Actie plan fiets!

Uitvoeringsagenda

Fietsbeleid 2024-2029



Versie: 21 november 2023
Status: Concept

Gemeente Meppel

Fietsfeiten

Binnen de gemeente Meppel worden 26% van alle vervoersbewegingen gedaan met de fiets. Daarmee zit Meppel net boven het gemiddelde van Drenthe. 40% van deze fietsritten zijn minder 7,5 km. Daarmee scoort Meppel relatief hoog (Bron CROW fietsberaad 2010). Binnen de gemeente Meppel is 289 kilometer aan befietsbare paden of fietsstroken aangelegd. Op zo'n 13% van de wegen wordt redelijk of veel hinder ondervonden door de fietser (bron CBS 2022).

Naast dat fietsen gezond en leuk is, is het ook een zeer duurzame modaliteit die geheel aansluit bij de doelstellingen van de gemeente. Meppel is een compacte gemeente waarin alles op fietsafstand is. Om de fiets als vervoersmiddel te stimuleren is het van belang het fietsnetwerk te optimaliseren en fietsvoorzieningen zoals stallingsplaatsen te verbeteren. Niet alleen om op de fiets het bruisende centrum te bezoeken, maar ook voor bezoeken buiten het centrum. Uiteraard zijn schoolroutes van belang om de fietsende tieners een veilige en snelle verbinding naar school te bieden. Ook willen wij het gebruik van de fiets stimuleren voor woon-werkverkeer.

Meppel kent vele recreatieve fietsroutes die aansluiten op het netwerk van buurgemeenten. Daarnaast zal de komende jaren het Doorfietsroute-netwerk worden uitgebreid. Momenteel is de gemeente Staphorst bezig met het maken van plannen om de hoogwaardige fietsroute vanaf Zwolle door de gemeente te leiden, zodat deze kan aansluiten op het Meppeler fietsnetwerk. Ook worden plannen gemaakt voor een doorfietsroute tussen Meppel en Hoogeveen. Hiervoor zijn wij in overleg met onze buurgemeenten.

Inhoud

1 Inleiding 5

1.1 Aanleiding 5

1.2 Doelstelling 5

1.3 Participatie 5

1.4 Leeswijzer 6

1.5 Integrale afstemming 6

2 Beleidskaders 8

2.1 Landelijke beleid 8

Duurzaam Veilig 8

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 9

Nationaal Toekomstbeeld fiets 9

Fietsvisie 2040 10

2.2 Provinciaal beleid 10

Mobiliteitsprogramma Drenthe 2021 – 2030 10

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2022 - 2026 10

Uitvoeringsprogramma Fietsagenda 2022-2026 11

2.3 Gemeentelijk beleid 11

GVVP (vastgesteld 04-05-2017) 11

Nota fiets (vastgesteld 13-06-2013) 12

Coalitieakkoord 12

Overige adviesnota's 13

2.4 Knelpunten uit bestaand beleid 13

Nota fiets 2013 13

GVVP 14

3 Fietsen in de gemeente Meppel 15

3.1 Enquête Actieplan Fiets 15

3.2 Beoordeling fietsvoorzieningen 18

3.3 Het netwerk 19

4 Knelpunten verkeersveiligheid 26
4.1 Werkwijze 26
4.2 Ongevallenanalyse 27
Blackspots 28
4.3 Subjectieve verkeersveiligheid 29
4.4 Prioritering 32
4.5 Geplande reconstructies 34
5 Missing links 36
5.1 Inventarisatie 36
5.2 Analyse 38
5.3 Prioritering 39
5.4 Overige initiatieven 40
Fiets-voetoversteek Paradijsssluis 40
6 Onderhoud, verlichting en fietspaaltjes 42
6.1 Onderhoud 43
Analyse 45
6.2 Verlichting 46
Analyse 47
6.3 Fietspaaltjes 48
7 Fietsparkeren 50
7.1 Centrumgebied 50
7.2 Stationsgebied 50
7.3 Opladen van elektrische fietsen 51
8 Stimuleren fietsverkeer 52
8.1 Resultaten enquête 52
8.2 Aandachtspunten 53
Inrichting fietspaden 53
Educatie 53
8.3 Doorfietsroutes 54
Drie mogelijke routes 55

9 Maatregelen 57

Investeringen 57

Grondexploitaties 57

Onderzoeken/kleine maatregelen 57

9.1 Maatregelen 59

9.2 Financiële verantwoording 61

10 Handvatten tbv. inrichting fietspaden en -stroken 63

10.1 Inrichting fietspaden 63

10.2 Inrichting fietsstroken 63

10.3 Belijning 64

10.4 Fietspaaltjes 64

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het fietsbeleid van de gemeente Meppel is ruim 10 jaar geleden uitgewerkt in de Nota Fiets 2013. In deze nota is de totale aanpak van het fietsbeleid uiteengezet. In de afgelopen 10 jaar is er veel veranderd op het gebied van fietsverkeer. Zo zijn elektrische fietsen en speedpedelecs niet meer weg te denken uit het straatbeeld en zijn er nieuwe landelijke uitwerkingen ten behoeve van fietsveilige infrastructuur. Dit plan is een vervolg op de Nota Fiets, waarin met het oog op alle ontwikkelingen op het gebied van fietsverkeer, de gemeentelijke ambities verder uitgewerkt worden tot concrete acties. De beleidskaders zoals verwoord in Nota Fiets worden overgenomen en geactualiseerd in het te ontwikkelen Omgevingsprogramma Mobiliteit dat in 2024/2025 vastgesteld gaat worden. Nota Fiets vervalt na vaststelling van dit programma.

1.2 Doelstelling

Het Actieplan fiets moet leiden tot een concreet en doeltreffend stappenplan voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur in de gemeente Meppel en zo een aantrekkelijk fietsnetwerk te creëren voor haar inwoners. Hiermee stimuleren wij de inwoners van Meppel om de fiets te gebruiken. De groeiende druk op de wegen en de stijging van de luchtvervuiling zijn belangrijke aanleidingen voor het opstellen van dit actieplan. Bovendien is er in de gemeente Meppel een groeiende vraag naar gezonde en duurzame vervoersmiddelen, waarbij de fiets een belangrijke rol speelt. Ook draagt fietsen bij aan een actieve levensstijl. In dit actieplan werken wij de ambities voor ons fietsnetwerk verder uit en zetten deze om in concrete stappen voor de komende jaren. Het einddoel is om de fiets als vervoermiddel te versterken en zo een bijdrage te leveren aan een duurzamere en gezondere gemeente.

1.3 Participatie

Het Actieplan Fiets moet meer zijn dan een op het stadhuis bedacht voornemen tot het verbeteren van de fietsinfrastructuur. Om te komen tot een breed gedragen plan zijn inwoners en belangenorganisaties actief benaderd mee te denken bij het verbeteren van het fietsnetwerk. Dit is gedaan middels een uitgebreide online enquête waarbij inwoners de mogelijkheid hebben gehad onveilige en ontbrekende fietsinfrastructuur te benoemen.

Tevens zijn er proactief informatiesessies georganiseerd met belanghebbenden, zoals de fietsersbond, scholen en Veilig Verkeer Nederland. De opgehaalde informatie levert een belangrijke bijdrage voor een goed onderbouwd en breed gedragen Actieplan Fiets.

1.4 Leeswijzer

In het actieplan wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de landelijke, provinciale en gemeentelijke kaders op het gebied van fietsverkeer. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingezoomd op de huidige stand van zaken in de gemeente Meppel. De hoofdstukken 4 t/m. 8 gaan vervolgens in op de hoofdthema's die in deze rapportage uitgewerkt zijn, te weten verkeersonveilige situaties, missing links, onderhoud, fietsparkeren en het stimuleren van fietsverkeer. Ten slotte worden in hoofdstuk 9 alle constateringen omgezet naar een concreet maatregelenpakket. Hoofdstuk 10 bevat aanbevelingen voor de inrichting van fietspaden.

1.5 Integrale afstemming

Actieplan fiets is afgestemd met:

- Beleidsadviseur fysiek domein
- Beleidsadviseur wegen
- Beheerder Openbare Verlichting
- Regisseur civiele techniek/Wegbeheerder
- Adviseur Financiën / Planning & Control
- Teammanager Ruimte Initiatieven

Actie plan **fiets!**

2 Beleidskaders

De beleidskaders in dit hoofdstuk geven de randvoorwaarden aan voor het verbeteren van ons fietsnetwerk. Het zijn de uitgangspunten en ontwerpprincipes waarbinnen wij ons beleid vormgeven.

2.1 Landelijke beleid

Duurzaam Veilig

Het fietsnetwerk in Nederland wordt vormgegeven conform de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig (DV3 - Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030). Bij een duurzaam veilig wegennet is het verkeersysteem zo ingericht dat de kans op ongevallen zo klein mogelijk is. De mens staat hierin centraal. Duurzaam Veilig is uitgewerkt in vier principes.

1. **(Bio)mechanica:**
   We richten ons op de fysiologische aspecten van fietsen en de biomechanica van fietsers om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit doen we door het creëren van fietsvoorzieningen die rekening houden met de lichamelijke mogelijkheden van fietsers, zoals het aanleggen van comfortabele fietspaden met voldoende ruimte en een glad wegdek. Bij het ontwerp van fietsinfrastructuur zorgen we ervoor dat de weg veilig en logisch aanvoelt voor fietsers. Hierbij moeten we ook de juiste verlichting en bebording gebruiken om de veiligheid te waarborgen.

2. **Psychologie:**
   Om de verkeersveiligheid te bevorderen, moeten we rekening houden met de psychologische factoren die van invloed zijn op het gedrag van weggebruikers, inclusief fietsers. Het fietsbeleid moet campagnes en beleid omvatten om het veiligheidsgedrag te beïnvloeden, zoals het stimuleren van veilig fietsgedrag en het inschatten van risico's en gevaarlijke situaties voor verschillende doelgroepen in het verkeer.

3. **Verantwoordelijkheden:**
   In lijn met de DV3-visie moeten we de verantwoordelijkheid van alle weggebruikers benadrukken om een veilige verkeersomgeving te creëren. Fietsers, automobilisten en andere weggebruikers moeten zich bewust zijn van hun verantwoordelijkheden en rekening houden met de veiligheid van anderen. Het stimuleren van verantwoordelijk gedrag door middel van handhaving van verkeersregels en het bevorderen van begrip en respect tussen alle weggebruikers.

4. **Leren en Innoveren:**
   Om de verkeersveiligheid te verbeteren, moeten we blijven leren van ongevallen en innovaties inzetten om de fietsomgeving veiliger te maken. Het fietsbeleid moet flexibel zijn en ruimte bieden voor experimenten en proefprojecten om nieuwe veiligheidsmaatregelen te testen. We monitoren verkeersdata om trends en risico's te identificeren, zodat er gericht beleid kan worden ontwikkeld om ongevallen te voorkomen.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid kan worden gezien als een concrete uitwerking van de visie van Duurzaam Veilig. Het Rijk, provincies en gemeenten willen met het SPV 2030 de verkeersveiligheid in Nederland structureel verbeteren. Aanleiding hiervoor is dat de jarenlange daling van het aantal verkeersdoden stagneert en het aantal verkeersgewonden zelfs al jaren toeneemt. Verder zijn diverse ontwikkelingen gaande die het verkeersbeeld veranderen, zoals toenemende drukte op fietspaden en nieuwe voertuigen op fietspaden.

Het SPV kenmerkt zich door een risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid. Door risico's vroegtijdig aan te pakken, worden ongevallen voorkomen. De (landelijke) ambitie is het aantal verkeersdoden tot nul te reduceren in 2050. Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's, waarbij met betrekking tot fietsverkeer de volgende thema's het belangrijkst zijn:

- Veilige infrastructuur
- Heterogeniteit in het verkeer
- Kwetsbare verkeersdeelnemers
- Afleiding in het verkeer

Nationaal Toekomstbeeld fiets

Het nationaal Toekomstbeeld Fiets is opgesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met provincies en gemeenten. De ambitie is om door in te zetten op de fiets bij te dragen aan diverse maatschappelijke opgaven, zoals economie, woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat en duurzaamheid en leefbaarheid. Het doel is om te komen tot een landelijk dekkend fietsnetwerk dat concurrerend is met netwerken van andere vervoerswijzen.

Er worden drie opgaven onderscheiden:

- Het versterken van de fietsnetwerken
- Het verbeteren van de stallingsmogelijkheden
- Het stimuleren van het fietsgebruik.

Fietsvisie 2040

In de Fietsvisie 2040 benoemt de Fietsersbond de ambities op het gebied van fietsgebruik. De hoofdambitie is dat in 2040 heel Nederland fietst.

2.2 Provinciaal beleid

Mobiliteitsprogramma Drenthe 2021 – 2030

Het Mobiliteitsprogramma Drenthe 2021 – 2030 is een uitwerking van de provinciale Omgevingsvisie. Dit vormt onder andere de basis voor de uitwerking van het Uitvoeringsplan Fietsverkeer. Hierin worden drie ambities onderscheden:

- Meer mensen op de fiets: stijging 20% van het aantal fietskilometers door o.a. stallingen bij belangrijke voorzieningen en hubs te verbeteren, koppeling van voorzieningen bij hubs, inzetten op deelfietsen en campagnes;
- Veiliger fietsen: innovatieve concepten (sensoren), veilige infrastructuur en goede educatie
- Een compleet fietsnetwerk: hoogwaardige doorfietsroutes, realiseren ontbrekende schakels, fietspaden onderhouden en pilots innovatieve ontwikkelingen (o.a. onderhoudsarm fietspad).
- Een aantrekkelijk toeristisch fietsproduct: aanbod van fietsproducten en arrangementen, voorzieningen die inspelen op de fietsbeleving, aansprekende fietsevenementen en een uitnodigende marketingcampagne.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2022 - 2026

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Drenthe 2022-2026 wordt het landelijke SPV 2030 uitgewerkt voor Drenthe. Het doel is om tot nul verkeersslachtoffers te komen. Uit de verkeersveiligheidsanalyse van Drenthe blijkt dat met name de thema’s veilige infrastructuur, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid en afleiding in het verkeer knelpunt zijn.

Bij het uitvoeringsprogramma zijn vier thema's te onderscheiden:

- Educatie: Er zijn diverse verkeerseductie-projecten voor particulieren, scholieren en bedrijven. Verder wordt campagne gevoerd op verschillende thema's die van belang zijn in Drenthe: Bob, fietsverlichting, motor, snelheid, MONO, zomer, winter en Doortrappen.
- Infrastructurele maatregelen: De maatregelen zijn voornamelijk gericht op veilige weg- en fietspadbermen, veilige fietsoversteekplaatsen en geloofwaardige snelheidslimieten.
- Handhaving: Politie en Openbaar Ministerie worden ondersteund door het delen van ongevallen-en risicoanalyses, ondersteunen van communicatie, maken van (kleine) aanpassingen in de infrastructuur voor de handhaving en door samenwerking in pilots met innovatieve handhavingstechnieken
- Innovatie: Er wordt ingezet op innovatieve projecten: nieuwe vormen van risicoanalyses, educatie, infrastructuur, verkeershandhaving waarbij gebruik wordt gemaakt van technologische ontwikkelingen.

Uitvoeringsprogramma Fietsagenda 2022-2026

Dit is een uitvoeringsprogramma voor de fiets dat hoort bij pijler 3 'fiets als duurzaam alternatief' van het Mobiliteitsprogramma Drenthe 2021 – 2030. In de Fietsagenda schetst de Provincie Drenthe hun inzet op het thema fietsen voor de komende jaren. Daarmee willen zij een extra impuls geven aan de uitvoering van het fietsbeleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

GVVP (vastgesteld 04-05-2017)

In het GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan) uit 2017 wordt het beleid voor de fiets verder gekaderd. Er wordt ingezet op stimulering van fietsgebruik en zijn er de volgende beleidsregels vastgesteld.

- Meppel kiest ervoor het realiseren van een goede fietsverbinding van Nieuwveenselanden 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/h gebied een weg kruisen – fietsers voorrang te verlenen.

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

Nota fiets (vastgesteld 13-06-2013)

In de Nota fiets beschrijft de Gemeente Meppel hoe zij wil inzetten op het stimuleren van het fietsgebruik. Dit houdt in dat inwoners van Meppel snel, veilig en comfortabel kunnen fietsen, evenals snel en veilig hun fiets kunnen parkeren. Dit algemene doel is uitgewerkt in zeven subdoelen:

- Fietsveiligheid: afname letselongevallen met 26%
- Fietsgebruik: het aandeel van de fiets tot 7,5 kilometer laten stijgen naar 45%
- Fietsparkeerbeleid: vraag gestuurd fietsenstallingen realiseren
- Ruimtelijke ordening en verkeer: rekening houden met fietsvoorzieningen in diverse plannen;
- Fietsdiefstal: aantal fietsdiefstallen dient met 20% af te nemen
- Sociale veiligheid: goede verlichting
- Recreatief fietsverkeer: nationale parken op fietsafstand van Meppel zijn goed bereikbaar.

Coalitieakkoord

Het Coalitieakkoord bevat de belangrijkste doelstellingen van de Gemeente Meppel tussen 2022 en 2026. Een doelstelling is dat de leefomgeving van de toekomst mensen uitdaagt tot gezond gedrag, zoals fietsen. De Gemeente Meppel wil nog fietsvriendelijker worden door:

- het realiseren van veilige schoolroutes;
- het scheiden van fietsverkeer met autoverkeer (vrijliggende fietspaden);
- goede stallingsvoorzieningen;
- een samenhangend en veilig fietsnetwerk tussen wijken, voorzieningen en het station;
- een veilige fietsverbinding tussen Meppel-Zuid en Ezinge;
- veilige straatinrichting van 30-km/h zones in wijken;
- het stimuleren van de aanleg van regionale fietssnelwegen.

