Kadernotitie Verkeersstructuur

Onderdeel van het Omgevingsprogramma Mobiliteit

7 oktober 2026

Gemeente Meppel

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4
1.2 Doelen Omgevingsvisie 4
1.3 Scope en samenhang thema verkeersstructuur 5
1.4 Maatschappelijk effect 6
1.5 Werken met omgevingsprogramma's 6
1.6 Leeswijzer 7

2. Beleidskaders 8

2.1 Landelijk en regionaal beleid 8
2.2 Lokaal beleid 10
2.3 Toekomstperspectief 12
2.4 Wat dit betekent voor de kaderstelling? 12

3. Huidige situatie en opgaven 15

3.1 Positionering van Meppel 15
3.2 Trends en ruimtelijke ontwikkelingen 15
3.3 Inbreng vanuit participatie 16
3.4 Huidig functioneren verkeersstructuur Meppel 21

4. Rol gemeente en samenleving 28

4.1 Rollen 28
4.2 Thema verkeersstructuur 28

5. Kaderstelling programma: STOMP 29

5.1 Stappen 29
5.2 Trappen 32
5.3 Openbaar vervoer 34
5.4 Medegebruik/deelmobiliteit 36
5.5 (Privé)auto 37
5.6 Goederen en landbouwverkeer 40

6. Totstandkoming Omgevingsprogramma 41

6.1 Proces 41
6.2 Producten 41
6.3 Participatie uitvoering 41
6.4 Financiën 42
6.5 Milieueffectrapportage 42

Bijlage 1: Onderzoek en data 43

6.6 Huidige bereikbaarheid en mobiliteitssysteem 43
6.7 Ontwikkelingen mobiliteit 52
6.8 Verkeersnetwerken 57

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Meppel is volop in ontwikkeling. In de afgelopen tien jaar groeide de gemeente met bijna 4.000 inwoners. Met de voorgenomen bouw van 3.000 nieuwe woningen en de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen zet deze groei door. Daarom is een toekomstbestendig mobiliteitssysteem nodig dat de leefomgeving ondersteunt en versterkt. Daarbij geven we steeds meer prioriteit aan toegankelijkheid, duurzaamheid en inclusiviteit. Met een passend mobiliteitsbeleid benutten we kansen en werken we aan een veilige, bereikbare en aantrekkelijke gemeente.

Het huidige verkeersstructuurbeleid stamt uit 2017 en is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Meppel (GVVP) Meppel. Sindsdien hebben nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden en is de Omgevingsvisie vastgesteld. Daarmee is het verkeersbeleid van acht jaar geleden toe aan actualisatie.

In deze kadernotitie worden de uitgangspunten voor het onderdeel verkeersstructuur voor het omgevingsprogramma mobiliteit uiteengezet. De kadernotitie bevat een geactualiseerd beleidskader voor onder meer de wegenstructuur, de verkeersveiligheid en de verschillende vervoerswijzen voor de komende jaren. Beleid en maatregelen worden vervolgens opgesteld op basis van de vastgestelde kaders in deze kadernotitie.

1.2 Doelen Omgevingsvisie

Het omgevingsprogramma mobiliteit vertaalt de ambities uit de omgevingsvisie naar concrete acties om de gemeente Meppel goed bereikbaar, duurzaam en leefbaar te maken. Mobiliteit wordt niet alleen gezien als vervoer van A naar B, maar als verbindende schakel in het ruimtelijke, sociale en economische domein van de stad.

Voor 2040 stelt de omgevingsvisie vier concrete mobiliteitsdoelen:

- Het STOMP-principe[1] wordt zo veel mogelijk toegepast in plannen en projecten.
- Ontbrekende schakels in het fiets- en wandelnetwerk worden ingevuld.
- Het treinstation van Meppel fungeert als centrale mobiliteitshub in de regio.

---

[1] Het STOMP-principe is een volgorde voor het inrichten van verkeer en open ruimte. Het zet schone en actieve manieren van reizen op de eerste plaats. De letters staan voor: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, MaaS (deelmobiliteit) en Privéauto. Lopen en fietsen krijgen de meeste ruimte. De eigen auto komt pas als laatst.

- De laadinfrastructuur ondersteunt de verduurzaming van het mobiliteitssysteem.

Deze doelen raken het thema verkeersstructuur. Omdat deze bijdraagt aan een veilige, inclusieve en duurzame leefomgeving met ruimte voor actieve mobiliteit, goede doorstroming en slimme koppelingen tussen vervoersvormen. Behalve de mobiliteitsdoelen bevatten ook andere beleidsthema's doelstellingen die verband houden met de verkeersstructuur, bijvoorbeeld:

- *Energietransitie*: meer ruimte voor voetgangers, fietsers, OV, deelvervoer, laadvoorzieningen en emissievrije voertuigen;
- *Leefomgeving en gezondheid:* groenere verkeersstructuren stimuleren beweging, klimaatadaptatie en biodiversiteit; vermindering van verkeersdruk, vervuiling en geluid draagt bij aan een gezonde leefomgeving;
- *Economie en regio:* een robuuste verkeersstructuur versterkt de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden en verbindt Meppel met omliggende gemeenten en vervoersnetwerken;
- *Inclusiviteit en toegankelijkheid*: mobiliteit moet voor iedereen veilig en toegankelijk zijn, met speciale aandacht voor voetgangers, fietsers en mensen met beperkte mobiliteit.

Uit al deze doelstellingen komt het centrale doel voor het thema verkeersstructuur naar voren:

"Een samenhangende en toekomstbestendige verkeersstructuur, die bereikbaarheid versterkt, duurzame mobiliteit stimuleert en bijdraagt aan een veilige en gezonde leefomgeving."

1.3 Scope en samenhang thema verkeersstructuur

Het thema verkeersstructuur richt zich op de inrichting en samenhang van alle verkeersnetwerken in de gemeente Meppel, gebaseerd op het STOMP-principe. Doel is om deze netwerken veilig, efficiënt en duurzaam te laten functioneren. Zo moeten voorzieningen, woonwijken, bedrijventerreinen en het buitengebied goed bereikbaar blijven. Extra aandacht gaat uit naar plekken waar de verkeersveiligheid onder druk staat of waar overlast wordt ervaren. Ook ruimtelijke ontwikkelingen kunnen aanleiding zijn om de verkeersstructuur te herzien. Het programma richt zich op het verbeteren van de aansluiting tussen verschillende modaliteiten. Daarbij worden potentiële conflicten in het netwerk zoveel mogelijk weggenomen. De scope omvat ook het benoemen van wegcategorisering en accenten daarin. Dit ter input voor het ontwikkelen van inrichtingskenmerken per type weg en per modaliteit. Denk aan de categorisering van fiets-, wandel- en autoroutes met bijbehorende eisen voor veiligheid, comfort en doorstroming. Laadinfrastructuur en parkeerbeleid vallen buiten deze kadernotitie. Deze zijn of worden uitgewerkt in afzonderlijke programma's. Wel

fungeren deze programma's als beleidskaders voor de verkeersstructuur. Uiteindelijk komen alle mobiliteitsthema's samen in het omgevingsprogramma mobiliteit.

Het omgevingsprogramma mobiliteit en specifiek het thema verkeersstructuur raakt ook andere omgevingsprogramma's van de gemeente Meppel. Verkeersstructuur en wegcategorisering zijn bijvoorbeeld leidend in het nog op te stellen omgevingsprogramma inrichting en beheer openbare ruimte. Denk aan het onderhoudskwaliteitsniveau voor bepaalde wegen. Dit is geen onderdeel van het omgevingsprogramma mobiliteit. In toekomstige gebiedsgerichte omgevingsprogramma's, bijvoorbeeld voor fase 3 van Nieuwveense Landen en het stationsgebied wordt een specifieke vertaling op gebiedsniveau van het omgevingsprogramma mobiliteit en specifiek het thema verkeersstructuur gemaakt. Ontwikkelingen in een gebied moeten aansluiten bij de verkeersstructuur die in het omgevingsprogramma mobiliteit is vastgelegd.

