Technische vragen kadernotitie verkeersstructuur

Onderwerp: Kadernotitie verkeersstructuur ten behoeve van het omgevingsprogramma mobiliteit
Portefeuillehouder: E. Annen

Naam indiener	Vraag	Antwoord
M.A. Boekenstijn (D66)	**Fietspaaltjes** 1. De gemeente heeft in de vorige raadsperiode een inventarisatie uitgevoerd voor fietspaaltjes in Meppel. Kan deze inventarisatie met de gemeenteraad worden gedeeld?	Dit is onderdeel van Actieplan Fiets!. De inventarisatie is vertraagd en wordt in de komende periode opgestart. Daarna wordt uitvoering gegeven aan het veiliger maken en saneren van fietspaaltjes waar dat mogelijk is.
	1a. Hoe is deze inventarisatie in de kadernotitie verwerkt?	Deze inventarisatie is onderdeel van Actieplan Fiets! en maakt geen onderdeel uit van het verkeersstructuurplan.
	Hittestress 2. Is onderzocht wat de impact van hittestress is op wandelpaden in Meppel?	Nee, daar is geen specifiek onderzoek naar gedaan. In de Lokale Adaptatie Strategie is opgenomen dat Meppel in 2050 beter bestand wil zijn tegen hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen. Meer groen en bomen voor schaduw en verkoeling op wandelpaden zijn wel expliciet onderdeel van deze aanpak.
	2a. Zo ja, bij welke wandelpaden in Meppel is de hoogste hittestress aanwezig?	Nvt.
	2b. Is er wet- en/of regelgeving over schaduw of bomengroei nabij wandelpaden?	Er zijn geen specifieke wettelijke normen voor schaduwvorming of boomgroei langs wandelpaden. Wel geldt een algemene zorgplicht om wandelpaden veilig en toegankelijk te houden. Voor de gemeente Meppel geldt daarnaast dat schaduw juist wordt gestimuleerd.

	2c. Heeft de gemeente hier ook kaders voor?	In de Lokale Adaptatiestrategie (LAS) is vastgelegd dat de voorkeur uitgaat naar schaduw van groen, waaronder bomen, boven schaduw van gebouwen. Bomen langs wandelpaden dragen daarmee bij aan klimaatadaptatie, het beperken van hittestress en het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte. De aanwezigheid en groei van bomen past daarom binnen het gemeentelijk beleid, mits de veiligheid en toegankelijkheid van het wandelpad gewaarborgd blijven.
	Rode lopers 3. Wat wordt bedoeld met ‘rode lopers’? (pag.31)	'Rode loper' is een beeldspraak voor een belangrijke looproute die volledig of zoveel mogelijk is ingericht vanuit het perspectief van de voetganger. Het gaat om een aantrekkelijke, veilige, comfortabele en herkenbare wandelverbinding waarbij de voetganger centraal staat. Bijvoorbeeld tussen het station en het centrum.
	Scheiden fiets en autobanen 4. Is onderzocht wat de impact is van het scheiden van fiets- en autobanen op het verkeer in Meppel?	De kadernotitie is bedoeld om de gemeenteraad richting te laten geven aan de gewenste ontwikkeling van de verkeersstructuur. Deze vraag hoort bij de verdere uitwerking. Dit is een collegebevoegdheid. Het college bepaalt bij de uitwerking welke onderzoeken nodig zijn, welke maatregelen passend zijn en hoe deze binnen de vastgestelde kaders kunnen worden gerealiseerd.
	4a. Zo ja, kan dit worden aangegeven per Zone, zoals in figuur 5 van de accentkaart?	nvt
	4b. Zo nee, kan worden aangegeven wat de mogelijkheden zijn voor het scheiden van fiets- en autobanen in het centrum van Meppel?	nvt
	Verbinding Ezinge -centrum 5. Waarom is de verbinding tussen Ezinge en het centrum van Meppel	Figuur 4 is de accentkaart openbaar vervoer, niet die van fiets, dat is figuur 3. Daarvan uitgaande, figuur 3 is een kaart gericht op hoofdlijnen en accenten, dus meer op abstract niveau. De pijlen geven een indicatie op hoofdlijnen, de hoofdstromen (met oog op de