Overige adviesnota's

Naast de beleidskaders is in dit actieplan ook gebruikgemaakt van de aanbevelingen uit diverse adviesnota's

- Geactualiseerde aanbevelingen voor markering op fietspaden 2022 Fietsberaadnotitie - Versie 1.0 mei 2022 -Fietsberaad CROW
- Actualisatie Fietsnetwerk Drenthe 2021 - Provincie Drenthe
- ANWB-onderzoek Veilig Fietsen 2022

2.4 Knelpunten uit bestaand beleid

Nota fiets 2013

In de "Nota fiets" uit 2013 wordt een aantal knelpunten in het fietsnetwerk van Meppel genoemd. Deze zijn naar voren gekomen na aanleiding van de interviews met diverse partijen. Daarvan is een deel in de afgelopen jaren opgelost.

Binnenstad/Nieuwveenselanden

- Het realiseren van een goede fietsverbinding van Nieuwveenselanden 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.
- Op het traject Ceintuurbaan - Reestlaan wordt door sommigen de snelheid van het autoverkeer als hoog ervaren en daarmee als gevaarlijk voor met name fietsers.

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 voorrangssituatie op het kruispunt Randweg-Rembrandtlaan wordt door sommige weggebruikers als onveilig ervaren.

Oosterboer/Ezinge

- Meerdere paaltjes in fietspaden worden genoemd als onveilige obstakels. Specifiek worden de paaltjes in de Argusvlinder ter hoogte van de Distelvlinder genoemd.

- Op een deel van het fietspad langs de Ambachtsweg wordt de verlichting als onvoldoende ervaren.
- Er wordt een fietsverbinding gemist over bedrijventerrein Blankenstein als verbinding tussen de Blankensteinweg en Ezingertunnel.

Nijeveen

- Terugbrengen van het deels verwijderde fietspad langs de Rijksweg richting Havelterberg

GVVP

Ook in het GVVP (geactualiseerd 2017) wordt een aantal missing links genoemd o.a.:

- Het realiseren van een goede fietsverbinding van Nieuwveenselanden 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.

Actieplan fiets

Bovenstaande kaders hebben geleid tot het voornemen een Actieplan fiets op te stellen.

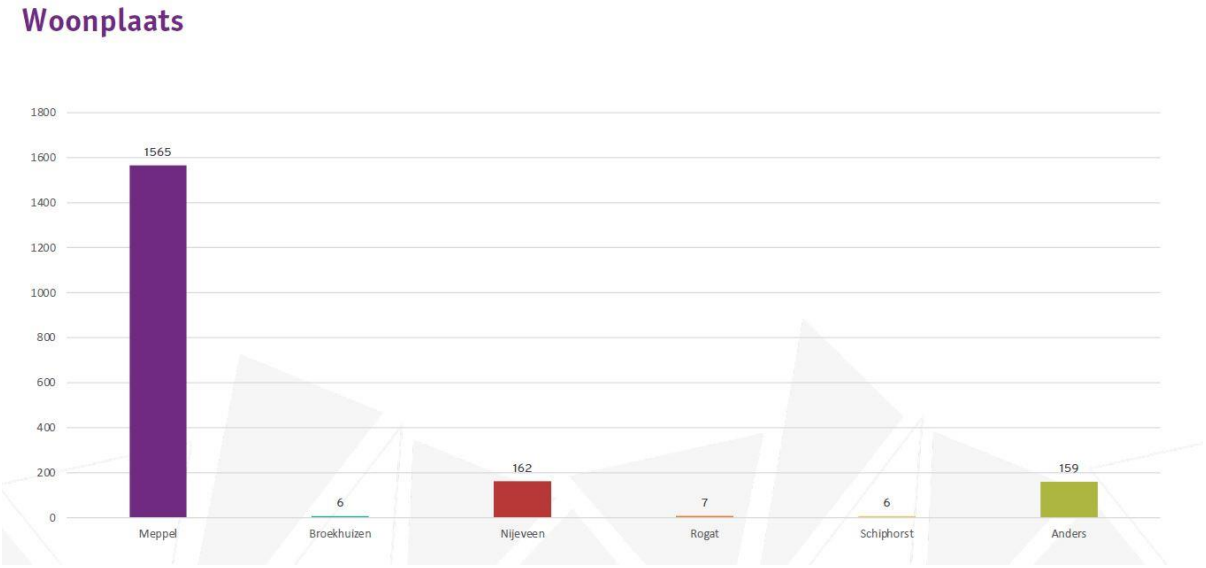
Als uitwerking van de Nota fiets gaan we in Actieplan fiets de beleidsvisie uit de Nota, aangevuld met de landelijke en provinciale beleidskaders en adviesnota's uitwerken naar concrete doelstellingen en projecten. We doen dit met behulp van de inwoners van Meppel door de resultaten uit de enquête, die door ruim 1900 inwoners is ingevuld, leidend te laten zijn in de prioritering van projecten.

3 Fietsen in de gemeente Meppel

Fietsen is een uitstekende manier om jezelf te verplaatsen binnen de gemeente Meppel. De meeste reisdoelen zijn op relatief korte afstand en zijn over het algemeen goed bereikbaar. Wij hebben de bewoners van Meppel gevraagd naar hun mening over fietsen in Meppel en het gebruik van de fiets door middel van een online enquête. De enquête is in het totaal 1905 keer ingevuld. Niet iedereen beantwoorde alle vragen waardoor er verschillen in het totaal aantal respondenten per vraag kan ontstaan.

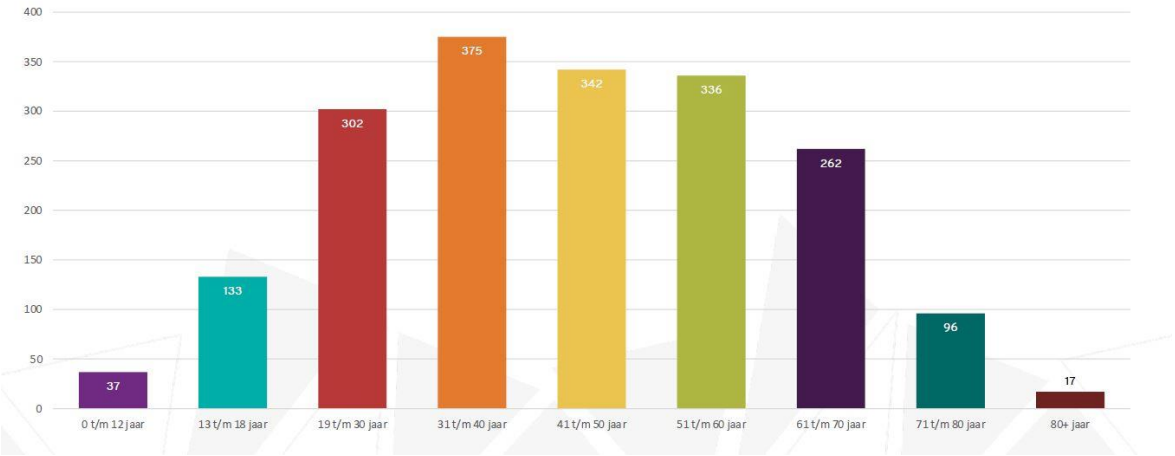
3.1 Enquête Actieplan Fiets

Voor het Actieplan Fiets is een enquête uitgezet onder de inwoners van de gemeente Meppel. De enquête is door *1905* personen ingevuld. Onderstaande grafieken laten de woonplaats en leeftijd van de geënquêteerden zien.



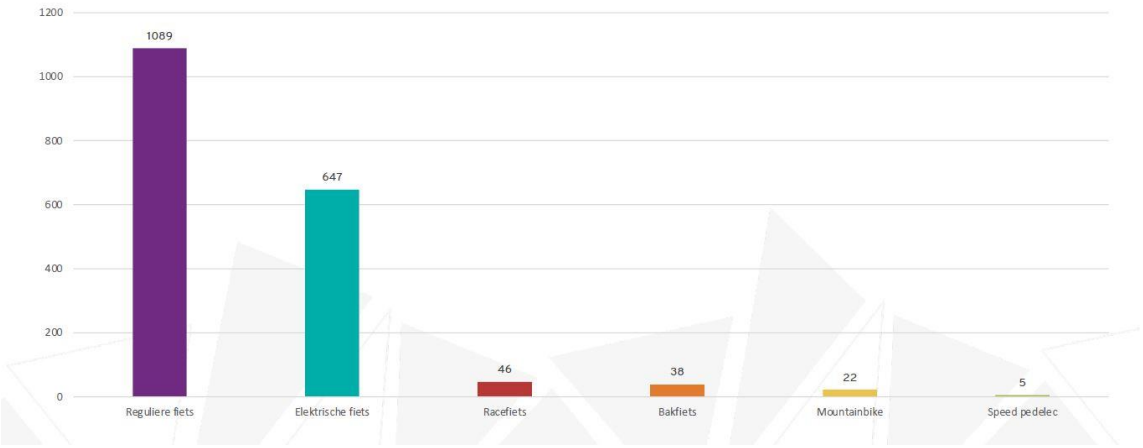
81% van alle respondenten is woonachtig in de stad Meppel. 8,5% komt uit Nijeveen. Deze percentages wijken marginaal af van de bevolkingsopbouw van de Gemeente Meppel en is daarmee representatief te noemen. Opvallend is dat 8% van de respondenten niet in Meppel woont, maar wel gebruik maakt van het fietsnetwerk.

Leeftijd



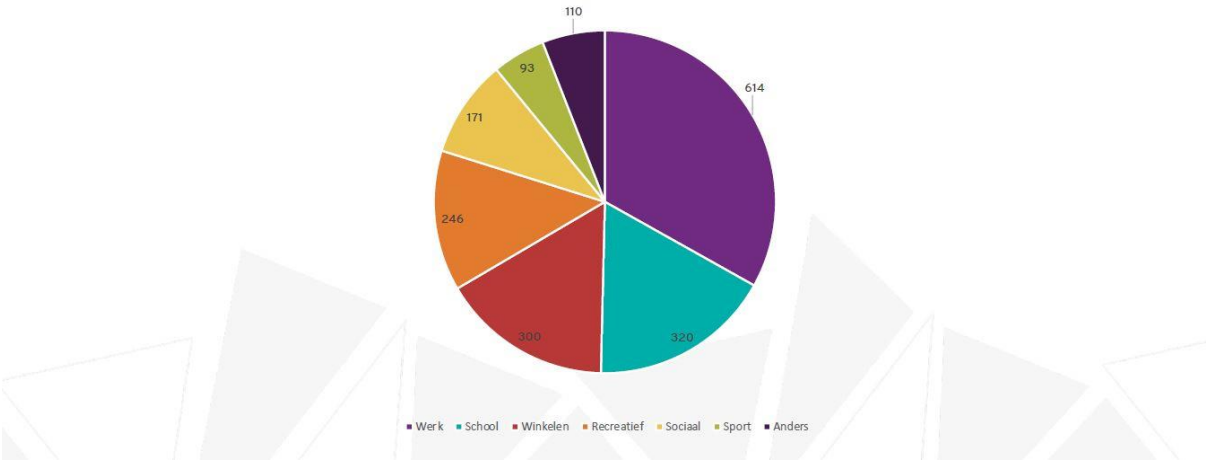
In vergelijk met de leeftijdsopbouw van Meppel blijkt dat de gemiddelde leeftijd van de respondenten wat lager is. Verklaring hiervoor is dat deze leeftijdsgroep meer fietst.

Type fiets



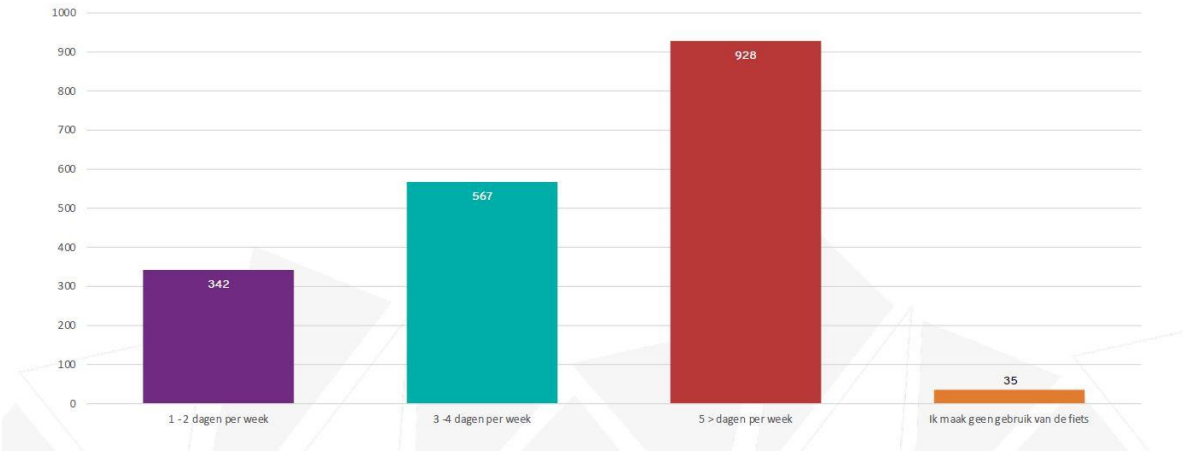
Van de 1847 respondenten rijdt inmiddels 35% op een elektrische fiets. Dit geeft nieuwe uitdagingen op het fietspad. Snelheidsverschillen zullen groter worden. Hierdoor is bijvoorbeeld de aanleg van bredere fietspaden extra van belang.

Doel fietsritten



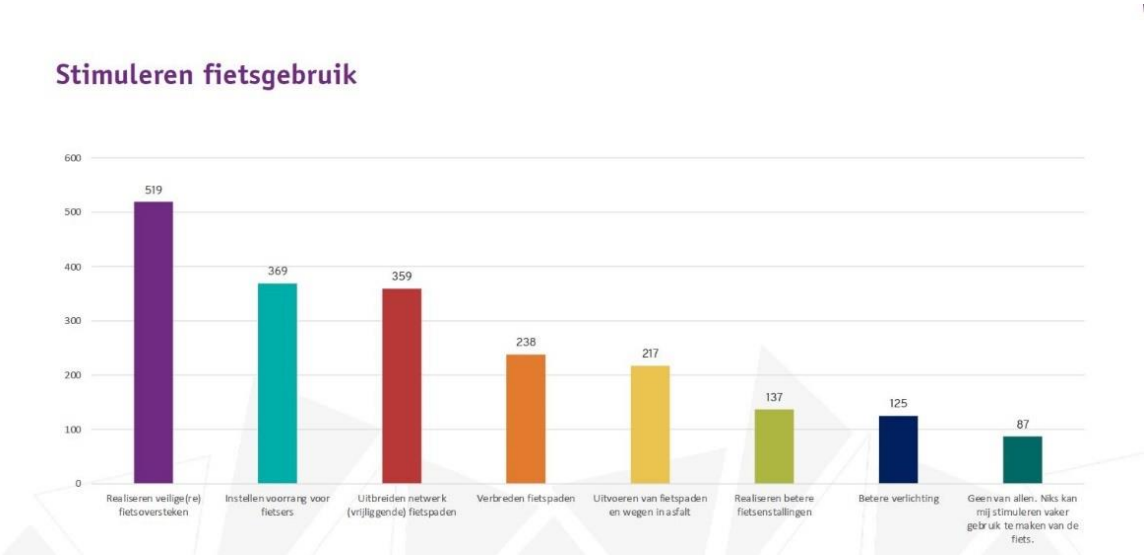
Ruim 33% van de respondenten gebruikt de fiets voor woon-werkverkeer. 17% van de mensen die de enquête invulden gaat op de fiets naar school. Landelijk ligt dit cijfer aanzienlijk lager met 15,6% voor woon-werkverkeer en 10,9% voor fietsritten naar school.

Gebruik fiets



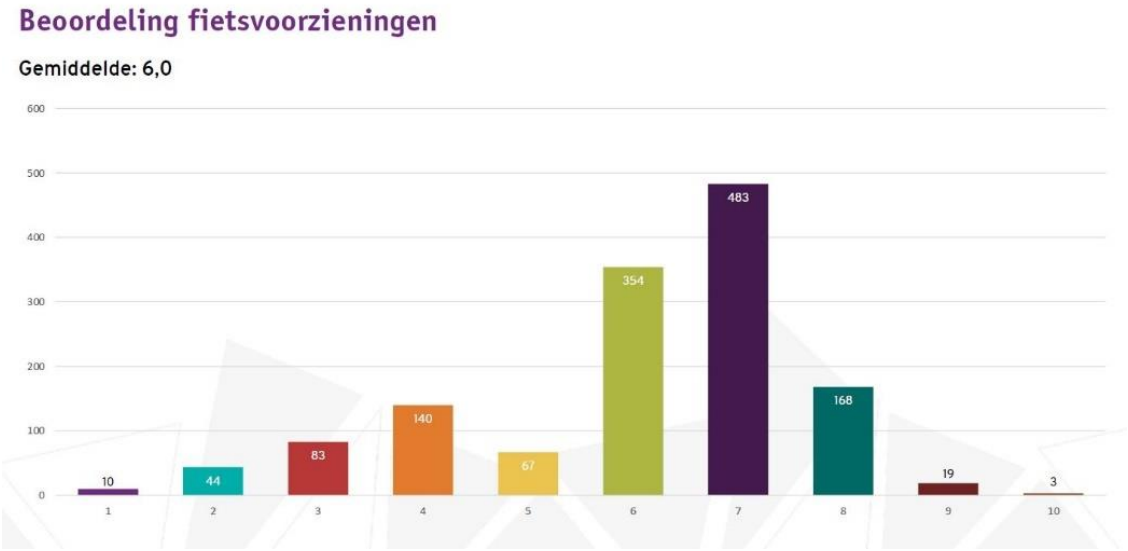
49,5% van de respondenten maakt 5 of meer dagen per week gebruik van de fiets. Landelijk ligt het percentage gebruik van de fiets voor 4 dagen of meer op 41% (Fietsmonitor Nederland 2020).