1.4 Maatschappelijk effect

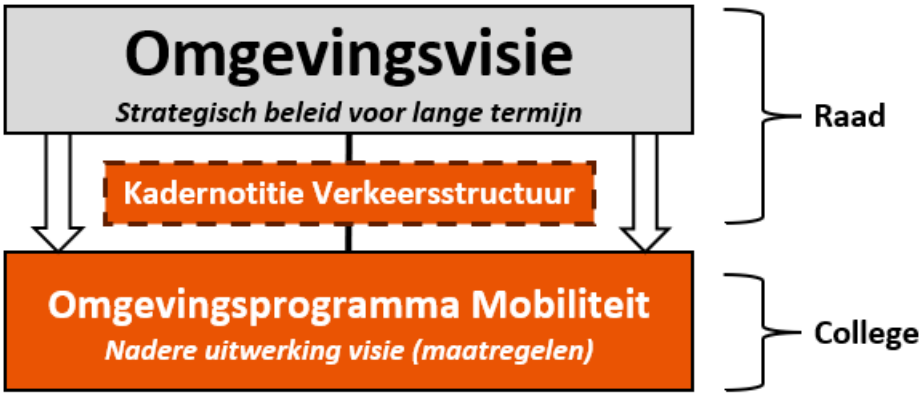
Het thema verkeersstructuur draagt bij aan een leefbare, gezonde en toekomstbestendige gemeente. Het bepaalt de inrichting van het verkeerssysteem en vormt de basis voor verkeersveiligheidsbeleid. Bijvoorbeeld woonstraten die worden ingericht als 30 km-gebieden, terwijl hoofdwegen zorgen voor veilige en vlotte doorstroming. De samenhang tussen inrichting, snelheid en gedrag is hierin essentieel. Een veilige verkeersstructuur beïnvloedt direct de leefomgeving van inwoners, ondernemers en bezoekers. Door in te zetten op duurzame mobiliteit ontstaat ruimte voor meer kwalitatieve openbare ruimte. Lopen en fietsen krijgen prioriteit, wat bijdraagt aan gezondheid, veiligheid en sociale inclusie. Duurzame keuzes worden zo vanzelfsprekender en ondersteunen de klimaatdoelen. Dit versterkt ook de bereikbaarheid en gastvrijheid van de gemeente Meppel.
Een goed functionerende verkeersstructuur stimuleert bovendien de economische vitaliteit. Centrum, bedrijventerreinen en agrarische gebieden blijven goed bereikbaar. Goederenstromen verlopen efficiënt en de stad blijft aantrekkelijk voor ondernemers, werknemers en bezoekers. Door het lokale netwerk te verbinden met regionale mobiliteitsnetwerken versterkt de gemeente Meppel zijn rol als regionale schakel en draagt het bij aan een vitale, evenwichtige samenleving.

1.5 Werken met omgevingsprogramma's

Het wettelijk kader voor het omgevingsprogramma mobiliteit is vastgelegd in de Omgevingswet die moet bijdragen aan een veilige, gezonde en duurzame fysieke leefomgeving. In de Omgevingswet staat beschreven dat een programma kan worden opgesteld om maatregelen te nemen of voorzieningen te treffen ter uitvoering van beleid dat is vastgelegd in onze Omgevingsvisie.

De omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen. Met deze kadernotitie lijnen we een proces uit om tot nieuw beleid voor onze verkeersnetwerken (en het gebruik daarvan) te komen. We maken de vertaling van hoofdlijnen (omgevingsvisie) naar kaders voor de op te stellen verkeersnetwerken voor de verschillende modaliteiten. Deze kaders worden ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. De uitvoering, als onderdeel van het omgevingsprogramma mobiliteit, is een collegebevoegdheid. In figuur 1 wordt de samenhang tussen de omgevingsvisie en het omgevingsprogramma weergegeven.

Het omgevingsprogramma mobiliteit is een vrijwillig omgevingsprogramma. Er is geen verplichting vanuit de Omgevingswet. Gemeenten mogen zelf bepalen of ze deze opstellen en wat de inhoud is.



Figuur 1: Samenhang omgevingsvisie en omgevingsprogramma

1.6 Leeswijzer

De kadernotitie voor het thema Verkeersstructuur bestaat uit zes onderdelen.

In hoofdstuk 1 wordt het hoofddoel van dit thema beschreven. Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de relevante beleidskaders op landelijk, provinciaal, regionaal en lokaal niveau, inclusief welke elementen daarvan worden meegenomen naar de uiteindelijke kaderstelling. Hoofdstuk 3 schetst de huidige situatie en de belangrijkste opgaven, eveneens met een koppeling naar wat dit betekent voor de kaderstelling. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de rol van zowel de gemeente als de samenleving in het vormgeven van de verkeersstructuur. Hoofdstuk 5 bevat vervolgens de daadwerkelijke kaderstelling, opgebouwd op basis van de inzichten uit de eerdere hoofdstukken. Tot slot biedt hoofdstuk 6 een doorkijk naar het omgevingsprogramma mobiliteit en het vervolg.

Wanneer er wordt gesproken over Meppel wordt de gemeente Meppel bedoeld, tenzij specifiek anders gemeld.

2. Beleidskaders

De verkeersstructuur van Meppel staat niet op zichzelf. Landelijke, regionale en lokale beleidskaders bepalen de richting waarin wij deze (en in bredere zin ons mobiliteitssysteem) ontwikkelen. Deze kaders geven sturing aan keuzes voor bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Niet alleen richtinggevend, maar ook verbindend. Ze zorgen ervoor dat onze lokale keuzes aansluiten bij nationale ambities en regionale opgaven. In dit hoofdstuk geven we een bondig overzicht van de belangrijkste beleidsdocumenten en vertalen we deze naar concrete uitgangspunten voor Meppel.

2.1 Landelijk en regionaal beleid

Vanuit het Rijk en de provincie Drenthe zijn een aantal beleidskaders relevant voor het thema verkeersstructuur.

2.1.1 Mobiliteitsvisie Rijk

De Mobiliteitsvisie 2050 benoemt bereikbaarheid als een brede sociaal-maatschappelijke opgave en legt de nadruk op multimodaliteit en gebiedsgerichte keuzes. Het gaat niet langer primair om reistijd, maar om het toegankelijk houden van essentiële voorzieningen zoals zorg, onderwijs, werk en winkels. Daarmee krijgt de functie van belangrijke locaties, zoals stations, een centrale plek in het mobiliteitssysteem. De landelijke koers stuurt op het beheren van vervoersstromen in plaats van het uitbreiden van wegcapaciteit. Dit vraagt lokaal om duidelijke routering, parkeerverwijzing naar randen van de stad en binnenstedelijke prioriteiten volgens het STOMP-principe in plaats van meer asfalt. Het Regionaal Mobiliteitsplan Drenthe benadrukt de waarde van regionale samenhang via doorfietsroutes, multimodale knooppunten en goede verbindingen met onderwijs en bedrijventerreinen. Meppel heeft hierin een bijzondere positie als compacte stad met een regionale functie en een omliggend landelijk gebied. De stad en enkele dorpen, groeien door woningbouw en economie, terwijl andere dorpen kampen met krimp, vergrijzing en het verdwijnen van voorzieningen. Juist in deze gebieden neemt de opgave toe om de bereikbaarheid van basisvoorzieningen te borgen.

2.1.2 Klimaatakkoord en RMP Drenthe

Het Klimaatakkoord vormt een belangrijk onderdeel van het Nederlandse klimaatbeleid en richt zich op het terugdringen van CO_2-uitstoot. Doel is om in 2030 49% minder uitstoot te realiseren ten opzichte van 1990. Richting 2050 wordt toegewerkt naar een volledig emissievrij mobiliteitssysteem. Dit vraagt om een aanpak op drie sporen: minder autoverplaatsingen waar goede alternatieven bestaan, versnelling van de elektrificatie met strategisch geplaatste laadinfra, en stimulering van gedeelde mobiliteit. Het Regionaal Mobiliteitsprogramma Drenthe vertaalt deze doelen naar de regionale praktijk.

