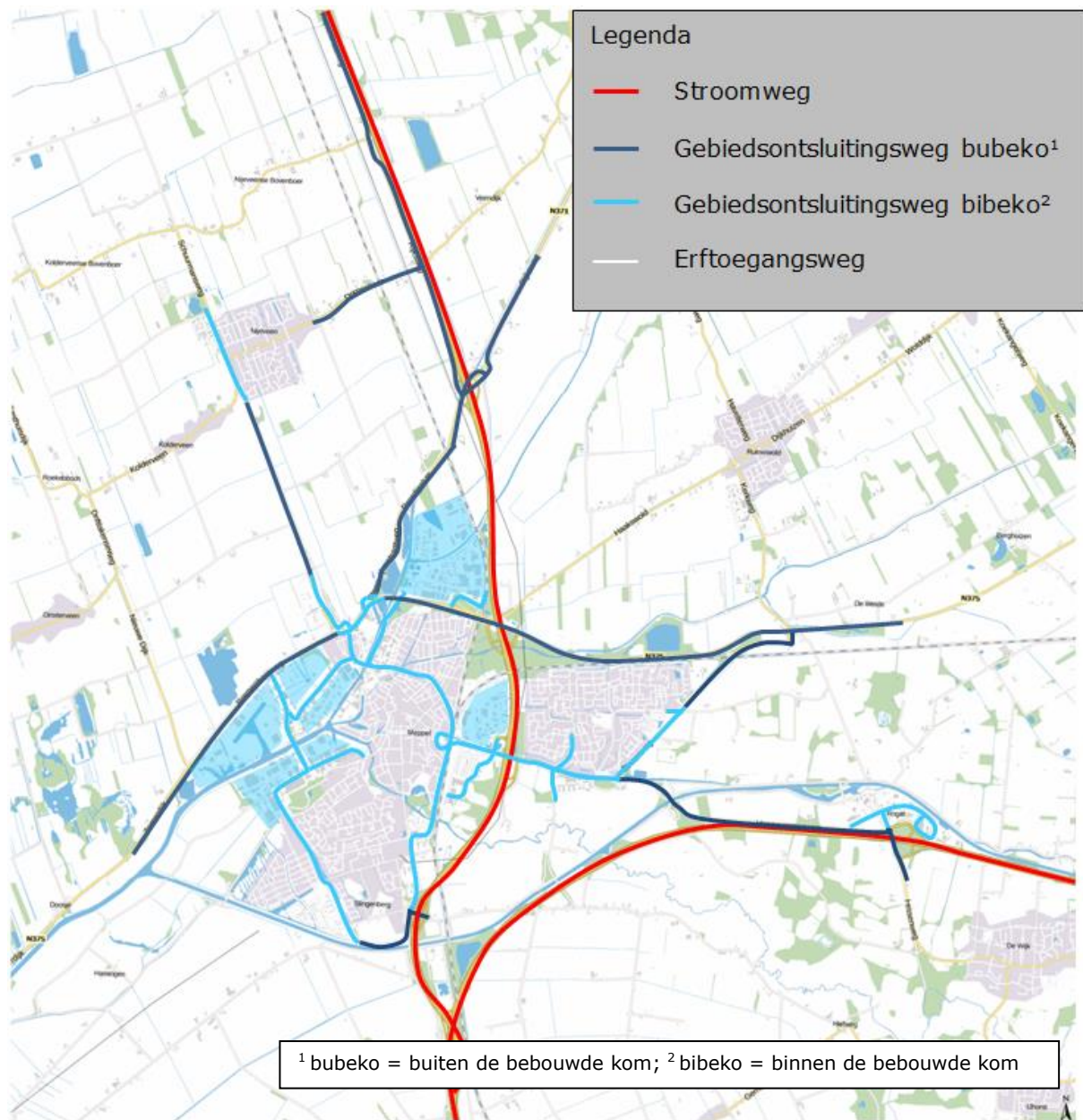
Afbeelding 6.1: Ritduurcriterium

Om te realiseren dat verkeer zich zoveel mogelijk afwikkelt op de hogere orde wegen, moet de doorstroming op deze wegen goed zijn en moeten routes logisch zijn. Om te bepalen welke maatregelen effectief zijn, heeft onder meer een werksessie plaatsgevonden met een vertegenwoordiging van gemeente, provincie en bewoners. Tijdens deze bijeenkomst is het verkeersmodel 2030 gebruikt om effecten van mogelijke maatregelen in beeld te brengen. Hier wordt in dit hoofdstuk op teruggekomen.

Categorisering

Voor het functioneren van de stad Meppel als kern van de gemeente speelt de auto nog altijd een belangrijke rol. Een aanzienlijk deel van het vervoer in en naar de stad wordt (noodzakelijkerwijs) met de auto verricht. Om een goede en veilige bereikbaarheid van Meppel te waarborgen, moeten functie, vormgeving en gebruik van de wegen op elkaar zijn afgestemd. Een heldere indeling van het wegennet is van belang. Daartoe is het wegennet van de gemeente Meppel ingedeeld in een drietal wegcategorieën volgens Duurzaam Veilig. Deze categorie indeling is hieronder weergegeven. De indeling geeft aan welke wegen als verkeersader (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) worden

gezien en welke wegen als verblijfsgebied (erftoegangswegen) worden beschouwd. In afbeelding 6.2 is deze categorisering weergegeven.



Afbeelding 6.2 : Wegencategorisering gemeente Meppel

Bij de stroom- en gebiedsontsluitingswegen staan de doorstroming en afwikkeling van het verkeer centraal. In de bovenstaande afbeelding zijn de stroomwegen in rood aangegeven. Dit zijn de autosnelwegen A28 en A32. De gebiedsontsluitingswegen binnen respectievelijk buiten de bebouwde kom zijn in licht- en donkerblauw aangegeven. Voorbeelden van gebiedsontsluitingswegen zijn de Steenwijkerstraatweg, Burgemeester Knopperslaan, de Industrieweg en de Europalaan. De N375 is aangegeven als gebiedsontsluitingsweg, maar deze heeft ook een belangrijke stroomfunctie. De Commissaris de Vos-Steenwijklaan is een voorbeeld van een weg die feitelijk een dubbele functie heeft. Het is enerzijds een weg die een functie heeft als ontsluitingsweg voor de wijk en zelfs de binnenstad van Meppel. Anderzijds is het een weg waar direct aan gewoond wordt. Daarom is deze weg voor de toekomst aangegeven als erftoegangsweg. Dit wordt dan bij voorkeur gekoppeld aan de mogelijk toekomstige aanpassing van de ontsluiting van bedrijventerrein Noord 1 en 2 (zie hiervoor verder in deze paragraaf). De overige straten en wegen binnen Meppel zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen.

Op deze wegen ligt de nadruk meer op het verblijven dan op de doorstroming van het verkeer. De maximumsnelheid op erftoegangswegen bedraagt buiten de bebouwde kom 60 km/h en binnen de bebouwde kom 30 km/h. Binnen de verblijfsgebieden zijn de fietsers gelijkwaardig aan de auto's. Wanneer een situatie vraagt om een voorrangregeling dan dient het uitgangspunt te zijn dat de fietsers voorrang krijgen. Bij de categorisering van wegen wordt gestreefd naar een gelijkmatige verdeling van het verkeer. De omvang van het autoverkeer is echter niet altijd even gemakkelijk op te vangen. Er wordt dan ook geaccepteerd dat op bepaalde (piek)momenten de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer niet optimaal kan zijn.

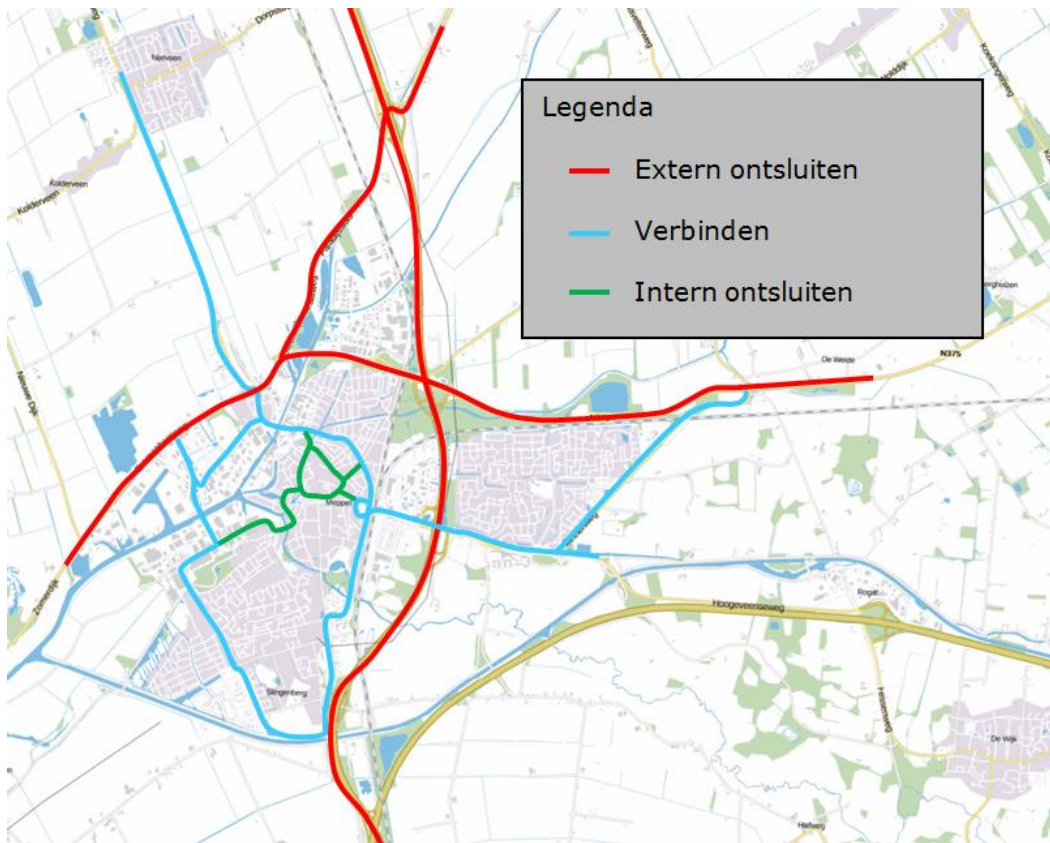
In de afgelopen jaren is veel invulling gegeven aan het categoriseringsplan, waarmee dit nu ook grotendeels is uitgevoerd. Zo is het buitengebied van Nijeveen een 60 km zone geworden. Daarnaast zijn veel wegen in Koedijklanden heringericht van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg (en dus naar 30 km/h).

De categorisering op de N371 (Steenwijkerstraatweg) gaat uit van de huidige situatie. Maar deze kan deels veranderen als Nieuwveense Landen een nieuwe aansluiting krijgt op deze weg. Een deel van de weg kan binnen de bebouwde kom komen te liggen. De maximumsnelheid (van 80 naar 50 km/h) en het wegbeeld (stedelijke uitstraling) zullen hier dan op aangepast worden. Ook de categorisering op de Nieuwe Nijeveenseweg gaat uit van de huidige situatie. De komgrens is inmiddels wel in noordelijke richting opgeschoven gekoppeld aan de ontwikkeling van Nieuwveense Landen. Op de Brandemaat – toegangsweg naar de Oosterboer – is vanwege de aangelegen scholen de overgang van ontsluitingsweg naar 30 km zone in zuidelijke richting opgeschoven. De scholen komen hiermee binnen de 30 km zone te vallen.

Ontsluitingsstructuur

De ontsluitingsstructuur van Meppel is weergegeven in afbeelding 6.3. Geredeneerd "van buiten naar binnen" zijn de A32 en N375 de belangrijkste wegen voor de externe ontsluiting van Meppel. Dit zijn als het ware de wegen van de hoogste orde en zijn aangegeven in de kleur rood. Wegen van een wat lagere orde hebben de kleur blauw. Deze hebben een verbindende functie. Het betreft grotendeels de gebiedsontsluitingswegen, binnen de bebouwde kom. Een deel van deze wegen kan gezien worden als een buitenring. Het betreft de Steenwijkerstraatweg, Ceintuurbaan, Burgemeester Knopperslaan, Parallelweg, Reestlaan, Werkhorst, Europalaan, Industrieweg, Handelsweg en Zomerdijk. Deze ligt dan aan de noordkant dichterbij de binnenstad heen en aan de zuidkant daar verder vanaf. Juist hierdoor wordt de ontsluiting van de zuidelijke wijken richting binnenstad nog wel eens als minder goed ervaren dan de ontsluiting van noordelijke en oostelijke wijken.

De binnenstad kent een binnenring. Er zijn vier verbindingswegen tussen deze structuur en de zogenaamde buitenring. Dit zijn de Eendrachtstraat, Marktstraat, Oosteinde en de Schuttevaerstraat. Al deze wegen gezamenlijk zijn belangrijk voor de interne ontsluiting van Meppel. Deze wegen zijn in groen aangegeven.



Afbeelding 6.3: Ontsluitingsstructuur Meppel

Om de effecten van een ringstructuur, die ook aan de zuidkant dichterbij de binnenstad loopt, in beeld te brengen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel. De Zuiderlaan en Industrieweg maakten in dit geval onderdeel uit van deze ring. Dit had echter een flinke toename van verkeer op deze wegen als gevolg, onder andere langs het Palet. Dit is niet wenselijk.

Maar het hebben van een dergelijke buitenring is ook geen doel op zich. Het gaat erom dat het verkeer goed ontsloten kan worden. Belangrijk hierbij is wel dat het gemotoriseerd verkeer zo snel mogelijk kan afwikkelen naar een weg van een hoge orde. Het verkeer moet hiertoe dan ook uitgenodigd worden. Een goede doorstroming op deze wegen is dan ook van groot belang. Omdat de doorstroming op N375 - onder meer door het capaciteitsprobleem van de rotonde bij de watertoren - in het geding komt, is het van belang hierin te investeren. Een en ander is hieronder beschreven.

Bereikbaarheid via N375

Nieuwveense Landen

Een belangrijke ontwikkeling in Meppel is de realisatie van de nieuwbouwwijk Nieuwveense Landen. Op het moment van opstellen van dit GVVP is de verwachting dat de wijk zal groeien tot een woongebied met circa 2000 woningen, zoals aangegeven in het Meerjaren Perspectief Grondexploitaties 2016. Dit is een lager aantal dan waar bijvoorbeeld in het Stedenbouwkundig plan Nieuwveense Landen (2011) vanuit is gegaan. Dit is aanleiding om het stedenbouwkundige plan in de eerste helft van 2017 te actualiseren. Ook de toekomstige ontsluiting van de wijk zal onderdeel uitmaken van deze actualisatie. Hierbij worden verschillende alternatieven met elkaar vergeleken. Het is hierbij van belang te kiezen voor goede aansluitingen op de bestaande infrastructuur met kruispuntsvormen die ook de afwikkeling van het bestaande verkeer (bijvoorbeeld N375 en N371) kunnen garanderen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen lange termijn visie en korte termijn nut en noodzaak met betrekking tot de ontsluiting van Nieuwveense landen. Het uitgangspunt voor de komende periode en bij het verder organisch en flexibel ontwikkelen van de wijk is een infrastructuur die aansluit (volgt) op

het tempo van de ontwikkeling en niet die daarop vooruit loopt. Dit betekent het met de ontwikkeling van de wijk mee aanleggen van de westelijke ontsluiting en dat de Nieuwe Nijeveenseweg zal openblijven zolang dit nog kan.

Afhankelijk van tempo en ontwikkeling van de wijk wordt daarna gekeken of de (verkorte) oostelijke ontsluiting noodzakelijk is en wat daarmee de consequenties zijn voor de Nieuwe Nijeveenseweg. Dit moet ruim voor aflopen van de looptijd van het huidige bestemmingsplan (2022) en het maken van het nieuwe bestemmingsplan duidelijk zijn. Iedere fase van ontwikkeling moet daarnaast op zichzelf een duurzame oplossing voor de infrastructuur opleveren. Het eindbeeld van Nieuwveense Landen zoals tot nu toe gedefinieerd (circa 2000 woningen) leidt naar verwachting tot twee volwaardige ontsluitingen. Het flexibel kunnen ontwikkelen van de wijk blijft van belang. En een goede aansluiting van Nieuwveense Landen op de bestaande stad is cruciaal omdat er (voorlopig nog) niet voorzien is in eigen commerciële voorzieningen in de wijk. Conform de grondexploitatie van de wijk zal zo snel als mogelijk aan de noordzijde van de wijk een rotonde in de Nieuwe Nijeveenseweg worden gerealiseerd. Deze past binnen de ontsluitingsstructuur en heeft ook een snelheidsremmende werking (nu de wijk nog in ontwikkeling is).

Zoals eerder aangegeven worden, vanwege het veranderde ontwikkelklimaat, de uitgangspunten van Nieuwveense Landen geactualiseerd. De besluitvorming over de definitieve ontsluitingsstructuur zal in dit traject plaatsvinden.

De gemeente is al enige tijd in overleg met de Provincie over de realisatie van de fietsverbinding (fietsstunnel) tussen Nijeveen/Nieuwveense Landen en de binnenstad. Deze ontwikkeling sluit goed aan bij het tweede uitgangspunt (hoofdstuk 3.6). De fietsbereikbaarheid van de binnenstad verbetert namelijk door de realisatie van een nieuwe fietsverbinding. Maar net zo belangrijk is dat de doorstroming op de N375 hierdoor verbeterd. Want fietsers krijgen/nemen nu nogal eens voorrang, waardoor de doorstroming van het autoverkeer wordt beperkt. De realisatie van de fietsverbinding wordt nu met voorrang opgepakt. Hiertoe wordt een variantenstudie uitgevoerd. Deze moet leiden tot een voorkeursvariant voor de realisatie van deze fietsverbinding. Uitgangspunt hierbij is dat de verbinding goed functioneert in zowel de tijdelijke als de eindsituatie.

Nieuwe Noordelijke Stadsentree

In het in 2017 op te stellen bestemmingsplan voor het Transformatiegebied (looptijd 20 jaar) is een planologische reservering gemaakt voor de stadsentree van Meppel. Deze reservering loopt door het Transformatiegebied, over het water en met een directe aansluiting op de (binnen)ring van de stad. Met het maken van de reservering wordt de ambitie uitgesproken om deze entree van de stad te realiseren. Uitgangspunt hierbij is wel dat dit een verkeerskundige verbetering oplevert. Deze stadsentree is schematisch in onderstaande afbeelding weergegeven.



Afbeelding 6.4: Nieuwe stadsentree, schematisch

De stadsentree zal ook dienen als ontsluiting voor (nieuwe) ontwikkelingen/bedrijvigheid in het Transformatiegebied. Ook zal deze weg zorgen voor een goede doorstroming op de N375 en een ontlasting van de Steenwijkerstraatweg; dit komt de leefbaarheid ten goede. Daarnaast ontstaat er ook ruimte voor een betere vormgeving van het kruispunt Steenwijkerstraatweg-Zomerdijk.

In het kader van de behandeling van de vertrekpunten voor de ontwikkeling van het Transformatiegebied heeft de Gemeenteraad planologisch ruimte gereserveerd voor de ontwikkeling van de Nieuwe Noordelijke Stadsentree. En heeft de Raad een aantal randvoorwaarden aangegeven waaraan moet worden voldaan voordat deze daadwerkelijk kan worden gerealiseerd. Het betreft onder andere financiële en verkeerskundige randvoorwaarden.