Wij vroegen ook naar de manieren om het fietsgebruik verder te simuleren. Het realiseren van meer veiligere fietsoversteken werd hier het meest genoemd. Ook het uitbreiden van het fietsnetwerk wordt vaak genoemd door de respondenten.



3.2 Beoordeling fietsvoorzieningen

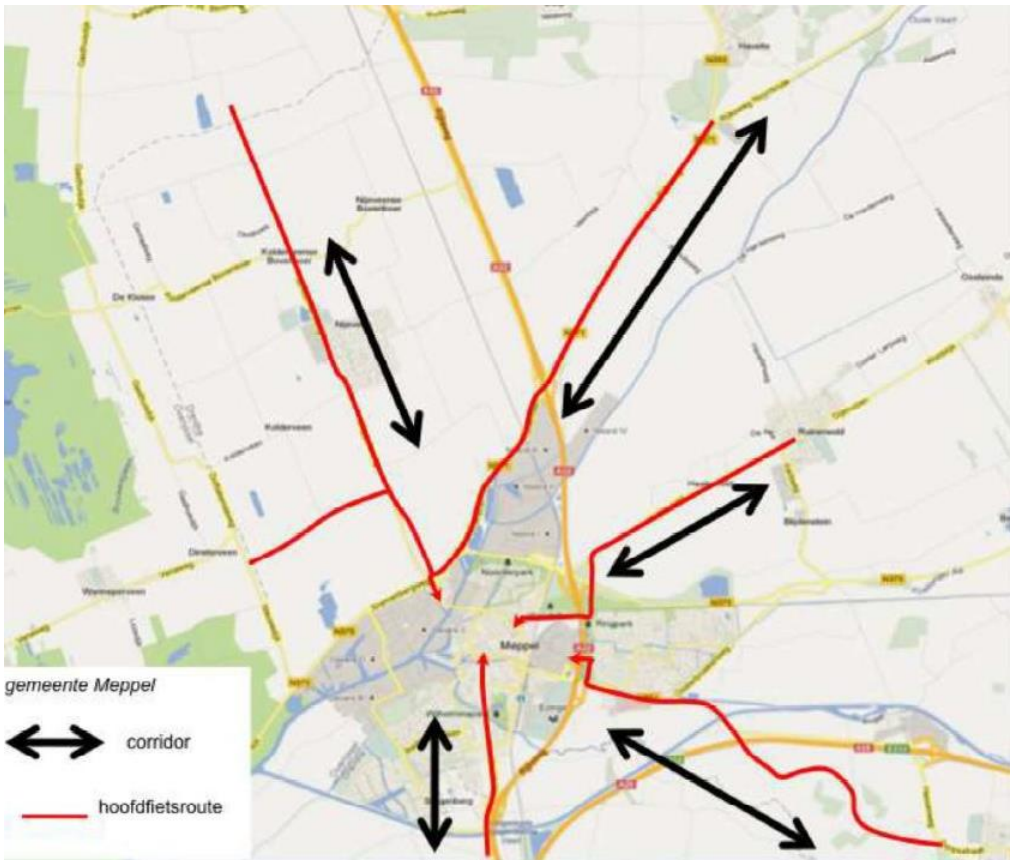
In onderstaande grafiek zijn de resultaten opgenomen van de vraag *“Met welk cijfer beoordeelt u de fietsvoorzieningen in de gemeente Meppel?”.* De fietsvoorzieningen in de gemeente Meppel worden door de respondenten gemiddeld beoordeeld met een 6.0. Het grootste deel van de respondenten beoordeeld de fietsvoorzieningen met een 7.0. Het gemiddelde cijfer 6 is voldoende aanleiding om ons fietsnetwerk verder te verbeteren. De komende jaren streven wij naar verdere verbetering van ons fietsnetwerk.



De verzamelde data van de enquête vormt de basis voor het Actieplan Fiets. Deze data wordt samen met de input van de scholen en de fietsersbond Meppel gebruikt om een lijst met aandachtpunten op te stellen en de prioritering hiervan vast te stellen.

3.3 Het netwerk

Het Hoofdfietsnetwerk van de gemeente is vastgelegd in het GVVP 2017.
Het netwerk is weergegeven in de afbeelding op de volgende pagina.

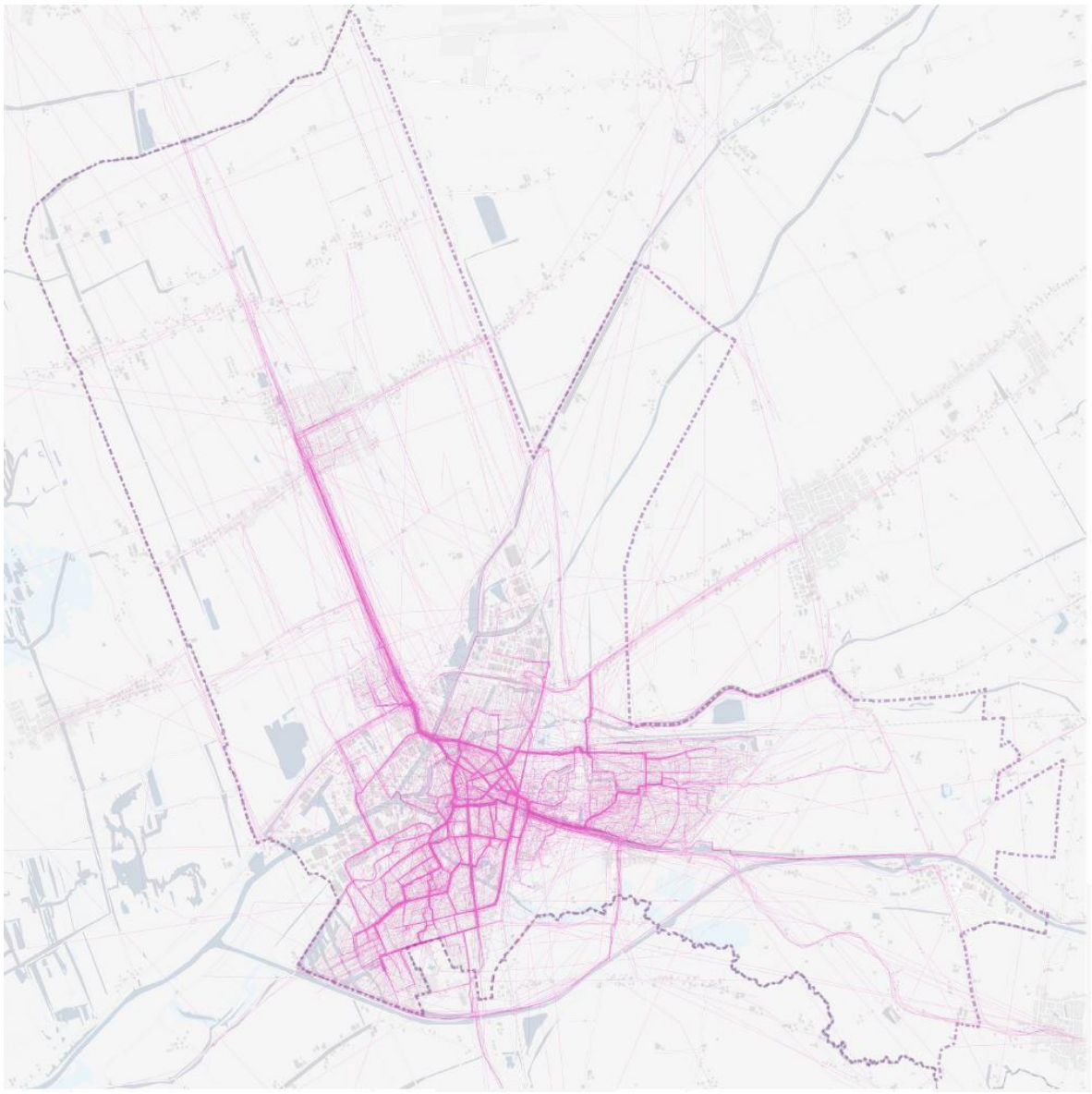


Hoofdfietsroutes en corridors GVVP 2017

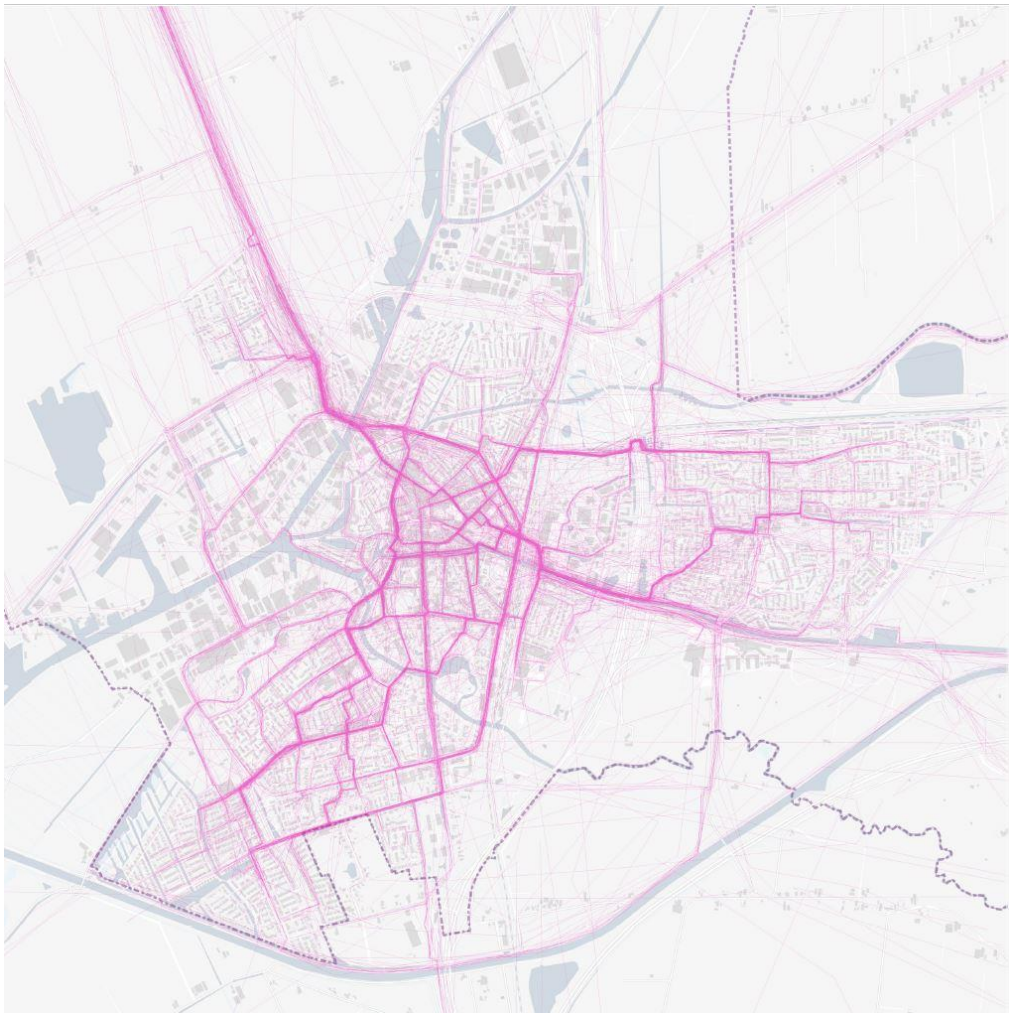


Hoofdfietsroutes Meppel en routes *(voorgezet) onderwijs GVVP 2017*

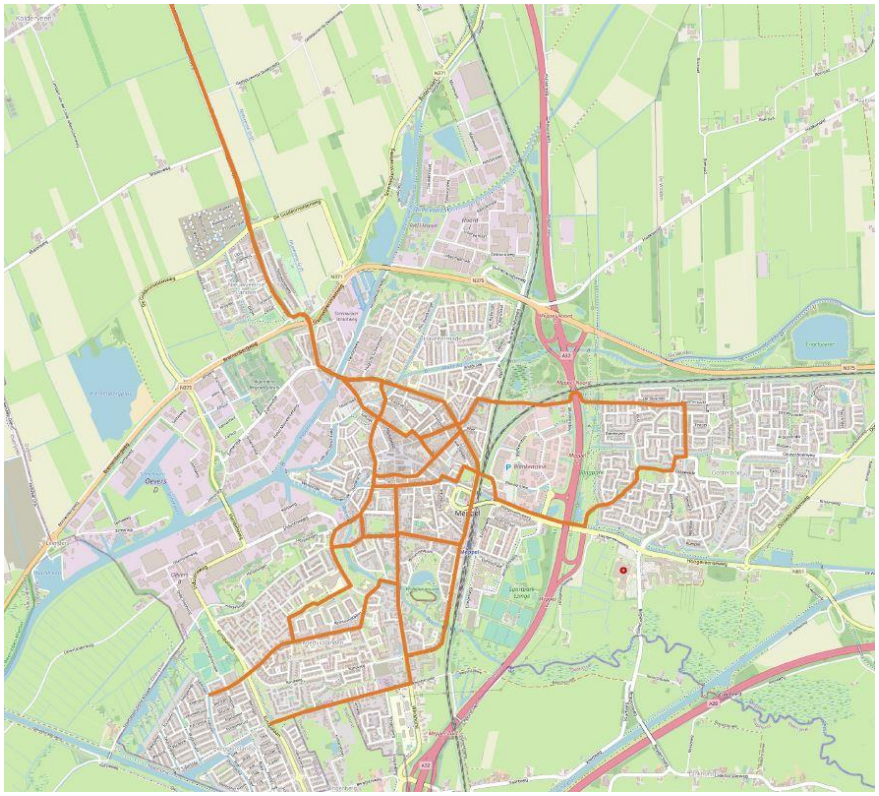
In de enquête is gevraagd op kaart aan te geven van welke routes men vaak gebruik maakt. *De onderstaande afbeeldingen* laten de routes zien die respondenten hebben aangegeven.



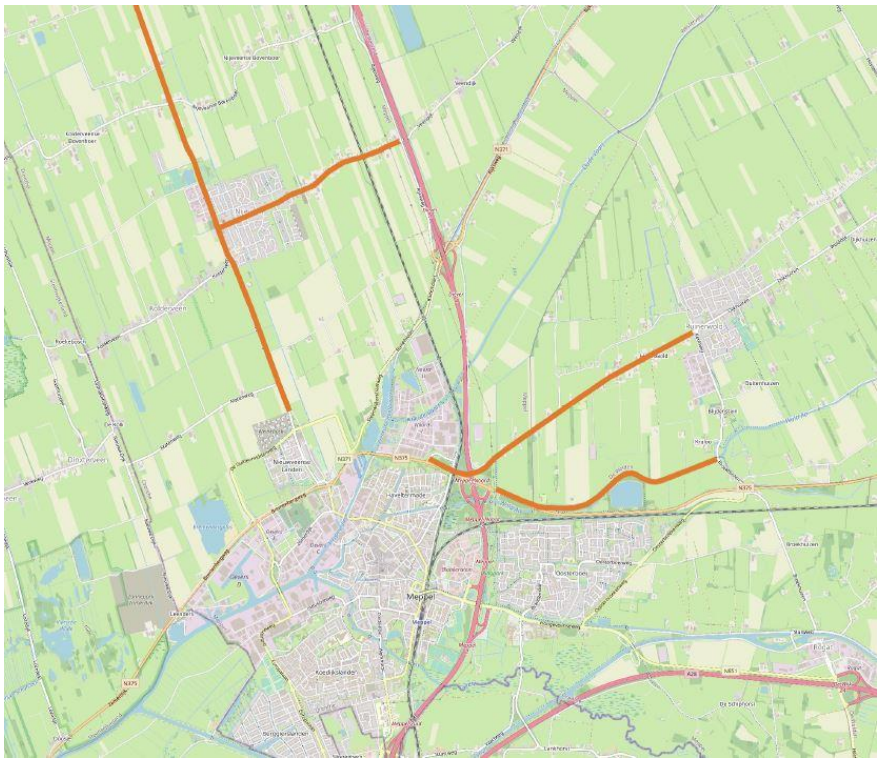
Enquêteresultaten gebruikte fietsroutes gemeente Meppel



Enquêteresultaten gebruikte fietsroutes Meppel (stad).



Meppel (stad) meest gebruikte fietsroutes in kaart



Meppel meest gebruikte fietsroutes buiten de bebouwde kom in kaart

Wanneer we de resultaten van de enquête vergelijken met de hoofdfietsroutes zoals beschreven in het GVVP valt op dat de route Reestlaan en Ceintuurbaan vaak gebruikt worden als fietsroute. Daarnaast valt op dat de route Steenwijkerstraatweg richting Havelte minder vaak wordt aangegeven als fietsroute. Dit laatste kan het gevolg zijn van het relatief hoge aantal fietsers van buiten Meppel dat gebruik maakt van deze route.