Daarbij ligt de focus op duurzame logistiek, energie- en mobiliteitshubs en schoner doelgroepenvervoer. Ook hoort hierbij slimme stadslogistiek die ruimte en emissies beperkt. Deelmobiliteit kan een alternatief vormen voor de tweede auto in huishoudens. Laadinfrastructuur moet worden meegenomen in gebiedsontwikkeling en beheer. Daarnaast wordt mobiliteit gekoppeld aan een gezonde en klimaatadaptieve leefomgeving. Denk aan schaduwrijke loop- en fietsroutes die uitnodigen tot duurzaam gedrag. Zo worden de duurzame keuzes aantrekkelijker en vanzelfsprekender.

2.1.3 Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2020–2030 streeft naar nul verkeersslachtoffers en werkt met een risicogestuurde aanpak. Daarbij staat infrastructuur centraal die veilige, geloofwaardige snelheden afdwingt en conflicten voorkomt. Het Drentse SPV legt extra nadruk op veilige fiets- en schoolroutes. Ook richt het zich op verbetering van 50- en 60 km wegen met gemengd gebruik. Daarnaast worden wegen en fietspaden gecategoriseerd op basis van functie en snelheid. In Meppel zetten we in op een veilige en herkenbare inrichting van straten en kruispunten. Kwetsbare verkeersdeelnemers en schoolomgevingen vragen daarbij speciale aandacht. Monitoring, handhaving en analyse van het ongevalsbeeld blijven belangrijke instrumenten. Tot slot is er meer aandacht voor faunaslachtoffers, passend bij het Programma Biodiversiteit.

2.1.4 Nationale deelplannen voor Lopen, Fiets en OV

De nationale deelagenda's concretiseren de mobiliteitstransitie per modaliteit. Het Masterplan Lopen vraagt om comfortabele, toegankelijke en sociaal veilige looproutes met voldoende vrije doorloopruimte en directe verbindingen tussen belangrijke functies. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets richt zich op een compleet, samenhangend hoofdfietsnet, het opheffen van ontbrekende schakels en het wegnemen van barrières (spoor, hoofdwegen), inclusief voldoende en passende stallingscapaciteit. De OV-Ontwikkelagenda 2040 legt de focus op betrouwbaar, toegankelijk en betaalbaar OV, ingebed in multimodale knooppunten. Dit raakt de voetganger en fietser in Meppel en de gebruikers van het station en openbaar vervoer.

2.1.5 CROW-richtlijnen

CROW-richtlijnen zijn landelijke, praktische aanbevelingen voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte, infrastructuur en verkeersveiligheid. Ze worden opgesteld door het CROW samen met experts. Hoewel ze niet verplicht zijn, gelden ze als belangrijke norm en 'best practice'. Afwijken kan, maar vereist meestal een goede onderbouwing. De richtlijnen vormen daarmee een belangrijk kader voor de fysieke leefomgeving en voor verkeersstructuur en mobiliteit in het algemeen.

2.2 Lokaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie

In de omgevingsvisie Meppel zijn vier centrale ambities geformuleerd die richting geven aan de fysieke leefomgeving tot 2040:

- Duurzaamheid: Duurzaam in alle opzichten;
- Biosfeer: Schoon, natuurlijk en gezond;
- Maatschappij: Levendig en leefbaar;
- Economie: Kwaliteit en inclusief groeien.

De omgevingsvisie onderscheidt drie strategieën voor ruimtelijke ontwikkeling: beschermen, transformeren en ontwikkelen. De verkeersstructuur geeft hier invulling aan door kwetsbare gebieden - zoals de historische binnenstad, schoolomgevingen en natuurlijke hotspots - te beschermen, bestaande infrastructuur te transformeren tot klimaatbestendige en inclusieve netwerken, en nieuwe verbindingen te realiseren die zowel de bereikbaarheid als de leefkwaliteit versterken. De omgevingsvisie benoemt ook concrete ontwikkelingen met impact op de verkeersstructuur:

- Nieuwveense Landen en Noordpoort (woningbouw) - vraagt om hoogwaardige fiets- en loopverbindingen en een passende ontsluitingsstructuur;
- Noord III & IV (bedrijventerreinen) - vereist een robuuste, veilige bereikbaarheid en slimme vrachtroutes, zonder onnodige belasting van woongebieden;
- Stationsgebied & Ezinge (OV-hub, woningbouw, bedrijvigheid, onderwijs, sport ea.) - vergt sterke multimodale koppelingen, heldere looproutes en voldoende fietsparkeercapaciteit;
- Binnenstad (autoluw, vergroening, sociaaleconomisch perspectief) - vraagt om het goed sturen van autoverkeer, betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor verblijf en groen;
- Buitengebied (natuurinclusieve landbouw, energietransitie, erftransformaties) - vraagt om passende, veilige routes voor landbouwverkeer en goede verbindingen met kernen, zonder de ruimtelijke kwaliteit aan te tasten.

De omgevingsvisie gaat uit van het hanteren van het STOMP-principe als ordeningsprincipe. Vanuit het STOMP-principe leiden we de functionele rolverdeling van wegen en routes af, gekoppeld aan passende inrichtingskenmerken en snelheidsregimes.

2.2.2 Kadernotitie Parkeren en Programma Elektrisch Laden

De Kadernotitie Parkeren en het Programma Elektrisch Laden maken onderdeel uit van het (te completeren) omgevingsprogramma mobiliteit en stelt kaders voor onder andere het concentreren van autoparkeren aan de randen van de binnenring en het centrum, logische en zichtbare parkeerroutes (verminderen zoekverkeer) en het vergroten fietsparkeercapaciteit en klimaatadaptief ontwerp. Aanvullend hierop gaat het Programma

Elektrisch Laden specifiek in op laadinfra op parkeerlocaties, wat op zijn beurt bijdraagt aan schoner/duurzamer vervoer. Deze keuzes zijn complementair aan deze kadernotitie verkeersstructuur: ze verlagen binnenstedelijke verkeersdruk en creëren ruimte voor actieve modaliteiten. De kadernotitie verkeersstructuur moet ervoor zorgen dat parkeervoorzieningen op een comfortabele en veilige wijze bereikt kunnen worden waarbij ook rekening wordt gehouden met het beperken van de overlast voor de omgeving.

2.2.3 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2017

De hoofdlijnen van het GVVP zijn opgenomen in de omgevingsvisie, waarmee het GVVP (looptijd tot 2021) is vervallen. Verdere uitwerking volgt in het omgevingsprogramma mobiliteit. De inhoud van het GVVP blijft wel de basis voor de huidige hoofdstructuur en benoemt drie doelen: externe en interne bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Externe bereikbaarheid richt zich vooral op goede aansluiting op regionale en nationale netwerken, waarbij de doorstroming op de N375 en de reservering van ruimte voor een noordelijke stadsentree belangrijk zijn. Intern ligt de focus op een robuuste hoofdstructuur voor auto, fiets en OV, met prioriteit voor een hoogwaardige fietsverbinding tussen Nijeveen, Nieuwveense Landen en de binnenstad.

Het GVVP bevat verder duidelijke keuzes voor verkeersveiligheid, zoals geloofwaardige snelheidslimieten, bredere fietsstroken en veilige oversteken. Voor fietsroutes geldt dat barrières worden verminderd en hoofdroutes prioriteit krijgen. Sinds 2017 zijn opgaven doorontwikkeld, waardoor deze kadernotitie GVVP-keuzes herijkt. De GVVP-lijn blijft zichtbaar in de wegcategorisering en in de keuze om doorgaand verkeer via hoofdwegen af te wikkelen.

2.2.4 Actieplan Fiets (2024–2029)

Het Actieplan Fiets operationaliseert de lokale koers voor het hoofdfietsnetwerk, ontbrekende schakels en veilige oversteken zoals opgenomen in het GVVP. Het actieplan richt zich op vijf hoofdthema’s: verkeersveiligheid, ontbrekende schakels in het netwerk, onderhoud en verlichting, fietsparkeren en stimulering van fietsgebruik. Het actieplan bevat over de voorrangssituatie op rotondes een duidelijke koerswijziging ten opzichte van het GVVP: Meppel wil binnen de bebouwde kom toewerken naar voorrang voor fietsers op rotondes, volgens CROW-richtlijnen. Het actieplan is actueel en sluit aan bij landelijke kaders zoals het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en provinciale ambities voor doorfietsroutes en veilige infrastructuur. De inhoud van het actieplan vormt dan ook een belangrijke bouwsteen voor de modaliteit fiets in deze kadernotitie verkeersstructuur.