	niet als fietsverbinding aangegeven in figuur 4?	regioverbindingen) en waar de accenten op liggen. De Raad geeft hier kaders mee. De exacte invulling van de routes is onderdeel van nadere uitwerking in het uitvoeringsprogramma mobiliteit of verkeersstructuur. Dit is een collegebevoegdheid.
	Parkeren 6. Er is gekeken naar de behoefte van het aantal parkeerplaatsen in het centrum. Kan worden aangegeven om hoeveel parkeerplaatsen dit gaat en hoeveel hiervoor zijn bestemd voor recreatief gebruik van bezoekers? (het gaat dus niet om parkeerplaatsen die gebonden zijn aan woningen)	Dit is terug te vinden in de parkeerevaluatie die in 2023 is uitgevoerd en onderdeel van het omgevingsprogramma parkeren waar momenteel aan gewerkt wordt. Zie hiervoor ook de door de raad vastgestelde Kadernotitie Parkeren.
	6a. Is onderzocht of er mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen te creëren en/ of te verplaatsen buiten de centrum ring?	Ja, de mogelijkheid van parkeren aan de randen van het centrum is onderzocht en als beleidsrichting opgenomen in de Kadernotie Parkeren die eerder naar uw raad is gestuurd.
	6b. Zo ja, waar en om hoeveel parkeerplaatsen gaat het?	De kadernotitie noemt geen concrete nieuwe locaties of aantallen parkeerplaatsen buiten de centrumring. De focus ligt op het stimuleren van randparkeren en het verbeteren van de verbindingen tussen parkeerlocaties en het centrum. Verdere uitwerking van de parkeeropgave wordt uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma Parkeren.
	Verkeerscirculatie 7. Is er een onderzoek gedaan naar de verkeerscirculatie voor eenrichtingsverkeer binnen Meppel?	Hier is niet specifiek onderzoek naar gedaan maar het is tijdens De Ronde wel ingebracht als mogelijk scenario om samen te verkennen voor de kaderstelling en het gesprek over te voeren. Bevindingen uit deze gesprekken zijn meegenomen in de totstandkoming van de kadernotitie. Het college bepaalt bij de uitwerking

		welke onderzoeken nodig zijn, welke maatregelen passend zijn en hoe deze binnen de vastgestelde kaders kunnen worden gerealiseerd.
	7a. Zo ja, kan worden aangegeven wat de mogelijkheden en consequenties hiervoor in Meppel zijn en kan dit worden toegevoegd?	Dit is onderdeel van een verdere verkenning bij de uitwerking van het omgevingsprogramma Mobiliteit.
	Europalaan 8. Is de verkeersdrukte op en bij de twee rotondes op de Europalaan tussen Berggierslanden en Koedijkslanden in kaart gebracht?	De verkeersintensiteit op de Europalaan is in kaart gebracht als onderdeel van de gemeentelijke analyse van de verkeersstructuur. De beschikbare informatie laat zien dat de Europalaan onderdeel is van een route met circa 7.000 tot 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Er is niet specifiek gekeken naar het wegvak tussen de twee rotondes.
	8a. Zo ja, kan deze informatie worden gedeeld?	Zie hierboven
	8b. Zijn er alternatieve ontsluitingsroutes voor goederen- en landbouwverkeer om belasting van de Europalaan te verlichten?	In de kadernotitie zijn geen concrete alternatieve ontsluitingsroutes voor goederen- en landbouwverkeer aangewezen waarmee het verkeer structureel van de Europalaan wordt verplaatst. Wel gaat de kaderstelling in op het optimaal benutten van de bestaande hoofdverkeersstructuur, waaronder de N375 en A32, voor de afwikkeling van doorgaand verkeer. Uitwerking hiervan wordt vastgelegd in het uitvoeringsprogramma verkeersstructuur. Het vaststellen van het uitvoeringsprogramma is een collegebevoegdheid.
	8c. Zijn er mogelijkheden om snelheidsvertragende elementen te realiseren op de Europalaan?	De Europalaan is een doorgaande gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur en vervult een belangrijke functie binnen de verkeersstructuur van Meppel. Om die reden zijn snelheidsvertragende elementen die de verkeersafwikkeling belemmeren niet wenselijk. Wel kunnen, indien noodzakelijk vanuit verkeersveiligheid,

		maatregelen worden overwogen die passen bij de functie van een 50 km/uur-weg.
N. Bredewold (Sterk Meppel)	**Toegankelijkheid bestaande wandelroutes** 1. In hoeverre worden bestaande wandelroutes binnen het verkeersstructuurplan beoordeeld op toegankelijkheid voor mensen die minder mobiel zijn?	In de Kadernotitie Verkeersstructuur zijn bestaande wandelroutes niet specifiek beoordeeld op toegankelijkheid voor mensen die minder mobiel zijn. De notitie bevat hiervoor geen afzonderlijke analyse. Toegankelijkheid wordt nadrukkelijk meegenomen bij de verdere uitwerking van het verkeersstructuurplan.
	1a. Worden daarbij ook bestaande fysieke knelpunten meegenomen, zoals steile wandelbruggetjes? (Denk aan de bruggetjes zoals in Danninge Erve)	Bestaande fysieke knelpunten voor minder mobiele gebruikers, zoals steile wandelbruggen, maken onderdeel uit van de aandachtspunten die bij de verdere uitwerking van het verkeersstructuurplan en toegankelijkheidsmaatregelen kunnen worden meegenomen.
	1b. Welke criteria worden gehanteerd om te bepalen welke knelpunten worden aangepast en wanneer?	De afweging welke knelpunten worden aangepakt en wanneer, wordt gemaakt binnen het nog op te stellen uitvoeringsprogramma. Hiervoor wordt een prioriteringskader gehanteerd, zodat maatregelen op een transparante en onderbouwde wijze kunnen worden geprioriteerd.
	Ontbrekende verbindingen uit het Actieplan Fiets 2. Wat is de actuele stand van zaken van de ontbrekende verbindingen uit het Actieplan Fiets?	Momenteel staat er een online enquête open voor bewoners van de Oosterboer waarin hun mening gevraagd wordt over de ontbrekende schakel uit Actieplan Fiets!; de fietsverbinding Oosterboer Noord. Aan de hand van de uitkomsten van de enquête wordt de verdere uitwerking van deze ontbrekende verbinding bepaald. Dit is het enige nog openstaande actiepunt inzake ontbrekende schakels vanuit Actieplan Fiets!
	2a. Welke planning en prioritering wordt hiervoor gehanteerd en waar is	De ontbrekende fietsverbindingen waaraan geen uitvoering is gegeven vanuit Actieplan Fiets! worden