De route Meppel-Zuid naar het centrum via de Boazbrug wordt eveneens opvallend vaak genoemd, ondanks dat de brug al meer dan een half jaar is afgesloten.

Een aantal wegen is relatief vaak aangegeven, maar niet opgenomen in het hoofdfietsnetwerk. Deze verbindingen verdienen nadere aandacht. Het gaat hierbij om de volgende wegen.

- Steenwijkerstraatweg - Ceintuurbaan-Burg. Knopperslaan-Parallelweg
- Reestlaan
- Rembrandtlaan
- Gerard Doustraat
- Zuiderlaan-Weerdstraat
- Blankensteinweg

Opvallend is verder dat het fietsverkeer van en naar Berggierslanden veelal de route Westerstouwe-Werkhorst of de route via de Rembrandtlaan verkiest boven de route door de Koedijkslanden die is aangegeven als hoofdroute in het GVVP.

Actie plan fiets!

4 Knelpunten verkeersveiligheid

Knelpunten in het fietsnetwerk kunnen ontstaan door gevaarlijke oversteekpunten, te veel verkeer, een te hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer, geen voorrang krijgen als fietser of bijvoorbeeld onoverzichtelijke oversteekpunten. Ook het gevoel van onveiligheid speelt mee. In dit hoofdstuk beoordelen wij de verkeersveiligheidsknelpunten. Knelpunten die worden veroorzaakt door onderhoud of verlichting worden in de volgende hoofdstukken behandeld.

4.1 Werkwijze

Voor het vaststellen van de verkeersveiligheidsknelpunten met betrekking tot fietsverkeer is een tweesporenbeleid gevolgd. Enerzijds is gekeken naar de objectieve verkeersveiligheid, locaties waar zich daadwerkelijk (geregistreerde) ongevallen voor hebben gedaan. Dit is gedaan met behulp van data uit het programma ViaStat. Hierbij is gekeken naar alle ongevallen met fietsers en e-bikes in de periode juli 2018-juni 2023. Ook hebben wij ingezoomd op de drie locaties waar 2 of meer ongevallen hebben plaatsgevonden in deze periode.

Anderzijds is gekeken naar subjectieve verkeersonveiligheid, de locaties die door geënquêteerden en stakeholders als onveilig worden ervaren. De geënquêteerden hebben deze locaties kunnen aangegeven in de online enquête. Met de stakeholders is overleg gevoerd tijdens twee inloopavonden. Tijdens deze inloopmomenten heeft een zestal scholen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om hun aandachtspunten met betrekking tot fietsveiligheid aan te geven. Hoewel hun zorgen vooral gingen over de haal- en brengmomenten van de school zijn er ook op het gebied van fietsveiligheid aandachtspunten besproken. Van de verschillende scholen voor voorgezet onderwijs is geen reactie gekomen. Daarnaast is een apart overleg gevoerd met de Fietsersbond afdeling Meppel. Samen met de Fietsersbond Afdeling Meppel hebben wij gekeken naar de aandachtspunten binnen ons fietsnetwerk.

Vervolgens zijn de resultaten uit bovenstaande analyses samengevoegd en kwantitatief gemaakt. Dit is gedaan volgens de systematiek in onderstaande tabel. Op deze manier wordt aan elke locatie een score toegekend, die de basis vormt voor prioriteringslijst.

Beoordelingsaspect	Aantal punten
a) Ongevallen	
1 ongeval	1
>1 ongeval	2
b) Aantal meldingen	
5-10 meldingen	1
10-25 meldingen	2
26-50 meldingen	3
>50 meldingen	5
c) Stakeholders	
Locatie genoemd door stakeholder(s)	1
d) Is onderdeel van de hoofdfietsstructuur(GVVP)	
ja	1

4.2 Ongevallenanalyse

Omschrijving						
Locatie niet Exact	19	21	19	13	13	0
de Putstoel, Grote Oever, L. Hagedoornstraat [nr....	2	2	2	1	1	0
Leonard Springerlaan, Parallelweg, Stationsplein,...	2	2	2	1	1	0
Hoofdstraat, Kruisstraat [nr. 3030925]	2	2	1	0	0	0
Pieter de Hoochstraat [nr. 7130]	1	1	1	0	0	0
Randweg [nr. 50188]	1	1	1	1	1	0
Noteboomstraat [nr. 237735]	1	1	1	1	1	0
Setheweg [nr. 289164]	1	1	1	1	1	0
Anjelierstraat, Ezingerweg [nr. 963881]	1	1	1	0	0	0
Resedastraat [nr. 971630]	1	1	1	1	1	0
Parallelweg [nr. 985954]	1	2	2	1	1	0
Citroenvlinder, Eikepage [nr. 1047599]	1	1	1	0	0	0
Matenweg [nr. 1122931]	1	1	1	1	1	0
Oude Boazstraat [nr. 1192822]	1	1	2	2	2	0
Sluisweg [nr. 1330870]	1	1	1	1	1	0
Selectie totalen	**73**	**81**	**76**	**46**	**46**	**0**

Ongevallen (fiets en e-bike) 07-2018 tot 07-2023

In bovenstaande tabel zijn alle ongevallen weergegeven waarbij een fietser en of e-bike betrokken is geweest in de afgelopen 5 jaar (juli 2018-juli 2023). In de gemeente Meppel zijn 73 ongevallen geregistreerd. Daarbij hebben 46 personen letsel opgelopen, waarvan 4 personen met e-bike en 42 met de fiets. Er zijn geen dodelijke ongevallen geregistreerd. In onderstaande kaart en tabel zijn 74% van de ongevallen geregistreerd, waarvan 19 zonder exacte locatie.



Ongevallen (fiets en e-bike) 07-2018 tot 07-2023

Blackspots

Uit de ongevalscijfers blijkt dat op de volgende locaties meerdere ongevallen met fiets en/of e-bike zijn gebeurd:

- 6 locatie met 2 geregistreerde ongevallen.

- De Putstoel - Grote Oever
  Grote Oever is weg met veel verkeer van en naar het centrum. Beide ongevallen hebben te maken met het niet verlenen van voorrang (flank).

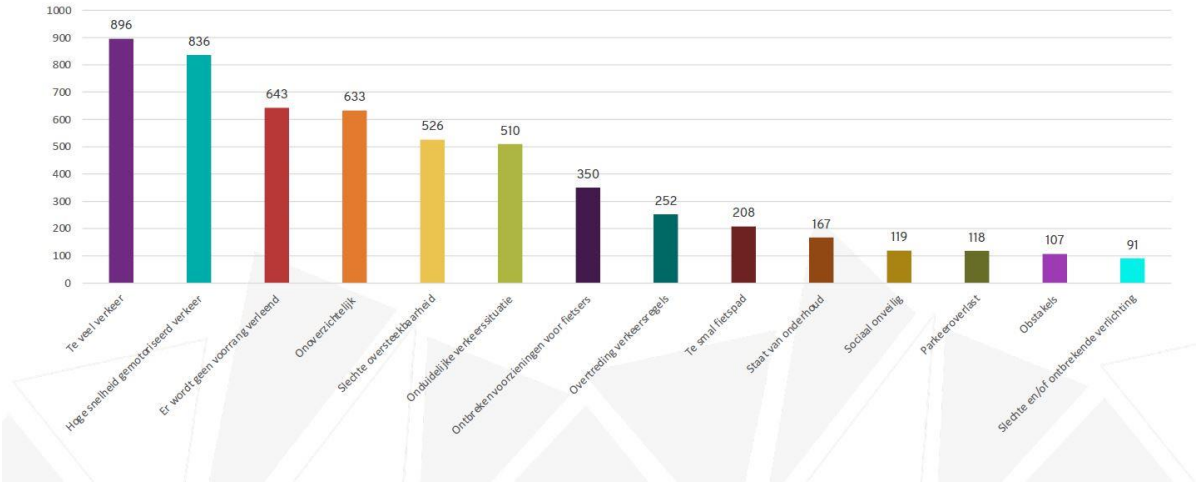
- Leonard Springerlaan – Stationsplein
  Veel fietsverkeer van en naar het station. De route Stationsplein wordt ook veel gebruikt door scholieren van en naar het scholencampus op Ezinge.
- Hoofdstraat-Kruisstraat
  De fietsroute door de Kruisstraat is complex vanwege het vele winkelend publiek tijdens openingstijden winkels.
- na analyse; Zuiderlaan (thv. Palet)
  Beide ongevallen zijn het gevolg van het niet voorrang verlenen van automobilisten thv. de fietsoversteken.
- na analyse; Zuiderlaan (thv. Jan Tooroplaan)
  Geen voorrang verlenen aan fietsverkeer van rechts.
- na analyse; Industrieweg -Handelsweg
  Fietsoversteek thv. kruising Industrieweg-Handelsweg is onoverzichtelijk voor fietsers.

4.3 Subjectieve verkeersveiligheid

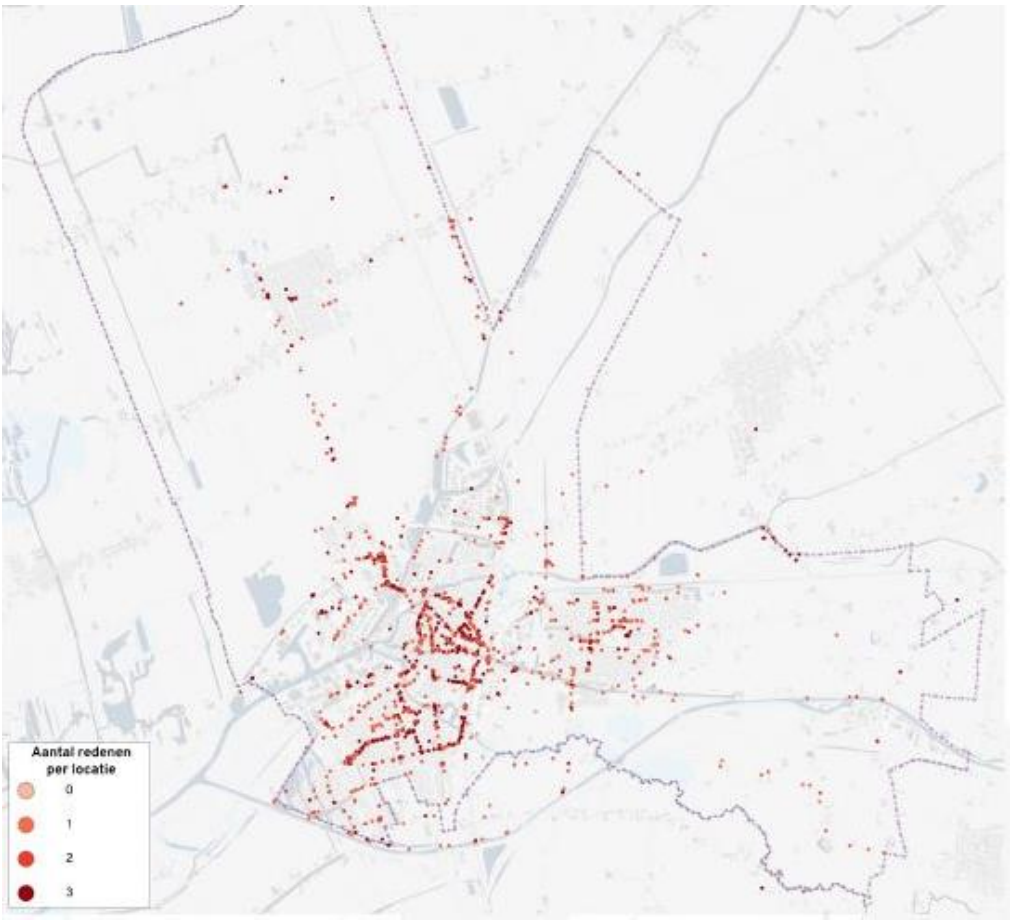
Subjectieve verkeersveiligheid is de persoonlijke beleving, waarneming of ervaring van verkeersveiligheid. Hierbij kan het gaan om een inschatting van de kans om in bepaalde verkeerssituaties bij een ongeval betrokken te raken, of in een onveilige situatie terecht te komen. Het kan ook gaan om de mate waarin iemand angst en zorgen ervaart over de veiligheid van zichzelf of anderen, zoals bijvoorbeeld kinderen en partner. (bron Subjectieve verkeersveiligheid, Kennisnetwerk spv).

De subjectieve verkeersveiligheid is in beeld gebracht door middel van de online enquête. Deze enquête is 1905 keer ingevuld. Respondenten vinden dat er één of meerdere onveilige locaties in de gemeente Meppel zijn. In 896 gevallen wordt deze onveiligheid ervaren doordat er te veel verkeer is. In totaal zijn er 2667 locaties aangegeven. Onveilige locaties met betrekking tot onderhoud, fietspaaltjes of verlichting worden in de volgende hoofdstukken weergegeven.

Waarom zijn de locaties onveilig?



In de online enquête bestond de mogelijkheid om op de kaart onveilige locaties aan te geven. De aangegeven locaties zijn gefilterd, omdat er overlap tussen de verschillende punten zit. Deze locaties zijn opgenomen in volgende afbeelding.



Genoemde locaties van onveilige situaties gemeente Meppel in de enquete.

#	Locatie	Keren genoemd	Vaakst genoemde oorzaken
1	Kruispunt Bremenbergweg – Steenwijkerstraatweg	150	Te veel verkeer en slechte oversteekbaarheid
2	Kruispunt Steenwijkerstraatweg – Zomerdijk	75	Te veel verkeer en slechte oversteekbaarheid
3	Kruispunt Europalaan – Rembrandtlaan	65	Te veel verkeer en hoge snelheid
4	Kruispunt Markstraat – Prinsengracht	54	Onoverzichtelijk en te veel verkeer
5	Kruispunt Prinsengracht – Keizersgracht	51	Geen voorrang verlenen en onduidelijke verkeerssituatie
6	Wegvak Reestlaan	48	Hoge snelheid en te veel verkeer
7	Kruispunt Ceintuurbaan – Eendrachtstraat	44	Slechte oversteekbaarheid en te veel verkeer
8	Kruispunt Eendrachtstraat – Noteboomstraat	38	Onduidelijke verkeerssituatie en onoverzichtelijk
9	Kruispunt Ceintuurbaan – Commissaris de Vos van Steenwijklaan	35	Onoverzichtelijk en hoge snelheid
10	Kruispunt Steenwijkerstraatweg – Noordeinde	34	Te veel verkeer en hoge snelheid
11	Kruispunt Werkhorst – Reestlaan	33	Slechte oversteekbaarheid en te veel verkeer
12	Kruispunt Burgemeester Knopperslaan – Het Vledder	31	Te veel verkeer en hoge snelheid
13	Kruispunt Rembrandtlaan - Govaert Flinckstraat - Meindert Hobbemastraat	26	Te veel verkeer en geen voorrang verlenen
14	Kruispunt Zuideinde – Stationsweg	23	Onoverzichtelijk en geen voorrang verlenen
15	Kruispunt Handelsweg- Industrieweg	21	Onoverzichtelijk en slechte oversteekbaarheid

(Subjectieve) onveilige locaties Meppel stad in de enquête

#	Locatie	Keren genoemd	Vaakst genoemde oorzaken
1	Nijeveen (tussen N371 en Dorpsstraat)	18	Staat van onderhoud en te smal fietspad
2	Meppelerweg	15	Ontbrekende verlichting en staat van onderhoud
3	Schiphorsterweg	11	Ontbrekende verlichting
4	Schuurmansweg	9	Slechte oversteekbaarheid, hoge snelheid en onduidelijke verkeerssituatie
5	Broekhuizen (tussen N375 en Weg naar de Bloemen)	9	Hoge snelheid, ontbreken voorzieningen fietsers en onduidelijke verkeerssituatie

(Subjectieve) onveilige locaties Meppel buiten de bebouwde kom

4.4 Prioritering

Op basis van de beoordelingssystematiek uit paragraaf 4.1 is per locatie een score bepaald.

- **Score a** wordt bepaald door het aantal ongevallen.
- **Score b** wordt gevormd door het aantal meldingen dat wij hierover gehad hebben in de enquête.
- **Score c** wordt genoemd door stakeholders
- **Score d:** Maakt deel uit van een (hoofd) fietsnetwerk

Het maximale aantal punten op een locatie is 6 punten. De locaties die in onderstaand schema groen zijn weergegeven worden al aangepakt of maken onderdeel uit van een lopend project. De locaties die in het schema blauw zijn weergegeven maken onderdeel uit van het Noordpoort project. Naar deze locaties wordt gekeken in combinatie met de ontwikkelingen Noordpoort en de nieuwe stadsentree.