2.2.5 Programma Duurzaam

Gemeente Meppel ziet de groeiende uitdagingen op het gebied van klimaat, energie, biodiversiteit en grondstoffen en neemt hiervoor verantwoordelijkheid. De transitie naar een duurzame samenleving is complex en vraagt om een lerende, stapsgewijze aanpak. Het

Programma Duurzaam 2024-2028 bundelt doelen en maatregelen en verankert duurzaamheid in het gemeentelijk handelen. Meppel zet in op concrete uitvoering en een sterke voorbeeldrol richting inwoners en partners. Overkoepelende ambitie is dat Meppel in 2050 een duurzame en toekomstbestendige gemeente is. Vanuit vijf pijlers wordt gewerkt aan de volgende doelstellingen voor de langere termijn:

- *Energietransitie:* Energieverbruik verminderen en overstappen op hernieuwbare bronnen zoals zon, wind en restwarmte;
- *Klimaatadaptatie:* De omgeving voorbereiden op hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen;
- *Natuur & biodiversiteit:* Natuur en landschap versterken zodat een robuust ecosysteem ontstaat met ruimte voor streekeigen soorten;
- *Gezond leefmilieu:* Zorgen voor schone lucht, een gezonde bodem en zo weinig mogelijk geur- en geluidsoverlast;
- *Circulariteit:* Overgaan naar een economie waarin grondstoffen behouden blijven en afval niet meer bestaat.

2.3 Toekomstperspectief

Meppel kiest ervoor om vooruit te kijken en kansen te benutten. De gemeente groeit en staat voor uitdagingen op het gebied van wonen, bereikbaarheid, voorzieningen, duurzaamheid en sociale samenhang. We willen investeren in de toekomst van Meppel, met behoud van de kwaliteiten die de gemeente aantrekkelijk maken. Daarbij staan ondernemerschap, leefbaarheid, verbondenheid en samenwerking met inwoners, maatschappelijke partners en de regio centraal.

Voor mobiliteit zet Meppel in op een bereikbaar, veilig en toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Speerpunten zijn nieuw beleid voor verkeersstructuur, sterke fiets- en wandelverbindingen, een goede bereikbaarheid van de binnenstad en wijken, ondersteuning van elektrisch vervoer en deelmobiliteit, en een betere regionale verbinding via weg, spoor en water. In deze kadernotitie geven we hier verder invulling aan.

2.4 Wat dit betekent voor de kaderstelling?

De bovenstaande beleidskaders vormen een belangrijke basis voor de keuzes die in hoofdstuk 6 worden gemaakt. De beleidskaders bepalen de richting die wij kiezen voor de verkeersstructuur van Meppel en hoe de verschillende netwerken moeten functioneren om de doelen uit hoofdstuk 2 te realiseren: betere bereikbaarheid, meer verkeersveiligheid en duurzame, inclusieve mobiliteit. Waar letten we op:

1. **Een verkeersstructuur op basis van STOMP**
   De beleidskaders hanteren het STOMP-principe, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer prioriteit krijgen. Tegelijkertijd blijft de auto een belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem, voor zowel inwoners, ondernemers als bezoekers. Met name vanwege de regiofunctie van Meppel. Daarom beschrijven we in hoofdstuk 6 hoe de verschillende netwerken in samenhang functioneren en welke rol de auto daarin vervult.
   We letten op: netwerklogica op basis van STOMP, kwaliteitseisen per modaliteit, een goede autobereikbaarheid van voorzieningen, bedrijventerreinen en parkeerlocaties, en autoluwe keuzes waar deze bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. De voetganger en fietser staan hierin centraal.

2. **Functionerende netwerken door geloofwaardige snelheden en veilige inrichting**
   Landelijke en provinciale beleidslijnen benadrukken dat infrastructuur, functie en snelheid in balans moeten zijn. De verkeersstructuur moet geloofwaardig zijn ingericht, met 30 km/u als norm in woon- en dorpsstraten en veilige oversteeklocaties.
   We letten op: herijkte wegcategorisering, uniforme schoolzones, scheiding van modaliteiten waar intensiteiten dat vragen.

3. **Netwerken die regionaal en lokaal logisch samenhangen**
   Het RMP Drenthe, de OV-agenda's en het Nationaal Toekomstbeeld Fiets vragen om logische verbindingen met de regio en een sterke knooppuntkwaliteit van station Meppel. Onze verkeersstructuur moet dus functioneren als één samenhangend systeem.
   We letten op: hoogwaardige verbindingen naar station, doorfietsroutes, multimodale hubs, betere overstappen.

4. **De verkeersstructuur moet ruimtelijke ontwikkelingen faciliteren**
   De Omgevingsvisie legt stevige opgaven bij o.a. Nieuwveense Landen, Noordpoort, Noord III/IV, stationsgebied en binnenstad. De verkeersstructuur moet deze groei faciliteren en tegelijkertijd de bereikbaarheid op peil houden.
   We letten op: Gebiedsgerichte kaders voor nieuwe en bestaande ontwikkelingen; robuuste verbindingen op basis van STOMP; prioriteiten per gebied.

5. **Minder autoverkeer waar het kan, maar voorzien waar het moet**
   Nationaal en lokaal beleid vraagt om het beperken van onnodig autogebruik, maar vragen ook om goede autobereikbaarheid. Dit vraagt om een verkeersstructuur die autoverkeer op de juiste wegen faciliteert, ongewenst doorgaand verkeer beperkt en

tegelijkertijd zorgt voor een goede bereikbaarheid van voorzieningen, bedrijventerreinen en parkeerlocaties.
We letten op: betere sturing van verkeer, vooral door woongebieden (begeleiden en verleiden), parkeren bevorderen aan de randen, behoud van logische hoofdautoroutes, betere balans met voetgangers en fietsers, deelmobiliteit als alternatief en uitvoering Actieplan Fiets doorzetten.

6. De verkeersstructuur is meer dan mobiliteit

De beleidskaders vragen om een brede blik op de verkeersstructuur die verder reikt dan alleen mobiliteit. De verkeersstructuur (met name voor langzaam verkeer) moet aansluiten bij cultuurhistorische, groenblauwe en ecologische structuren en waarden, uitnodigen tot bewegen en recreëren voor een gezonde leefomgeving en sociaal- en verkeersveilig zijn.
We letten op: ambities en doelen die we op andere thema's hebben en integreren die in de verkeersstructuur.

3. Huidige situatie en opgaven

Dit hoofdstuk vat de kern samen van de huidige mobiliteitssituatie in Meppel, de belangrijkste knelpunten en de strategische opgaven voor de verkeersstructuur.

Voor detailcijfers, kaartbeelden en uitwerkingen zie bijlage 1.

3.1 Positionering van Meppel

De stad Meppel is een compact stadsknooppunt met veel centrumfuncties, onderwijs en zorg, en bedient een breed regionaal gebied. De korte afstanden zorgen voor veel interne verplaatsingen, terwijl de regionale functie veel bezoekers en werknemers aantrekt. De stad ligt strategisch aan de A28 en A32, met spoorverbindingen naar Groningen, Leeuwarden en Zwolle en toegang tot diep vaarwater. Ook regionale wegen zoals de N375 en N371 versterken de bereikbaarheid. Binnen de stad verwerkt de ringstructuur veel verkeer. Door de compacte opzet delen bewoners, bezoekers en werknemers vaak dezelfde routes. De belangrijkste opgave ligt daarom niet in extra capaciteit, maar in een slimme organisatie van de verkeersstructuur, met duidelijke prioriteiten, minder conflicten en aantrekkelijke alternatieven voor de auto.

3.2 Trends en ruimtelijke ontwikkelingen

3.2.1 Demografie en gedrag

De gemeente groeit naar ongeveer 44.000 inwoners in 2050, terwijl de vergrijzing verder toeneemt en huishoudens kleiner worden. Nieuwe instroom zorgt voor meer diversiteit in huishoudens. Dit leidt tot meer mobiliteit, omdat ouderen door meer vrije tijd vaker reizen. Zij gebruiken relatief vaak de auto en e-bike, terwijl jongeren en nieuwe inwoners juist vaker kiezen voor de fiets en het openbaar vervoer. Het totale aantal verplaatsingen groeit beperkt, maar de verdeling over vervoermiddelen en de reistijden verandert duidelijk.