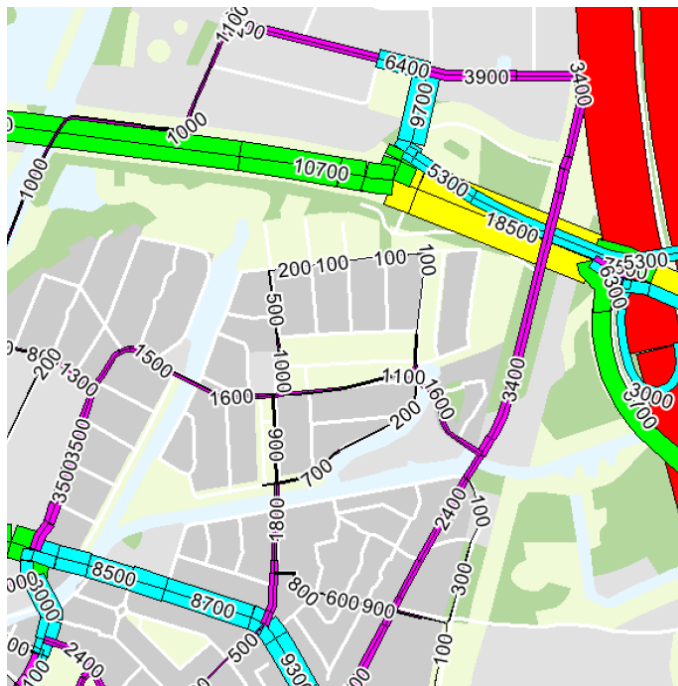
Ontsluiting Oevers D

Zoals aangegeven breidt Meppel de komende jaren de havenactiviteit uit en stimuleert hiermee het vervoer over water. Dit concentreert zich voor zover nog mogelijk op bedrijventerrein Oevers D. Gelet op het hierbij behorende stijgende aantal vervoersbewegingen, waarvan vrachtverkeer een belangrijk aandeel heeft, is het in stand houden van het huidige voorrangskruispunt Handelsweg-Setheweg ongewenst. Zoals eerder aangegeven is dit ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid het geval. In het kader hiervan zijn er overigens op een eerder moment al maatregelen getroffen die de overzichtelijkheid van het kruispunt vergroten. De aanleg van een rotonde ligt op deze locatie voor de hand. Maar een andere mogelijkheid is bijvoorbeeld de aanleg van een zogenaamd voorrangsp plein. Dit is een relatief nieuwe kruispuntsoplossing waar in Nederland steeds meer ervaring wordt opgedaan. Aanvullend zou het mogelijk zijn om een rechtstreekse verbinding vanaf de Setheweg naar de N375 (alleen invoegen in de verkeersstroom richting A32) te realiseren. De verkeersdruk op de kruising met de

Handelsweg verminderd hierdoor. Circa 1.000 tot 1.100 voertuigen voegen in op de N375. Dit zou dus een extra verlichting betekenen voor de afwikkeling op het kruispunt Handelsweg-Setheweg. Maar dit betekent vanzelfsprekend ook een extra investering en een extra invoeger op de N375. Afstemming met de Provincie hierover zou dan ook noodzakelijk zijn. De wenselijkheid van deze maatregel is afhankelijk van hoe Oevers D zich daadwerkelijk verder ontwikkelt. Er wordt voorsnog niet gekozen voor de realisatie hiervan.

Bereikbaarheid bedrijventerreinen Noord

Bij de ontsluiting van bedrijventerrein Noord speelt een aantal zaken. Zoals tijdens de consultatiegesprekken is gebleken ervaren bewoners van de wijk Haveltermade overlast van dit verkeer. Daarnaast wordt de fietsoversteek in de Ruinerwoldseweg als onveilig ervaren. Mede daarom is bekeken wat de gevolgen zijn van het realiseren van een rechtstreekse aansluiting van de bedrijventerreinen Noord 1 en 2 op de N375. Door de directe aansluiting ontstaat een aantrekkelijkere route naar de bedrijventerreinen en wordt de 'sluiproute' naar het centrum minder aantrekkelijk. Hierdoor heeft de Commissaris de Vos-Steenwijklaan 1.200 motorvoertuigen per etmaal minder te verwerken. Het realiseren van deze maatregel zou wel een ontwerp-opgave betekenen voor de verbinding tussen de N375 en de Eekhorstweg, inclusief de secundaire aansluiting van de Ruinerwoldseweg. De afstand tussen N375 en Eekhorstweg bedraagt circa 210 meter. Om het hoogteverschil van circa 7 meter te kunnen overbruggen is een helling van 200 meter nodig, uitgaande van een voor vrachtwagens aantrekkelijk hellingspercentage van 4%. Uitbreiding van de capaciteit van de rotonde en de aansluiting van de Ruinerwoldseweg, vragen ook om ruimte. Het realiseren van deze verbinding zou circa € 750.000 kosten. Hier zal in het nog op te stellen uitvoeringsprogramma op worden teruggekomen.



Afbeelding 6.5: Rechtstreekse aansluiting bedrijventerreinen Noord

Ervan uitgaande dat bedrijventerrein Noord II tussen nu en 2030 gelijkmatig zal groeien met circa 10 hectare is de capaciteit van de rotonde in de N375 toereikend tot circa 2020. In de jaren daarna kunnen er afwikkelingsproblemen gaan ontstaan. Hierover zal met de Provincie in overleg worden getreden. Het realiseren van een bypass vanuit oostelijke richting naar het bedrijventerrein zal bijvoorbeeld een goede maatregel zijn om de capaciteit te vergroten.

Bedrijventerrein Noord III is een mogelijk toekomstig 'droog' bedrijventerrein direct gelegen aan de A32 met een maximaal uit te geven oppervlak van 20ha. Dit terrein moet 'smoel' krijgen richting de A32. De ontsluiting zal dan plaats gaan vinden via de op- en afrit 4 Havelte-Nijeveen (Pijlerbrug).

Bereikbaarheid vanuit Meppel zuid

De ontsluiting van de zuidelijke wijken richting binnenstad is een belangrijk aandachtspunt. Deze ontsluiting wordt als minder goed ervaren. Dit komt doordat de andere wijken veelal een directere aansluiting op de binnenstad hebben.

Een mogelijke – maar ingrijpende – maatregel is het realiseren van een directere verbinding, ter vervanging van de huidige route van Koedijklanden naar de binnenstad. Deze is verder toegelicht in bijlage 8.4. Maar de conclusie is dat deze maatregel onwenselijk is door de te verwachten neveneffecten.

Voor de ontsluiting van Meppel zuid is een belangrijke en wenselijke route die via de Handelsweg en Zomerdijk, zoals ook blijkt in de paragraaf Ontsluitingsstructuur. Om deze route te verbeteren zou een aantal maatregelen moeten worden uitgevoerd:

Aanpassing kruispunt Handelsweg-Zomerdijk

Zo wordt de aansluiting tussen de Handelsweg en Zomerdijk binnen deze route als knelpunt gezien; de aansluiting is niet rechtstreeks en wordt ook als onoverzichtelijk ervaren. Dit vraagt om een totaal andere inrichting van deze aansluiting. De Zomerdijk zou meer rechtstreeks aan moeten sluiten op de Handelsweg in plaats van met de huidige 'slingers'. Hierdoor wordt de verbinding niet alleen letterlijk directer, maar wordt deze ook als veel logischer ervaren en als minder 'achterom'.

Aanpassing kruispunt Steenwijkerstraatweg-Zomerdijk

Het kruispunt Steenwijkerstraatweg-Zomerdijk wordt als onveilig ervaren. De (on)mogelijkheden van herinrichting van dit kruispunt zijn mede afhankelijk van keuzes die worden gemaakt met betrekking tot de ontsluiting van Meppel aan de noordzijde van de stad voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer. Een en ander is eerder in dit hoofdstuk beschreven. De herinrichting van dit kruispunt wordt dan ook afhankelijk gesteld van de definitieve keuzes.

Zomerdijk

Een aantal gedeelten van de Zomerdijk is smal. Hierdoor is niet het ideale profiel van een ontsluitingsweg te realiseren. Op gedeelten van de weg is het voor twee vrachtwagens moeilijk elkaar te passeren. Idealiter zou de weg moeten worden verbreed. Gelet op de eigendomssituaties en aanliggende bebouwing is dit niet realistisch. Daarom is in eerste instantie in overleg met de bedrijven via Parkmanagement bepaald hoe de situatie verbeterd kan worden door maatregelen te treffen in de circulatie voor vrachtverkeer. Een mogelijke uitvoering is hieronder weergegeven. Maar de definitieve maatregelen zullen nog met de belanghebbende partijen worden afgestemd.



Afbeelding 6.6: Circulering vrachtverkeer Oevers C

Bereikbaarheid Binnenstad

Voor de auto staat een goede bereikbaarheid van Meppel vanuit de regio en een goede bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen rond het centrum centraal. Het gaat hierbij onder andere om de zogenaamde inprikkers naar de parkeervoorzieningen. Hier wordt in de paragraaf 6.2 parkeren verder ingegaan.

Voor een goede leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad is een goede doorstroming op de buitenring van belang. Door deze te verbeteren wordt onbedoeld verkeer op de binnenring voorkomen. Er is in dit kader mogelijk nog winst te behalen op het kruispunt Burgemeester Knopperslaan-Parallelweg-Oosteinde. Bijvoorbeeld door het aanpassen van het kruispunt in combinatie met het moderniseren van de verkeerslichtenregeling zal de capaciteit vergroot kunnen worden. Ook aanvullende kleinschalige verbeteringen zijn wellicht nog mogelijk om de doorstroming op de buitenring te verbeteren.

Zoals eerder aangegeven is het verkeersmodel gebruikt om te bepalen wat de effecten zijn van verschillende mogelijke maatregelen. Zo is ook gekeken wat de effecten zijn van eventuele ingrepen in de verkeersafwikkeling van de huidige binnenring. Een van deze mogelijke maatregelen is het 'knippen' van de ring. Er is hierbij gekozen voor een knip ter hoogte van de Hoofdstraat. Door een knip te maken in de ring wordt onbedoeld gebruik van routes door het centrum voorkomen. De structuur leidt tot zoekverkeer en de gevolgen van deze knip zijn op een groter deel van het Meppelse wegennet zichtbaar. Andere delen van de binnenring en de buitenring nemen de ontsluitende rol over en de aanrijroutes naar het centrum veranderen. De maatregel zorgt voor meer verkeersdruk op andere delen van de ring. De bereikbaarheid van de westkant van het centrum wordt volledig afhankelijk van de route Schoolstraat -Eendrachtstraat -Grote Oever.

Geconcludeerd wordt dat de maatregel niet gewenst is.

In het verlengde hiervan is gekeken naar zogenaamde pushmaatregelen ten aanzien van het verkeer op de binnenring. Dit zijn infrastructurele maatregelen die het doorgaande verkeer enigszins frustreren, waardoor het onbedoelde gebruik van de ring – in een mindere mate dan bij de volledige knip - wordt beperkt. Maatregelen die hierbij te bedenken zijn, zijn bijvoorbeeld drempels en wegvernauwingen. In het verkeersmodel is dit ingegeven als algehele snelheidsverlaging op de ring. Rijden via de binnenring van Meppel is door deze pushmaatregelen minder gunstig dan 'omrijden' via de buitenring. De hoeveelheid verkeer op de Ceintuurbaan en de Burg. Knopperslaan wordt wel fors verhoogd, waardoor hier de totale hoeveelheid autoverkeer op werkdagen meer dan 11.000 respectievelijk 13.000 motorvoertuigen bedraagt. Ook de inprikkers naar het

centrum krijgen een andere intensiteit. Gelet op deze consequentie (aanzienlijke stijging verkeer buitenring) concludeert de gemeente dat ze terughoudend om zal gaan met pushmaatregelen op de binnenring.

Een andere mogelijke maatregel zou zijn het instellen van eenrichtingsverkeer op de binnenring. Ook deze maatregel zou doorgaand verkeer over de binnenring ontmoedigen. Maar gelet op het relatief kleine aantal inprikkers naar het centrum wordt ook dit niet wenselijk geacht. Immers hierdoor zullen grote omrijafstanden gaan ontstaan over de ring, waardoor de druk op de ring ook weer toeneemt. Dit betekent onder andere dat het vrachtverkeer zal toenemen. Voor vooral plaatselijk onbekenden die hun bestemming moeten zoeken werkt een dergelijk systeem niet uitnodigend. De eerder genoemde grote omrijafstanden zullen ook leiden tot overtredingen ("liever een kort stukje tegen de richting inrijden, dan helemaal omrijden").

Autoluwe binnenstad

Een autoluwe binnenstad blijft van belang voor het goed functioneren van de functies in die binnenstad. Maar het autoluwe gebied zal niet verder naar buiten worden uitgebreid. Wel zullen de Groenmarkt en het Prinsenplein conform eerdere afspraken nog autovrij worden gemaakt. Hiermee wordt volgens dezelfde afspraken gewacht tot de parkeergarage aan de Kromme Elleboog is gerealiseerd. Maar dit biedt dan ruimte voor een andere inrichting van het betreffende gebied. In de Nota Fiets is aangegeven dat deze locatie zich goed leent voor extra stallingmogelijkheden voor fietsen. Dit zal in de planvorming worden meegenomen.

Tijdens de consultatierondes is overigens wederom gebleken dat het Prinsenplein als onveilig wordt ervaren. Graag ziet men het parkeren hier verdwijnen.

Bereikbaarheid vanuit Meppel oost

Met de transformatie van Knooppunt Lankhorst naar een volledig knooppunt enige jaren geleden zijn functie en gebruik van de Hoogeveenseweg veranderd. In de Structuurvisie is de wens aangegeven ook de inrichting van de weg hierop aan te passen in combinatie met een mogelijke aanpassing van het kruispunt Hoogeveenseweg-Brandemaat. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie om tot een betere beleving van de entrees van de stad te komen. Dit was gepland aan het eind van de eerste 10-jaars periode van de Structuurvisie en daarmee ook aan het einde van de periode van dit GVVP. Dit onderwerp zal met de Provincie worden besproken. Maar in de periode van de vaststelling van de Structuurvisie was het uitgangspunt dat de Hoogeveenseweg door de Provincie aan de Gemeente Meppel overgedragen zou worden. Met deze overdracht zou een bedrag gemoeid zijn, die ingezet kon worden voor beheer- en inrichtingsmaatregelen. Na de vaststelling heeft de Provincie echter besloten (vooralsnog) niet over te gaan tot overdracht van de weg. De situatie is hierdoor dus helemaal anders geworden. Er is echter wel met de Provincie overeen gekomen dat de verkeersregeling op de drie kruispunten met verkeerslichten wordt aangepast op de nieuwe situatie (andere verkeersstromen door de komst van knooppunt Lankhorst en het onderwijspark). Dit is inmiddels uitgevoerd.

Bewegwijzering

Bewegwijzering wordt gebruikt door een klein deel van de weggebruikers. Immers, mensen die plaatselijk bekend zijn, maken er geen gebruik van. Daarnaast beschikken steeds meer automobilisten over een navigatiesysteem, waardoor het gebruik van de bewegwijzering alleen nog maar verder afneemt. Dit is de reden dat de gemeente Meppel het bewegwijzeringsareaal in principe niet uitbreidt. Wel zal worden onderzocht of een betere verwijzing naar 'onbekende' parkeerterreinen mogelijk is.

Beleidsregels

Meppel kiest voor de wegategorisering zoals vastgelegd in afbeelding 6.2.

Meppel kiest voor het verbeteren van de doorstroming op de N375.

Voor wat betreft de infrastructuur van Nieuwveense Landen kiest Meppel ervoor deze bij het verder organisch en flexibel ontwikkelen van de wijk aan te laten sluiten (volgen) en niet die daarop vooruit te laten lopen.

Meppel kiest ervoor de realisatie van de fietsverbinding Nijeveen-Nieuwveense Landen-binnenstad met voorrang op te pakken.

Meppel kiest voor het planologisch reserveren van ruimte voor een nieuwe noordelijke stadsentree.

Meppel kiest ervoor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen Noord nader te behandelen in het uitvoeringsprogramma.

Meppel kiest ervoor onderzoek te doen naar de definitief te kiezen inrichting van kruispunt Handelsweg-Setheweg.

Meppel kiest ervoor het functioneren van de Zomerdijk te versterken.

Meppel kiest ervoor terughoudend te zijn met verkeersbeperkende maatregelen op de binnenring.

Meppel kiest ervoor het autoluwe gebied van de binnenstad niet verder uit te breiden, met uitzondering van Groenmarkt en Prinsenplein.

Meppel kiest ervoor het bewegwijzeringsareaal in principe niet uit te breiden, met uitzondering van bewegwijzering naar 'onbekende' parkeerterreinen.

6.2. Parkeren

Inleiding

In 2008 is het parkeerbeleidsplan Meppel vastgesteld. In 2011 heeft een evaluatie plaatsgevonden en dit heeft in 2012 geleid tot een herijking van het beleid (vastgesteld 8 november 2012). Aangezien er momenteel een aantal vraagstukken ligt met betrekking tot parkeren en daarnaast maatschappelijke en technische ontwikkelingen vragen om een gemeentelijke beleidslijn, wordt ook het parkeerbeleid momenteel geactualiseerd (te verwachten medio 2017). In de volgende paragrafen is de basis voor dit beleid weergegeven. De focus ligt hierbij op de binnenstad van Meppel en de omliggende schil.

De binnenstad is goed bereikbaar, zowel per fiets of met de auto. Meppel heeft de ambitie om de kwaliteit van het centrum en de aantrekkelijkheid verder uit te bouwen. Het bereikbaar zijn en blijven van de binnenstad is hierbij van essentieel belang. Specifiek de bereikbaarheid voor het autoverkeer verdient in dit kader de aandacht. Het gaat hierbij om het bereikbaar houden van de parkeervoorzieningen en het zorgen voor een goede beschikbaarheid van parkeervoorzieningen.

Ontwikkelingen die van invloed zijn op het parkeren zijn onder andere het veranderende winkellandschap/online winkelen, demografische verschuiving (aandeel oudere inwoners stijgt) en technologische ontwikkelingen zoals betalen met de mobiele telefoon en elektrisch rijden. Maar bijvoorbeeld ook de gewenste kwaliteitsslag van de binnenstad kan van invloed zijn. Mogelijk leidt dit tot een versterking van de regionale en toeristische functie van Meppel en zal de druk op de binnenstad hiermee toenemen.

Herontwikkeling Kromme Elleboog

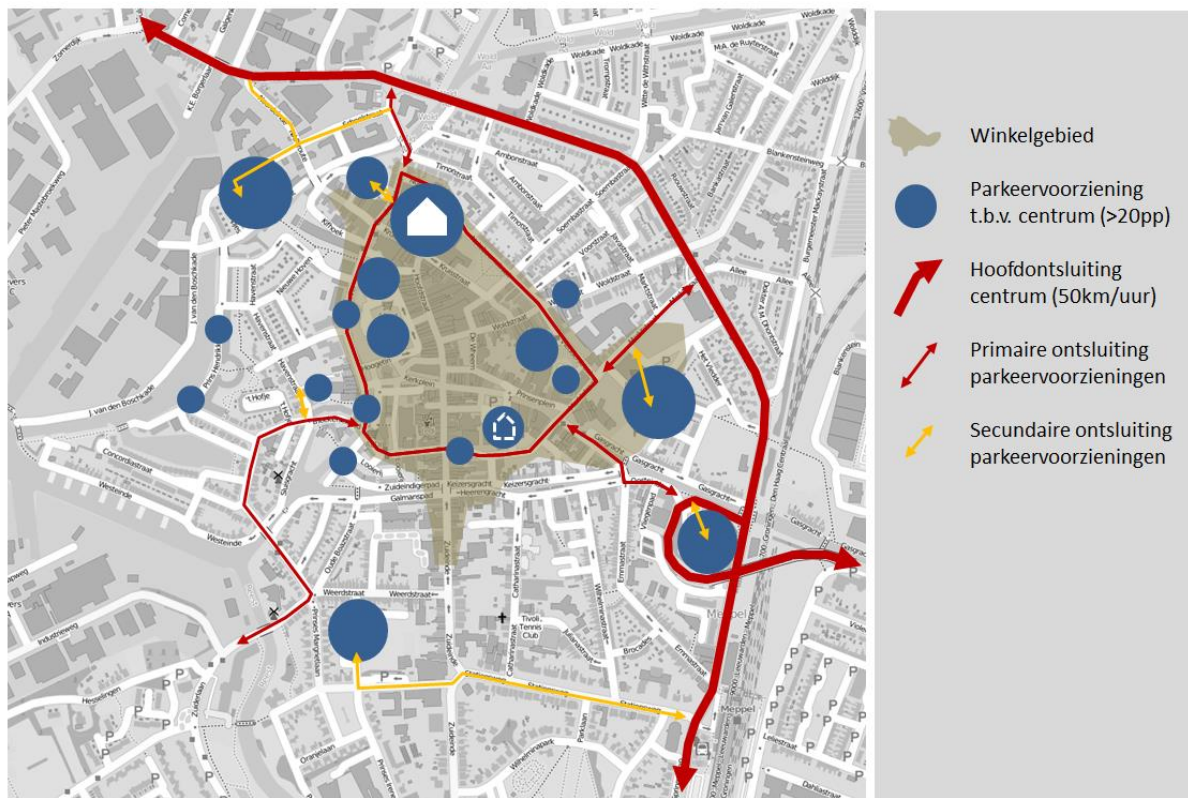
In april 2016 heeft de Raad van Meppel besloten tot de herontwikkeling van de locatie Kromme Elleboog. Een parkeergarage met 220 parkeerplaatsen maakt hier onderdeel van uit. Als deze parkeergarage is gerealiseerd zullen, zoals hiervoor al aangegeven, de Groenmarkt en het Prinsenplein autovrij worden gemaakt.

Bereikbaarheid centrum

De binnenstad van Meppel is vanuit Meppel zelf en vanuit de regio voor auto's goed bereikbaar via de hoofdstructuur van de stad, bestaande uit de Ceintuurbaan en de Burgemeester Knopperslaan. Via een aantal "inprikkers" worden de parkeervoorzieningen ontsloten op de hoofdstructuur. De belangrijkste zijn de Eendrachtstraat, Marktstraat, Oosteinde en Schuttevaerstraat. De binnenring functioneert in dit kader als een verlengstuk van deze inprikkers. Het grootste deel van de parkeervoorzieningen ten behoeve van de binnenstad ligt direct aan deze inprikkers of de ring rondom het centrum en zijn goed vindbaar.