Locatie	Score a	Score b	Score c	Score d	Score totaal
Eekhorstweg, Fietspad, Ruinerwoldseweg	3	2	0	1	6
Handelsweg, Industrieweg	3	2	0	1	6
L. Springerlaan, Parallelweg, Stationsplein, Stationsweg	3	2	0	1	6
Zuiderlaan-Tooroplaan	3	1	1	1	6
Zuiderlaan (Palet)	3	1	1	1	6
Emmastraat, Heerengracht, Oosteinde, Prinsengracht	1	5	0	0	6
Bremenbergweg- Steenwijkerstraatweg	0	5	0	1	6
Europalaan-Rembrandtlaan	0	5	0	1	6
Steenwijkerstraatweg-Zomerdijk	0	5	0	1	6
Ceintuurbaan, Noordeinde	1	3	0	1	5
Marktstraat - Prinsengracht	0	5	0	0	5
De Putstoel, Grote Oever, L. Hagedoornstraat	3	1	0	1	4
Synagogestraat-Wheem-grote Kerkstraat	1	2	1	0	4
Hoofdstraat, Kruisstraat	3	1	0	0	4
Noteboomstraat, Slotplantsoen, Soembastraat	3	1	0	0	4
Adriaen van Ostadestraat, Zuiderlaan	1	1	1	1	4

Ambachtsweg, Blankenstein, Hoogeveenseweg,	1	1	1	1	4
Blankensteinweg, Haverstuk, Ruskenstuk	1	1	1	1	4
Eendrachtstraat, Noteboomstraat	1	3	0	0	4
Reestlaan	1	3	0	0	4
Ceintuurbaan, rotonde Eendrachtstraat	0	3	0	1	4
Ceintuurbaan, Marktstraat – Vos van steenwijklaan	0	3	0	1	4
Werkhorst-Randweg-Reestlaan	0	3	0	1	4
Industrieweg	1	1	0	1	3
Doornbosdwarsstraat, Vledderplein	1	1	0	1	3
Matenweg	1	1	0	1	3
Kastanjelaan- Oude Boazstraat	1	2	0	1	3
Randweg	1	1	0	1	3
Ruinerwoldseweg, v d Duyn v Maasdamstraat	1	1	0	1	3
Burgemeester Knopperslaan – Het Vledder	0	3	0	0	3
Rembrandtlaan- Govaert Flinckstraat	0	2	0	1	3
Blankensteinweg – Slotweg – Oosterboerweg	0	2	1	0	3
Jan Steenstraat	1	1	0	0	2
Ambachtsweg	1	1	0	0	2
Anjelierstraat, Ezingerweg	1	1	0	0	2
Badweg	1	1	0	0	2
Brouwersstraat, Hoofdstraat, Kromme Elleboog	1	1	0	0	2
Burgemeester Mackaystraat	1	1	0	0	2
Kolderveen	1	1	0	0	2
Nieuweweg Nijeveen	1	0	0	1	2
Pieter de Hoochstraat	1	1	0	0	2
Pieter Mastebroekweg	1	1	0	0	2
Prinsenplein	1	1	0	0	2
Setheweg	1	1	0	0	2
Westerd	1	1	0	0	2
Woldstraat	1	1	0	0	2
Blankensteinweg – Bouwkamp	0	1	1	0	2
Brandemaat t.h.v. de Westerd	0	1	1	0	2

B. van der Helststraat	1	0	0	0	1
Bevrijdingslaan, Pilotenlaan	1	0	0	0	1
Citroenvlinder, Eikepage	1	0	0	0	1
Lombokstraat	1	0	0	0	1
Marten Ottenlaan, Wilhelminapark	1	0	0	0	1
Merelstraat Nijeveen	1	0	0	0	1
Resedastraat	1	0	0	0	1
Sluisweg rogat	1	0	0	0	1
Tuinweg	1	0	0	0	1
van Kuykstraat	1	0	0	0	1

Groen: In uitvoering/Uitgevoerd Blauw: Onderdeel van ontwikkelingen Noordpoort

4.5 Geplande reconstructies

De locaties met groene arcering staan voor 2023-2025 op het programma om verbeterd te worden of de werkzaamheden zijn onlangs afgerond.

- Fietspad Ruinerwoldseweg: eind 2023 wordt een nieuw fietspad aangelegd. Dit vrijliggend fietspad sluit aan op de kruising Rabroekenweg-Eekhorstweg.
- Zuiderlaan-Jan Tooroplaan: medio 2023 is de weginrichting aangepast, zodat het duidelijker is dat fietsers van rechts voorrang hebben. Daarnaast is er een extra attentiebord geplaatst.
- Zuiderlaan (Palet): Ter hoogte van de oversteek Zuiderlaan-Gerard Doustraat is de verkeerdrempel opnieuw bestraat in het kader van onderhoud. Helaas is het resultaat onvoldoende. Aanvullende maatregelen moeten nog genomen worden, zodat automobilisten beter afremmen voor de fietsoversteek richting CSG Dingstede.
- Markstraat-Prinsengracht: Kruising is inmiddels aangepast naar aanleiding van de herinrichting van het Prinsenplein.
- Bremenbergweg-Steenwijkerstraatweg: Een fietstunnel is gepland als onderdeel van de nieuwe stadsentree
- Steenwijkerstraatweg-Zomerdijk: In het kader van de ontwikkelingen Noordpoort en de nieuwe stadsentree worden plannen ontwikkeld om deze oversteek te verbeteren

- Ceintuurbaan-Noordeinde: In het kader van de ontwikkelingen Noordpoort en de nieuwe stadsentree worden plannen ontwikkeld om deze oversteek te verbeteren.
- Ceintuurbaan, rotonde Eendrachtstraat: In het kader van de ontwikkelingen Noordpoort en de nieuwe stadsentree worden plannen ontwikkeld om deze rotonde te verbeteren.
- Kastanjelaan- Oude Boazstraat: reconstructie kruispunt staat gepland voor 2025. Gelijktijdig met het vervangen van de Eekmolenbrug
- Blankensteinweg – Slotweg – Oosterboerweg: reconstructie kruispunt staat gepland voor 2024 tezamen met de aanleg van een fietspad thv. Blankensteinweg 53.

5 Missing links

Om het fietsen te promoten moeten de verbindingen in ons fietsnetwerk logisch en aansluitend zijn. In de online enquête was de mogelijkheid om op kaart missing links aan te geven. Ruim 500 deelnemers hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.



Enquêteresultaten Missing links

5.1 Inventarisatie

De volgende fietsroutes worden het vaakst als ontbrekende fietsverbinding genoemd:

1. Nieuwe verbinding tussen Meppelerweg en Handelsweg
2. De Guldenmiddenweg / N375
3. Eendrachtstraat / Grote Oever / Kleine Oever
4. Marktstraat / Kromme Elleboog
5. Rembrandtlaan / Zuiderlaan

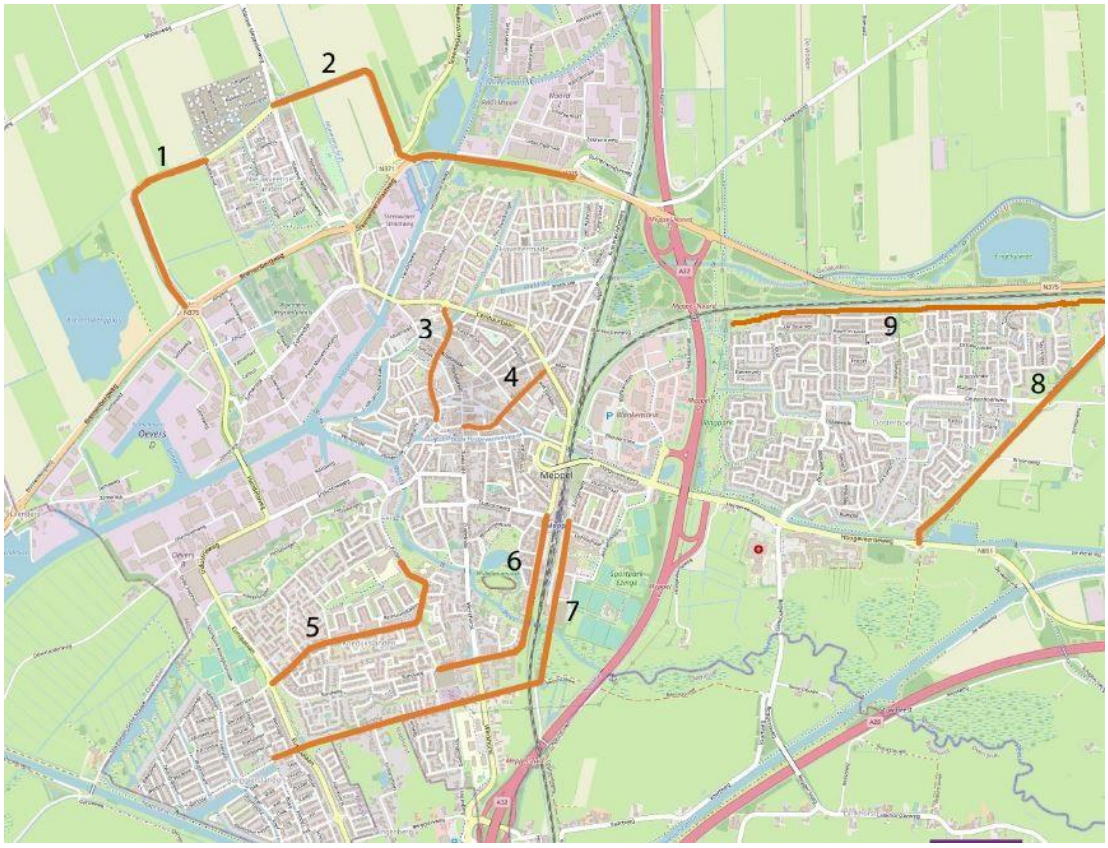
6. Reestlaan / Leonard Springlaan

7. Westerstouwe / Reeststouwe / Ezingerweg

8. Oosterbroekenweg

9. Pad Oosterboer Noord, parallel aan spoor

Groen: Onderdeel Noordpoort ontwikkeling
Oranje: Onderdeel 30-km/h zone
Zwart: realisatie niet mogelijk ivm beschikbare ruimte
Rood: opgenomen in Actieplan Fiets
grijs: wordt aangelegd na realisatie woningbouw



Buiten Meppel worden de volgende fietsroutes het vaakst als ontbrekende verbinding genoemd (meer dan vijf keer):

- Nijeveen / Rijksweg / Friesestraatweg (route parallel aan A32)
- Oosterbroekenweg (8)

5.2 Analyse

De fietspaden langs de Guldenmiddenweg **(1 en 2)** zijn al geprojecteerd in het ontwerp, maar worden pas aangelegd wanneer de aanliggende gebieden ontwikkeld gaan worden. Een aansluitende verbinding langs de N375 is een technisch lastige opgave vanwege de beperkte breedte van het viaduct op de N375. Logischer zou zijn om op termijn een route via Noordpoort te realiseren.

Een verbetering van de route vanuit de Steenwijkerstraatweg richting het centrum **(3)** hangt samen met de ontwikkelingen rondom Noordpoort en de nieuwe stadsentree.

De route via Marktstraat en Kromme Elleboog **(4)** is onderdeel van een 30-km/h zone. Hier worden geen vrijliggende fietspaden of aparte fietsvoorzieningen toegepast. Het toepassen van vrijliggende fietspaden zorgt voor hogere snelheden voor het gemotoriseerd verkeer en draagt daarom niet bij aan de verkeersveiligheid in het gebied. Het fietspad op Het Vledder vanaf de Marktstraat richting Blankenstein is reeds in uitvoering en zal naar verwachting in Q3 2023 gereed zijn Ook de route via de Rembrandtlaan **(5)** is onderdeel van een 30-km/h zone. Daarnaast is het gehele gebied enkele jaren geleden opnieuw ingericht. Wel kunnen wij laten onderzoeken of het mogelijk is het doorgaande autoverkeer op deze route zo veel mogelijk te weren.

De route via de Reestlaan **(6)** wordt gezien als ontbrekende fietsverbinding terwijl er wel een fietsstrook langs deze route ligt. Hier speelt dan ook meer de inrichting een rol. Ook het realiseren van een fietsverbinding via Reeststouwe **(7)** zal de hoeveelheid fietsverkeer naar alle waarschijnlijkheid doen verminderen. De fietsroute richting de scholencampus Ezinge **(7)** is een belangrijke route voor scholieren als ook voor fietsverkeer tussen Oosterboer/ Blankenstein en Berggierslanden. Zowel technisch als financieel is het kruisen van de spoorlijn Meppel-Zwolle de grote uitdaging in deze verbinding. Al ruim 15 jaar wordt door raad en college over deze verbinding gesproken. In 2009 heeft het college besloten de realisatie van een nieuwe fietsverbinding van Meppel Zuid naar Ezinge als wens te behouden voor de langere termijn (vanaf 2020). Naar aanleiding van een motie van de Gemeenteraad is in 2013 is een vooronderzoek van Movares uitgevoerd. Hierin is een raming gemaakt voor de totale kosten van 5,7 miljoen euro. In 2015 werd de realisatie van een nieuwe fietsverbinding van Meppel Zuid naar Ezinge niet bestempeld als strikt noodzakelijke ontwikkeling voor de korte termijn en opnieuw benoemd als wens voor de langere termijn. In 2020 werd deze fietsverbinding in het participatietraject van de Stuctuurvisie 2030 als de belangrijkste opgave voor Meppel benoemd. Gezien de groei van het onderwijspark en de ontwikkelingen van de wijk Berggierslanden is een goede verbinding vanuit Meppel-Zuid naar Ezinge alleen maar belangrijker geworden. Daarnaast kan realisatie van deze verbinding tevens dienstdoen als tweede ontsluiting van Ezinge voor hulpdiensten.

De fietsroute langs de Oosterbroekenweg **(8)** is nader te onderzoeken. Bottleneck in deze verbinding is de aanwezigheid van een viaduct (met een beperkte breedte) over het spoor. Als laatste werd het ontbreken van een fietspad aan de noordzijde van Oosterboer veel genoemd. Het pad dat er nu ligt is een voetpad dat vaak door fietsers wordt gebruikt.

Buiten Meppel wordt de fietsroute de fietsverbinding via de Friesestraatweg (parallel aan de A32) gemist. Deze verbinding is onderdeel van een logische route vanuit Meppel richting Havelterberg en zou onderdeel kunnen worden van een eventuele doorfietsroute richting Steenwijk. Ook de route via de Oosterbroekenweg **(8)** wordt hierbij weer aangegeven.

5.3 Prioritering

Punten 1 t/m 5 van de Missing Links zijn al belegd in lopende projecten of zitten in een 30-km/h zone. Als je deze projecten buiten beschouwing laat krijg je de volgende prioritering:

1. Fietsverbinding Meppel Zuid - Ezinge **(7)**

   Op basis van de analyse en aangegeven missing links, krijgt de realisatie van een goede fietsverbinding tussen Meppel Zuid en Ezinge (route Reeststouwe of vergelijkbaar) de eerste prioriteit. Hierdoor zal ook de hoeveelheid fietsverkeer op de Reestlaan naar alle waarschijnlijkheid afnemen. Deze route is belangrijk voor schoolgaande jeugd van en naar de Scholencampus. Een deel van de fietsers richting Ezinge gebruikt nu ook de onderdoorgang op station NS. Een onwenselijke situatie. Dit zal naar verwachting verminderen bij het aanleggen van een tweede fietsontsluiting richting Ezinge.

2. Fietspad langs Oosterbroekenweg **(8)**

   Het fietspad langs de Oosterbroekenweg is een logische verbinding richting Ruinerwold vanuit Oosterboer, Ezinge en Isala. Fietsers vanuit de Ruinerwold die richting Isala en Oosterboer fietsen kunnen nu alleen gebruik maken van het fietspad Haakswold-Blankensteinweg. Het aanleggen van een vrijliggend fietspad op deze route wordt bemoeilijkt door de beperkte breedte van het viaduct over het spoor. Er zal verder onderzoek naar de haalbaarheid hiervan moeten plaatsvinden.

3. Fietspad Oosterboer **(9)**

   Aan de noordzijde van de Oosterboer ligt nu op een deel van het tracé een fietspad een ander deel is voetpad met halfverharding. Deze verbinding is voornamelijk van belang voor inwoners van de Oosterboer.

4. Fietspad Friesestraatweg

   Het fietspad naast de Friesestraatweg richting Nijeveen en Darp is een van de voorgestelde routes voor een doorfietsroute. Op termijn kunnen wij samen met provincie en gemeente Steenwijkerland kijken of een dergelijke doorfietsroute realiseerbaar is.

   Het verbeteren van de fietsverbinding rondom de Steenwijkerstraatweg wordt onderdeel van het project rondom de nieuwe stadsentree door Noordpoort.

5.4 Overige initiatieven

Naast de punten die door stakeholders en respondenten van de enquête genoemd zijn, is er ook een ander initiatief ontstaan vanuit de ondernemers van de Steenwijkerstraatweg.

Fiets-voetoversteek Paradijsssluis

Met de komst van Nieuwveenselanden en Noordpoort zou het Jaagpad, als verlengde van de Paradijsweg, met een oversteek bij de Paradijssluis kunnen gaan fungeren als een (recreatieve) fiets en wandelroute tussen Nieuwveenselanden en Noord I en II. Mogelijkheden om over te steken liggen 3,4 km uit elkaar. (brug Ceintuurbaan/Steenwijkerstraatweg – Pijlerbrug).

Aanleiding
Vanuit de uitbaters van de Kalkovens en de Kikkeriie kwam begin 2022 de vraag of het mogelijk was het Jaagpad, aan de overkant van de vaart, te ontsluiten voor bezoekers van de Kalkovens en de camping. Samen met Provincie en recreatieschap hebben wij in een aantal werksessies gekeken naar de mogelijkheden hiervoor. Uit deze gesprekken is de oversteek via de sluisdeur als mogelijkheid naar voren gekomen. In Dieverbrug is een dergelijke oversteek gerealiseerd door het looppad op de sluisdeuren te verbreden zodat je er met je fiets aan de hand overheen kunt.

Door de ontwikkelingen is er behoefte aan een veel fijnmaziger netwerk voor langzaam verkeer. Alleen al om het aantrekkelijker te maken de fiets te pakken in plaats van de auto. Door de ontwikkelingen aan weerszijden van de barrières ontstaat er dus behoefte aan verbindingen voor langzaam verkeer tussen deze weerszijden onderling, dwars op de barrières.