3.2.2 Maatschappelijke en technologische trends

Hybride werken spreidt de verkeerspieken meer over de dag. Digitalisering vermindert winkelbezoeken, terwijl bestel- en serviceverkeer in woonwijken toeneemt. Nieuwe voertuigcategorieën vergroten de snelheidsverschillen op fietspaden en vragen bredere, veilig ingerichte profielen. Deelmobiliteit groeit, maar is nog ongelijk verdeeld en beperkt ingebed in het netwerk. Elektrificatie zet door met vooral publieke laadinfra, maar het fossiele wagenpark blijft voorlopig dominant.

3.2.3 Ruimtelijke opgaven

De ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom Meppel hebben directe gevolgen voor de verkeersstructuur, omdat dit voor veranderingen in mobiliteitsstromen kan zorgen. Hieronder staan de belangrijkste locaties waar ruimtelijke groei en transformatie de mobiliteitsvraag veranderen en nieuwe eisen stellen aan het mobiliteitsnetwerk:

- **Nieuwveense Landen en Noordpoort** (stadsuitbreiding): Vragen om goede en veilige ontsluiting voor alle modaliteiten. Goed verbonden met de omgeving en hoofdstructuur.
- **Stationsgebied**: Transformeert naar een meer gemengd knooppunt van duurzame mobiliteit. Beter verbonden met de omgeving met ruimte voor woningen/onderwijs/werk; vergt betere overstappen, uitbreiding fietsparkeren en infrastructurele maatregelen (zoals extra perron, fietstunnel) en een inrichting die voetganger/fiets prioriteert, meer in balans met het autoverkeer.
- **Binnenstad**: Koers op verkeersluwte en verblijfskwaliteit; vraagt om logische verbindingen met station, wijken en parkeerlocaties en om slimme stadslogistiek.
- **Bedrijventerreinen** (Noord III/IV, Oevers, Rogat): uitbreiding en verduurzaming vergroten logistieke druk; veilig scheiden van (zwaar) verkeer en langzaam verkeer en robuuste ontsluiting naar N- en A-wegen zijn noodzakelijk.
- **Overige (toekomstige) ontwikkelingen**: Vragen om goede en veilige ontsluiting voor alle modaliteiten. Goed verbonden met de omgeving en hoofdstructuur.

3.3 Inbreng vanuit participatie

Het participatietraject voor het opstellen van de kadernotitie verkeersstructuur kende drie onderdelen:

- Inwoners konden in een enquête hun mening delen over onder andere de bereikbaarheid, knelpunten, parkeren en de kwaliteit van fietsen en lopen;
- Op drie consultatiedagen is gesproken met vertegenwoordigers van ondernemers, maatschappelijke organisaties, bewonersgroepen en belangenorganisaties;
- Tijdens twee bijeenkomsten met de raad is dieper ingegaan op de eisen en wensen aan het verkeers- en vervoerssysteem in de gemeente Meppel.

In deze paragraaf worden de belangrijkste thema’s, knelpunten en oplossingsrichtingen uit deze participatieronde samengevat.

3.3.1 Bevindingen consultatiegesprekken

Uit de consultatiedagen komen allereerst een aantal duidelijke spanningsvelden naar voren. Het eerste spanningsveld betreft de balans tussen een leefbare, autoluwe binnenstad en een economisch vitaal centrum. Veel ondernemers benadrukken dat winkels en horeca alleen goed kunnen functioneren wanneer klanten en leveranciers het gebied gemakkelijk kunnen

bereiken en dichtbij kunnen parkeren. Tegelijkertijd wijzen bewoners, fietsersorganisaties en maatschappelijke partijen erop dat het autoverkeer in en rond de binnenstad te dominant is en dat dit ten koste gaat van veiligheid, verblijfskwaliteit en ruimte voor fietsers en voetgangers. Het voorkómen van sluipverkeer en het terugdringen van rijdend en stilstaand autoverkeer wordt door hen gezien als een voorwaarde voor een toekomstbestendig centrum.

Een tweede spanningsveld gaat over de regionale bereikbaarheid versus lokale leefbaarheid. De Ceintuurbaan wordt bijvoorbeeld tegelijkertijd gezien als hoofdverbinding voor de doorstroming én als bron van overlast en verkeersonveiligheid. Sommige partijen vinden dat deze route ontlast moet worden, terwijl anderen juist waarschuwen dat maatregelen elders weer tot nieuwe knelpunten kunnen leiden.

Fiets en verkeersveiligheid

Hoewel de meeste gesprekspartners de kwaliteit van het Meppeler fietsnetwerk in algemene zin positief waarderen, worden er structurele tekortkomingen ervaren. Zo worden fietsstroken op belangrijke routes - zoals de Ceintuurbaan en de Parallelweg - als te smal ervaren, waardoor fietsers zich onveilig voelen. Ook ontbreekt het regelmatig aan logische en volledige verbindingen, vooral richting de buitengebieden zoals de route Ruinerwold–Havelte. De druk op de fietsinfrastructuur neemt bovendien toe door de groei van fietsverkeer vanuit nieuwe woonwijken en de dagelijkse scholierenstromen. Dit is een zorgpunt.

Daarnaast wordt de inrichting van de binnenring, met het oog op voetgangers en fietsers, vrijwel unaniem als onvoldoende beschouwd: auto’s zijn (te) dominant aanwezig. Ook bij evenementen ontstaat overlast door ongecontroleerd gestalde fietsen, waardoor looproutes en calamiteitenroutes worden geblokkeerd. Tegelijkertijd wordt opgemerkt dat hoogwaardige fietsenstallingen, zeker nabij het centrum, onvoldoende aanwezig zijn. Verschillende partijen pleiten daarom voor betere, grotere en veiligere fietsenstallingen aan de randen van het centrum.

Parkeren: gastvrijheid, maatwerk en handhaving

Bij het thema parkeren valt op dat belangen en verwachtingen uiteenlopen. Ondernemers en horeca hechten groot belang aan een gastvrije parkeerervaring voor bezoekers. Zij vrezen dat een (meer) autoluwe binnenstad de bereikbaarheid en daarmee de aantrekkelijkheid van het centrum aantast. Aan de andere kant pleiten bewoners, fietsersorganisaties en enkele maatschappelijke organisaties voor het verplaatsen van parkeerdruk naar de randen van het centrum, waar bezoekers vanaf goed ingerichte looproutes hun weg naar de binnenstad kunnen vinden.

Daarnaast wordt veelvuldig genoemd dat de generieke parkeernormen bij nieuwbouw niet altijd toereikend zijn, en dat meer aandacht voor maatwerk en flexibiliteit gewenst is - zeker bij projecten met specifieke doelgroepen. Vrijwel alle betrokkenen noemen de kwaliteit van handhaving als zorgpunt: parkeerregels worden onvoldoende nageleefd, ook in voetgangerszones, waardoor voetgangers en kwetsbare verkeersdeelnemers hinder ondervinden.

Bereikbaarheid en kwaliteit van bedrijventerreinen

Op de bedrijventerreinen speelt een ander type opgave. Ondernemers signaleren dat loop- en fietsvoorzieningen ontbreken, zowel op de terreinen zelf als op de routes van en naar bushaltes. Hierdoor is het terrein minder toegankelijk voor werknemers en bezoekers die niet met de auto komen. Langdurig geparkeerde vrachtwagens zorgen voor onveilige situaties, terwijl rotondes - met name richting Noord 2 - op piekmomenten vastlopen. Ook wordt de sociale veiligheid op locaties zoals Groeneveld als zwak beoordeeld, wat vragen oproept over de toekomstbestendigheid van deze terreinen.