In afbeelding 6.7 is de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen in de binnenstad

gevisualiseerd. Een goede bereikbaarheid van de binnenstad bestaat niet alleen uit het zo snel mogelijk kunnen bereiken van het centrum. De beschikbaarheid en vindbaarheid van een parkeerplaats (nabij de bestemming) is minstens zo belangrijk voor een bereikbare binnenstad en optimaal functionerend centrum. Een systeem van verwijzing kan hierbij een belangrijke rol vervullen. Er is dan ook in de begroting ook al geld opgenomen om onderzoek te doen naar de voor- en nadelen van een dynamisch parkeerverwijssysteem.



Afbeelding 6.7: Bereikbaarheid parkeervoorzieningen centrum

Naast de bereikbaarheid per auto, waar het in het kader van het parkeerbeleid om gaat, is het van belang dat de binnenstad ook per fiets en te voet goed bereikbaar blijft. Het grootste deel van de centrumbezoekers komt nog altijd met de fiets of te voet.

Om de verschillende doelgroepen (bewoners, werkers en bezoekers) zo goed mogelijk te kunnen faciliteren en de parkeervoorzieningen optimaal te benutten is het van belang dat de juiste doelgroep op de juiste plaatsen staan. Om hierin te sturen beschikt de gemeente over een aantal instrumenten. Voorbeelden hiervan zijn parkeerregulering, verwijzing, handhaving en sturen op vraag en aanbod. Dit wordt in het eigenlijke parkeerbeleidsplan verder uitgewerkt.

Beleidsregels

Meppel kiest ervoor te sturen in het parkeren van verschillende doelgroepen om hen hiermee zo goed mogelijk te kunnen faciliteren. Voorbeelden van sturingsmiddelen zijn parkeerregulering, verwijzing, handhaving en sturen op vraag en aanbod.

Het beleid ten aanzien van parkeren zal verder worden uitgewerkt in het te actualiseren parkeerbeleid.

6.3. Langzaam verkeer; fiets en voetgangers

Fiets

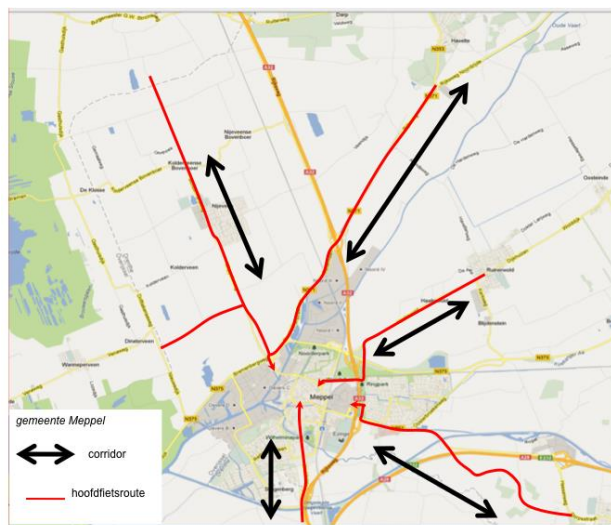
Voor inwoners van de gemeente Meppel is de fiets een belangrijk vervoersmiddel. Dit is logisch gelet op de schaalgrootte van de gemeente. Het faciliteren en stimuleren van het

fietsverkeer draagt bij aan de leefbaarheid in de wijken en een goede gezondheid van de bewoners. Fietsen in plaats van autorijden verbetert de luchtkwaliteit en vermindert de geluidhinder. Fietsen is daarmee een duurzame manier van verplaatsen.

De elektrische fiets is sterk in opkomst. Momenteel zijn er ruim 1 miljoen elektrische fietsen in Nederland (2015). Eén op de vier verkochte fietsen (exclusief kinderfietsen en racefietsen) is een elektrische. Door de komst van de e-bike neemt de actieradius van de fiets toe. Afstanden die vroeger met de auto werden gedaan, worden nu soms met de fiets gereden. Goede fietsverbindingen naar de omliggende regio zijn daarom van belang.

Belangrijke verbindingen en ontbrekende schakels

Het fietsnetwerk in Meppel is redelijk op orde. Er zijn goede mogelijkheden om vanuit de dorpen en wijken naar het centrum van Meppel te fietsen. De hoofdfietsroutes en de routes naar voortgezet onderwijs instellingen zijn weergegeven in bijlage 8.5. Indicatief zijn ze ook in onderstaande afbeelding weergegeven.



Afbeelding 6.8: Hoofdfietsroutes, indicatief

Er is sprake van een aantal ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Uit de evaluatie en consultatie is hierover het volgende naar voren gekomen.

- Het realiseren van een goede fietsverbinding van Nieuwveense Landen naar de binnenstad is belangrijk.
- De fietsroute Ezinge-Vledder kent een knelpunt (ter hoogte van overgang naar het Vledder). Dit betreft overigens een tijdelijke situatie. En wordt opgelost bij definitieve inrichting van het Vledder.
- Terugbrengen van het deels verwijderde fietspad langs de Rijksweg richting Havelterberg.
- Er wordt een fietsverbinding gemist over bedrijventerrein Blankenstein als verbinding tussen de Blankensteinweg en Ezingertunnel.

Met betrekking tot de fietsverbinding van Nieuwveense Landen naar de binnenstad is eerder aangegeven dat gezamenlijk met de Provincie onderzoek gedaan wordt naar de inpassing van deze fietsroute, inclusief fietstunnel. Een goede verbinding is mede van belang omdat er voorlopig nog niet is voorzien in eigen commerciële voorzieningen in de wijk. Hierbij is gesproken over mogelijke varianten. Uitgangspunt blijft vooralsnog de realisatie van een fietstunnel ter hoogte van de rotonde watertoren.

Bij het verwijderen van fietspad langs de Rijksweg is destijds een afweging gemaakt tussen het relatief beperkte gebruik, mogelijke alternatieven en de beheer- en onderhoudssituatie. De wortels van de aanwezige bomen zorgden voor steeds terugkerende schade aan het fietspad. Voor het terugbrengen van dit fietspad zouden de bomen verwijderd moeten worden. Deze optie is niet reëel. Bij de vorige asfalteringswerkzaamheden is uitgegaan van de huidige wegcatégorisering, gebiedsontsluitingsweg, buiten de bebouwde kom. Uitgangspunt hierbij is geen fietsers

op de rijbaan. In dit GVVP wordt vastgehouden aan dit beleid, omdat een 60 km erftoegangsweg met fietsers op de rijbaan op deze weg niet wenselijk wordt geacht.

Een fietsverbinding over bedrijventerrein Blankenstein zou een aanvulling zijn op het fietsnetwerk, omdat het twee bestaande fietsroutes zou verbinden, waardoor meer alternatieven ontstaan. Maar omdat het slechts gaat om extra alternatieven, wordt deze verbinding niet als ontbrekende schakel gezien.

Daarnaast hebben in het Inrichtingsplan stadsrandzone Meppel-Reestdal (2012) de gemeente Staphorst en Meppel de intentie uitgesproken een fietspad langs de Reggersweg te realiseren. Destijds waren middelen niet beschikbaar. Medio 2016 is het proces met de gemeente Staphorst en het Recreatieschap over het opnieuw verkennen van realisatiemogelijkheden opnieuw gestart. Over de resultaten hiervan wordt in eerste instantie separaat geïnformeerd.

Zoals eerder aangegeven is in de Perspectiefnota 2017-2020 ten aanzien van de realisatie van een nieuwe fietsverbinding van Meppel Zuid naar Ezinge geconcludeerd dat dit niet een strikt noodzakelijke ontwikkeling voor de korte termijn is. Wel is besloten de realisatie van deze nieuwe fietsverbinding als wens te behouden voor de langere termijn, zoals aangegeven in de structuurvisie.

Fietsverbinding Meppel-Zwolle

Een verbinding die specifiek aandacht verdient is de verbinding naar Zwolle. Meppel streeft ernaar dat deze verbinding verbeterd wordt. Onder andere in de Nota Fiets is al over deze verbinding gesproken. Meppel is over dit onderwerp in gesprek met onder andere de beide provincies en de gemeente Staphorst. Momenteel is de gemeente Staphorst in de lead. Zij zijn in 2016 een zogenaamd "wikken & wegen proces" over de snelfietsroute Meppel – Zwolle gestart.

Het doel is in eerste instantie te bepalen welk traject het meest geschikt is. Hiertoe zullen onder meer ruimtelijke, verkeerskundige en financiële aspecten in beeld gebracht worden. Het realiseren van een verbinding in de vorm van een fietssnelweg is hierbij geen doel op zich. Het streven is gericht op een goede en veilige fietsverbinding, die voor een ieder als dusdanig herkenbaar is.

Voorrang fiets

Meppel kent een beperkt aantal rotondes met vrijliggende fietspaden. Op deze rotondes zijn fietsers 'uit de voorrang'. Deze regeling geldt voor grote delen van Noord Nederland en in ieder geval in heel Drenthe (alleen Noorderveld heeft ervoor gekozen hiervan – binnen de bebouwde kom - af te gaan wijken). In de rest van Nederland – onder andere Overijssel – geldt binnen de bebouwde kom dat fietsers 'in de voorrang' zijn. De keuzes zijn destijds gemaakt onder meer op basis van onderzoek van de SWOV. 'Fietsers in de voorrang' bevordert de doorstroming voor de fiets. 'Fietsers uit de voorrang' is veiliger voor fietsers. In de Provincie Drenthe is in 2016 de discussie "Voorrang voor de fiets?" gestart. Hiertoe is onder andere het symposium Voorrang voor de fiets? georganiseerd. Het Verkeers- en Vervoers Beraad Drenthe (VVBD) heeft in zijn vergadering van november 2016 ingestemd met het advies om de huidige situatie te handhaven en dus om fietsers op rotondes uit de voorrang te houden. Meppel sluit zich hierbij aan. Voor Meppel zijn hierbij de belangrijkste argumenten: verkeersveiligheid en uniformiteit. Uniformiteit is nu in Drenthe in hoge mate aanwezig. Dit vergroot de duidelijkheid en komt de verkeersveiligheid ten goede.

Daar waar fietspaden, als onderdeel van hoofdfietsroutes en gelegen in 30 km gebied, een weg kruisen hebben de fietsers voorrang. Het is in die zin ook belangrijk om alleen routes waar daadwerkelijk veel gefietst wordt als hoofdfietsroute aan te wijzen. Een kruisende automobilist moet te allen tijde een overstekende fietser kunnen verwachten, omdat er anders niet altijd voldoende wil is om ook daadwerkelijk te stoppen. Het aantal hoofdfietsroutes binnen 30 km gebied van Meppel zal daarom in principe niet verder worden uitgebreid (ontwikkelingen als Nieuwveense Landen niet meegerekend).

Fietsen in voetgangerszone binnenstad

In grote delen van de voetgangerszone in de binnenstad is fietsen toegestaan. De reden hiervoor is eigenlijk tweeledig. Hiermee worden mensen die met de fiets naar de binnenstad komen beloond. En anderzijds sluit dit aan bij het eigenlijke gebruik en bij wat nog realistisch is om op te handhaven. Zo is in de kern van dit gebied – de Hoofdstraat – fietsen toegestaan, mits buiten winkeltijden. Bij een uitbreiding van de voetgangerszone verder naar buiten ligt het daarom voor de hand om ook hier fietsen toe te staan. Een locatie die hiervoor in beeld is, is het Prinsenplein.

Stallingmogelijkheden

In 2010 is een geheel nieuwe fietsenstalling op het NS station gebouwd, waarbij de capaciteit fors is uitgebreid. Uit landelijk onderzoek blijkt dat steeds meer treinreizigers de fiets als voor- en natransportmiddel gebruiken. Het percentage fietsgebruik naar het station is landelijk gezien al circa 50%. De capaciteit van stallingen bij het station is op dit moment nog voldoende. Dit heeft ook te maken met het feit dat de gemeente Meppel strenger is gaan handhaven op aanwezige weesfietsen en fietswrakken. Maar gelet op de toekomstige groei van het aantal treinen en daaraan gekoppeld de mogelijke groei van het aantal te stallen fietsen, zal dit gemonitord blijven. Om een inschatting te maken van de benodigde toekomstige capaciteit, zal NS verzocht worden hiertoe berekeningen uit te voeren. Dit zal vooral spelen na de spooraanpassingen Zwolle-Herfte (2021), zie ook hoofdstuk 4.2.

Zoals eerder is aangegeven worden stallingsmogelijkheden voor fietsen meegenomen in de planvorming van de herinrichting van de Groenmarkt en het Prinsenplein.

Comfort, herkenbaarheid en markering fietspaden

Daar waar het mogelijk is (onder andere afhankelijk van aanwezige kabels en leidingen) worden nieuwe en te vervangen fietspaden aangelegd met comfortabele verharding, bij voorkeur asfalt. Ook moeten hierbij naden en hoogteverschillen bij bijvoorbeeld putten zoveel mogelijk voorkomen worden. Er zijn in Nederland verschillende pilots/tests met betrekking tot markering op fietspaden. Dit zorgt voor beter geleiding van de fietsers en helpt bermongevallen te voorkomen. Als duidelijk is welke markering in welke situaties goed werkt, zal de gemeente Meppel hierbij aansluiten.

Vanuit herkenbaarheid van hoofdfietsroutes is het wenselijk bij nieuwe paden en herinrichtingen voor de verharding zoveel mogelijk de kleur rood te kiezen. Daar waar mogelijk is dit, zoals eerder aangegeven, rood asfalt.

Fietspaaltjes

Paaltjes in fietspaden leiden soms tot letsel, doordat fietsers er niet altijd op bedacht zijn. De paaltjes zijn in principe aangebracht om gemotoriseerd verkeer te voorkomen. Maar niet al deze paaltjes zijn nodig. Daarom wordt een door het Fietsberaad ontwikkeld schema gebruikt om te bepalen welke paaltjes kunnen worden verwijderd. Dit is reeds uitgevoerd voor de hoofdfietsroutes van Meppel. Daarnaast zijn de mogelijkheden voor de wijk Oosterboer inmiddels in beeld gebracht. En is het verwijderen van paaltjes reeds deels uitgevoerd. De komende jaren zal dit ook voor de andere wijken van Meppel worden gedaan. Mocht dit in sommige gevallen leiden tot veel klachten over auto's op fietspaden dan zal mogelijk terugplaatsen moeten worden afgewogen.

Daar waar nieuwe fietspaden worden gerealiseerd en het toch nodig blijkt fietspaaltjes aan te brengen, zal dit waar mogelijk gebeuren met de eerder genoemde speciale markering.

Voetgangers en mindervaliden

Een goede bereikbaarheid is ook voor voetgangers en mindervalide weggebruikers van groot belang. Zij moeten zich bijvoorbeeld in de binnenstad goed kunnen verplaatsen en er op een prettige wijze kunnen verblijven. Dit betekent dat belangrijke looproutes vanaf onder meer parkeerplaatsen en zorginstellingen naar de binnenstad goed moeten zijn vormgegeven. En dat de looproutes zoveel mogelijk obstakelvrij zijn. Het feit dat de binnenstad grotendeels is ingericht als voetgangerszone draagt hier ook positief aan bij.

Daarnaast is een goede vormgeving van haltevoorzieningen in dit kader van belang. Daar waar mogelijk worden deze toegankelijk uitgevoerd (zie ook paragraaf 6.7). En bij herinrichtingen van wegen is het belangrijk dat er voldoende aandacht is voor mindervaliden, onder meer door het aanbrengen van voldoende en logisch gesitueerde mindervalide oprijtjes.

Beleidsregels

Meppel kiest ervoor het realiseren van een goede fietsverbinding van Nieuwveense Landen naar de binnenstad met voorrang op te pakken.

Meppel kiest ervoor de mogelijkheden van het realiseren van een fietsverbinding langs de Reggersweg samen met onder meer de gemeente Staphorst opnieuw te verkennen.

Meppel kiest ervoor zich aan te sluiten bij het advies van het Verkeers- en Vervoers Beraad Drenthe (VVBD) om fietsers op rotondes 'uit de voorrang' te blijven houden.

Meppel kiest ervoor - daar waar fietspaden als onderdeel van hoofdfietsroutes en gelegen in 30 km gebied een weg kruisen - fietsers voorrang te verlenen.

Meppel kiest ervoor het aantal hoofdfietsroutes binnen 30 km zones in het bestaande gebied van Meppel in principe niet verder uit te breiden.

6.4. Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersdoden is de laatste decennia afgenomen en is nu redelijk gelijkblijvend. In Meppel vonden in de periode van 2010 tot 2015 respectievelijk 0, 2, 2, 0, 1, en 1 dodelijke ongevallen plaats. Dat geldt veel minder voor het aantal ernstig gewonden. Vooral het aantal ernstig gewonde fietsers blijft een probleem waarvoor nog geen effectieve beleidsmaatregel is gevonden (uit: Kansrijk Mobiliteitsbeleid).

Wat precies de gevolgen zijn van de opkomst van de elektrische fiets voor de verkeersveiligheid is nog onzeker. Uit onderzoek blijken de gezondheidsrisico's door een verkeersongeval voor elektrische en gewone fietsers tot de leeftijd van ongeveer 60 jaar ongeveer gelijk te zijn. Boven die leeftijd lopen elektrische fietsers, en dan vooral vrouwen, een groter risico (per verreden kilometer) dan gewone fietsers.

Ongevalsregistratie

Zoals eerder aangegeven is de afgelopen jaren de landelijke ongevalsregistratie sterk verslechterd. Voor de politie was dit geen prioriteit meer. In deze periode zijn ongevallen dan ook veel minder goed dan voorheen geregistreerd. Inmiddels is er wel een initiatief gestart, STAR project genaamd, met als streven de ongevalsregistratie naar 100% te krijgen. De verwachting is dat over een aantal jaren de registratie weer van een dusdanig niveau is, dat deze weer te gebruiken is voor het doen van goede ongevalsanalyses. Maar op dit moment zijn deze gegevens hiervoor niet geschikt. Voorheen werden de ongevalscijfers onder meer gebruikt voor de aanpak van zogenaamde blackspots. In Meppel is een blackspot gedefinieerd als een locatie (kruispunt of wegvak) waar in een aaneengesloten periode van 5 jaren, 10 of meer letsel-ongevallen voorkomen. Door de verslechterde ongevalsregistratie is deze aanpak nu niet mogelijk. Er wordt vanuit gegaan dat het STAR project weer zal leiden tot een gedegen registratie, waardoor dit op termijn wel weer mogelijk wordt. Er zal dan ook bepaald worden of de definitie van een blackspot opnieuw gedefinieerd moet worden.

Subjectieve onveiligheid

De huidige ongevalsregistratie maakt meer focus op subjectieve verkeersonveiligheid (beleving van onveiligheid) noodzakelijk. Voor het in beeld brengen hiervan zijn onder meer meldingen van belang. Zo zijn meldingen in 2016 bijvoorbeeld aanleiding geweest om bebording bij het Palet aan te passen. Ondanks de verslechterde registratie is wel geconstateerd dat het kruispunt Handelsweg-Setheweg-Edison relatief onveilig is. Een verdere aanpassing van dit kruispunt wordt, zoals eerder aangegeven, dan ook voor gestaan. Er zal begonnen worden met een onderzoek naar de definitief te kiezen inrichting van het kruispunt.

Op onder meer delen van het traject Ceintuurbaan tot en met Reestlaan wordt de snelheid van het autoverkeer als hoog ervaren. En daarmee wordt dit traject soms ook

als gevaarlijk ervaren, onder andere voor fietsers die hier ook gebruik van maken. Er is in dit kader onder andere gesproken over het visueel versmallen van delen van dit traject. Echter visueel versmallen door bijvoorbeeld bomen of andere objecten heeft ook nadelen, bijvoorbeeld schaduw, botsgevaar, obstakels voor voetgangers en parkeren en dergelijke. Er wordt daarom voorgesteld bij toekomstige asfalteringswerkzaamheden waar mogelijk de fietsstroken te verbreden en daarmee de rijbaan te versmallen. Bij voorkeur dusdanig dat twee fietsers comfortabel naast elkaar kunnen fietsen. Dit sluit aan bij onderzoek uitgevoerd door het Fietsberaad.

Inrichting 30 km wegen (erftoegangswegen)

Zoals aangegeven zijn in de afgelopen jaren flinke stappen gezet met de invoering van het 30 km regime. Een aantal van deze wegen is in een afzonderlijk onderzoek beoordeeld (zie Advies wegprofielen in hoofdstuk 2.3).

Ten aanzien van 30 km wegen (erftoegangswegen) worden – mede naar aanleiding van dit onderzoek – de volgende uitgangspunten gesteld.