***Rood** = potentiële recreatieve (fiets)route* ***Blauw** = aansluiting Nieuwveenselanden*

Een oversteek voor langzaam verkeer van de Drentse Hoofdvaart is zeer gewenst. Deze zal in de toekomst meer betekenis krijgen dan de recreatieve die het in het begin vooral zal hebben. Een logische situering van zo'n verbinding is ter hoogte van de Paradijssluis en Kalkovens.

Het realiseren van deze verbinding wordt geraamd op € 150.000,-. Voor een deel is er financiering vanuit de provincie mogelijk. Voor een ander deel wordt vanuit dit plan om een bijdrage vanuit de Gemeente Meppel gevraagd. Voor een laatste deel van de financiering is een bidbook samengesteld van waaruit andere financieringsmogelijkheden worden gezocht door Recreatieschap, gemeente en provincie.

6 Onderhoud, verlichting en fietspaaltjes

Onderhoud van fietspaden en waarborgen van (sociale) veiligheid is van groot belang om het gebruik van de fiets verder te stimuleren. Een egale verharding zonder hobbels en bobbels is niet alleen van belang om comfortabel te kunnen fietsen, het zorgt er ook voor dat fietsers daadwerkelijk gebruik maken van deze voorzieningen. Binnen de gemeente Meppel hanteren wij voor fietsers minimaal kwaliteitsniveau B (basis). Dit wordt gemeten aan de hand van de ‘kwaliteit op maat’ KOM systematiek zoals vastgesteld door de gemeenteraad (raadsvoorstel 212856, dd. 29-10-2013) beschreven in het wegenbeheerplan 2019-2023.

Afspraak prijs/kwaliteit	Centrum	Woongebied	Buitengebied	Begraafplaats	Hoofdwegen	Industrie	Kantoren	Natuurpark	Sport	Stadspark	Wijkpark
Verharding (technisch)											
Rijbaan	B	B	C	B	B	C	C	B	C	B	B
Fietspaden	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
Voetpaden	B	B	B	B	B	C	C	B	B	B	B
Parkeren en overig	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Groen (technisch)	B	B	C	B	C	C	C	B	C	B	B
Meubilair (technisch)	B	B	C	B	C	C	C	B	C	B	B
Verzorging	B	B	C	B	C	C	C	B	C	B	B

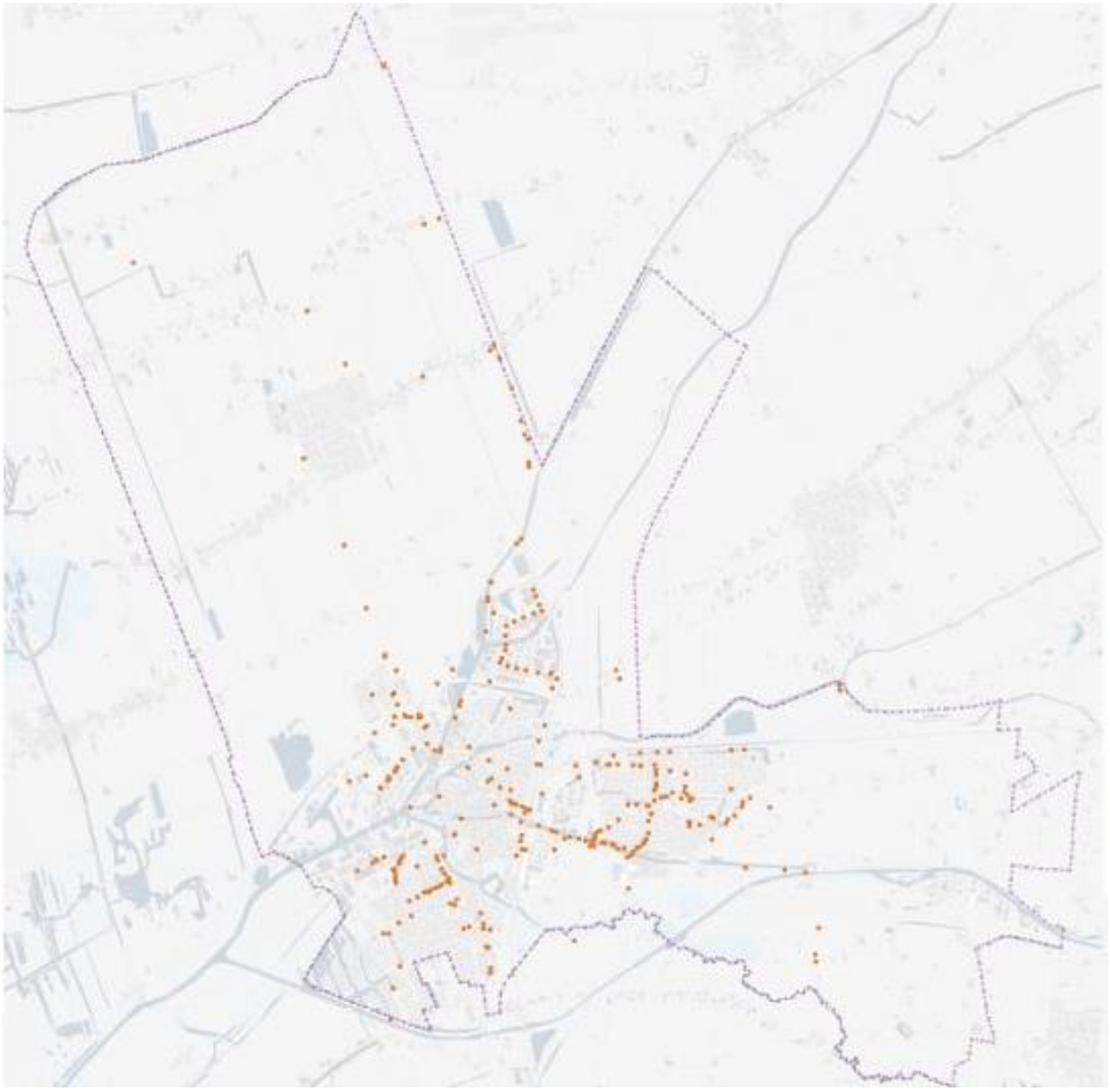
A = hoog
B = basis
C = laag

Ook (sociale) veiligheid is van groot belang voor het comfort van de fietser. Zo zijn fietspaden met beperkte of geen verlichting voor veel mensen een barrière om na zonsondergang overheen te fietsen. Binnen de bebouwde kom streven wij naar optimaal verlichte fietspaden zoals beschreven in het Beheerplan openbare verlichting

2021-2025. Buiten de bebouwde kom maken wij een afweging voor het al dan niet plaatsen van verlichting op basis van verkeerskundige noodzakelijkheid. We streven naar een balans tussen “natuurlijk” donker en sociale veiligheid. Waar verlichting geen optie is willen wij de komende jaren waar mogelijk alle fietspaden zonder verlichting voorzien van markering ter geleiding van de fietser. Deze markering bevat ten minste as-markering waar het een dubbelzijdig fietspad betreft en bij voorkeur ononderbroken kantmarkering aan beide zijden van het fietspad. Wij werken hierbij zo veel mogelijk conform de aanbevelingen uit de geactualiseerde aanbevelingen voor markering op fietspaden 2022 Fietsberaadnotitie - Versie 1.0 mei 2022 -Fietsberaad CROW.

Fietspaaltjes zijn nog steeds de oorzaak van naar schatting 2400 spoedeisende hulpopnames in Nederland. Daarvan zijn bijna 1500 gewonden er ernstig aan toe (VeiligheidNL, 2019). De afgelopen jaren zijn in Meppel een flink aantal van dergelijke paaltjes gesaneerd. Toch kan er nog steeds een aantal gesaneerd worden. Bovendien voldoen de meeste paaltjes niet aan de gestelde richtlijnen.

6.1 Onderhoud



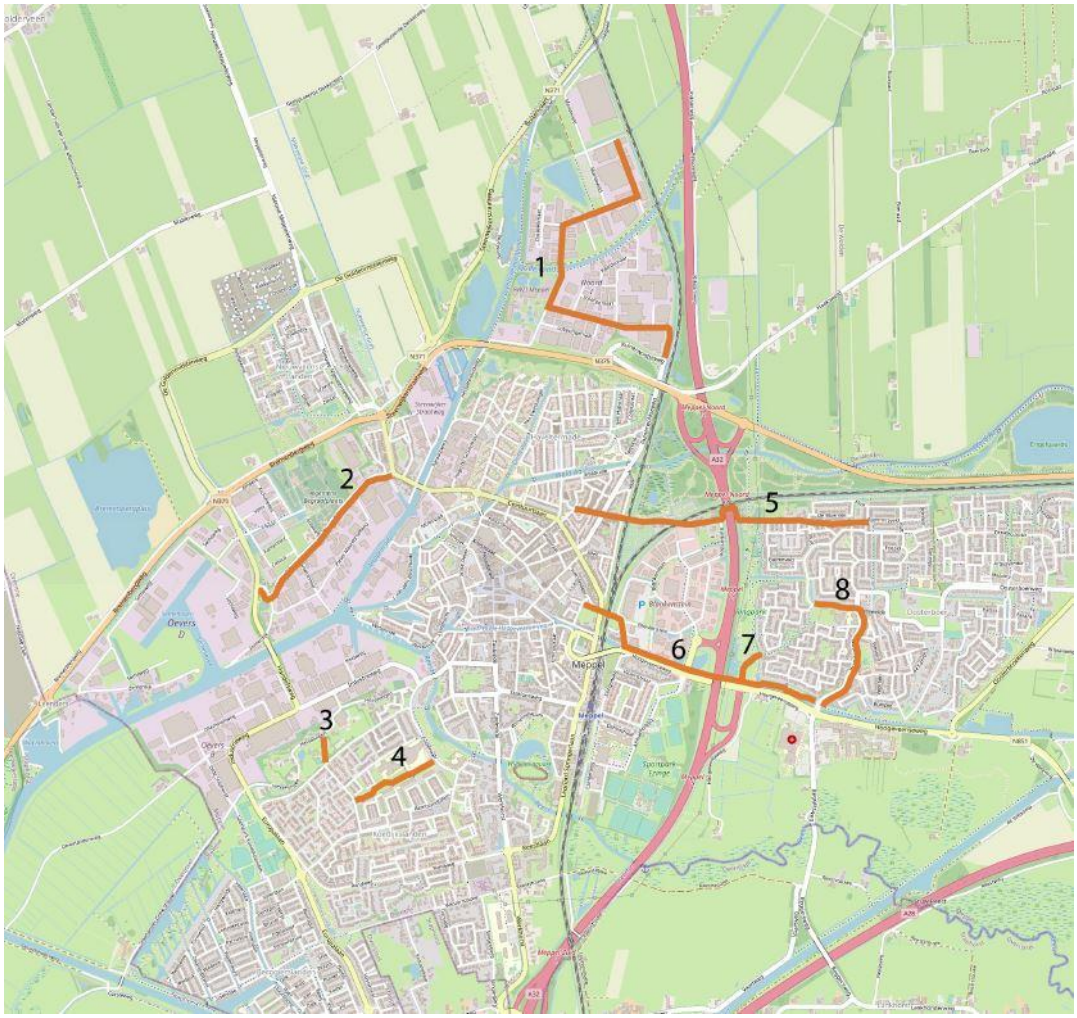
Ruim 300 respondenten van de enquête Actieplan fiets hebben een locatie aangeven waarvan het onderhoud of de kwaliteit van het fietspad niet op niveau is. De volgende locaties worden het vaakst genoemd als locaties waar het onderhoud een negatief effect op de verkeersveiligheid en het comfort van de fietser heeft:

1. Eekhorstweg
2. Zomerdijk
3. Hesselingen
4. Fietspad tussen Govaert Flinckstraat en Zuiderlaan
5. Blankensteinweg

6. Rumptigerpad

7. Dingstedepad

8. Brandemaat



Buiten Meppel wordt de volgende locatie het vaakst genoemd (meer dan vijf keer):

- Nijeveen tussen N371 en Dorpsstraat (niet op de kaart)

De locaties die het meest genoemd zijn in de enquête, zijn beoordeeld en vergeleken met de weginspectie 2023.

Naar aanleiding van deze evaluatie hebben wij een prioritering gemaakt met fietspaden waarvan wij de kwaliteit willen gaan verbeteren in de komende jaren.

Analyse

Wanneer we de beschikbare gegevens afzetten tegen de meest genoemde locaties komen we tot de volgende analyse:

Het fietspad langs de Eekhorstweg (**1**) is voor het grootste deel een fietsstrook in rood asfalt. De strook voldoet niet meer aan de huidige CROW-richtlijnen en zal bij toekomstig onderhoud verbreed worden. Het eerste deel van de Eekhorstweg vanaf de Ruinerwoldseweg is in 2023 vervangen door een vrijliggend fietspad dat aansluit op de Eekhorstweg ter hoogte van de Rabroekenweg. Hiermee is zowel de oversteek van de Ruinerwoldseweg als ook de oversteek in de bocht veiliger geworden.

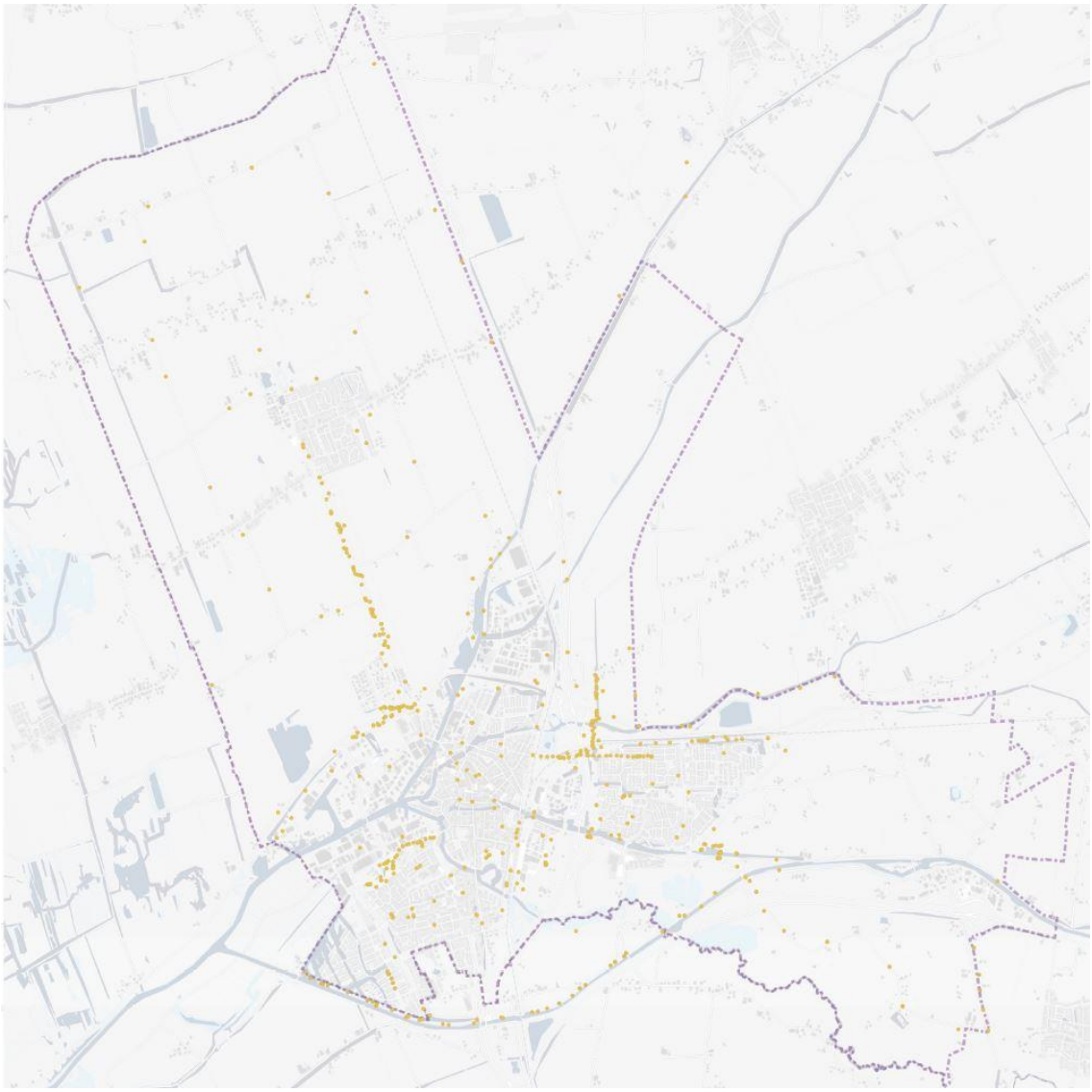
Het fietspad van de Zomerdijk (**2**) heeft bij de laatste weginspectie als geheel kwaliteits-niveau A gekregen, maar is op een aantal stukken hobbelig en bobbelig. Verbetering van de kwaliteit van de verharding op delen van het fietspad is noodzakelijk. Voor meer comfort voor de fietser op dit fietspad is de wijzigen van de verharding van tegels naar asfalt wenselijk.

Het fietspad bij Hesselingen (**3**) is gemaakt van halfverharding en wordt daarom niet meegenomen in de weginspectie. De gekozen verharding past in het karakter van de omgeving en maakt geen deel uit van de (hoofd)fietsstructuur. Deze zal dan ook niet aangepast worden. Het fietspad tussen Govaert Flinckstraat en Zuiderlaan (**4**) heeft een label A+. Wel zal er gekeken moeten worden naar de onduidelijke voorrangsituatie van de kruising nabij de B. Van der Helststraat. Het (fiets)pad van de Blankensteinweg (**5**) heeft voor een groot deel A+/A. Wel is er een klein deel niveau B. Onderhoud daarvan zal meegenomen worden in de onderhoudscyclus.