Toegankelijkheid voor voetgangers en mensen met een beperking

Meerdere partijen wijzen op de slechte staat van sommige trottoirs: scheve tegels, obstakels en een gebrek aan oversteekplaatsen maken het centrum en enkele toegangswegen lastig begaanbaar. Voor mensen met mobiliteitsbeperkingen spelen daarnaast problemen met rolstoelvervoer en parkeren. De huidige regels worden als omslachtig ervaren, wat ertoe leidt dat sommige inwoners met een beperking het centrum nog maar weinig bezoeken. Ook parkeren op trottoirs vormt een terugkerend knelpunt.

Toekomstbeelden en gewenste richting

Ondanks verschillen in detail ontstaat er een duidelijke lijn voor de toekomst. Veel partijen zien kansen in een grotere autoluwe zone binnen de binnenring, mits alternatieven voor parkeren en bevoorrading goed geregeld zijn. Het centrum moet goed bereikbaar zijn voor iedereen die ook daadwerkelijk in het centrum moet zijn. Verkeer dat niet in het centrum moet zijn, kan verleid worden naar de routes buitenom. Daarnaast pleiten woningcorporaties en bewonersgroepen voor deelmobiliteit en betere stallingsvoorzieningen om parkeerdruk te verlagen. Bedrijven en belangenorganisaties benadrukken dat het verkeersnetwerk eenduidiger moet worden ingericht, met meer ruimte voor fietsers, lagere snelheden in het centrum en aandacht voor zwaar verkeer op hoofdroutes.

3.3.2 Enquêtes

In de afgelopen jaren hebben inwoners via meerdere enquêtes hun mening gegeven over de kwaliteit van mobiliteit in Meppel. Onder meer bij Actieplan Fiets (2023), de evaluatie parkeerbeleid (2023) en met een bredere vragenlijst verkeer en mobiliteit (2024). De

uitkomsten zijn eerder benut bij het Actieplan Fiets en de Kadernotitie Parkeren (2025), maar zijn ook van groot belang voor deze kadernotitie verkeersstructuur. De antwoorden geven een inzicht in wat inwoners belangrijk vinden rondom het thema mobiliteit.

Verbeteren van de bereikbaarheid

Inwoners vinden de bereikbaarheid van Meppel over het algemeen goed, maar ervaren enkele hardnekkige knelpunten. Veelgenoemd zijn langdurige afsluitingen van bruggen, waardoor fietsers en voetgangers grote omwegen moeten maken. Ook ontbreken logische, veilige en aantrekkelijke fietsroutes tussen wijken en het centrum. Het openbaar vervoer binnen de stad wordt als noodzakelijk maar te beperkt ervaren, zoals stadsbus De Mug. Daarnaast is er behoefte aan randparkeren met goede looproutes of pendelvervoer naar het centrum. Hoewel de basis dus op orde is, verwachten inwoners vooral dat deze knelpunten structureel worden opgelost.

Vergroten van de verkeersveiligheid en toegankelijkheid

Verkeersveiligheid is het thema waar inwoners het meest zorgen over uiten. Op tal van plekken wordt te hard gereden of zijn kruispunten volgens de eigen inwoners onoverzichtelijk. Dit zorgt voor een gevoel van onveiligheid:

- Te hoge snelheden in woonstraten en op belangrijke verkeersassen, zoals de Rembrandtlaan, Ceintuurbaan en Noteboomstraat, vaak gecombineerd met onvoldoende handhaving of ontbrekende drempels/versmallingen;
- Onoverzichtelijke en complexe kruispunten en rotondes, onder andere bij de Watertoren, Prinsengracht–Kromme Elleboog, Werkhorst en delen van de binnenring; automobilisten en fietsers weten hier niet altijd wie voorrang heeft;
- Gebrekkige oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers, vooral nabij scholen, drukke wegen en overgangen richting het centrum, bijvoorbeeld de Ceintuurbaan;
- Parkeerdruk en foutparkeren, die zichtlijnen blokkeren en soms ook tot gevaarlijke situaties leiden, met name in wijken met smalle straten en stoepen.

Inwoners ervaren dat de verkeersveiligheid nog op een groot aantal plekken onvoldoende geborgd is, waarbij snelheid, onoverzichtelijkheid en gebrek aan veilige oversteekplaatsen de grootste knelpunten vormen. Dit geldt zowel in woonwijken als op hoofdroutes en in het centrumgebied.

Faciliteren van duurzame en inclusieve mobiliteit

Inwoners zien kansen voor duurzame en toekomstbestendige mobiliteit, maar vinden dat de randvoorwaarden nog niet geheel op orde zijn.

- De fiets wordt gezien als belangrijkste vervoermiddel voor Meppel, maar inwoners verwachten dan wel veilige, brede en comfortabele fietsroutes met goede verlichting en logische oversteekplaatsen;
- Inwoners staan neutraal tegenover deelmobiliteit. En dan vooral als vervanging van een tweede auto, maar alleen als voldoende voertuigen beschikbaar zijn, dichtbij huis en tegen redelijke kosten;
- Laadpalen voor elektrische voertuigen zijn in sommige buurten ruim aanwezig, maar in andere buurten juist te weinig, vaak bezet of storingsgevoelig. Dit belemmert de overstap naar elektrisch rijden;
- Toegankelijkheid voor kwetsbare groepen, zoals ouderen, mensen met rollators en ouders met kinderwagens, wordt regelmatig genoemd. Slechte trottoirs, smalle stoepen en onveilige oversteken vormen nog te vaak obstakels.

Inwoners vragen om een mobiliteitssysteem dat voor iedereen werkt, ook voor wie minder mobiel is, en een systeem dat wandelen en fietsen verder stimuleert.

Samenvattend is de belangrijkste boodschap van inwoners: Meppel moet veiliger en met meer ruimte voor voetgangers en fietsers worden ingericht. De auto mag er zijn maar is wel te gast, zeker in woon- en centrumgebieden. De mobiliteitsstructuur moet toekomst vast zijn en qua inrichting aansluiten bij zowel groeiende wijken als de vergrijzende bevolking, kinderen en mensen met een beperking.

3.3.3 Gesprekken met de Raad

In het proces naar deze kadernotitie zijn twee gesprekken met de gemeenteraad gevoerd. Het eerste gesprek op 21 november 2024 was een brede, oriënterende verkenning. De raad werd geïnformeerd over het proces en de aanleiding en gaf zijn verwachtingen mee voor de toekomstige verkeersstructuur. De focus lag op het gezamenlijk in beeld brengen van de huidige netwerken voor auto, fiets, voetganger en OV. Ook werden zichtbare knelpunten benoemd en een gedeeld vertrekpunt voor de verdere beleidsontwikkeling vastgesteld.

Het tweede overleg vond plaats op 17 april 2025, waarbij de raad werd bijgepraat over de analyse van het verkeersnetwerk uit de benchmark. De raad herkende de belangrijkste opgaven, zoals de druk op de N375, de kwetsbare treinverbinding en de matige centrumbereikbaarheid vanuit de zuidelijke wijken. Ook werd de dominante positie van autoverkeer op de Ceintuurbaan en rond het centrum benoemd. De raad benadrukte daarnaast het belang van betere voet- en fietsroutes en andere basisvoorzieningen. Op basis hiervan onderschreef de raad de voorgestelde ontwikkelrichtingen en kaders:

- het versterken van de buitenring (N375–Handelsweg–Europalaan);
- het verbeteren van de ontsluiting van Bedrijventerrein Noord;
- het aantrekkelijker en veiliger maken van het netwerk voor lopen, fietsen en OV;

- het stimuleren van parkeren aan de randen van de stad, met goede looproutes en overstapmogelijkheden;
- en het principe dat de auto in toenemende mate ‘te gast’ is, met lagere snelheden en meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Maar de auto blijft wel welkom.

De bovenstaande ontwikkelrichtingen sluiten goed aan op zowel de geschetste analyse als op de ambities uit de omgevingsvisie.

Milieu en zero-emissie

Tot slot heeft de raad aandacht gevraagd voor een milieu- en een zero-emissiezone. De portefeuillehouder heeft hierop toegezegd om bij het verkeersstructuurplan de voor- en nadelen van een emissievrije zone en een milieuzone inzichtelijk te maken en af te wegen. Hoewel de toezegging is gedaan binnen het thema verkeersstructuur en geprobeerd is hier op deze wijze invulling aan te geven, past de afweging van een milieu- of zero-emissiezone (na heroverweging) beter binnen het bredere en overkoepelende thema mobiliteit.