	dit terug te vinden?	meegenomen in de prioriteringskader van het uitvoeringsprogramma verkeersstructuur of het omgevingsprogramma mobiliteit. Dit geldt zowel voor de fietsverbinding langs de Oosterbroekenweg als ook voor de fietsverbinding onder het spoor richting Ezinge.
	Aansluiting wijken op het OV-netwerk 3. Hoe zijn de wijken Oosterboer, Berggierslanden en Ezinge momenteel aangesloten op het OV-netwerk?	Oosterboer wordt bediend door De Mug. Daarnaast is er bij Isala Meppel aan de rand van de Oosterboer een opstapmogelijkheid op lijnen 34 (richting Hoogeveen / Meppel Station), 134 (richting Zuidwolde / Hoogeveen / Meppel Station) en buurtbus 592 (richting IJhorst / Meppel). Ezinge grenst aan het Station Meppel waardoor Ov verbindingen op redelijke afstand toegankelijk zijn. Berggierslanden heeft momenteel geen ov-verbinding.
	3a. Welke knelpunten ziet de gemeente in de bereikbaarheid van het OV vanuit deze wijken?	Eventuele knelpunten worden verder geïnventariseerd in het omgevingsprogramma Mobiliteit.
	3b. Welke maatregelen worden binnen het verkeersstructuurplan voorzien om de verbinding van deze wijken met het OV-netwerk te verbeteren?	Dit is onderdeel van een verdere verkenning bij de uitwerking van het omgevingsprogramma Mobiliteit.
	3c. Waarom worden bepaalde routes en/ of wijken niet (bijvoorbeeld Ezinge) of juist wel opgenomen in de route van de stadsbus?	De route van de stadsbus wordt bepaald aan de hand van verschillende factoren. Er wordt gekeken naar de behoefte aan vervoer in een bepaalde buurt, hoe goed belangrijke plekken bereikbaar zijn en de lengte van de route. Het doel is om met het beschikbare budget zoveel mogelijk inwoners en voorzieningen goed bereikbaar te maken. Daarom kan de stadsbus niet door iedere wijk rijden. Bij het bepalen van de route wordt ingeschat of een wijk voldoende reizigers oplevert en of de bus hierdoor betrouwbaar volgens de dienstregeling kan blijven rijden. Veranderingen in het aantal reizigers, nieuwe woningen, nieuwe voorzieningen of een

		veranderde bereikbaarheid van wijken kunnen aanleiding zijn om de route in de toekomst opnieuw te bekijken en zo nodig aan te passen. Momenteel zijn we in de laatste fases van een kwalitatief en kwantitatief onderzoek naar de Mug, waarbij we ook in kaart brengen welke haltes veel en welke weinig gebruikt worden en welke wensen bestaan onder gebruikers. Demografische ontwikkelingen worden zowel daarin als in de reguliere monitoring meegenomen. Zo heeft de bus momenteel een extra halte bij de Gemeentelijke Opvang Oekraïners, omdat daar veel vraag naar was. De belangrijkste beperkende factor is echter dat de totale route niet langer mag zijn dan een uur, zodat de bus elke halte eenmaal per uur aandoet. Hierdoor moeten we keuzes maken. Het alternatief is de inzet van een tweede bus. Dit brengt echter significant hogere kosten met zich mee.
	Hubs en deelmobiliteit 4. Op welke locaties in de gemeente Meppel zijn momenteel hubs of voorzieningen voor deelmobiliteit aanwezig?	Het station Meppel is een belangrijke plek (hub) waar verschillende vormen van vervoer waaronder deelmobiliteit samenkomen. Daarnaast zijn er voorzieningen voor deelmobiliteit bij het winkelcentrum Koedijkslanden, bij de camperplaats/het havenkantoor en in het centrum van Nijeveen.
	4a. Welke vormen van deelmobiliteit worden op deze locaties aangeboden?	Er is een pilot met elektrische deelfietsen. Meppel sluit aan bij het regionale PAK'M netwerk. Er staan deelfietsen in Nijeveen, nabij het station en het havenkantoor/de camperplaats. Een vierde deelfietshub nabij het Stadhuis is in voorbereiding. Deelauto's die publiekelijk beschikbaar zijn, staan momenteel bij het station en bij winkelcentrum Koedijkslanden.