Bij herinrichtingen tot 30 km wegen wordt de gelijkwaardigheid van de kruispunten benadrukt om zo discussie ten aanzien van voorrang te voorkomen. Zo zal bij de toekomstige toepassing van een middengeleider als op de Rembrandtlaan de middengeleider ter hoogte van de kruispunten worden onderbroken.

Bij herinrichtingen blijft de Gemeente Meppel terughoudend met het aanbrengen van drempels, maar het realiseren van alternatieve snelheidsremmende maatregelen blijft van belang. Hierbij wordt de minimale wegbreedte in principe op 4,80 meter gesteld.

Een bijzondere vorm van een erftoegangsweg zijn de wegen die een verzamelende functie hebben. Voorbeelden ervan zijn bijvoorbeeld de Zuiderlaan en Randweg in Koedijkslanden. Hiervoor geldt dat deze in principe een breedte krijgen tussen de 5,50 en 6,00 meter. Dit is onder andere afhankelijk van het gebruik door vrachtverkeer.

Shared space

De Gemeente Meppel is terughoudend met het realiseren van nieuwe Shared Space inrichtingen. Want Meppel is zich ervan bewust dat het inrichtingsprincipe gevoelig ligt in de samenleving. Het leidt in veel gevallen tot een verhoogd gevoel van onzekerheid of onveiligheid. Terwijl overigens objectief gezien het tegenovergesteld nogal eens blijkt. De eventuele keuze voor een dergelijke inrichting moet dan ook altijd afgewogen worden ten opzichte van andere inrichtingsmogelijkheden. Daar waar de keuze wel op dit principe zou vallen, zijn de onderstaande aanbevelingen (uit het onderzoek Shared space) van belang.

1. Shared Space is als inrichtingsprincipe met name geschikt om te komen tot een grotere verblijfs- en beeldkwaliteit en verkeersveiligheid in gebieden met (potentiële) verblijfsfuncties. Hoe groter de intensiteit van gemotoriseerd verkeer is, des te meer dient daarbij ingezet te worden op het creëren van een verblijfscontext en lage rijksnelheden.
2. De toepassing van het concept van Shared Space leidt in veel gevallen tot een verhoogd gevoel van onzekerheid of onveiligheid. Zet bij de toepassing van Shared Space – naast het bijbehorende participatie-traject – in op externe communicatie over het hoe en waarom (bijvoorbeeld via de website van de gemeente of huis-aan-huis-bladen);
3. In de praktijk is het waarborgen van de belangen van de meest onzekere en kwetsbare verkeersdeelnemers in Shared Space omgevingen een knelpunt gebleken. Denk bij de toepassing van Shared Space daarom specifiek om kwetsbare doelgroepen in het verkeer, waaronder ouderen, blinden en slechtzienden en kinderen. Voor deze doelgroepen zijn educatie- en ontwerphulpmiddelen voor Shared Space-omgevingen beschikbaar.

Bebording

Meppel streeft ernaar het aantal verkeersborden zo laag mogelijk te houden. Om op deze manier te bewerkstelligen dat verkeersborden die er wel staan ook daadwerkelijk gezien worden en ernaar gehandeld wordt. Er wordt zo tegengegaan dat door “het bordenwoud

het bos niet meer wordt gezien". Dit wordt vooral gedaan door daar waar mogelijk de bebording zonaal aan te geven. Hiermee hoeft het bord alleen maar aan het begin en het einde van de zone te worden geplaatst. Het nadeel hiervan is dat – vooral bij grotere zone gebieden – een weggebruiker nog wel eens kan vergeten welke snelheid er bijvoorbeeld ook alweer geldt. Om de weggebruiker extra op de snelheid te attenderen wordt bij het entree van 30- en 60 km zones een dubbele markering dwars over de weg aangebracht.

Daarnaast wil Meppel het plaatsen van zogenaamde driehoeksborden – veelal gebruikt voor campagnes, evenementen en dergelijke – op onoverzichtelijke/onveilige locaties tegengaan. Dit kan worden opgelost door hier vaste voorzieningen voor te realiseren, die verplicht gebruikt moeten worden. Deze kunnen dan op veilige plaatsen worden aangebracht.



Groenonderhoud

Door minder intensief beheer van groenvoorzieningen en door het omzetten van bosschages naar gras ontstaan situaties waar hoog gras soms het zicht ontnemt. Dit is vooral een probleem in de nabijheid van kruisingen en dergelijke. Op de tussenliggende wegvakken heeft het soms wel een positief effect; dan werkt het als visuele snelheidsremmer. Bij het beheer van deze groenvoorzieningen moet hier rekening mee gehouden worden.

Beleidsregels

Meppel kiest ervoor om bij toekomstige asfalteringswerkzaamheden waar mogelijk de fietsstroken te verbreden en daarmee de rijbaan te versmallen.

Meppel kiest ervoor bij herinrichtingen tot 30 km wegen de gelijkwaardigheid van de kruispunten te benadrukken.

Meppel kiest ervoor bij herinrichtingen terughoudend te zijn met het aanbrengen van drempels, maar het realiseren van alternatieve snelheidsremmende maatregelen blijft van belang.

Meppel kiest ervoor bij herinrichtingen erftoegangswegen met verzamelfunctie een breedte van 5,50 tot 6 meter te geven.

Meppel kiest ervoor bij herinrichtingen de minimale breedte van 30 km wegen op 4,8 meter te stellen.

Meppel kiest ervoor terughoudend te zijn met het realiseren van nieuwe Shared Space inrichtingen.

Meppel kiest ervoor het aantal verkeersborden zo laag mogelijk te houden.

Meppel kiest ervoor driehoeksborden op onoverzichtelijke/onveilige locaties tegen te gaan.

6.5. Goederenvervoer

Vooraf voor de binnenstad en de industrieterreinen is een goede afwikkeling van het goederenvervoer van essentieel belang. Een goede bereikbaarheid van de binnenstad en de industrieterreinen is daarvoor een voorwaarde.

De grootste industrieterreinen zijn aan de noord- en westzijde van Meppel gesitueerd, terwijl de A32 en A28 juist langs de oostzijde van de stad lopen. De gemeente Meppel kiest ervoor de industrieterreinen Noord en Oevers voor het goederenvervoer te ontsluiten via de A32 en N375. Deze wegen zijn hiervoor geschikt en vormen een goede verbinding naar deze industrieterreinen. De bewegwijzering gaat ook uit van deze route. Door de verwachte uitbreiding van de havenactiviteit op bedrijventerrein Oevers zullen er ook meer vrachtbewegingen over deze wegen ontstaan. Om een goede doorstroming op de N375 te bewerkstelligen – ook gelet op andere ontwikkelingen in deze omgeving – zijn op termijn infrastructurele maatregelen nodig.

Hoewel op het eerste gezicht ook de Europalaan een goede route voor goederenvervoer van en naar de industrieterreinen lijkt, kiest de gemeente hier niet voor. Het belangrijkste argument hiervoor is dat de weg tussen twee wijken doorloopt. De leefbaarheid zou onder druk kunnen komen te staan.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Zoals aangegeven in de Beleidsvisie Externe Veiligheid vindt dit vervoer plaats over de volgende wegen: N375, N851, A32 en A28.

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt aansluiting gezocht bij deze beleidsvisie en het hierin beschreven basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. De belangrijkste route van gevaarlijke stoffen zal in de praktijk de route via de A32 langs de afslag Meppel-noord lopen en dan verder afgewikkeld worden over de N375 richting de verschillende bedrijventerreinen.

Calamiteitenscenario's

Op initiatief van Rijkswaterstaat en in samenspraak met onder meer de betreffende gemeenten wordt gewerkt aan nu het calamiteitenscenario A28 Hattemerbroek – Lankhorst opgezet. Hierbij wordt voor het gehele traject op de A28 tussen knooppunt Hattemerbroek en knooppunt Lankhorst bepaald wat de grootschalige, regionale en kleinschalige omleidingsroutes zijn die ingezet worden bij een langdurige calamiteit. Het gaat hier om zeven wegvakken tussen knooppunt Hattemerbroek en knooppunt Lankhorst en vier lussen van knooppunt Lankhorst.

Het calamiteitenscenario heeft als doel om automobilisten ten tijde van congestie als gevolg van een langdurige calamiteit te informeren, om te leiden en te begeleiden, waardoor congestie beperkt wordt.

Naar verwachting zal in een volgende fase een calamiteitenscenario worden opgesteld voor de A32 Meppel-Heerenveen.

Vervoer over water

De gemeente Meppel wil het vervoer van goederen over water via het Meppelerdiep stimuleren. De komende decennia zal het vervoer over water in zijn algemeen alleen maar toenemen. Er wordt vooral een groei in containervervoer verwacht. Meppel wil een belangrijk overslagpunt van goederen worden. De ombouw van de Meppelerdiepkeersluis en de verwachte verdieping van het Meppelerdiep zullen hier in belangrijke mate in bijdragen. Deze laatste staat in de MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) opgenomen voor 2022.

Meppel breidt de komende jaren de havenactiviteit uit en stimuleert hiermee het vervoer over water. Watergebonden bedrijven kunnen een belangrijke meerwaarde voor de gehele regio vervullen (ketenrelatie). Hiermee draagt Meppel bij aan de landelijke doelstelling om het aantal vrachtwagens rondom Rotterdam te verminderen. De komende decennia zal het vervoer over water daardoor toenemen. Ook heeft Meppel met Kampen en Zwolle een gezamenlijk havenbedrijf 'Port of Zwolle' opgericht.

Naast een groei van vervoersbewegingen over water, heeft dit ook een groei van vervoersbewegingen over de weg (aan- en afvoer) tot gevolg.

Beleidsregels

Meppel kiest ervoor het vervoer van goederen over water via het Meppelerdiep te stimuleren. Onder meer door uitbreiding van havenactiviteiten te stimuleren.

6.6. Landbouwverkeer

De gemeente Meppel is een gemeente met relatief klein buitengebied. Maar er zijn vanzelfsprekend wel agrarische bedrijven aanwezig die elk hun routes hebben op de (erftoegangs)wegen in dit gebied. Zoals eerder aangegeven is de verwachting dat schaalvergroting in de landbouw ook de komende jaren door zal gaan. Dit heeft onder meer als gevolg dat de behoefte aan grote en zwaardere machines en transportmiddelen zal toenemen. Dit leidt onder andere tot een gevoel van onveiligheid, maar ook tot schade aan bermen.

Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in relatie tot het landbouwverkeer te vergroten heeft de provincie een netwerk voor het landbouwverkeer opgesteld. Dit in samenwerking met LTO en gemeenten. Het kwaliteitsnetwerk bestaat uit een netwerk van paden en wegen waar zwaar landbouwverkeer op een relatief veilige manier kan worden afgewikkeld. Ook huidige knelpunten zijn hierbij aangegeven. Op belangrijke landbouwroutes – zoals aangegeven in het netwerk voor het landbouwverkeer – zal de gemeente bij de weginrichting rekening houden met landbouwverkeer. De breedte van wegen, de verharding van bermen en het uitzicht bij kruispunten zijn daarbij aandachtspunten. De Gemeente Meppel heeft daarom aangegeven bij toekomstige herinrichtingen/herstructureringen van de betreffende wegen de landbouwsector (LTO Noord en Cumela) te betrekken. Op deze manier kan in gezamenlijkheid tot een goede inrichting van de weg worden gekomen. In bijlage 8.6 is het netwerk van de gemeente Meppel indicatief weergegeven en hieronder illustratief opgenomen.



Belangrijkste aandachtspunten die hierin zijn aangegeven, zijn:

- Aanwezige bomen op Schuurmansweg Nijeveen.
- Het doorkruisen van de dorpskern (Dorpsstraat Nijeveen).
- Route door kern van Rogat (krap en verkeersremmende maatregelen). Zie ook hoofdstuk 7.2.

De komende jaren moet worden bekeken of er kansen liggen om de geconstateerde knelpunten samen met de partners op te lossen. Zo heeft Dorpsvereniging Nijeveen aangegeven een alternatief voor de ontsluiting via de Dorpsstraat nader uit te werken. Ook is op de kaart aangegeven op welke weggedeelten landbouwverkeer niet is toegestaan. Dit geldt in de gemeente Meppel voor een deel van de N375. Gelet op de functie, vormgeving en maximum geldende snelheid van de weg, als ook de aanwezigheid van alternatieven – zal dit gehandhaafd blijven. Dit was in het proces om te komen tot de netwerkkaart ook geen issue.

Daarnaast geldt dat de wegkant bij uitritten van (boeren)bedrijven vaak extra belast wordt door het in- en uitdraaien van het zware landbouwverkeer. Daarom verdient het de

voorkeur uitritten van dergelijke bedrijven breder te realiseren dan standaard uitritten. Daarnaast kan extra verharding (ook aan de overzijde van de rijbaan) worden toegepast, zodat bermschade beperkt wordt. Deze extra verharding is daarmee ook te gebruiken als passeerstrook. Door de breder wordende voertuigen is bermschade in het algemeen een steeds belangrijker onderwerp. Incidenteel worden nu grasbetonstenen in bermen aangebracht. Maar ook dit is een belangrijk onderwerp dat bij toekomstige wegaanpassingen of –herinrichtingen moet worden betrokken.

Beleidsregels

Meppel kiest ervoor op belangrijke landbouwroutes bij de weginrichting rekening houden met landbouwverkeer.

6.7. Openbaar vervoer

De rol van de gemeente wat betreft de routing, tarieven en frequentie van de bus- en treinverbindingen is beperkt. De provincies Groningen en Drenthe bepalen als concessieverlener – georganiseerd in het OV-bureau Groningen Drenthe – grotendeels de kwantiteit en kwaliteit van het openbaar vervoer. Een uitzondering hierop wordt natuurlijk gevormd door de nieuwe stadsdienst Meppel. Daarnaast heeft de gemeente wel een taak daar waar het gaat om de bereikbaarheid, toegankelijkheid en kwaliteit van de haltevoorzieningen. Hiermee kan de bereikbaarheid worden vergroot en kunnen duurzame verplaatsingen worden gestimuleerd. Meppel heeft in het kader van het project Toegankelijke haltes haar aandeel gerealiseerd. Bij eventuele verplaatsingen of nieuw te realiseren haltes zal het uitgangspunt zoveel mogelijk zijn het realiseren van dergelijke toegankelijke haltes. Ook is er in Meppel een tweetal digitale haltedisplays geplaatst. Door het weergeven van de werkelijke vertrektijden van de bus en eventueel van actuele onregelmatigheden, wordt de reiziger beter geïnformeerd over de huidige situatie. Bij herinrichtingen van wegen waar ook bussen gebruik van maken, houdt de gemeente Meppel zoveel mogelijk rekening met dit busverkeer. Deze wegen worden zo veel mogelijk 'obstakelvrij' gemaakt. Indien dit niet mogelijk is, zullen de maatregelen zoveel mogelijk busvriendelijk worden aangepast.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 4 is het spoorplan Noord-Nederland erop gericht de noordelijke provincies per trein beter bereikbaar te maken en te zorgen voor een betere verbinding met de Randstad. Hierdoor zal vooral voor de langere afstanden openbaar vervoer een belangrijker aandeel krijgen in het totale vervoer en zal het aantal treinreizigers stijgen. Een belangrijk project in dit kader betreft de spooraanpassingen tussen Zwolle en Herfte. Op dit traject wordt het spoor verdubbeld. De verwachting is dat dit in 2021 is gerealiseerd. Al vanaf de dienstregeling 2018 gaat er tussen Leeuwarden en Meppel een vierde trein per uur rijden. Maar als de uitbreiding van de infrastructuur tussen Zwolle en Herfte gereed is, rijden alle treinen door naar Zwolle. Dit is een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Een beter bereikbaar Noord-Nederland moet natuurlijk ook zoveel mogelijk een beter bereikbaar Meppel betekenen. De gemeente Meppel blijft hierop investeren. Het vergroten van het aantal stops met goede aansluitingen in Meppel is hierbij het doel. Het is van belang dat de dienstregeling van het busvervoer hierop aansluit. Met deze intensivering krijgt het openbaar vervoer een prominentere rol in het totaal aantal verkeersbewegingen.

Aanbesteding concessie Groningen-Drenthe

De huidige concessie voor het busvervoer is verlengd tot en met 2019. De aanbesteding voor de nieuwe concessie zal de komende jaren vorm krijgen. Belangrijk hierbij is dat er een goede afstemming plaatsvindt met de aanbesteding van publiek vervoer, zodat beide soorten van vervoer onderdeel van één systeem gaan worden. Zie hiervoor het volgende onderwerp. De gemeente Meppel stuurt via de ontwikkelgroep OV zuidwest Drenthe aan op deze afstemming. Tevens gebruikt de gemeente onder andere deze overleggroep om ook aandacht te vragen voor andere speerpunten.

Speerpunten

- Ook mensen die zijn aangewezen op openbaar/publiek vervoer moeten zich op een adequate manier door Meppel en in de regio kunnen laten vervoeren;
- Er wordt ruimte geboden aan innovaties, zoals bijvoorbeeld de nieuwe stadsdienst Meppel. Ook wordt gekeken of innovatieve vervoersvormen en het slim combineren van doelgroepen/lijnen oplossingen kunnen bieden in het geval van eventuele toekomstige bezuinigingen.
- Er wordt gestreefd naar handhaving van de huidige lijnen en frequenties van de trein- en regionale busverbindingen.
- In sommige vervoersvormen kan de inzet van vrijwilligers worden overwogen. Speciale aandacht voor verdringing van regulier werk is hierbij van groot belang.

Publiek vervoer

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het zogenaamde doelgroepenvervoer. Dit is onder meer het vervoer van mensen met een Wmo-pas en van leerlingen naar speciaal onderwijs. Provincies zijn – zoals hiervoor aangegeven – verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Een onderdeel daarvan is het vraaggestuurd openbaar vervoer, zoals regiotaxi's en LijnBelBussen. De langjarige contracten voor deze vormen van vervoer lopen in Groningen en Drenthe per 2018 af. Dit was de aanleiding voor alle gemeenten en de beide provincies om gezamenlijk onder de noemer Publiek Vervoer te onderzoeken hoe de verschillende vormen van dit door de overheid gesubsidieerde vervoer en ander particulier vervoer beter kunnen samengaan. Zodat op lange termijn goed en betaalbaar vervoer aangeboden kan blijven worden aan de inwoners van Groningen en Drenthe. Door alle colleges is begin 2016 besloten om het projectbureau Publiek Vervoer Groningen Drenthe opdracht te geven om een vervoersmodel te ontwikkelen dat aan genoemde kenmerken voldoet en hiervoor met besluitvoorstellen te komen. De huidige stadsbus Meppel kan gezien worden als een pilot binnen dit traject.

Ten behoeve van de continuïteit van dienstverlening aan de inwoners van Groningen en Drenthe is besluitvorming nodig over de inkoop van gemeentelijk doelgroepenvervoer en kleinschalig openbaar vervoer. Hiervoor is in eerste instantie een Programma van Eisen opgesteld. De basis hiervoor was het Plan van Aanpak Projectorganisatie Publiek Vervoer Groningen en Drenthe 2016-2017. In 2017 wordt dit Plan van Aanpak nader uitgewerkt tot een bestek op basis waarvan de aanbesteding plaats kan vinden. De ontwikkeling en aanbesteding van Publiek Vervoer gebeurt binnen lopende regionale en landelijke ontwikkelingen, niet alleen op het gebied van vervoer, maar meer breed maatschappelijk. Hierbij valt te denken aan de effecten van de decentralisaties in het sociaal domein, maar ook aan economische en demografische ontwikkelingen. Te zien zijn toenemende kosten en een afnemende beschikbare budgetten. Er is maatschappelijke aandacht voor vergroting van duurzaamheid en behoud van lokale werkgelegenheid.

Het vervoer binnen zowel openbaar als publiek vervoer zal meer gericht gaan worden op hubs (ketenknooppunten), locaties waar verschillende vormen van (openbaar) vervoer samenkomen. Meppel ziet hiervoor vooral het station als goede locatie. Omdat hier momenteel al verschillende modaliteiten samenkomen en omdat het station voor al deze vormen van vervoer goed bereikbaar is. Specifiek wordt hierbij nog genoemd de nabijheid van de snelweg – ten opzichte van de achterzijde van het station – wat redelijk uniek is. Ook de uitbreiding van de parkeercapaciteit voor fiets en auto die hier in de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden sluiten hier goed bij aan.

Beleidsregels

De gemeente Meppel wil de bereikbaarheid van Meppel per openbaar vervoer verbeteren. En kiest ervoor in te zetten op minimaal het handhaven van het aantal stops met goede aansluitingen in Meppel.

Meppel kiest voor het station als belangrijkste hub (ketenknooppunt).