De fietspaden naar en in de Oosterboer zijn allemaal gekwalificeerd met niveau A en A+. Het Rumptigerpad (**6**) heeft echter een klein deel dat nog bestraat is met tegels. Omdat dit pad deel uitmaakt van de hoofdfietsstructuur is het wenselijk dit deel te verharden met asfalt. Het Dingstedepad (**7**) is volgens de weginspectie niveau A en vertoont volgens eigen inspectie geen noemenswaardige gebreken. Het fietspad langs de Brandemaat (**8**) is voorzien van verharding met klinkers. Hoewel er op het grootste deel van de route tot aan St. Pietersland geen grote gebreken zijn waargenomen is deze verharding weinig comfortabel voor de fietser. Voor het comfort zou gekozen kunnen worden om de verharding te vervangen door asfalt. Het deel tussen Ruskenstuk en St. Pietersland zou in ieder geval herstraat moeten worden om oneffenheden te verhelpen.

6.2 Verlichting

Ruim 250 respondenten hebben een of meerdere punten opgegeven, waarvan zij vinden dat de verlichting ontbreekt. In het totaal werden 459 punten aangegeven. Deze locaties zijn beoordeeld en vergeleken met het bestaande beleid mbt. verlichting.



De volgende locaties worden het vaakst benoemd als locaties waar verlichting ontbreekt of onvoldoende is:

1. Meppelerweg
2. Hesselingen
3. Blankensteinweg
4. Fietspad tussen Haakswold en Blankensteinweg

5. Fietspad Braamspinner
6. Vaartweg
7. Fietspad watertorenpark ri. Nieuwveenselanden

Analyse

De meest genoemde locatie Meppelerweg **(1)** is in overeenstemming het verzoek van de gemeenteraad. Een begroting hiervoor wordt in dit plan opgenomen zodat tot uitvoer kan worden overgegaan.

De locaties **(2, 3, 4, 5)** voldoen voor wat betreft het verlichtingsniveau aan het beleidsplan verlichting zoals dat vastgesteld is in “Beleid openbare verlichting, gemeente Meppel 2015 – 2019”. De huidige niet verlichte wegen binnen de bebouwde kom worden enkel verlicht als er voor deze wegen géén verlicht alternatief beschikbaar is. De wegen buiten de bebouwde kom worden, met uitzondering van de hoofdverkeersroutes, in principe niet verlicht. Een uitzondering hierop wordt gevormd door aantoonbaar gevaarlijke locaties waarvoor géén verlichte alternatieve route aanwezig is. Het fietspad langs de Hoogeveense Vaart **(6)** is in beheer van de Provincie Drenthe en voldoet aan hun beleidskader voor de verlichting van buitengebied. De verlichting van de fietspaden binnen het plangebied Nieuwveenselanden **(7)** is momenteel in ontwikkeling en zal uitgevoerd worden conform de bestaande beleidskaders.



6.3 Fietspaaltjes

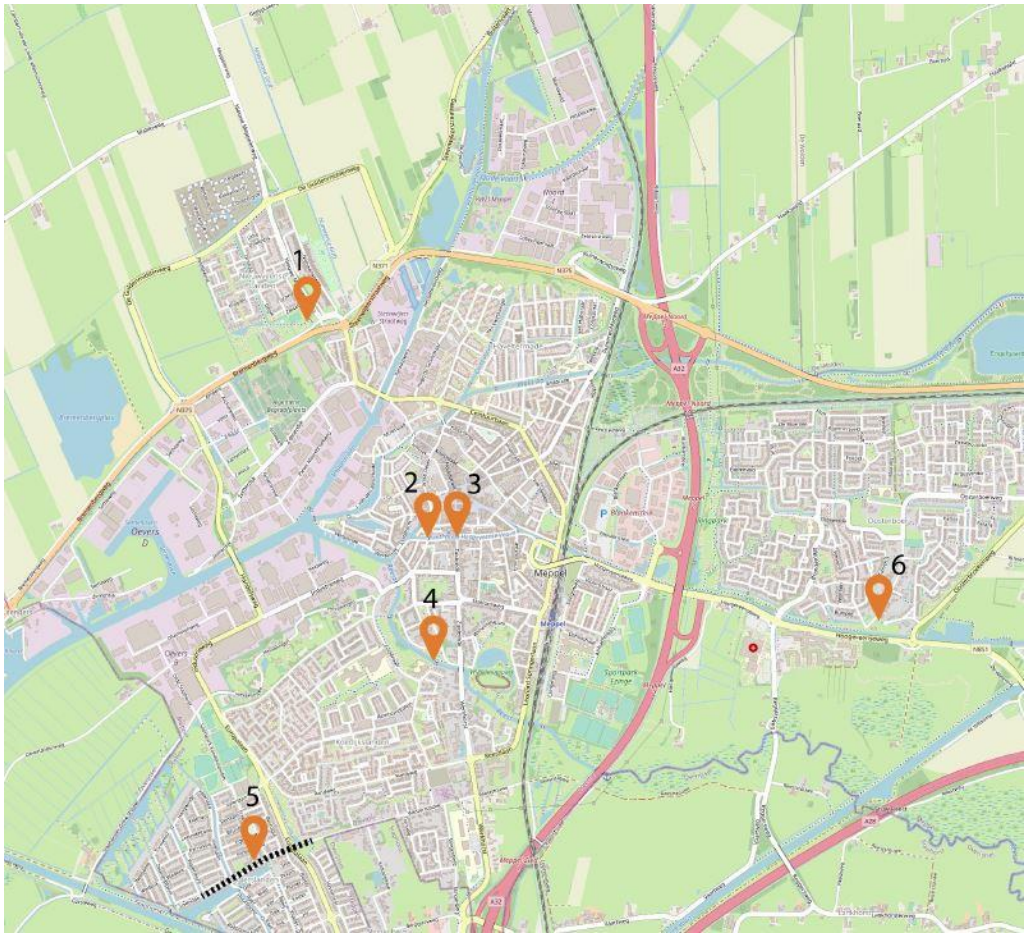
Volgens de richtlijnen van het Kenniscentrum CROW moet een paaltje alleen geplaatst worden als het aantoonbaar strikt noodzakelijk is. Een paaltje moet dan wel aan de opgestelde richtlijnen voldoen, zodat het veilig is voor fietsers. In 2020 stelde de Rechtbank Oost-Brabant (C/01/345070 / HA ZA 19-248) dat de gemeente aansprakelijk was voor de schade van een fietser, omdat het paaltje op de weg niet voldeed aan de richtlijnen. Als het onopvallende paaltje niet verlicht had kunnen worden, had de gemeente ‘in elk geval moeten kiezen voor inleidende ribbelmarkering’, zo stelt de rechtbank.

In het licht van deze uitspraak gaat de gemeente Meppel in de komende periode de nut en noodzaak van alle paaltjes onderzoeken. Waar mogelijk halen wij ze weg. Waar dit niet kan willen wij de paaltjes zo plaatsen dat ze beter opvallen. Daarnaast is het doel om alle paaltjes zo mogelijk te voorzien van inleidende markering.

Alle nieuw te plaatsen fietspaaltjes worden voorzien van inleidende markering en, indien mogelijk, niet in de buurt van kruisingen geplaatst. Indien mogelijk plaatsen we verlichting bij de paaltjes.



***Locaties van** paaltjes die als onveilig worden beoordeeld door respondenten*



Top 6 van de meest genoemde paaltjes in Meppel

De volgende locaties met onveilige fietspaaltjes worden het vaakst genoemd:

1. Bremenbergweg
2. Oude Boazstraat
3. Zuideinde
4. Jacob Marisstraat
5. Westerstouwe
6. Lepelaar

Buiten Meppel zijn geen locaties met onveilige fietspaaltjes die meerdere keren zijn benoemd.

7 Fietsparkeren

Wanneer mensen met de fiets het centrum bezoeken is het van belang dat er ook plaats is om de fiets te kunnen stallen. Dit geldt ook voor het stationsgebied. Ook in Meppel wordt het een steeds ingewikkelder opgave om voldoende parkeerruimte voor de fiets te creëren. Het realiseren van extra parkeerruimte in de beperkte openbare ruimte vergt keuzes. Deze keuzes koppelen wij voor het centrum aan het (auto) parkeerbeleid dat wij in 2024 willen gaan ontwikkelen. Bij het station is het realiseren van extra stalling al in voorbereiding.

7.1 Centrumgebied

Er is inmiddels een verbeterslag ingezet rondom het fietsparkeren in en rondom het centrum van Meppel. Nieuwe fietsparkeerplaatsen worden voorzien van fietsnietjes met een witte omlijning van het stallingsoppervlak. Daarnaast is uitbreiding van de huidige capaciteit noodzakelijk om het centrum voor de fietsende bezoeker nog aantrekkelijker te maken.

Bij het fietsparkeren in het centrumgebied spelen de volgende punten:

- Overlast van foutief gestalde fietsen in kernwinkelgebied. Hier is nu geen handhaving op.
- Overlast fietsers door kernwinkelgebied. Fietsen mag niet tijdens winkelopeningstijden.
- Er lopen 2 fietsroutes door het autoluwe gebied.
- Fietsparkeren, capaciteit en locaties die aansluiten op de behoefte en handhaving mogelijk maakt.
- Veilige fietsroutes van omliggende gebieden naar het centrum, zodat fietsen gestimuleerd wordt. Er moeten aan het einde van deze fietsroutes voldoende stallingsmogelijkheden aanwezig zijn.

7.2 Stationsgebied

De gemeente Meppel is in een vergevorderd stadium voor wat betreft de vergroting van de capaciteit van de fietsenstalling rondom het NS Station. Naar verwachting zullen de werkzaamheden in 2024 gereed zijn.

Momenteel zijn er in totaal 1516 fietsparkeerplaatsen bij het station, 860 plaatsen aan de zijde van de Parallelweg, gesitueerd op het dek van de bewaakte stalling en 656 plaatsen op maaiveld aan de zijde van de Ezingerweg.

De gemeente en Prorail hebben de intentie het totaal aantal fietsparkeerplaatsen uit te breiden met 306 fietsparkeerplaatsen, waarvan 32 brommer/ buitenmodelfietsplaatsen tot

een totaal van 1822 fietsparkeerplaatsen. Deze uitbreiding vindt vooral plaats aan de Ezingezijde.

7.3 Opladen van elektrische fietsen

Voor het opladen van elektrische fietsen is momenteel geen beleid vastgesteld. Initiatieven voor het plaatsen van oplaadpalen voor elektrische fietsen in de openbare ruimte zijn daarom nog niet ondernomen. Wij koppelen het plaatsen van laadpalen voor fietsen aan het nieuw te ontwikkelen beleid op het gebied van laadpalen door de adviseur Duurzame Mobiliteit. De gemeente wil particuliere initiatieven waar mogelijk ondersteunen.

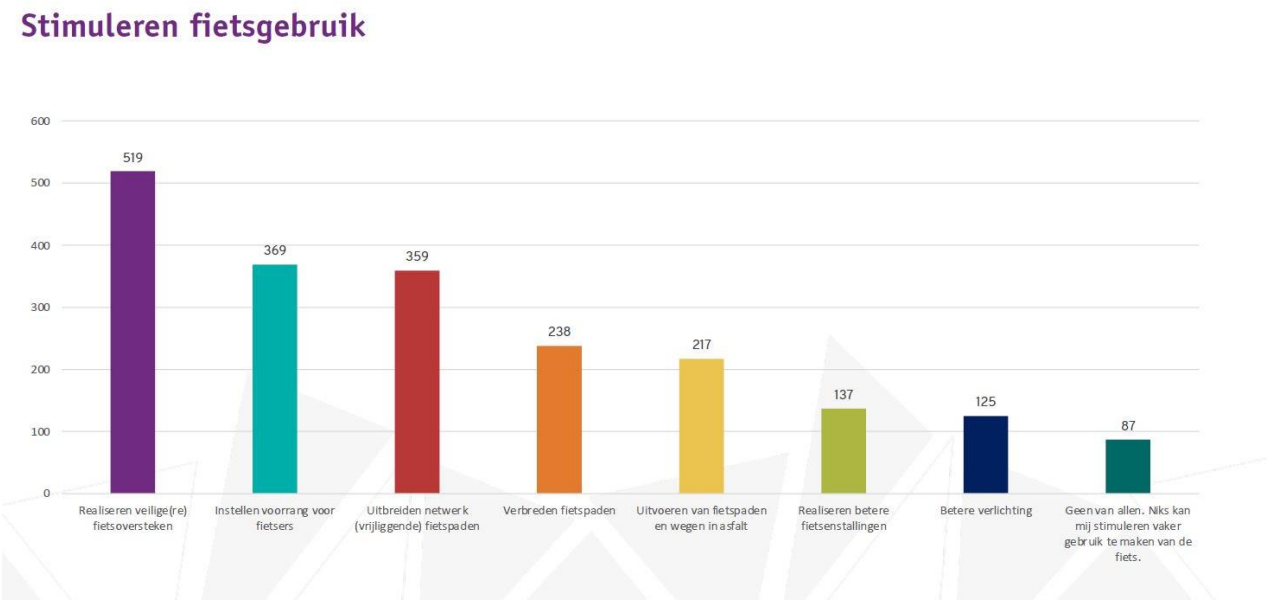
8 Stimuleren fietsverkeer

Fietsen is naast lopen en de meeste vormen van openbaar vervoer een duurzame vorm van mobiliteit en heeft een positief effect op gezondheid en milieu. De fiets is het meest gebruikte hoofdvervoersmiddel op de korte afstanden van 1 tot 5 km (CBS, 2016). Maar ook voor langere afstanden van 7,5 tot 15 km wordt de fiets gezien als alternatief voor de auto. De gemeente Meppel wil de komende jaren het fietsnetwerk verder verbeteren om zo het fietsen te stimuleren. Naast maatregelen in de fysieke leefomgeving willen wij ook inzetten op het vergroten van het bewustzijn van onze inwoners. Niet alleen vanuit de urgentie vanuit de klimaatdoelstelling, maar zeker ook vanuit het gezondheidsperspectief.

Voor de inrichting van nieuwe infrastructuur voor onder andere Nieuwveenselanden en Noordpoort zullen wij het realiseren van een goede fietsinfrastructuur met rechtstreekse verbindingen naar het centrum als speerpunt gaan inzetten. Voorbeeld hiervan is de nieuw te realiseren fietstunnel onder de N375 vanuit Nieuwveenselanden. Zo kunnen fietsers in de toekomst met een rechtstreekse verbinding het centrum bereiken.

8.1 Resultaten enquête

In de online enquête hebben wij gevraagd naar wat mensen zou stimuleren om de fiets te gaan gebruiken in plaats van een andere vervoerswijze. Hierbij werd het realiseren van veiligere fietsoversteken, het instellen van voorrang voor fietsers en het uitbreiden van het fietsnetwerk het vaakst genoemd.



8.2 Aandachtspunten

Voor het simuleren van fietsverkeer is, naast het vergroten van de veiligheid op de fietspaden de kwaliteit van de fietspaden van groot belang. Ruim 200 respondenten gaven fietspaden in asfalt aan als extra stimulans om te gaan fietsen. In overleg met onderhoud zullen wij waar mogelijk fietspaden asfalteren of verder verbeteren.

Inrichting fietspaden

Fietspaden worden steeds voller en ook de snelheidsverschillen op het fietspad worden steeds groter door het gebruik van e-bikes. Mede daarom is het van belang dat met name de hoofdfietsroutes waar over het algemeen de meeste verkeersbewegingen plaatsvinden gaan voldoen aan de CROW norm voor wat betreft breedte en inrichting.

De CROW richtlijnen zijn (gebaseerd op > 150 fts per uur).

- tweerichtingen fietspad 3,50m
- vrijliggend eenrichtingsfietspad 2,50m
- vrijliggend tweerichtingenfietspad 3,50m
- solitair tweerichtingen (brom)fietspad 4,00m
- vrijliggend eenrichtings (brom)fietspad 3,00m
- vrijliggend tweerichtingen (brom)fietspad 4,00m

Voor wat betreft de voorrangsregulering op fietspaden houden wij de richtlijnen aan zoals die zijn beschreven in de Nota Fiets 2013.

Binnen de bebouwde kom:

- 50 km/h: fietsers uit de voorrang*
- 30-km/h: alleen op hoofdroutes fietsers in de voorrang, anders gelijkwaardig**

* uitgezonderd fietspad Ruinerwoldseweg

** uitgezonderd rotondes

Educatie

Via de provincie Drenthe neemt Meppel deel aan de verkeerseductieprojecten. Wanneer wij de onderzoeken van verkeersveiligheid.nl bekijken wijt bijna de helft van de slachtoffers het

ongeval aan eigen gedrag en kunde. Met behulp van educatie zouden wij op dit gebied nog winst kunnen behalen.

Met name in de groep senioren en kinderen zouden wij met educatieve projecten het aantal fietsslachtoffers naar beneden kunnen brengen.

De gemeente zal in samenspraak met provincie en VVN gaan bekijken welke acties hiervoor kunnen worden ingezet.

8.3 Doorfietsroutes

Om het gebruik van de fiets verder te stimuleren is het van belang ook het gebruik van de (elektrische) fiets verder te stimuleren voor ritten langer dan 7,5 km. Vanuit de landelijke samenwerking in Tour de Force is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) opgesteld. Dit plan bevat onder andere aanbevelingen voor de aanleg van doorfietsroutes in de provincie. De doorfietsroutes zijn specifiek ontworpen om fietsers veilig en snel naar hun bestemming te brengen, door knelpunten in de fietsinfrastructuur op te lossen en verbindingen tussen bestaande fietspaden te versterken.