De effecten raken immers niet alleen de verkeersstructuur, maar ook mobiliteitsgedrag, goederenvervoer, bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en economie. Daarom wordt het onderzoek naar een milieu- of zero-emissiezone niet opgenomen in het programma verkeersstructuur, maar in het programma mobiliteit. Daar kan het onderwerp integraal worden beschouwd in samenhang met thema’s als verkeersstructuur, duurzame mobiliteit, logistiek, bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

3.4 Huidig functioneren verkeersstructuur Meppel

De analyse in deze paragraaf beschrijft hoe de huidige infrastructuur presteert op de drie aspecten: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzame en inclusieve mobiliteit. Samen met de al in dit hoofdstuk beschreven maatschappelijke trends en inbreng vanuit participatie leidt dit tot de strategische opgaven die richting geven aan de kaders in hoofdstuk 6.

3.4.1 Beoordeling kwaliteit bereikbaarheid Meppel

De bereikbaarheid van Meppel wordt bepaald door de kwaliteit en samenhang van de netwerken voor fiets, openbaar vervoer, auto en goederenvervoer. De analyse van de huidige infrastructuur maakt duidelijk dat de basis van ons vervoerssysteem overwegend goed is, maar op verschillende plekken ontstaan wel knelpunten door de combinatie van groei, veranderende mobiliteitsbehoeften en de ruimtelijke structuur van Meppel.

Bereikbaarheid lopend en fietsend

Meppel heeft door zijn compacte opzet een sterke basis voor lopen en fietsen. Een officieel voetgangersnetwerk ontbreekt nog, maar de wens is dit op hoofd- en basisniveau vast te leggen. Het hoofdfietsnetwerk sluit grotendeels aan op wijken en voorzieningen, maar kent nog ontbrekende schakels, zoals tussen Berggierslanden, Koedijkslanden, Ezinge en

Oosterboer. Op verschillende gebiedsontsluitingswegen mengen auto's en fietsers zich, wat als oncomfortabel en onveilig wordt ervaren, zoals op de Oosterbroekenweg en richting Nijeveen.

Daarnaast beperken smalle profielen, verouderd wegdek en onvoldoende verlichting de aantrekkelijkheid van fietsen, vooral op routes tussen Oosterboer en het centrum en naar omliggende dorpen. Ook op bedrijventerreinen ontbreekt een logisch doorlopend fietsnetwerk.

Bereikbaarheid openbaar vervoer

Meppel heeft een sterke regionale OV-positie, mede door de Intercity-functie van station Meppel en de ligging op de corridor Zwolle-Groningen/Leeuwarden. Regionale buslijnen verzorgen verbindingen met omliggende gemeenten en vervullen ook binnenstedelijke functies, aangevuld met Stadsbus De Mug. Het binnenstedelijke OV-netwerk kent echter duidelijkere beperkingen: in met name Berggierslanden en Oosterboer is de afstand tot een halte eigenlijk te groot.

Het stationsgebied zelf functioneert als belangrijk knooppunt, maar de overstap tussen trein, bus, fiets en lopen kent nog ruimtelijke knelpunten door drukte, beperkte overzichtelijkheid en menging van modaliteiten.

Autobereikbaarheid

Regionaal is Meppel uitstekend bereikbaar via de A28, A32, N375, N371 en N851. Deze infrastructuur vormt een solide basis voor zowel interregionale als stedelijke verplaatsingen. Binnen de stad ligt het beeld genuanceerder. De Ingenieur C.F. Bekinkbaan en het noordoostelijke deel van de binnenring (Burgemeester Knopperslaan-Ceintuurbaan) verwerken relatief veel verkeer op een wegprofiel dat daar op een aantal plekken maar beperkt voor is ontworpen, met name op kruispunten. Dit leidt tot verminderde bereikbaarheid van de binnenstad, het station en voorzieningen in het centrum. Ook heeft het gevolgen voor leefbaarheid, verkeersveiligheid en voorspelbaarheid van de verkeersafwikkeling.

Daarnaast vormt de kruising N375-Ruinerwoldseweg een kwetsbare schakel voor de ontsluiting van bedrijventerreinen en noordelijke stadsdelen. In de spitsperioden ontstaan hier regelmatig wachtrijen die de betrouwbaarheid van de bereikbaarheid verminderen. Ook binnen ander (woon)gebieden spelen knelpunten: op routes zoals Zuiderlaan-Hesselingen, de Commissaris de Vos van Steenwijklaan, de Zomerdijk en in Broekhuizen is sprake van ongewenste verkeersstromen of een combinatie van beperkte profielen en intensief langzaam verkeer.

Bereikbaarheid voor goederen- en landbouwverkeer

Voor goederenvervoer functioneren met name de Europalaan-Industrieweg-Handelsweg als belangrijke vervoersas. Deze as biedt een logische verbinding met bedrijventerreinen Noord,

Oevers en Rogat richting A28 en A32. Deze basis functioneert goed, maar lokaal ontstaan knelpunten, bijvoorbeeld de algemene verkeersafwikkeling rond Meppel-Zuid en waar zwaar verkeer mengt met fietsers, zoals op de fietsroute Wanneperveen-Meppel (over Oevers D) en in de omgeving van het Molenpad, richting Noordeinde en Schoolstraat. Ook op bedrijventerreinen zelf ontbreekt vaak een veilige en doorlopende route voor langzaam verkeer.

Buiten de bebouwde kom delen landbouwvoertuigen op enkele parallelwegen de rijbaan met fietsers (o.a. Haakswold, Reestweg, Dorpsstraat). De intensiteiten zijn daar relatief laag, maar de menging blijft een aandachtspunt gezien het snelheids- en massaverschil. Dit zie je met name in de Dorpsstraat in Nijeveen terug, bij gebrek aan alternatieve routes voor landbouwverkeer.

Netwerkkansen bereikbaarheid

Op basis van de analyse van het huidige functioneren van de verkeersstructuur ontstaan per modaliteit duidelijke kansen om de bereikbaarheid van Meppel verder te versterken. Deze kansen gaan niet over maatregelen, maar beschrijven de plekken waar het netwerk potentieel heeft om beter te functioneren, logischer te worden of meer samenhang te bieden. De tabel hieronder geeft een compact overzicht van deze netwerkkansen voor fiets, lopen, openbaar vervoer, auto en goederen- en landbouwverkeer.

Samenvattend zien we de volgende kansen voor bereikbaarheid:

Modaliteit	Kansen voor de bereikbaarheid
Fiets & Lopen	• Completeren van ontbrekende verbindingen tussen wijken, centrum, station en bedrijventerreinen; • Versterken van de samenhang en directheid van het hoofdfietsnetwerk; • Verbeteren van comfort en kwaliteit op veelgebruikte routes (profiel, verlichting, verharding); • Beter organiseren van de interactie tussen fiets en auto op drukke gebiedsontsluitingswegen; • Verbeteren van toegankelijkheid en looproutes rondom station, centrum en voorzieningen; • Verbeteren van de fietsbereikbaarheid op bedrijventerreinen.
Openbaar Vervoer	• Verbeteren van haltebereikbaarheid in wijken met grote loopafstanden; • Versterken van de positie van het station als multimodaal knooppunt; • Logischer, veiliger en comfortabeler overstappen tussen trein, bus, fiets, lopen en deelmobiliteit; • Beter verbinden van nieuwe woongebieden en voorzieningen met het regionale OV-netwerk.

Auto	• Versterken van de robuustheid en logica van de stedelijke hoofdstructuur; • Versterken van de principes auto te gast en stromen versus verblijven; • Duidelijkere verbindingen tussen nieuwe en bestaande woongebieden, bedrijventerreinen en het centrum; • Verminderen van ongewenste verkeersstromen door woonstraten; • Organiseren van duidelijke routering voor verkeer richting het centrum en voorzieningen.
Goederen & Landbouwverkeer	• Duidelijker positioneren van hoofdvrachtroutes binnen het netwerk; • Verbeteren van veiligheid op locaties waar zwaar verkeer en langzaam verkeer samenkomen; • Borgen van bereikbaarheid van bedrijventerreinen bij verdere groei en transformatie; • Verbeteren veiligheid op buitenwegen waar landbouwverkeer de rijbaan deelt met fietsers.
Integrale netwerkfocus	• Versterken van multimodale samenhang, vooral rond het station en centrum; • Borgen van goede verbindingen met omliggende dorpen voor zowel fiets als OV; • Verbeteren van de herkenbaarheid en voorspelbaarheid van netwerkstructuren voor alle gebruikers.