6.8. Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving

Gedrag is en blijft de belangrijkste factor als het gaat om verkeersveiligheid. En daarmee is gedragsbeïnvloeding door training, educatie en voorlichting een belangrijke pijler van het verkeersveiligheidsbeleid. Een groot deel van alle verkeersongevallen is direct of indirect een gevolg van menselijke fouten. Hierop wordt ingespeeld door de infrastructuur zodanig in te richten dat mensen minder fouten maken (eenduidig en eenvoudig) en dat de gevolgen van fouten minder ernstig zijn. Hetzelfde wordt beoogd met de inzet van technische hulpmiddelen in of aan voertuigen (airbags) of juridische maatregelen (helmplicht).

Van verkeersdeelnemers wordt verwacht dat zij zich verantwoordelijk en veilig gedragen in het verkeer en dat zij zich aan de regels houden. In de praktijk gebeurt dit niet altijd. Met het stimuleren van verkeerseducatie wil de gemeente bereiken dat verkeersdeelnemers al vanaf de basisschool kennis opdoen van het gewenste verkeersgedrag en dit ook ervaren én dat dit gedrag als vanzelfsprekend wordt beschouwd.

Permanente verkeerseducatie

Zoals gezegd richt het veiliger maken van het verkeer zich in belangrijke mate op het veranderen van het gedrag van verkeersdeelnemers. De gemeente Meppel wil in samenwerking met het VVBD en de regiogemeenten minimaal evenveel blijven investeren in Permanente verkeerseducatie. Meppel gaat hierbij actief mee in het door de provincie Drenthe ingezette beleid op het gebied van permanente verkeerseducatie. Het is positief dat vanuit verkeerseducatie een breed spectrum aan onderwerpen wordt belicht. Hierbij wordt ingezet op verschillende doelgroepen en verschillende thema's.

Daarnaast zet de gemeente Meppel zich ook in voor een zichtbare handhaving door regiopolitie en eventueel door de inzet van gemeentelijke handhavers (buitengewone opsporingsambtenaren).

Verkeerseducatie wordt dermate belangrijk gevonden dat er in het VVBD afspraken over de financiering gemaakt zijn. Afgesproken is dat de gemeente voor verkeerseducatie voor iedere inwoner €1,- beschikbaar stelt en de provincie dit bedrag verdubbelt. Dit bedrag is relatief laag ten opzichte van de investeringen in infrastructuur. Om te voorkomen dat er toch bezuinigd wordt op verkeerseducatie, is in hetzelfde VVBD afgesproken dat gemeenten alleen in aanmerking komen voor subsidie uit de provinciale regeling BDU Verkeer en Vervoer als zij voldoen aan de gemaakte afspraak over de financiering van verkeerseducatie.

Doelgroepen

De essentie van permanente verkeerseducatie is dat mensen hun leven lang zaken bijleren die voor het deelnemen aan het verkeer belangrijk zijn. Elke fase in de verkeerseducatie bereidt dan ook voor op de volgende fase van verkeersdeelname, niet alleen wat betreft de verplaatsingswijze, maar ook wat betreft de levensfase van de verkeersdeelnemer in kwestie. Permanente verkeerseducatie richt zich op zes doelgroepen, waarin alle leeftijdscategorieën zijn vertegenwoordigd: 0-4 jaar, 4-12 jaar, 12-16 jaar, 16-24 jaar, 24-65 jaar en 65+. Uit landelijke cijfers blijkt dat het gebruik van een nieuw vervoermiddel relatief veel ongevallen veroorzaakt. In de permanente verkeerseducatie ligt de focus dan ook op de fiets (4-12 jarigen), bromfiets (16-17 jarigen) en auto (18-24 jarigen). Om de continuïteit van verkeerseducatie te waarborgen wordt onder meer ingezet op de integratie van verkeerseducatie in het onderwijsprogramma van het basis- en het voortgezet onderwijs.

Met het ouder worden van de zogenaamde 'babyboomgeneratie' zal het aandeel oudere weggebruikers in de nabije toekomst toenemen. Dit is ook de doelgroep die relatief veel gebruik maakt van de elektrische fiets. Om te voorkomen dat deze groter wordende groep ook een risicogroep wordt in de verkeersslachtoffers, wordt de verkeerseducatie richting deze doelgroep de komende jaren geïntensiveerd.

Afstemming met VVBD en regiogemeenten

De coördinatie op de uitvoering van permanente verkeerseducatie wordt verzorgd door een coördinator. De coördinator is aangesteld door de in het Regio Programma samenwerkende gemeenten en de provincie. Voor Meppel betreft het de regio Zuidwest Drenthe. In overleg met het VVBD wordt jaarlijks bepaald welke projecten worden uitgevoerd. Soms betreft het regiospecifieke projecten, maar soms gaat het ook om het aansluiten bij landelijke campagnes als 'We gaan weer naar school'. Meppel vindt het belangrijk dat ook voor deze campagnes lokaal veel aandacht is.

Elk jaar wordt er een werkplan gemaakt waarin staat welke activiteiten uitgevoerd worden. Daarnaast vindt er structureel overleg plaats tussen de regiocoördinator en de betrokken gemeentelijke en provinciale ambtenaren over de voortgang van de uitvoering van het programma en aanverwante onderwerpen.

Als er wordt gekeken naar de klachten en meldingen en input tijdens consultatierondes dan blijkt het ervaren van verkeersonveiligheid vaak gekoppeld te zijn aan snelheid van het autoverkeer. De gemeente zal daarom binnen de Provincie en de regio pleiten voor een educatieprogramma wat hier meer bij aansluit; snelheid als prominent onderwerp.

Deze klachten en meldingen zijn voor de gemeente ook aanleiding geweest voor het aanschaffen van een en uiteindelijk drie Digitale Snelheid Indicatoren (DSI's), de zogenaamde smiley's. Een belangrijk deel van de hardrijders rijdt namelijk niet bewust te hard, maar bij hen gebeurt dit ongemerkt. Deze DSI's helpen deze bestuurders hiervan bewust te maken. Uit metingen blijkt de gemiddelde snelheid ook enigszins te dalen door de inzet ervan. De DSI's zullen blijvend rouleren door de gemeente. De inzet wordt vooral gekoppeld aan meldingen die worden ontvangen.

Handhaving

Handhaving van de regels is ook een vorm van gedragsbeïnvloeding. Om op die manier mensen te wijzen op hun vertoonde en het gewenste (verkeers)gedrag. Uitgangspunt daarbij is dat de handavingsinspanningen de verkeersveiligheid moeten dienen. De handhaving van verkeersregels is – naast voor gemeentelijke BOA's – in belangrijke mate een taak van de politie. De politie sluit wat betreft de inzet grotendeels aan op de landelijke campagnes en speerpunten. Er geldt echter wel dat de politie momenteel minder handhaaft op snelheid dan een aantal jaren geleden. De verwachting is dat dit in de toekomst overigens wel weer enigszins zal toenemen, onder meer door binnen het uitvoeringsplan 2017-2018 van het Integraal Veiligheidsplan hier meer op in te zetten. Maar deze ontwikkeling pleit nog meer voor het sterker inzetten op het onderwerp snelheid binnen het educatieprogramma.

Op lokaal niveau is er enige ruimte om specifieke plaatselijke problemen aan te pakken. Dit betreft in de gemeente Meppel vooral het thema snelheid. Meppel zal aansturen op handhaving ten aanzien van dit thema. Andere problematiek die vraagt om handhaving – voortkomend uit de gehouden consultatierondes – betreft onder meer fout gestalde fietsen, misbruik laad- en losstroken en gemotoriseerd verkeer in voetgangersgebied. Voor zover dit vraagt om handhaving door politie zal aansluiting worden gezocht bij de Kwaliteitsverbetering Verkeershandhaving 2016-2018, waarvoor het Openbaar Ministerie onder meer de Leidraad Handavingsplan Verkeer heeft opgesteld. Het doel van het OM is om in de komende jaren de sturing op de verkeershandhaving te versterken en de kwaliteit van de handavingsplannen te vergroten.

Het verdient de voorkeur om handhaving op lokaal niveau zoveel mogelijk te koppelen aan voorlichting en/of te combineren met andere educatieve acties. Een voorbeeld hiervan zijn de buurt- en schoolacties zoals deze in het verleden al hebben plaatsgevonden. Samen met buurtbewoners, leerlingen en de politie (en eventueel andere stakeholders zoals VVN) worden dergelijke acties opgezet, veelal op initiatief van de betreffende bewoners of school. Een hele goeie eerste stap in dit kader is het registreren van de situatie op de website van VVN, www.vvn.nl/participatiepunt. Hier

wordt vanuit de gemeente dan ook actief naar verwezen. VVN kan vervolgens helpen om partijen bij elkaar te brengen.

Los van het bovenstaande geldt dat de gemeente Meppel handhaving aanvraagt bij de politie als er objectief (met een verkeerstelling) is aangetoond dat er in vergelijking met het algemene beeld op vergelijkbare wegen sprake is van een snelheidsprobleem.

Beleidsregels

Meppel kiest ervoor minimaal evenveel te blijven investeren in Permanente verkeerseducatie in samenwerking met het VVBD en de regiogemeenten.

Meppel kiest ervoor ook bij landelijke en regionale campagnes lokaal veel aandacht te besteden.

Meppel kiest voor snelheid als prominent onderwerp bij verkeerseducatie en handhaving.

6.9. Duurzaamheid

In de Structuurvisie 2030 is onder andere aangegeven dat Meppel een duurzame stad wil worden 'die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarbij de behoeften van toekomstige generaties in gevaar te brengen'. Hier past ook bij dat de gemeente Meppel de ambitie heeft uitgesproken om de komende jaren CO2-neutraal te worden. Hierdoor neemt zij haar verantwoordelijkheid en minimaliseert haar bijdrage aan het versterkte broeikaseffect. De keuze voor een duurzame manier van verplaatsen past hierbij en wordt zoveel mogelijk gestimuleerd. Voor de kortere afstanden is de fiets een duurzame manier en voor langere afstanden het OV of het gebruik van bijvoorbeeld elektrische (deel)auto's.

Het bevorderen van de leefbaarheid is een van de uitgangspunten van dit GVVP. Een manier waarop hier invulling aan kan worden gegeven is door het bevorderen van duurzame, schone en gezonde vervoerswijzen zoals lopen, fiets, openbaar vervoer en elektrische auto. Daar streeft de gemeente Meppel dan ook naar.

Fietsen

Natuurlijk is de fiets een duurzaam vervoersmiddel. Meppel wil daar dan ook in blijven investeren. Vooral ook door het realiseren van goede directe verbindingen voor de fiets, zodat kiezen voor de fiets een makkelijke keus wordt. Zo staat het realiseren van de fietstunnel naar Nieuwveense Landen hoog op de agenda. Deze maakt dan onderdeel uit van een belangrijke fietsroute naar de binnenstad.

Ook specifiek de elektrische fiets moet hier genoemd worden. Immers onder meer door de hogere snelheid van de elektrische fiets en de groter wordende actieradius wordt deze ook een serieuzere optie voor afstanden die normaal gesproken met de auto zouden worden afgelegd. De e-bike vormt daarbij een duurzamer alternatief.

Carpoolen en autodelen

Carpoolen laat in de afgelopen decennia een dalende trend zien. Zo nu en dan wordt er een carpoolpilot opgezet. Waarbij bijvoorbeeld met behulp van een 'tool' onderlinge matches worden gemaakt van personen die dicht bij elkaar wonen. Dergelijke pilots zijn vaak niet succesvol. Een van de redenen is dat velen liever flexibel en onafhankelijk blijven. Daartegenover is de laatste jaren gedeeld autobezit en het eenmalig meerijden tegen kostprijs in opkomst. Autodelen lijkt echter vooralsnog bij een beperkte groep aan te slaan, vooral in stedelijke gebieden.

Het bezitten van een auto lijkt – met name bij de jongere generatie – echter telkens minder belangrijk te worden. De nadruk ligt meer op het kunnen gebruiken ervan. Landelijk zijn er hierdoor steeds meer locaties waar een deelauto klaarstaat voor deze groep gebruikers. De technologie van tegenwoordig maakt het gebruik van deelauto's makkelijker en toegankelijker. Greenwheels is een voorbeeld van een succesvol initiatief. Deze ontwikkeling draagt bij aan het verminderen van de hoeveelheid autokilometers en het verminderen van het gebruik van parkeerplaatsen dat gepaard gaat met autobezit.

Elektrisch rijden

Door de technische doorontwikkeling van voertuigen en de stimulerende werking van de overheid (door middel van subsidies en belastingvoordeel) zal het elektrisch rijden verder toenemen. Om het elektrisch rijden te stimuleren is naast een goed netwerk van hoofdwegen een goede laadinfrastructuur van belang. De vraag hiernaar wordt ook groter.

Op dit moment vervult de gemeente op het vlak van laadinfrastructuur haar wettelijke taak. Deze is tweeledig. Enerzijds het in behandeling nemen van aanvragen voor een ontheffingen (APV), benodigd voor het plaatsen van een laadpaal en anderzijds het nemen van verkeersbesluiten om de betreffende parkeerplaatsen te reserveren voor elektrische rijders.

De voorwaarden waaronder de gemeente meewerkt aan het plaatsen van een laadpaal zijn vastgesteld door middel van beleidsregels (Beleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen in de openbare ruimte, 14 december 2016). Dit schept duidelijkheid voor zowel particulier, ontwikkelaar als marktpartij. De uitrol van elektrische laadinfrastructuur wordt hiermee beter gefaciliteerd. Dit is in lijn met het Duurzaam EnergiePlan waarin de gemeente een meer faciliterende rol aangaande het elektrisch rijden ambieert.

De gemeente kiest ervoor om zoveel mogelijk mee te werken met initiatieven 'vanuit de markt' en deze partijen te faciliteren. Een voorbeeld van een dergelijk initiatief was die van de Stichting E-laad. Dit heeft tot de plaatsing van een oplaadmogelijkheid aan de Grote Oever geleid. Daarnaast brengt de gemeente particulieren met vraag en marktpartijen met aanbod bij elkaar. De gemeente Meppel kiest er (nog) niet voor om deze infrastructuur zelf te realiseren, te exploiteren of te beheren. Meppel zal de ontwikkelingen op dit gebied blijven monitoren, om zodoende te kunnen bepalen of aanpassingen van de beleidsregels nodig zijn.

Dit geldt ook voor laadinfrastructuur voor fietsen. Zoals in de Nota Fiets is aangegeven blijkt uit onderzoek dat veel mensen goed voorbereid op pad gaan en niet vaak hoeven op te laden. Verder blijkt dat oplaadpunten op onbewaakte openbare locaties niet of nauwelijks worden gebruikt uit angst voor diefstal en/of beschadiging. Tenslotte duurt het opladen lang. De gemeente kan dit onderdeel dus beter overlaten aan 'de markt'. In Meppel zijn er oplaadpunten op het station en bij de horeca (Beurs, herberg 't Plein). De gemeente heeft zelf geïnvesteerd in elektrisch rijden door de aanschaf van een aantal elektrische (bestel)auto's. En door het laten aanbrengen van laadpalen voor dit eigen wagenpark op parkeerterrein Stadhuis. Er is overigens bewust voor gekozen deze ook voor andere gebruikers open te stellen. Hiermee vervult de gemeente Meppel een voorbeeldfunctie door de eigen dienstreizen te verduurzamen en door in te steken op de vraag naar duurzamer vervoer vanuit de samenleving.

Havenontwikkeling

Vanuit het rijk heeft de haven van Rotterdam de taak gekregen het vervoer van goederen naar het achterland op een duurzamere wijze vorm te geven. De komende decennia zal het vervoer over water daardoor toenemen. Met de ligging van Meppel aan een klasse 5A vaarweg is de haven van Meppel één van de plekken waar dit vorm zal krijgen. Dit betekent onder meer dat de komende decennia een grote groei wordt verwacht in het containervervoer.

Ten aanzien van de verduurzaming van de haven zelf, ligt er het voorstel om samen met havenbedrijf Port of Zwolle deel te nemen aan een Interreg project. Binnen dit project wordt samengewerkt met een aantal partners om de duurzaamheid te vergroten.

Duurzaam openbaar vervoer

Het OV-bureau heeft in haar aanbestedingsbeleid duurzaamheid hoog in het vaandel. Dit heeft onder meer geresulteerd in zeer schone dieselbussen. Voor Meppel is dit ook van belang. De bussen van de stadsdienst voldoen dan ook aan de hoogste milieunorm. De huidige concessie voor het busvervoer in Groningen en Drenthe is verlengd tot en met 2019. Zoals eerder aangegeven zal de aanbesteding voor de nieuwe concessie de komende jaren vorm krijgen. Hierin stimuleert de gemeente Meppel via de ontwikkelgroep OV zuidwest Drenthe het proces van duurzame aanbesteding van openbaar vervoer door bussen nog groener te maken. Daarbij past ook een verbeterde

samenwerking tussen bus, auto en fiets. Het OV concurreert hierbij met de auto en niet met de fiets. Ook binnen de aanbesteding van het Publiek vervoer zal de gemeente Meppel verduurzaming van het vervoer stimuleren.

Beleidsregels

Meppel kiest ervoor de ontwikkelingen op het gebied van oplaadinfrastructuur te blijven monitoren, om zodoende te kunnen bepalen of aanpassingen van de beleidsregels nodig zijn.

Meppel kiest ervoor via de ontwikkelgroep OV zuidwest Drenthe het proces van duurzame aanbesteding van openbaar vervoer te stimuleren door bussen nog groener te maken.

7. Overige onderwerpen

In de uitgangspuntennotitie GVVP is al aangegeven dat een aantal onderwerpen apart aandacht behoeven. In dit hoofdstuk wordt op deze onderwerpen ingegaan.

7.1. Voetgangersoversteekplaatsen in Meppel

Waar passen welk soort oversteekvoorziening? Om deze vraag te beantwoorden is door een extern bureau een advies opgesteld. De vraag hierbij was om landelijke richtlijnen maar ook eigen ervaringen als basis te nemen.

Het advies dient handvatten te bieden op basis waarvan concrete situaties betreffende oversteekvoorzieningen voor voetgangers kunnen worden beoordeeld. De volgende vragen zijn hierbij gedefinieerd:

1. Wanneer is een oversteekvoorziening voor voetgangers gewenst?
2. En indien gewenst:
 - Wanneer is een middengeleider noodzakelijk/ wenselijk bij een oversteekvoorziening voor voetgangers?
 - Wanneer wordt wel of geen zebrapad toegepast op een oversteekvoorziening voor voetgangers?
 - Wanneer dient een oversteekvoorziening voor voetgangers te worden uitgerust met verkeerslichten?

De samenvatting van dit advies met een keuzeschema is weergegeven in bijlage 8.7. Hieronder wordt ingegaan op specifiek het oversteken in 30 km/uur gebieden.

Oversteken in 30 km/uur gebieden

De landelijke richtlijn 'Basis kenmerken van wegontwerp' geeft aan dat in verblijfsgebieden, waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt, bij voorkeur geen specifieke oversteekvoorzieningen zoals zebrapaden en/of middengeleiders (met markering) worden toegepast. Dit standpunt is ingenomen op basis van de volgende argumenten:

- In een verblijfsgebied kan overal veilig worden overgestoken, het bundelen van voetgangers op een oversteekplaats is veelal niet noodzakelijk;
- De herkomsten en bestemmingen van voetgangers die binnen een verblijfsgebied oversteken zijn diffuus;
- Voetgangers nemen bij voorkeur de kortst mogelijke route richting hun bestemming en zijn dus niet snel geneigd om een verderop gelegen zebrapad, of specifieke oversteekvoorziening, te gebruiken.

Als er sprake is van een duidelijk aanwijsbare kwetsbare doelgroep (kinderen, ouderen of mindervaliden) - en een sterk geconcentreerde relatie - kan wel worden overwogen om een zebrapad toe te passen. Bij (basis)scholen, waar sprake is van een geconcentreerde oversteekplaats, wordt ondanks dat het een kwetsbare doelgroep betreft in beginsel niet gekozen voor zebrapaden. Dit omdat met name bij basisscholen alleen op vaste tijden - tijdens het in- en uitgaan van de school - wordt overgestoken, waardoor onvoldoende sprake is van gespreid gebruik over de gehele dag. Hierdoor neemt de attentie op de oversteek af, waarbij het risico op gevaarlijke verkeerssituaties ten gevolge van inschattingfouten van weggebruikers, toeneemt. Bij scholen heeft het inzetten van verkeersbrigadiers sterk de voorkeur boven een zebrapad.

Gelet op het bovenstaande wil de gemeente terughoudend zijn met het aanleggen van nieuwe zebrapaden in 30 km gebieden. De binnenring vormt hier - gelet op zijn afwijkende functie - een uitzondering op. In de Gemeenteraad is dit onderwerp uitvoerig bediscussieerd. Dit heeft onder andere geleid tot de keuze voor de realisatie van zebrapaden als verbinding tussen Hoofdstraat en Hoofdstraat-zuid. Meppel kiest voor een uniform eindbeeld en wil hierbij aansluiten. Daarom wordt bij toekomstige herinrichtingen van de volgende locaties de inpassing van zebrapaden in de planvorming opgenomen:

- Kruispunt Nooteboomstraat-Woldstraat
- Kruispunt Grote Oever-Molenstraat
- Kruispunt Prinsengracht-Kromme Elleboog-Prinsenplein.