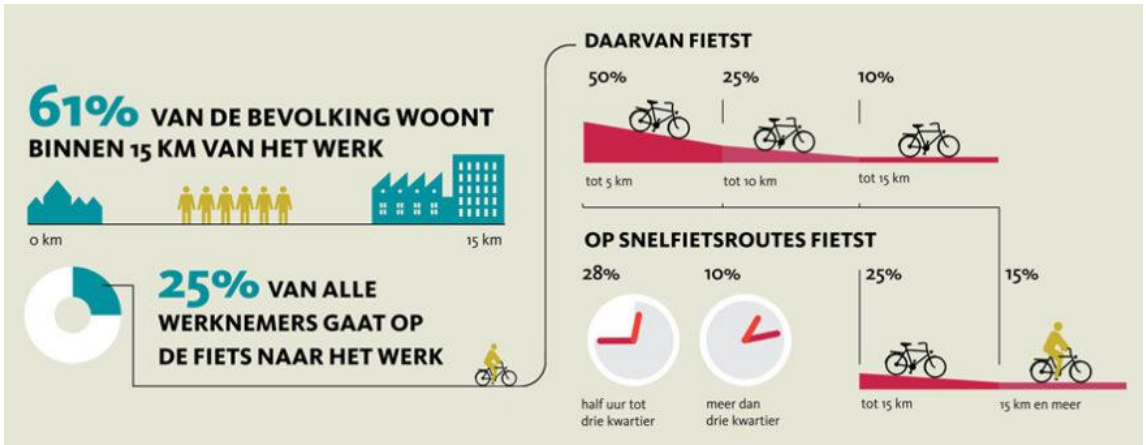
De doorfietsroutes zijn in het provinciaal plan onderverdeeld in verschillende categorieën zoals regionale routes, stadsroutes en toeristische routes. De regionale routes zijn gericht op het verbinden van steden en dorpen in de provincie, waarbij de stadsroutes zich richten op het verbinden van wijken binnen een stad. De toeristische routes zijn gericht op het aantrekkelijk maken van de provincie voor fietsers die op zoek zijn naar recreatie en toerisme.

De provincie Drenthe wil vier van deze doorfietsroutes aanleggen, in een periode tot en met 2027. Daarvoor wordt gekeken welke routes al op korte termijn aangelegd kunnen worden. De route van Meppel naar Hoogeveen is een van die routes Provincie Drenthe, gemeenten De Wolden, Hoogeveen en Meppel samen willen gaan uitwerken. Hierover zijn gesprekken gestart onder leiding van ingenieursbureau RHDHV.



Drie mogelijke routes

Naast de verbinding van Meppel naar Hoogeveen behoren ook een verbinding van Meppel naar Zwolle en Meppel- Steenwijk (via de Nieuwveenselanden) tot de mogelijkheden. De gemeente Meppel wil in samenwerking met Provincie Drenthe de mogelijkheden onderzoeken voor de verbinding tussen Meppel en Steenwijk.



Actie plan fiets!

9 Maatregelen

Het actieplan fiets bevat een breed pakket aan maatregelen en ingrepen. Er wordt een beroep gedaan op de subsidieregelingen Veilig Bereikbaar Drenthe, Subsidieregeling Fietsagenda 2023-2026 en het Regiostedenfonds. Onderscheid wordt gemaakt in investeringen, grondexploitaties en onderzoeken/kleine maatregelen.

Investeringen

Uit het actieplan fiets volgt een investeringsopgave van circa € 1,4 miljoen voor de periode 2024-2026. Uitgangspunt is dat voor deze investeringen circa € 775.000 aan subsidie beschikbaar is. De netto-investering voor de gemeente komt daarmee op rond € 700.000. Een deel van dit bedrag is al geraamd in de meerjarenbegroting waardoor de netto extra investering uitkomt op € 136.300 over de periode 2024-2027.

Grondexploitaties

Onderdeel van het actieplan fiets zijn de aanleg van de fietsverbindingen Nieuwveenselanden en hoofdfietsroute Vledder. Deze maatregelen en bijbehorende subsidies zijn onderdeel van de bestaande grondexploitaties Nieuwveenselanden en Het Vledder.

Grondexploitaties

Onderdeel van het actieplan fiets zijn de aanleg van de fietsverbindingen Nieuwveenselanden en hoofdfietsroute Vledder. Deze maatregelen en bijbehorende subsidies zijn onderdeel van de bestaande grondexploitaties Nieuwveenselanden en Het Vledder. Jaarlijks vindt de herziening plaats via het Meerjarenperspectief Grondexploitaties (MPG). Er worden geen extra middelen gevraagd voor deze onderwerpen.

Onderzoeken/kleine maatregelen

Diverse onderzoeken en kleine ingrepen worden voorgesteld in het actieplan fiets. Dekking van deze kosten vindt plaats via subsidies of wordt opgevangen binnen de bestaande exploitatiebudgetten.

Daarnaast is sprake van een aantal onderwerpen die nog niet financieel vertaald is. Aanvullend onderzoek is nodig voor concretisering van de opgaven. De aanvraag van benodigde middelen van deze onderdelen vindt plaats via de reguliere P&C cyclus.

In hoofdstuk 9.2 is een totaaloverzicht opgenomen van de voorgenomen investeringen, maatregelen en onderzoeken en de daaraan gekoppelde financiën.

9.1 Maatregelen

9.1.1 Knelpunten verkeersveiligheid

Nr.	knelpunt	Omschrijving	Geplande Uitvoering
1	Aanleg fietsverbinding NvL noord-zuid naar centrum		2024
2	Aanleg fietsverbinding NvL oost-west door parkrand		2024
3	Fietspad thv. Blankensteinweg 53	Bestaande Erftoegang voor nr. 53 te smal voor auto's en fietsers.	2024
4	Kruising Slotweg-Blankensteinweg-Oosterboerweg	Icm. aanleg fietspad Blankensteinweg; Onduidelijke situatie voor fietsers. Reconstructie kruispunt.	2024
5	Kruispunt Blankensteinweg - Bouwkamp	Onduidelijke voorrangssituatie fietsers van rechts	2025
6	Randweg-Rembrandtlaan	De voorrangssituatie op het kruispunt Randweg-Rembrandtlaan wordt door sommige weggebruikers als onveilig ervaren.	2025
7	Blankenstein-Het Vledder	Ontbrekende schakels in fietsverbinding ri. centrum	2023
8	Fietspad Ruinerwoldseweg	Fietsers ri Eekhorstweg worden niet gezien door afslaande vrachtwagen. Bovendien moeten ze onnodig oversteken.	2024
9	Zuiderlaan (Palet)	Aanpassing fietsersoversteek thv. Gerard Douwstraat zodat fietsers veiliger kunnen oversteken	2024
10	Kastanjelaan-Weerdstraat	Reconstructie kruising ivm. onduidelijke routering fietsers	2025
11	Fietstunnel Infra Noord	Onder de provinciale weg door thv. watertoren	2025
12	Rijksweg Nijeveen	Vervanging asfalt fietspad en verbetering kwaliteit fietspad	2025
13	Oversteek fietsers Brandemaat thv. Westerd	De oversteek is een onduidelijk punt. De meeste automobilisten geven voorrang terwijl de oversteek niet zo is ingericht	2025
14	Oversteek fietsers Brandemaat thv. KP Laan	Het fietspad komt uit op de KP Laan thv. de school en heeft daar geen voorrang.	2025
15	Kruispunt Handelsweg-industieweg	De oversteek vanuit het fietspad Handelsweg ri. Industieweg wordt als gevaarlijk ervaren.	2026
16	Emmastraat, Heerengracht, Oosteinde, Prinsengracht	Onduidelijkheid voorrangssituatie. Onderzoek naar mogelijkheden om de situatie te verbeteren	2025
17	Hoofdstraat-Kruisstraat*	Veel vermenging verkeer. Aanpassing bebording en inrichting Vanaf het Slotplantsoen	2024
18	Synagogestraat - De Wheem-Grote Kerkstraat*	Veel vermenging verkeer. Conflicten met voetgangers en horecabezoekers grote Kerkstraat. Opheffen van deze fietsroute	2024

9.1.2 Missing Links

Nr.	knelpunt	Omschrijving	
19	Westerstouwe / Reeststouwe / Ezingerweg	Aanleggen van een goede fietsverbinding naar de scholen op Ezinge en de Oosterboer vanuit Meppel Zuid	nb
19a	->	Onderzoek haalbaarheid en kostenraming aanleggen van een goede fietsverbinding naar de scholen op Ezinge en de Oosterboer vanuit Meppel Zuid	2025
20	Oosterbroekenweg	Aanleggen fietspad langs de Oosterbroekenweg	nb
20a	->	Onderzoek haalbaarheid en kostenraming aanleggen fietspad langs de Oosterbroekenweg	2025
21	Pad Oosterboer Noord, parallel aan spoor	Aanleg fietspad Ooosterboer Noord	2026
22	Fietsoversteek Paradijssluis	(fiets)oversteek maken om vanuit Jaagpad over te kunnen steken met de fiets aan de hand ri. Nieuwveenselanden.(vanuit Paradijsweg ri. Steenwijkerstraatweg over de sluis). Wens	nb

9.1.3 Onderhoud

Nr.	knelpunt	Omschrijving	
23	Zomerdijk	verbeteren +verbreden tegelpad Zomerdijk (vertoond gebreken als gevolg van werkzaamheden)	2025
24	Blankensteinweg	Klein onderhoud	2024
25	Rumptigerpad	asfalteren deel fietspad dat nu voorzien is van betonklinkers. 650m2 incl vakje bij kruising Blankenstein in rood asfalt uitvoeren	2025
26	Dingstedepad	Kleine onderhoudswerkzaamheden	2024
27	Brandemaat	Bestrating op sommige stukken onregelmatig 2700m2 a 35 +10% (kwaliteit op niveau volgens inspectie)	2026

9.1.4 Verlichting

Nr.	knelpunt	Omschrijving	
28	Meppelerweg	Betere verlichting Fietspad tussen Meppel en Nijeveen	2024

9.1.5 Beleid en evaluatie

Nr.	knelpunt	Omschrijving	
29	Inventarisatie fietspaaltjes Meppel	Welke paaltjes kunnen weg en welke paaltjes moeten voorzien worden van rammelstrook	2024
30	Telling fietsparkeren	Rondom centrum tellen parkeerdruk fietsen	2024
31	Fietstelling Meppel	Meting Verkeers-intensiteiten fiets	2025
32	Doorfietsroutes	Gemeentelijke bijdrage aan doorfietsroutes Meppel- Hoogeveen en Meppel-Steenwijk	nb

9.1.6 Veiligheid, fietsparkeren en educatie

Nr.	knelpunt	Omschrijving	
33	Actie fietspaaltjes	Nav. inventarisatie	2025-2029
34	Uitbreiding fietsparkeren centrum Meppel	Nav. inventarisatie	2025
35	Uitbreiding fietsparkeren Station Meppel	In samenwerking met Prorail/NS	2024
36	Educatie	In samenwerking met Provincie en VVN	2024-2029

* *zonder financiële consequenties*

Grondexploitatie				Totaal	Totaal subsidie	Netto investering
Totaal				**€ 838.000**	**€ 680.000**	**€ 158.000**

Investeringen				Totaal	Totaal subsidie	Netto investering
Totaal				**€ 1.471.900**	**€ 775.600**	**€ 696.300**

Exploitatie				Totaal	Totaal subsidie	Netto investering
Totaal				**€ 911.000**	**€ 548.500**	**€ 362.500**

Nog niet financieel vertaald		Uitvoering	Verwacht jaar realisatie
Doorfietsroutes	Gemeentelijke bijdrage aan doorfietsroutes Meppel-Hoogeveen en Meppel-Steenwijk	2025	2025
Fietsoversteek Paradijssluis	(fiets)oversteek maken om vanuit Jaagpad over te kunnen steken ri. Nieuwveenselanden.(vanuit Paradijswer ri. Steenwijkerstraat-weg over de sluis). In overleg met recreatieschap en provincie over mogelijkheden en financiering. Bidboek gemaakt tbv financiering	2025	nnb
Fietstunnel Infra Noord	Onder de provinciale weg door thv. watertoren	2024-2025	2025
Westerstouwe / Reeststouwe / Ezingerweg	Aanleggen van een goede fietsverbinding naar de scholen op Ezinge en de Oosterboer vanuit Meppel Zuid	2029	nnb
Oosterbroekenweg	Aanleggen fietspad langs de Oosterbroekenweg	2029	nnb
Laadpalen fietsen		2024-2029	2029
Emmastraat, Heerengracht, Oosteinde, Prinsengracht	Onderzoek naar mogelijkheid kruising zo aanpassen dat het duidelijk is.	2026	2026



10 Handvatten tbv. inrichting fietspaden en –stroken

10.1 Inrichting fietspaden

Fietspaden worden steeds voller en ook de snelheidsverschillen op het fietspad worden steeds groter door het gebruik van e-bikes. Mede daarom is het van belang dat met name de hoofdfietsroutes waar over het algemeen de meeste verkeersbewegingen plaatsvinden gaan voldoen aan de CROW norm voor wat betreft breedte en inrichting.

De CROW richtlijnen zijn (gebaseerd op > 150 fts per uur).

- tweerichtingen fietspad 3,50m
- vrijliggend eenrichtingsfietspad 2,50m
- vrijliggend tweerichtingenfietspad 3,50m
- solitair tweerichtingen (brom)fietspad 4,00m
- vrijliggend eenrichtings (brom)fietspad 3,00m
- vrijliggend tweerichtingen (brom)fietspad 4,00m

Fietspaden worden binnen de bebouwde kom in principe altijd voorzien van rood asfalt of andere rode verharding.

Voor wat betreft de voorrangsregulering op fietspaden houden wij de richtlijnen aan zoals die zijn beschreven in de Nota Fiets 2013.

Binnen de bebouwde kom:

- 50 km/h: fietsers uit de voorrang*, ook op rotondes
- 30 km/h: alleen op hoofdroutes fietsers in de voorrang, anders gelijkwaardig

* uitgezonderd fietspad Ruinerwoldseweg

10.2 Inrichting fietsstroken

De aanleg van fietsstroken wordt alleen aanbevolen als wordt voldaan aan de breedte-eis: minimaal 1,70 m; wenselijk 2,00 m; maximaal 2,25 m (exclusief markering). Een tweede belangrijke voorwaarde betreft de omgeving van de weg.

Aanbevolen wordt fietsstroken niet toe te passen in combinatie met parkeerhavens. Openslaande portieren vormen namelijk een bron van onveiligheid. Als parkeren toch noodzakelijk is, wordt een 0,50 m brede schrikstrook aanbevolen. In dat geval zou de ontwerper echter ook moeten nagaan of niet beter kan worden gekozen voor een fietspad, CROW mei 2022.

Uiteindelijk is het type weg waar fietsstroken toegepast worden misschien wel het meest van belang. Dit zijn vaak de drukkere en bredere 50 km/h wegen. Wanneer we kiezen voor fietsstroken worden deze ingericht conform de CROW, zoals is gerealiseerd op een deel van de Reestlaan.

Beleidsregels

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

10.3 Belijning

Voor fietspaden binnen de bebouwde kom geldt een aanbeveling om dubbelzijdige fietspaden ten minste te voorzien van middenbelijning (asstreep = 0,30-2,70 streep, 10cm breed).

Voor fietspaden buiten de bebouwde kom gebruiken wij zowel kant- als middenasmarkering (bij dubbelzijdig fietspad). De kantmarkering is ononderbroken en 10cm breed (minimaal 5cm). De asmarkering is 10cm breed en kent een 0,30 - 2,70 patroon. Zie ook *Geactualiseerde aanbevelingen voor markering op fietspaden 2022, Fietsberaadnotitie - Versie 1.0 mei 2022.*

10.4 Fietspaaltjes

Fietspaaltjes worden alleen geplaatst indien de locatie aan een van de onderstaande eisen voldoet. Ook maken wij eerst een inschatting van de omvang van het probleem. Een heldere definitie van het probleem is nodig om effectieve oplossingen te kunnen vinden. Het gaat om één van de volgende problemen:

- Hinder en gevaar door (rijdende) auto’s op het fietspad
- Hinder en gevaar door geparkeerde auto’s op het fietspad

- Beschadiging van verharding, kunstwerken of bermen door zware voertuigen terug te vinden in Fietsberaadnotitie-Keuzeschema-palen-op-fietspaden-versie3-1.pdf

Inleidende markering

Voor de vormgeving van de markering doen we de volgende aanbevelingen:

- Start op doorgaande fietspaden met de markering op 5 tot 10 meter voor de palen. Bij fietspaaltjes nabij kruisingen of aan het begin van de weg is een kortere inleidende markering mogelijk.
- Pas waar mogelijk ook kantmarkering voor de palen naast het fietspad.
- De markering moet fietsers op minimaal 30 cm langs de palen leiden. Houd daarom een minimum afstand van 15 cm aan tussen buitenkant van de markering en paal.
- Het puntstuk moet een duidelijke omtrek hebben (geen onderbroken lijn);
- Zorg voor voldoende contrast tussen verharding en markering. Bij (rood) asfalt is dat meestal geen probleem, maar bij beton(tegels) is het contrast meetbaar kleiner.
- Gebruik ribbelmarkering waar mogelijk, zeker op doorgaande fietspaden

Voor meer informatie; Fietsberaadnotitie - Versie 1.0 mei 2022 Geactualiseerde aanbevelingen voor markering op fietspaden 2022.