Signaleringslichten

Separaat van het bovenstaande advies is gekeken naar het gebruik van de zebrapaden met signaleringslichten op de Ceintuurbaan. Deze lichten zijn op een tweetal locaties aangebracht. Op beide locaties bleek het gebruik van de lichten nihil (gebruikers moeten de lichten zelf inschakelen door op een knop te drukken). Daarnaast geeft een recent Noors onderzoek aan dat dergelijke lichten maar beperkt effect hebben. Dit is aanleiding om deze lichten niet bij andere zebrapaden aan te brengen.

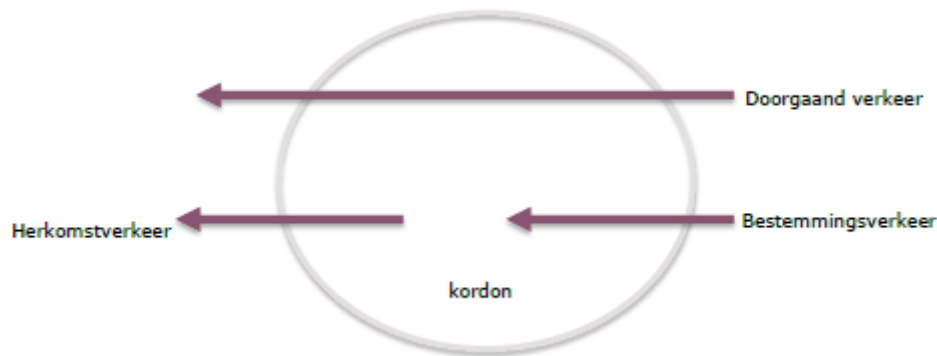
Beleidsregels

Meppel kiest ervoor terughoudend te zijn met het aanleggen van nieuwe zebrapaden in 30 km gebieden en toetst potentiële locaties onder andere aan de criteria van de landelijke richtlijn 'Veilig oversteken vanzelfsprekend'. De binnenring vormt hier een uitzondering op.

7.2. Verkeerssituatie Rogat

In verband met overlast van doorgaand verkeer tussen de A28 en het gebied ten noorden van Rogat zijn op de toeleidende wegen richting Rogat geslotenverklaringen voor motorvoertuigen ingesteld op maandag tot en met vrijdag van 6.00 – 9.00 uur en van 16.00 – 18.00 uur. Voor vrachtverkeer geldt altijd een geslotenverklaring. Landbouwvoertuigen en bestemmingsverkeer zijn uitgezonderd van deze geslotenverklaring. Daarnaast zijn diverse snelheidsremmende maatregelen gerealiseerd in het dorp in de vorm van wegversmallingen.

Bewoners van de kern Rogat hebben bij de gemeente Meppel kenbaar gemaakt dat, ondanks de genomen maatregelen, overlast wordt ervaren van doorgaand verkeer door het dorp. Volgens bewoners verlaten bestuurders, ondanks de geslotenverklaring, de Rijksweg A28 om vervolgens via het dorp richting de N375 (en omgekeerd) te rijden. De gemeente Meppel heeft daarom in overleg met het wijkplatform een verkeersonderzoek uit laten voeren om het verkeer door Rogat in beeld te brengen. Door middel van een kentekenonderzoek met camera's zijn herkomst-, bestemmings- en doorgaand verkeer in beeld gebracht. Daarnaast zijn mogelijke maatregelen geïnventariseerd en voor- en nadelen beschreven.



Afbeelding 7.1: Schematische weergave onderzochte verkeersstromen

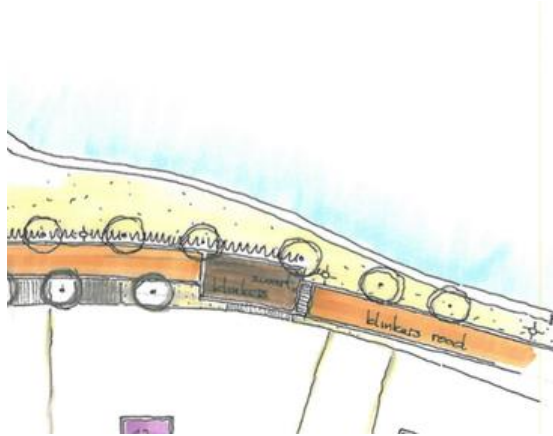
In bijlage 8.8 zijn de onderzoeksresultaten beschreven. Ook zijn hierin de mogelijke maatregelen verder toegelicht. Het betreft de volgende vier maatregelen.

1. Optimaliseren huidige geslotenverklaring
2. Fysieke afsluiting (verkeersknip)
3. Snelheidsremmende maatregelen
4. Rondweg dorp Rogat

Plan wijkplatform

Het wijkplatform heeft zelf een voorstel gemaakt voor een nieuwe herinrichting. Dit voorstel sluit aan bij maatregel 3, snelheidsremmende maatregelen. Het wijkplatform

heeft zich hierbij ten doel gesteld een visie te ontwikkelen richting een dorp waar alle bewoners met plezier wonen, zich veilig voelen en waar de automobilist te gast is. Er is gekozen voor een inrichting waarbij het versterken van het verblijfskarakter het vertrekpunt is. Het streven hierbij is de leefbaarheid van het dorp te vergroten door de openbare verkeersruimte een uitstraling te geven die bij een dorp hoort. Gebakken materialen, lage lichtmasten, hagen en openheid.



Afbeelding 7.2: Preview plan wijkplatform

Het voorstel is inmiddels breed gedragen en breed gepresenteerd tijdens een bewonersavond in december 2016. Hier waren circa 50 bewoners aanwezig. Het voorstel is daar door allen ondersteund.

Conclusie

De maatregelen 1 (Optimaliseren huidige geslotenverklaring) en 3 (Snelheidsremmende maatregelen) blijven als mogelijke maatregelen in beeld. En voor zover het deze laatste maatregel betreft, is het plan van het wijkplatform daarbij vooralsnog leidend. In het nog op te stellen uitvoeringsprogramma wordt hierop teruggekomen. Belangrijk is te zijner tijd de plannen af te stemmen met LTO Noord / Cumela. De kern van Rogat is namelijk genoemd als aandachtspunt in het netwerk van het landbouwverkeer (zie hoofdstuk 6.6). Voor de mogelijke maatregel 4 (rondweg) is een logische locatie in beeld gebracht. De gronden hier zijn deels in eigendom van de gemeente. Deze ruimte blijft alsnog gereserveerd voor het geval de genoemde maatregelen niet het gewenste effect sorteren en een rondweg als maatregel alsnog weer in beeld komt. Dan is het afwegen van de voor- en nadelen van een rondweg alsnog wel van groot belang.

Beleidsregels

Meppel kiest ervoor om voor Rogat de maatregelen 'Optimaliseren huidige geslotenverklaring' en 'Snelheidsremmende maatregelen' als mogelijke maatregelen in beeld te houden.

Meppel kiest ervoor de gronden voor de mogelijke maatregel 'Rondweg' en voor zover in eigendom bij de gemeente vooralsnog in reservering te houden.

7.3. Verkeerssituatie Emmabuurt

De verkeersstructuur van de Emmabuurt wordt gekenmerkt door veel eenrichtingsstraten. De buurt zelf kent een veelheid aan functies. Functies als wonen, sport, onderwijs en bedrijvigheid komen hier samen. Het afsluiten van het zuidelijke deel van de Hoofdstraat heeft in het begin geleid tot een aantal klachten over toename van verkeer in de buurt. Daarnaast zijn er bij de gemeente bijvoorbeeld klachten bekend met betrekking tot de scholen. Deze zorgen op piekmomenten voor een aanvoer van veel verkeer in de buurt. Het afsluiten van het zuidelijke deel van de Hoofdstraat heeft in het begin dus geleid tot een aantal klachten over toename van verkeer. Na deze beginperiode is dat niet meer het geval geweest. Een verklaring hiervoor is dat het betreffende verkeer inmiddels gewend is geraakt aan de afsluiting en inmiddels andere routes heeft gevonden. Gehouden verkeersstellingen sluiten aan bij dit beeld.

Andere problemen worden wel ervaren. Zo blijkt uit een gehouden enquête dat onder andere ook in deze buurt mensen vinden dat er te weinig parkeercapaciteit is voor bewoners en hun bezoek. Een groot gedeelte wijt dit aan het gebruik van de parkeerplaatsen door bezoekers van de binnenstad of het station. De antwoorden op de vraag of er een vorm van parkeerregulering in hun straat moet worden ingevoerd zijn per straat erg verschillend. Dit onderwerp zal verder worden opgepakt vanuit het eerder genoemde parkeerbeleidsplan.

Door het systeem van eenrichtingswegen in de buurt wordt overlast ervaren in de Catherinastraat bij het halen, maar vooral brengen, van kinderen naar het Stadskwartier. Deze kinderen komen uit heel Meppel en worden daardoor relatief veel met de auto gebracht. De school kent twee zijden van waar de kinderen de school in gebracht kunnen worden. Vanaf de Catherinastraat en vanaf de Wilhelminastraat. Het nadeel is dat het verkeer naar beide locaties de buurt moet verlaten via de Catherinastraat. Dit geeft hier extra oponthoud. Het voorstel is om hiertoe aanpassingen te doen in de verkeerscirculatie. Belangrijk hierbij is wel om deze aanpassingen (veranderingen in één- of tweerichtingsverkeer) zo kleinschalig mogelijk te houden. Want zulke aanpassingen hebben vaak ook onbedoelde bijeffecten. Ze hebben immers ook gevolgen voor anderen dan waar de maatregel in eerste instantie voor is bedoeld. In dit geval is het voorstel om de verkeerscirculatie zo aan te passen dat het verkeer uit de Wilhelminastraat niet noodzakelijkerwijs door de Catherinastraat hoeft. Dit kan door een klein deel van de Heerengracht – tussen Wilhelminastraat en Emmastraat - te veranderen van een eenrichtings- in een tweerichtingenweg. Dit zal mogelijk wel wat extra druk geven op het kruispunt bij de Tipbrug. Er wordt daarom voorgesteld dit eerst als tijdelijke maatregel door te voeren en te monitoren of dit leidt tot negatieve bijeffecten (onder andere intensiteitsmetingen voor en na uitvoering). Deze maatregel zal met een vertegenwoordiging van de buurt nader worden uitgewerkt. Ook wordt het als onlogisch ervaren dat er op een klein gedeelte van de Heerengracht eenrichtingsverkeer is ingesteld waarbij er geen uitzondering wordt gemaakt voor fietsers. Het betreft het gedeelte tussen de Catherinastraat en Zuideinde. Voor het overige deel van de Heerengracht is deze uitzondering wel gemaakt. Er wordt dus voorgesteld om ook op dit gedeelte die uitzondering voor fietsers wel in te stellen, zodat over de gehele lengte van de Heerengracht in beide richtingen gereden kan worden.



Afbeelding 7.3 Emmabuurttown

Beleidsregels

Meppel kiest ervoor kleinschalige maatregelen in de verkeerscirculatie van de Emmabuurt door te voeren, na deze met een vertegenwoordiging van de buurt te hebben uitgewerkt.

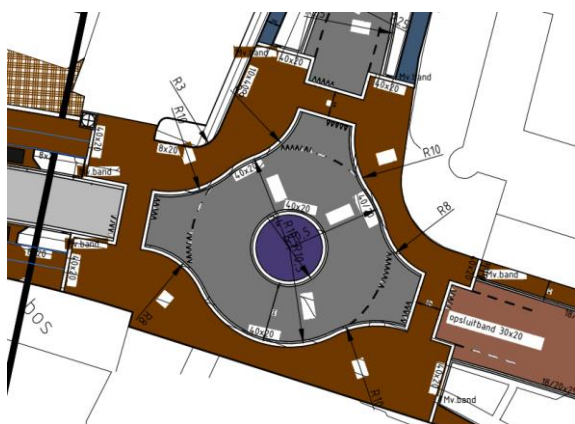
7.4. Inrichting stationsgebied Meppel

De verkeerssituatie aan de voorzijde van het station wordt als complex en soms onveilig ervaren. Dit heeft onder meer te maken met de grote variatie aan verkeersstromen, bewegingen en aansluitingen. Voor het station ligt een drukke verkeersader, de Leonard Springerlaan / Parallelweg. De drukte op deze weg conflicteert met de oversteekbehoefte en de andere (verblijfs)functies in het gebied. Daarnaast spelen NS stations en Prorail met de gedachte om in samenwerking met onder meer de gemeente te kijken naar de totale inrichting van het gebied. Dit is reden geweest om de situatie te laten beoordelen en een advies voor een toekomstige herinrichting op te laten stellen. De te maken keuzes, voorbeelden en het eigenlijke advies zijn in deze paragraaf overgenomen.

Na het schematisch in beeld brengen van de bestaande situatie, is op basis van de thema's veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit aangegeven wat aandachtspunten zijn voor het gebied. Ten slotte is aangegeven op welke manier het functioneren en de aanblik van de openbare ruimte in dit gebied kan worden verbeterd.

Keuzes en voorbeelden

Om te kunnen komen tot verbeteringen in het stationsgebied is een aantal keuzes van belang voor de gemeente Meppel. In de eerste plaats moet een keuze worden gemaakt aangaande de functionele benadering van het wegvak voor het station. Als wordt vastgehouden aan de functie gebiedsontsluitingsweg dan zou moeten worden gestreefd naar vrijliggende fietsvoorzieningen en één gecentreerde veilige oversteeklocatie (bij het kruispunt Stationsweg), mogelijk een mini-/microrotonde.



Afbeelding 7.4: Voorbeeld ontwerp microrotonde Surhuisterveen

Het her en der oversteken door fietsers en voetgangers zou moeten worden beperkt. Daar waar wordt overgestoken is in ieder geval een aanvullende maatregel nodig in de vorm van bijvoorbeeld een middengeleider of als daar geen ruimte voor is een snelheidsremmend plateau.

Een alternatief is het anders benaderen van de functie van een deel van de weg, waarbij niet zozeer de doorstroming van verkeer centraal staat maar juist de uitwisseling van verkeer (op verschillende punten). Dit laatste vraagt om een afwaardering van de weg. Uitgangspunten zijn in dit geval onder andere een lagere snelheid (afdwingen), menging van verkeer en gelijkwaardigheid.

In de tweede plaats is het de vraag of partijen de problematiek op en rondom de weg integraal willen benaderen en een visie willen opstellen voor het gehele gebied. Dit heeft gezien de vele functies en de karakteristiek van het gebied voor de gemeente Meppel de voorkeur. Dit vraagt wel om een langer en breder proces waarbij - samen met alle betrokken partners - voorbij eigendomsgrenzen moet worden gekeken. Zeker bij het afwaarderen van de Leonard Springerlaan (tussen Emmastraat en busstation) kan een integraal plan een enorme impuls voor de kwaliteit van het gehele gebied betekenen.

Overigens is ook met als uitgangspunt een ontsluitingsweg een goede integrale benadering mogelijk waarbij weg en omliggende ruimte beter op elkaar worden afgestemd. De dominantie van het verkeer blijft echter beter merkbaar en de gewenste uitbreiding van de verblijfsruimte is moeilijker te realiseren.

Bekinkbaan

In het geval dat wordt gekozen voor een brede benadering – zoals hierboven beschreven is, kan hieraan mogelijk gekoppeld worden de visievorming voor de herinrichting van het Kraton/Bekinkbaan. Dit is een vaker terugkerend onderwerp en zou ook gezien moeten worden in een breder perspectief als onderdeel van een gebiedsontwikkeling.

Conclusie

Een integrale benadering van het gehele stationsgebied, met als uitgangspunt het verbeteren van de verblijfskwaliteit en een afwaardering van de Leonard Springerlaan/Parallelweg (tussen Emmastraat en busstation), biedt de meest kansen om de veiligheid, functionaliteit en kwaliteit van het gebied te verbeteren. Mogelijk kan de visievorming ten aanzien van het Kraton/Bekinkbaan hieraan gekoppeld worden. Naar verwachting leidt een functionele afwaardering over een relatief kort deel van de Leonard Springerlaan (alleen ter hoogte van het station) niet tot een merkbare verslechtering van de bereikbaarheid. Ook zal dit het gebruik van andere (sluip)routes niet aanmoedigen.

Voorbeelden

Voor voorbeelden wordt verwezen naar bijlage 8.9.

Beleidsregels

Meppel kiest voor het opstellen van een integrale visie, samen met andere stakeholders, voor de stationsomgeving om de verblijfskwaliteit te verbeteren.

8. Bijlagen

8.1. Beoordeling wegprofielen

Een extern bureau heeft op basis van landelijke richtlijnen – en gemeentelijke uitgangspunten – getoetst in hoeverre de recentelijke gerealiseerde wegprofielen in Koedijklanden en de binnenstad passen binnen de richtlijnen en uitgangspunten van Duurzaam Veilig. De samenvatting van dit onderzoek is hieronder weergegeven.

Over het algemeen blijkt dat de inrichting van de heringerichte verzamelwegen en wegen op de binnenring goed aansluiten op de landelijk uitgangspunten van Duurzaam Veilig en de richtlijnen van het CROW. Zowel voor de binnenring als de erftoegangswegen met verzamelfunctie worden de meest opvallende zaken die uit de toets naar voren zijn gekomen op een rij gezet.

Binnenring

Uitgaande van een wegprofiel waarin twee vrachtauto's elkaar met 30 km/uur moeten kunnen passeren is de toegepaste wegbreedte van circa 6,0 meter op de binnenring prima. Het wegprofiel is niet opgedeeld in verschillende stroken of delen. Dit sluit ook aan op de basisprincipes van duurzaam veilig.

De meeste kruispunten zijn zodanig vormgegeven dat de gelijkwaardigheid duidelijk wordt benadrukt en het kruispunt zelf wordt geaccentueerd. Op een aantal punten is er voor gekozen om niet de gelijkwaardigheid maar juist de parkeerroute/binnenring als route te benadrukken. Dit kan verwarring geven over de voorrangsregels op die kruispunten.

De wegomgeving (bebouwing dicht op de weg), veel uitwisseling van verkeer en een beperkte lengte van rechte wegvakken zorgen ervoor dat de snelheid van verkeer op de binnenring normaal gesproken niet snel ver boven de 30 km/uur zal uitkomen. Er zijn in beginsel geen aanvullende maatregelen in de vorm van plateau's nodig. Uitzondering vormen de specifieke punten zoals bij zebrapaden of een schoollocatie.

Erftoegangsweg met verzamelfunctie

Erftoegangsweg met verzamelfunctie zijn 30 km wegen die gelegen zijn in een wijk en daarbinnen een verzamelfunctie hebben voor het verkeer. Het zijn veelal deze wegen die aansluiten op een aangelegde 50 km weg. De Randweg is er een voorbeeld van.



Afbeelding Randweg

Op dergelijke wegen is in enkele gevallen bewust gekozen voor het toepassen van visuele (lichtelijke bolgestrate) rijbaanscheidingen. Het profiel kent voordelen voor het fietsverkeer maar wijkt af van het uitgangspunt dat binnen verblijfsgebieden (30km/u) slechts één rijloper dient te worden toegepast. De rijbaanscheiding en de breedte van het profiel leiden mogelijk tot hogere snelheden op momenten dat er weinig fietsers aanwezig zijn. Het doortrekken van de middengeleider ter hoogte van de kruispunten

zorgt voor het benadrukken van de doorgaande weg in plaats van het accentueren van de gelijkwaardige zijweg.

Een gelijkwaardige inrichting zoals op de kruispunten van bijvoorbeeld de binnenring is toegepast zorgt eerder voor een snelheidsreductie en hogere attentie.

Het 1-4-1 profiel is iets breder dan het minimum van 5,5 meter. De minimum is gebaseerd op het kunnen passeren van een auto en vrachtauto/bus met een snelheid van 30 km/uur. Het royale wegprofiel, de lange stukken rechte wegvakken, geen bebouwing dicht op de weg en het beperkte aantal verticale snelheidsremmers zorgen ervoor dat de snelheid van het verkeer regelmatig hoger dan 30 km/uur zal liggen. De asverspringingen zorgen alleen op de drukste momenten voor enige remming van de snelheid. Een aantal (busvriendelijke) plateau's op de kruis- of conflictpunten kan bijdragen aan een beter snelheidsgedrag op de verzamelwegen.

8.2. Shared Space, aanbevelingen per onderzochte locatie

In de gemeente Meppel is een drietal shared space locaties onderzocht. De algemene conclusies zijn hieronder weergegeven. Per locatie is een aantal aanbevelingen geformuleerd. Ook deze zijn hier opgenomen. Bij mogelijke toekomstige herinrichtingen of aanpassingen kan rekening gehouden worden met deze aanbevelingen. Het betreffen per locatie de volgende aanbevelingen. Een van de aanbevelingen (aanbrengen van informele oversteeklocaties) wordt overigens niet overgenomen. Discussie hierover heeft in Meppel eerder plaatsgevonden en de toepassing ervan kon niet op draagvlak rekenen.



Afbeelding Shared Space in Oosterwolde

Conclusies

Op basis van het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

1. De drie locaties scoren onder geëncquêteerden in het algemeen een voldoende. De locatie Dorpsstraat in Nijeveen scoort daarbij relatief het beste en de locaties Kromme Elleboog en Grote Oever scoren vrijwel gelijk;
2. Eerder onderzoek op andere locaties wijst uit dat in vergelijking met traditioneel ingerichte locaties het aspect beeldkwaliteit en verblijfskwaliteit in Shared Space-omgevingen hoger scoort, maar de (gevoelde) verkeersveiligheid vaak slechter wordt gewaardeerd;
3. De onderzoekslocatie Kromme Elleboog – Prinsengracht in Meppel scoort negatief op het aspect overzichtelijkheid. Echter op de vraag om positieve punten te noemen, wordt overzichtelijkheid ook vaak genoemd. Met andere woorden, over dit onderwerp lopen de meningen sterk uit een.
4. De onderzoekslocatie Grote Oever – Molenstraat in Meppel scoort negatief op het aspect oversteekbaarheid. Het aspect overzichtelijkheid wordt hier als meest positieve punt genoemd.
5. De onderzoekslocatie in Nijeveen scoort negatief op de aspecten paaltjes, snelheid (nog te hoog) en onoverzichtelijkheid bij het uit-parkeren;
6. De parkeermogelijkheden in Nijeveen worden als meest positieve aspect genoemd;
7. Ruim 80% van de ondervraagden heeft geen kennis van het inrichtingsconcept Shared Space. Van diegenen die dat wel hebben, acht ruim 60% de toepassing van het concept, al dan niet onder bepaalde voorwaarden of op bepaalde locaties, wenselijk.

Aanbevelingen per locatie

Kruising Kromme Elleboog – Prinsengracht – Meppel

- De kruising kan eerder worden ingeleid door een aanpassing van de wegprofielen van de Kromme Elleboog en de Marktstraat;
- De verblijfskwaliteit, mogelijkheden voor terrassen en een diffuser gebruik van de ruimte kunnen worden verbeterd door het parkeren op het Prinsenplein te beperken.

Kruising Grote Oever – Molenstraat – Meppel

- Door de toepassing van verticale elementen direct naast de rijbaan kan een duidelijkere poortwerking worden gecreëerd, waarmee het pleintje beter herkenbaar wordt, het attentieniveau kan worden vergroot en de snelheid van het autoverkeer kan worden beperkt;
- De verblijfsfunctie en -mogelijkheden kunnen worden versterkt door zitmogelijkheden en terrassen in het gebied uit te breiden, c.q. te stimuleren.

Centrumgebied Dorpsstraat - Nijeveen

- Het aantal paaltjes in het gebied kan worden teruggebracht. De paaltjes hebben echter deels wel een snelheidsbeperkende werking. Derhalve dient zorgvuldig worden beoordeeld welke paaltjes dienen te worden verwijderd.

8.3. Consulatierondes, specifieke situaties

Binnenstad/Nieuwveense Landen

- Het realiseren van een goede fietsverbinding van Nieuwveense Landen naar de binnenstad is belangrijk. Op de huidige route rijden fietsers nogal eens aan de verkeerde kant en wordt de oversteek over de Zomerdijk als onveilig ervaren. Dit heeft ook te maken met afslaande bewegingen van vrachtverkeer.
- Ronde watertoren is knelpunt in doorstroming.
- Kruispunt Zomerdijk/Steenwijkerstraatweg wordt als gevaarlijk ervaren. En op de Zomerdijk rijdt veel vrachtverkeer. Dit conflicteert onder andere met autoverkeer naar de Gamma. Voorgesteld wordt het kruispunt verkeersluw te maken door vrachtverkeer om te leiden.
- Er wordt voorgesteld de Tipbrug te verbreden ter bevordering van de doorstroming van het autoverkeer.
- Er wordt voorgesteld het kruispunt Oosteinde-Kratonstraat te verruimen (realiseren linksafvak op het Oosteinde) ter bevordering van de doorstroming.
- Herinrichting kruispunt Kastanjelaan/Weerdstraat, waarbij de voorstellen variëren van het afsluiten van de Weerdstraat voor doorgaand verkeer tot het weer inrichten van de Weerdstraat als voorrangsweg, waarmee dit doorgaande verkeer juist weer toeneemt.
Noot: bij een eerder voorstel voor aanpassing van het kruispunt is besloten het kruispunt niet eerder herin te richten totdat de onderhoudsstaat erom vraagt. Uit intensiteitsmetingen voor en na de afsluiting van Hoofdstraat zuid blijkt dat de intensiteit in de Weerdstraat niet wezenlijk is veranderd. Dit maakt de noodzaak tot snelle aanpassing ook minder urgent.
- Oude Boazstraat (fietsstraat): brommers tegen eenrichtingsverkeer in (erg lastig handhaafbaar en hoe onwenselijk is dit?) De gerealiseerde fietsstraat wordt als maatregel wel gewaardeerd.
- Kruisstraat en Hoek Hoofdstraat-Kromme Elleboog, overlast van gestalde fietsen. Voorkeur voor het invoeren van een stallingsverbod.
- Prinsenplein, autovrij maken is van groot belang. Wordt als onveilig ervaren. Een aangedragen mogelijkheid is ook het fietsvrij maken.
- Op het traject Ceintuurbaan - Reestlaan wordt door sommigen de snelheid van het autoverkeer als hoog ervaren en daarmee als gevaarlijk voor met name fietsers.
- Dit geldt ook voor de oversteekbaarheid van dit traject. Specifiek wordt genoemd de roodlichtnegatie bij de voetgangersoversteekplaats Ceintuurbaan ter hoogte van de Woldkade (bij basisschool de Woldstroom).
- De oversteeksituatie bij het station wordt als onveilig ervaren. Is het mogelijk een van de twee oversteekvoorzieningen te verwijderen. Voorgesteld wordt de noordelijke oversteek te handhaven en te onderzoeken of verlichting kan worden verbeterd.
- Wens voor stallingsplaatsen specifiek voor brede fietsen en bakfietsen in de binnenstad en op het station.
- Er bestaan wisselende beelden ten aanzien van de toegankelijkheid van de binnenstad voor fietsers, variërend van opvangen aan de rand tot zoveel mogelijk in de binnenstad toelaten.
- De fietsroute Ezing-Vledder kent knelpunt (t.h.v. overgang naar het Vledder). Opmerking: Dit betreft tijdelijke situatie. En wordt opgelost bij definitieve inrichting.
- Onbekendheid met de voorrangsregels op kruispunt Eendrachtstraat/Noteboomstraat maakt dat dit kruispunt soms als onduidelijk wordt ervaren.
- Het zebrapad op het kruispunt Oosteinde-Bekinkbaan wordt als onveilig ervaren, vooral bij regenachtig weer. Dit leidt tot het niet voorrang verlenen of abrupt remmen van auto's.
- Binnenring: meer zebrapaden. Verder wordt inrichting van deze weg als goed ervaren. Wel af en toe DSI inzetten ter verhoging attentie.

- Optimaliseren gebruik laad-/losstroken vrachtverkeer. Deze worden nu nogal eens gebruikt door "niet vrachtverkeer". En vrachtverkeer laadt en lost ook nogal eens buiten deze speciale stroken.
- Koeriers in voetgangersgebied. Er wordt ervaren dat het aantal auto's (met name koeriers) toeneemt in het voetgangersgebied buiten de venstertijden.
- Er wordt aandacht gevraagd voor de toegankelijkheid van mindervaliden, blinden en slechtzienenden. Bijvoorbeeld plaats mindervalide opritjes tegenover elkaar. Daarnaast, sommige trottoirs zijn – ten behoeve van de afwatering - onder een te grote helling aangebracht.
- De Raad heeft afgezien van flitsparkeren. Toch wordt hier aandacht voor gevraagd.
- Parkeren binnenstad. Is het mogelijk om een aantallen beschikbare parkeerplaatsen aan te geven (door middel van dynamisch parkeerverwijssysteem)?
- Toevoegen oplaadpunten auto en fiets.
- Er wordt voorgesteld alle uitritconstructies op dezelfde manier vorm te geven.

Meppel Zuid

- De fietsoversteek over de Randweg (ter hoogte van Jan Vermeerstraat) wordt als onveilig ervaren. Beter verlichten van het kruispunt wordt als mogelijke oplossing aangedragen.
- De weg Slingenberg is smal. Er ontstaat bermschade doordat auto's hier voor elkaar uit moeten wijken.
- Het kruispunt Rembrandtlaan- Zuiderlaan wordt als onoverzichtelijk en daarmee als onveilig ervaren; op de Zuiderlaan wordt snel gereden.
- Rotonde Europalaan-Valeriaan-Rembrandtlaan wordt als onveilig ervaren, doordat soms onterecht voorrang wordt verleend en doordat de naderingssnelheid van met name vrachtverkeer hoog lijkt.
- Er wordt voorgesteld om op het kruispunt Werkhorst-Randweg-Reestlaan de doorgaande richting Werkhorst-Reestlaan te benadrukken.
- De voorrangssituatie op het kruispunt Randweg-Rembrandtlaan wordt door sommige weggebruikers als onveilig ervaren.
- Kruispunt Meppel zuid (ter hoogte van Intratuin) is knelpunt in doorstroming.
- De Prins Bernhardsingel wordt veel gebruikt door fietsers (Koedijkslanden-Scholencampus en Centrum-Brede School). Door de geparkeerde auto's is er weinig ruimte beschikbaar en is het zicht vanuit de uitritten slecht. Wellicht kunnen de parkeerplaatsen tussen de aanwezige bomen – nu trottoir - gerealiseerd worden.

Haveltermade

- Het verbeteren van de ontsluiting naar bedrijventerrein Noord zal zoek- en sluisverkeer door de wijk verminderen. Dit betreft ook vrachtverkeer.
- Daarnaast komt dit vrachtverkeer soms ook uit de richting centrum. Voorgesteld wordt meer duidelijkheid in bewegwijzering toe te passen.
- De voorrangssituatie op de rotondes (bijvoorbeeld bij het politiebureau) is anders dan in Overijssel. Dit wordt als verwarrend ervaren.
- De Heinsiusstraat is bij de laatste herinrichting versmald. Er wordt aangegeven dat dit hierdoor mensen soms meer geneigd zijn om op het trottoir te gaan fietsen.
- De snelheid op de Heinsiusstraat, Talmastraat, Troelstraplein wordt in noordelijke richting niet zo hoog ervaren (vanwege vele 'wegen van rechts'). In zuidelijke richting ligt dit anders. Meer handhaving?
- Door parkeren op de rijbaan van het Troelstraplein ter hoogte van de speeltuin wordt de situatie als onoverzichtelijk ervaren. De aangebrachte zwart-wit markering zorgt voor onduidelijkheid. Sommige weggebruikers ervaren dit onterecht als zebrapad.
- 30 km zone borden Heinsiusstraat en Van der Duyn van Maasdamstraat zijn niet altijd goed zichtbaar. Mogelijke oplossing ter verduidelijking van de maximum snelheid is ook markering op de weg aanbrengen.

- De signaleringslichten bij de voetgangersoversteek over Ceintuurbaan ter hoogte van de Soembastraat worden als onduidelijk ervaren.
- Colijnstraat (eenrichtingsweg) verkeer gaat tegen de richting in.
- Weinig parkeerplaatsen als de kerken open zijn met als gevolg wild parkeren; ook veel parkeren aan buitenzijde Troelstraplein met als gevolg dat de gehele straat smal wordt.
- Er wordt overbelast ervaren van bezoekers binnenstad die hun auto parkeren in de woonwijken.
- Er worden zorgen geuit om de bereikbaarheid van de wijk Nieuwveense landen als de Galgenkampsbrug open is (hulpdiensten).

Oosterboer/Ezinge

- Een maximumsnelheid van 50 km ter hoogte van winkelcentrum en scholen aan de Brandemaat wordt als onveilig ervaren. Als mogelijkheid wordt aangegeven om de 30 km zone op de Brandemaat iets op te rekken – tot de Westerd - zodat het betreffende gebied erbinnen valt.
- Te hoge snelheid autoverkeer op verschillende wegen, o.a. Lepelaar, Bouwkamp en Brandemaat.
- Meerdere paaltjes in fietspaden worden genoemd als onveilige obstakels. Specifiek worden de paaltjes in de Argusvlinder ter hoogte van de Distelvlinder genoemd.
- In een lopend traject wordt met bewoners van de Osseweide gesproken over een mogelijk afsluiting van de straat ter hoogte van het winkelcentrum. Dit op initiatief van de bewoners. Duidelijk is dat er in de straat nog geen overeenstemming is. Een deel van de inwoners is vóór en een deel is tegen deze afsluiting.
- Oversteek voetpad over De Kampen ter hoogte van Talenkamp wordt als onveilig ervaren, onder meer vanwege aanwezige schutting.
- De helling in het fietspad aan de Brandemaat ter hoogte van de verkeerslichten bij het ziekenhuis wordt als steil ervaren (betreft zijde Brandemaat.)
- Bij de verkeerslichten Hoogeveenseweg-Ambachtsweg worden verschillende groentijden gehanteerd voor fietsers op hetzelfde fietspad, maar die in tegenovergestelde richting fietsen. Dit werkt verwarrend en nodigt uit om door rood te rijden.
- Aansluiting Brandemaat-Bevrijdingslaan wordt als onveilig ervaren.
- Op een deel van het fietspad langs de Ambachtsweg wordt de verlichting als onvoldoende ervaren.
- Bewoners van de Ezingerweg ervaren parkeerproblemen door geparkeerde auto's van treinreizigers.

Nijeveen

- Landbouwverkeer: leidt het zware landbouwverkeer af van de Dorpsstraat door een verbinding te maken vanaf de 1^e Nijeveense Kerkweg achter de bebouwing langs en evenwijdig aan de Dorpsstraat.
- In ieder geval realiseren andere ontsluiting agrarische gronden zuidkant Nijeveen.
- Verbeteren passeerbaarheid van landbouwverkeer ontsluitingswegen (mogelijke maatregel: passeerhavens).
- Kijk opnieuw naar inrichting van shared space Dorpsstraat. (Inmiddels is onder meer het aantal paaltjes teruggebracht).
- Hoge snelheid autoverkeer, o.a. Dorpsstraat, Nijeveenseweg, Matenweg.
- Pas het wegbeeld van 30 km zone in overeenstemming met het profiel van dergelijke wegen. Dit betreft vooral het oostelijke nog niet heringerichte deel van de Dorpsstraat.
- Verbeter verkeerssituatie/parkeervoorzieningen bij school De Wel.
- Behoud OV-verbinding van/naar Nijeveen.
- Terugbrengen van het deels verwijderde fietspad langs de Rijksweg richting Havelterberg.
- Onoverzichtelijk kruispunt Matenweg-Meppelerweg. Mogelijke oplossing zit ook in tijdig snoeien.

Rogat

- Bewoners ervaren overlast van het (doorgaande) verkeer door de dorpskern.

Overig

- Kruispunt Setheweg/Handelsweg/Edison wordt als onveilig ervaren. De vraag wordt wel gesteld of het realiseren van een rotonde op de plek het beste alternatief is.
- Daar waar de Steenwijkerstraatweg vlak langs de Drentse Hoofdvaart ligt, wordt een geleiderail gemist. Ook gezien het feit dat er in dit gedeelte een bocht zit, vlak na de spoorwegovergang.
- Er wordt een fietsverbinding gemist over bedrijventerrein Blankenstein als verbinding tussen de Blankensteinweg en Ezingertunnel.
- Van carpoolplaats Meppel Zuid wordt veelvuldig gebruik gemaakt. Zelfs zoveel dat deze regelmatig overvol staat. Er wordt voorgesteld de capaciteit uit te breiden.
- Er worden meerdere voorstellen gedaan voor wijzigingen van de route van de stadsbus Meppel. Routewijzigingen worden afzonderlijk binnen dit project afgewogen. De betreffende voorstellen zijn bekend gemaakt.
- Het kruispunt Eekhorstweg-Ruinerwoldseweg wordt – met name voor fietsers – als onveilig ervaren.
- Door minder intensief beheer van groenvoorzieningen en door het omzetten van bosschages naar gras ontstaan situaties waar hoog gras soms het zicht ontnemt. Dit is vooral een probleem in de nabijheid van kruisingen en dergelijke. Op de tussenliggende wegvakken heeft het soms wel een positief effect; dan werkt het als visuele snelheidsremmer.

8.4. Effecten nieuwe verbinding zuidwestzijde binnenstad

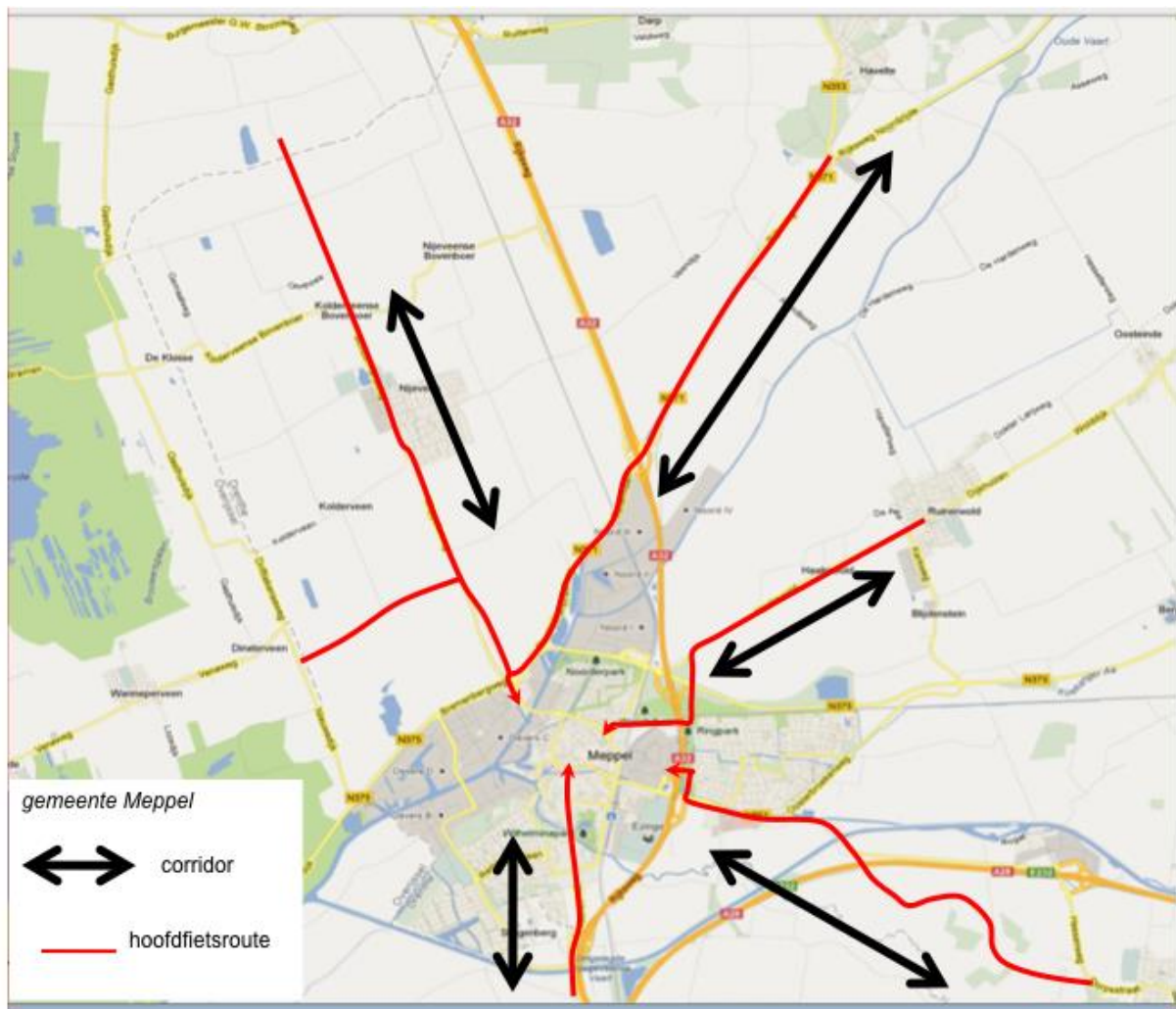
Concreet is in beeld gebracht de realisatie van een nieuwe verbinding en bruggen ten noorden van de huidige verbinding via de Weerdstraat. Er is hierbij in eerste instantie niet gekeken naar de realistische haalbaarheid van deze maatregel (grondaankoop, sloop en nieuwe bruggen zijn namelijk nodig), maar vooral naar de verkeerskundige effecten. Door middel van het gebruik van het verkeersmodel zijn deze bepaald. In de onderstaande afbeelding is maatregel indicatief weergegeven.



Afbeelding Onderzochte aanpassing structuur, indicatief

De maatregel zou als effect hebben een vermindering van de verkeersdruk op de Kastanjelaan, maar in totaal wel een stijging van verkeer op deze route: 1.500 voertuigen extra over de (nieuwe) Meppelersluisbrug. Vanuit de zuidwestelijke woonwijken zou namelijk minder verkeer rijden via de Zomerdijk (noordelijke route) of Leonard Springerlaan (zuidelijke route) naar de binnenstad (zie bovenstaande afbeelding; rood=toename van verkeer of gewijzigde infrastructuur, groen=afname van verkeer). Een dergelijke stijging van verkeer op deze route is niet wenselijk. De route loopt immers voor een belangrijk deel over 30 km wegen in plaats van hogere orde wegen. Daarmee is de maatregel ook niet gewenst.

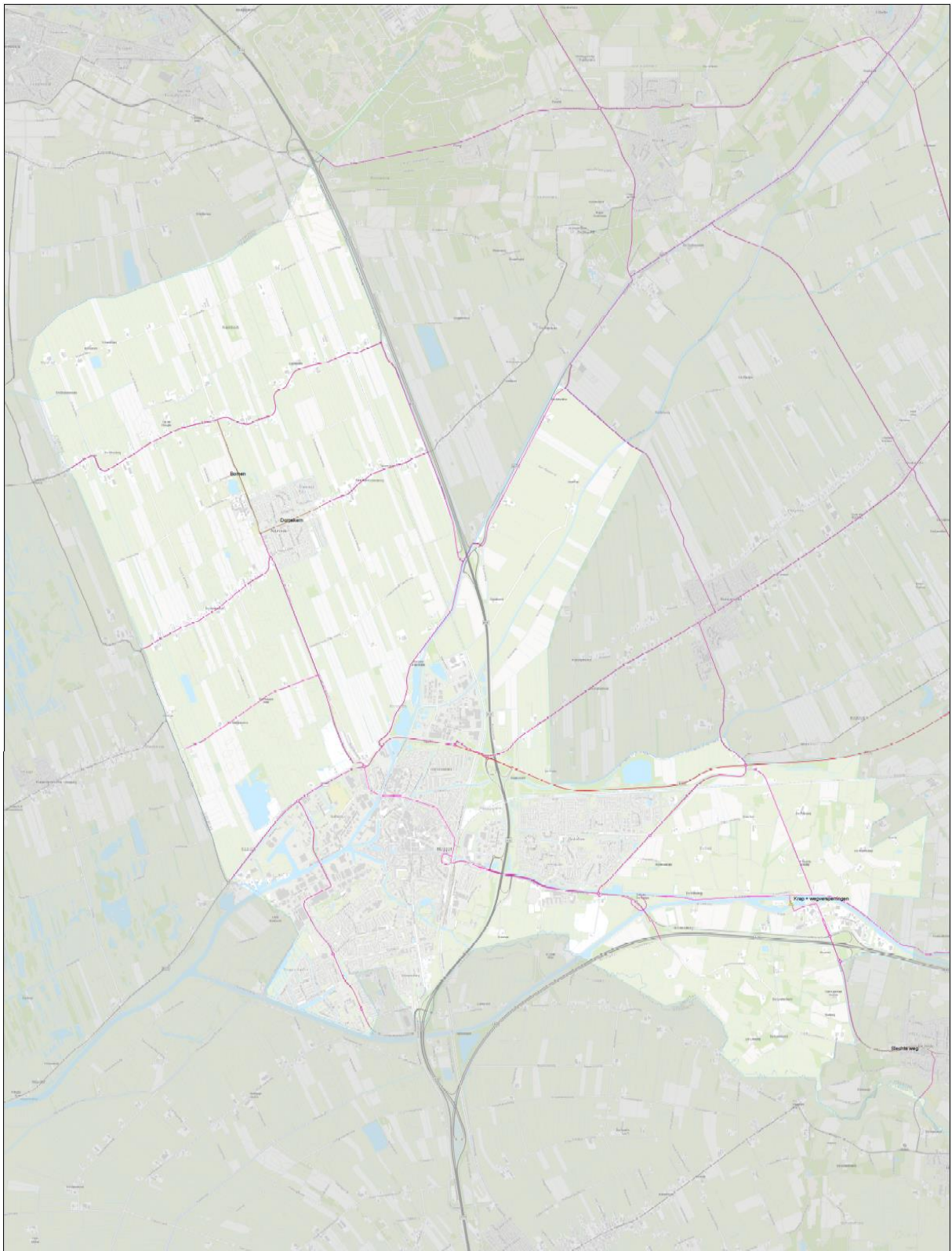
8.5. Hoofdfietsroutes







8.6. Landbouwroutekaart, indicatief



Hoofdroutes landbouwverkeer

Gemeente Meppel

Auteur: Gerco Flonk
Datum: 11-5-2016

0 0,5 1,0 2,0 kilometer



Contactinformatie:

CUMELA Nederland
Gerben Zijlstra

T (033) 247 49 00
F (033) 247 49 01
M 06 - 21842040
E g.zijlstra@cumela.nl

LTO Noord
Roel Visser

T 088 - 888 66 66 (nakiesnr. 1444)
F 088 - 888 66 24
M 06 - 10 58 72 89
E r.visser@ltonoord.nl

- Gemeindegrens
- Kruispunt
- Wenselijke route
- Onwenselijke route
- Probleemweg
- Hoofdroute landbouwverkeer
- Verboden

8.7. Samenvatting advies voetgangersoversteekplaatsen in Meppel

Keuze toepassing voetgangersvoorziening

De veiligheid voor overstekende voetgangers staat altijd voorop en dient te worden gewaarborgd. Specifieke oversteekvoorzieningen zoals zebrapaden, middengeleiders of verkeerslichten kunnen het oversteken makkelijker maar niet (altijd) veiliger maken. In tabel 7.1 is per wegtype aangegeven of en wanneer bepaalde typen oversteekvoorzieningen of vormen van oversteken wel of niet kunnen worden toegepast. Door middel van een vinkje/ streepje is aangegeven welk type voetgangersvoorziening kan worden toegepast. Hierbij zijn de volgende 3 categorieën gehanteerd:

✓ Ja, toepassing is mogelijk/wenselijk mits (bij gebiedsontsluitingswegen) kan worden voldaan aan de criteria en uitvoeringseisen voor specifieke oversteekvoorzieningen

Voorw. Nee, toepassing is niet gewenst tenzij er sprake is van specifieke omstandigheden¹ die een zebrapad en/of middengeleider legitimeren en daarnaast wordt voldaan aan uitvoeringseisen

- Niet toepassen / Voldoet in de praktijk nooit aan de gestelde eisen

Type weg	1. Verspreid oversteken (zonder voorziening)	2. Geconcentreerd oversteken (bij kruispunt zonder voorziening)	3. Oversteek voorzien van middengeleider	4. Voetgangers-oversteekplaats (zebrapad)	5. Oversteek met verkeerslichten	6. Ongelijkvloers (brug/ tunnel)
Gebiedsontsluitingsweg (70 km/u) ²	-	-	-	-	✓	✓
Gebiedsontsluitingsweg (50 km/u)	-	✓	✓	✓	✓	✓
Erftoegangsweg Binnenring (30 km/u)	✓	✓	-	Voorw.	-	-
Erftoegangsweg Verzamelweg (30 km/u)	✓	✓	Voorw.	Voorw.	-	-
Erftoegangsweg Woonstraat (30 km/u)	✓	✓	-	-	-	-

Tabel principekeuze toepassing diverse typen oversteekvoorzieningen voor voetgangers

Omdat het soms wenselijk kan zijn om een oversteekvoorziening in de vorm van een zebrapad te realiseren is op basis van de landelijke richtlijn 'Veilig oversteken vanzelfsprekend' een aantal criteria opgesteld om te toetsen of een zebrapad een verkeerskundig verantwoorde oplossing is. Hierbij gaat het onder andere om de intensiteit van autoverkeer, het aantal oversteekbewegingen en het type gebruiker.

Randvoorwaarden veilig inpassen zebrapaden

Als vastgesteld is dat een zebrapad meerwaarde biedt kan worden bekeken of in de specifieke situatie een zebrapad kan worden ingepast en hoe dit het beste kan worden

¹ Beoordeling vindt plaats aan de hand van toetsingsvragen zebrapad / middengeleider voor 30km/u wegen

² Type weg GOW (70km/u) komt binnen Meppel niet voor

vormgegeven. Onderstaand zijn randvoorwaarden opgenomen waaraan dient te worden voldaan bij het realiseren van een veilige voetgangersoversteekplaats (zebrapad):

- Eén van de belangrijkste randvoorwaarden om een zebrapad veilig toe te passen is het waarborgen van de naderingssnelheid. Conform de landelijke richtlijn dient de naderingssnelheid (V85) maximaal 50 kilometer/ uur - en bij voorkeur 30 kilometer / uur te zijn. Alleen dan kan worden geborgd dat automobilisten tijdig kunnen stoppen als een voetganger te kennen geeft over te willen steken bij het zebrapad. Dit kan bijvoorbeeld worden bereikt door het realiseren van de zebrapad op een plateau, waarmee de snelheid wordt verlaagd en de attentie op de oversteek wordt verbeterd.
- Het zicht vanaf de rijbaan op een overstekende voetganger dient voldoende te zijn om tijdig te kunnen anticiperen. Geparkeerde auto's, of andere obstakels naast de rijbaan zijn dan ook niet gewenst als ze het zicht beperken op de oversteek.
- De intensiteit van een in één etappe over te steken rijbaan dient lager te zijn dan 12.000 motorvoertuigen per etmaal, dan wel 1000 motorvoertuigen per uur. Anders dient een oversteek in twee etappes te worden gerealiseerd.
- De oversteekafstand dient bij voorkeur maximaal 5,5 – 6,0 meter te zijn. Bij een bredere oversteek dient een oversteek in twee etappes te worden gerealiseerd (in verblijfsgebieden verdient versmalling van de weg de voorkeur).

Overige aandachtspunten

- Als er naast een zebrapad ook een fietsoversteek wordt toegepast dan verdient het in kader van de eenduidigheid de voorkeur dat de fietsoversteek ook in de voorrang wordt uitgevoerd.
- Verlichting en zichtbaarheid van de oversteek is belangrijk.
- Zorg voor afritjes/ verlaagde banden en blindengeleiding ter hoogte van de oversteek om de toegankelijkheid te waarborgen.



Afbeelding voetgangersoversteekplaats Brouwerstraat

Onderzoeksresultaten

Het verkeer dat geregistreerd is op registratiepunt 2 en geclassificeerd wordt als doorgaand verkeer is naar verwachting grotendeels verkeer met als herkomst en bestemming de kern Koekange. Dit verkeer heeft weinig tot geen alternatieve routekeuzes en is dan ook gedwongen om door de kern Rogat te rijden. Indien dit verkeer om voorgaande argumentatie wordt beschouwd als herkomst- of bestemmingsverkeer verandert de verhouding ten opzichte van het doorgaand verkeer. De verhouding is in dat geval zodanig dat 50% doorgaand verkeer betreft en 50% herkomst- of bestemmingsverkeer.

Mogelijke maatregelen

De resultaten van het onderzoek zijn besproken met het wijkplatform van Rogat. Het wijkplatform gaf aan zich te herkennen in de resultaten van het onderzoek, met name het gedrag van bestuurders van doorgaand verkeer wordt als een probleem ervaren. Ook

zijn in overleg de mogelijke maatregelen geïnventariseerd. De besproken maatregelen zijn in de volgende paragrafen beknopt uitgewerkt.

Maatregel 1: Optimaliseren huidige geslotenverklaring

Zoals benoemd geldt in de huidige situatie op de toeleidende wegen naar het dorp Rogat een geslotenverklaring. De geslotenverklaring is aangegeven door middel van diverse verkeersborden en onderborden (zie afbeelding 7.4). Dit leidt tot een chaotisch en onherkenbaar beeld. Het is wenselijk dat voor bestuurders in één oogopslag helderheid ontstaat omtrent de regels bij de geslotenverklaring.



Afbeelding huidige geslotenverklaring Rogat

De betreffende geslotenverklaring kent de volgende mogelijke verbeterpunten:

- Geslotenverklaring gedurende alle tijden;
- Zonale toepassing verkeersborden;
- Uitzondering voor bestemmingsverkeer;
- Uitzondering voor landbouwvoertuigen;
- Dwarsmarkering op de weg.

Het doorvoeren van deze aanpassingen waarborgt de herkenbaarheid van de geslotenverklaring. Bovendien wordt de werkingssfeer uitgebreid door de geslotenverklaring voor motorvoertuigen gedurende alle tijden van toepassing te verklaren. De handhaafbaarheid van deze maatregel blijft gering. Het begrip bestemmingsverkeer kent in de wet- en regelgeving namelijk een ruime reikwijdte. Het gebied van de geslotenverklaring is bovendien dermate groot dat handhaving arbeidsintensief is en naar alle waarschijnlijkheid geen prioriteit krijgt bij de politie. De kosten voor het optimaliseren van de bebording worden geraamd op circa 1500 euro.

Maatregel 2: Fysieke afsluiting (verkeersknip)

Een tweede besproken maatregel is de fysieke afsluiting van een wegvak in of buiten Rogat voor gemotoriseerd verkeer. Met het uitvoeren van deze maatregel worden doorgaande verkeersbewegingen vanaf de Rijksweg A28 naar de N375 (en omgekeerd) door de kern Rogat tot een nulpunt teruggebracht. De ervaren overlast van doorgaand verkeer wordt hiermee volledig beperkt.

Gevolg van deze fysieke afsluiting is echter ook dat gemotoriseerd bestemmings- en herkomstverkeer – inclusief landbouwverkeer – geen gebruik meer kunnen maken van het wegvak. Dit leidt tot een grote omrijdfactor voor deze verkeerstypen. Daarom wordt aangenomen dat het draagvlak voor de maatregel in het dorp gering is.

De uitvoeringskosten van deze maatregel beginnen bij 1.000 euro, maar kunnen sterk oplopen. De kosten zijn namelijk afhankelijk van de uitvoeringsvorm.

Maatregel 3: Snelheidsremmende maatregelen

Tijdens het overleg met het wijkplatform Rogat bleek dat niet zozeer het aantal maar met name het verkeersgedrag van bestuurders van doorgaand verkeer als een probleem wordt ervaren. Aangezien een groot deel van het verkeer geen herkomst en/of bestemming in het dorp heeft, ligt de focus met name op het zo snel mogelijk passeren van het dorp. De gereden snelheden zijn hiermee problematisch. In het dorp zijn vooral wegversmallingen gesitueerd. Wegversmallingen hebben enkel een snelheidsremmend effect als twee voertuigen elkaar ter plaatse moeten passeren. Uit de absolute waarden blijkt dat de kans op een dergelijke ontmoeting ter plaatse gering is.

Optie is dan ook om op de Hessenweg of de weg Rogat fysieke snelheidsremmende maatregelen te realiseren in de vorm van wegvakdrempels en/of optische snelheidsremmende maatregelen toe te passen door het aanpassen van kleurstellingen in de elementenverharding van de rijbaan.

Met het uitvoeren van deze maatregelen wordt de verblijfsfunctie in het gebied versterkt. Wegvakdrempels hebben echter met name een plaatselijk effect. Optische snelheidsremmers hebben effect op grotere afstanden. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de breedte van de kleurstelling. Voorkomen moet worden dat dergelijke stroken geïnterpreteerd worden als fiets(suggestie)stroken. Als extra maatregel kan gedacht worden aan het realiseren van meer groenvoorzieningen in het gebied.

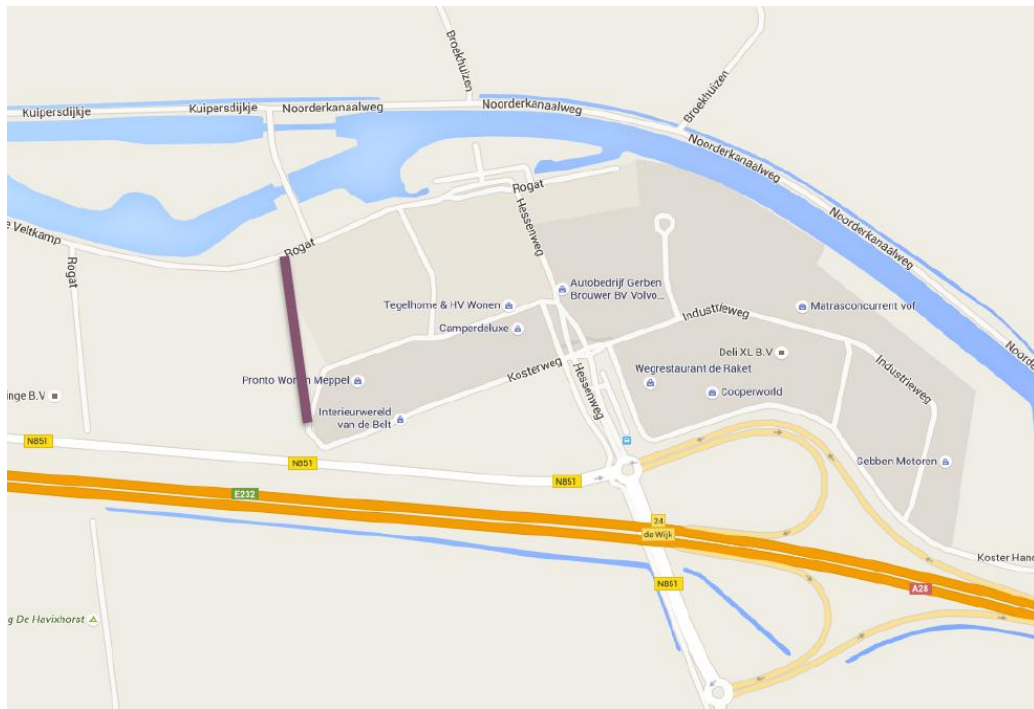
De uitvoeringskosten van voorgenoemde maatregelen worden geraamd op circa 50.000 tot 200.000 euro. De kosten zijn sterk afhankelijk van materiaalkeuze en het aantal maatregelen.

Maatregel 4: Rondweg dorp Rogat

Ten slotte is een 'rondweg' als mogelijke maatregel besproken om overlast van doorgaand verkeer tot een minimum te beperken. Afbeelding 7.5 visualiseert de locatie van deze mogelijke rondweg. Deze weg dient als kortere route tussen de Kosterweg en de weg Rogat, doorgaand naar de Noorderkanaalweg.

Met het realiseren van een rondweg worden doorgaande verkeersbewegingen over de Hessenweg voorkomen. Een rondweg heeft echter ook een uitnodigend effect. Dit heeft tot gevolg dat de rondweg naast het huidige aanbod extra verkeer aantrekt. Hoeveel verkeer is afhankelijk van het exacte tracé en de vormgeving. Door middel van een verkeersmodel is hier een inschatting van gemaakt. Als uitgangspunt hierbij is genomen een kortsluitende verbinding tussen de Kosterweg en de Noorderkanaalweg. De directheid en de kwaliteit van deze verbinding, zal altijd concurrerend zijn met de route door het dorp. Dit zorgt voor een gebruik van de rondweg door circa 3.000 motorvoertuigen. Bijna de helft daarvan is 'nieuw' verkeer. De rondweg wordt een interessante kortsluitende verbinding tussen Meppel en de A28, maar ook Ruinerwold en de A28. Opvallend is dat routes waar het verkeer afneemt, overigens uitermate geschikt zijn voor het afwikkelen van dit verkeer.

Dit extra verkeer heeft nadelige gevolgen voor het buitengebied dat binnen de huidige geslotenverklaring ligt, onder andere op de weg Broekhuizen. De rondweg heeft daardoor enkel een positief effect op lokaal niveau. Daarnaast zal deze weg de weg Rogat kruisen, een weg met veel fietsverkeer. De kosten worden geraamd op circa € 600.000,- tot meer dan € 1.000.000,- (exclusief mogelijk grondaankoop). Deze zijn sterk afhankelijk van de uitvoeringsvorm. De kosten staan niet in verhouding tot de oplossing die de maatregel biedt, ook gelet op het totaal aantal voertuigen dat Rogat passeert. Er wordt niet voor deze maatregel gekozen.



Afbbeelding rondweg Rogat indicatief

8.9. Voorbeelden inrichting stationsgebied en ondertunneling Bekinkbaan

Op onderstaande afbeeldingen is ter inspiratie en verbeelding een aantal mogelijkheden geschetst.



Integrale inrichting stationsplein Alkmaar Verblijfsruimte stationsgebied Leeuwarden



Voetgangersoversteek met middengeleider over drukke ontsluitingsweg station Leeuwarden



Oversteek / plein op ontsluitingsweg Borger