3.4.2 Beoordeling kwaliteit verkeersveiligheid Meppel

Een goed functionerend verkeerssysteem is niet alleen gericht op bereikbaarheid maar ook op het voorkomen van ongevallen en het creëren van een veilige en aangename leefomgeving. De verkeersveiligheid in Meppel laat een gemengd beeld zien. Positief is dat er geen duidelijke ongevallen hotspots zijn. Daarnaast scoort Meppel in vergelijking met omliggende of vergelijkbare gemeenten ook gemiddeld in het aantal slachtofferongevallen. Tegelijkertijd constateren we ook dat het totaal aantal ongevallen al jaren rond de 180 per jaar stagneert. Jongeren (12-24 jaar) en 50-plussers zijn oververtegenwoordigd. Bij de dodelijke slachtoffers gaat het vooral om personen tussen 55-60 jaar en 75-80 jaar. Wat vervoerswijze betreft valt op dat 54% van alle verkeersslachtoffers valt onder fietsers en voetgangers. Bovenstaande bevindingen benadrukken het belang van veilige infrastructuur voor kwetsbare verkeersdeelnemers en een verkeersnetwerk dat risico's voor deze groepen zoveel mogelijk beperkt.

Hoewel er geen zichtbare hotspots met veel ongevallen zijn is wel een top 10 van risicovolle trajecten vastgesteld op basis van gereden snelheid, wegkenmerken en kans op letsel. Hierin valt op dat vrijwel de gehele ringstructuur van de stad Meppel naar voren komt: Ceintuurbaan, Burgemeester Knopperslaan, Randweg, Rembrandtlaan en Handelsweg.

Deze wegen vormen samen de ‘functionele draaischijf’ van Meppel (veel uitwisseling van verkeer), waarop vrijwel elke verplaatsing in Meppel aansluit. Dit verklaart mede het hogere risicoprofiel op deze locaties: intensiteiten en snelheden liggen er significant hoger dan op de omliggende wegen. Gegevens over snelheidsoverschrijdingen laten zien dat vooral buiten de bebouwde kom overschrijdingen van 10 km/u of meer vaker voorkomen. Bijvoorbeeld op routes zoals de Hoogeveenseweg, Oosterbroekenweg, Meppelerweg, Veltkamp, De Wetering, Reestweg, Schiphorsterweg en Haakswold. Binnen de bebouwde kom vallen verder de Handelsweg, Europalaan en Guldenmiddenweg op door hoge percentages snelheidsoverschrijdingen. De focus ligt op doorgaande wegen met relatief smalle profielen of veel menging, waar hoge snelheid direct samenhangt met grotere risico’s.

Netwerkkansen verkeersveiligheid

Om de komende jaren een daling van het aantal verkeersslachtoffers te realiseren (in lijn met het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030) kan op basis van de analyse voor wat betreft de verkeersstructuur ingezet worden op:

- Geloofwaardige snelheidsregimes, vooral in woongebieden, rondom scholen en op drukke 50 km/u-wegen;
- Beperken van menging van modaliteiten op drukke wegen, met name op de Ceintuurbaan, Parallelweg, Handelsweg, Randweg en fietsroutes door Oevers/Noord;
- Veilige, uniforme en herkenbare oversteken, vooral op routes naar scholen, station en centrum;
- Risicogestuurde aanpak van locaties buiten de bebouwde kom, waar hoge snelheden samenkomen met langzaam verkeer.

3.4.3 Beoordeling kwaliteit duurzame en inclusieve mobiliteit Meppel

Duurzame en inclusieve mobiliteit vormt een belangrijke pijler in de ontwikkeling van de verkeersstructuur van Meppel. De kwaliteit ervan wordt bepaald door hoe veilig, toegankelijk, begrijpelijk en aantrekkelijk de infrastructuur is voor voetgangers, fietsers, OV-reizigers, gebruikers van deelmobiliteit en inwoners met beperkte mobiliteit. Op basis van de beschikbare data, participatie en netwerkobservaties ontstaat het volgende beeld.

Toegankelijkheid

De kwaliteit van trottoirs en looproutes verschilt binnen de gemeente en op meerdere plekken zorgen obstakels, smalle profielen, slechte onderhoudsstaat en onduidelijke oversteekplaatsen voor belemmeringen. Vooral ouderen, mensen met een beperking en ouders met kinderwagens ervaren hierdoor hinder in hun dagelijkse verplaatsingen. Het wegnemen van deze obstakels levert voor deze groepen grote meerwaarde op. Ook wordt parkeren op trottoirs vaak genoemd als knelpunt dat de toegankelijkheid verder beperkt.

Met name in wijken als Oosterboer, Haveltermade en in de binnenstad zijn er looproutes die structurele knelpunten bevatten. Het ontbreken van een vastgesteld hoofdloopnetwerk leidt er mogelijk toe dat de routes, zoals tussen station, centrum en voorzieningen, niet altijd herkenbaar en/of consequent ingericht zijn.

Gebruik en beleving

Voor voetgangers en fietsers speelt naast fysieke veiligheid ook sociale veiligheid een rol. Verlichting, overzicht en sociale controle zijn op sommige plekken beperkt, vooral rondom het station en enkele verbindingen naar voorzieningen. De binnenstad biedt wel veel verblijfsruimte, maar niet altijd voldoende vrije loopruimte door menging met fietsen of geparkeerde voertuigen.

Deze factoren leiden niet direct tot verkeersongevallen, maar hebben wel invloed op het daadwerkelijke gebruik van loop- en fietsroutes. Wanneer routes bijvoorbeeld onoverzichtelijk zijn of onvoldoende verlicht, kiezen veel mensen ervoor om bepaalde trajecten te vermijden of (vooral ’s avonds) niet zelfstandig te reizen. Dit is ongunstig voor toegankelijkheid, ook als de fysieke infrastructuur op zichzelf aanwezig is. Sociale veiligheid maakt daarmee structureel onderdeel uit van duurzame en inclusieve mobiliteit: een mobiliteitssysteem werkt alleen als mensen het ook durven te gebruiken. De kaders die wij opstellen voor onze netwerken moeten dus ook gericht zijn op het creëren van sociaal veilig en prettige routes.

Deelmobiliteit, MaaS en nieuwe vervoersvormen

Hoewel Meppel beschikt over diverse deelmobiliteitsvoorzieningen, zoals deelauto’s van MobiGo en Greenwheels, OV-fietsen en de Hubtaxi, blijft het gebruik ervan relatief laag. Bovendien is de spreiding over de stad ongelijk en sluiten ze niet altijd goed aan op belangrijke mobiliteitsknooppunten en dagelijkse reisgedrag.

Veel inwoners zijn positief over het idee van deelmobiliteit, maar geven aan dat bereikbaarheid, beschikbaarheid, kosten en gebruiksgemak belangrijke voorwaarden zijn. Rond het station is de koppeling tussen OV en deelmobiliteit al aanwezig. Daarbuiten vervult deelmobiliteit nog niet altijd de rol als alternatief voor de tweede auto die vanuit mobiliteitstransitie wenselijk is.

Nieuwe voertuigcategorieën, zoals e-bikes en (elektrische) bakfietsen, vergroten de behoefte aan ruimte, overzicht en conflictvrije routes. Deze voertuigmix stelt hogere eisen aan ontwerp, toegankelijkheid en sociale veiligheid van ons netwerk.

Mobility as a Service (MaaS) staat voor gedeelde en digitale mobiliteitsdiensten die via één platform toegankelijk zijn. Denk aan deelauto’s, deelfietsen of ritdiensten die je via een app

kunt plannen, reserveren en betalen. MaaS verbindt verschillende vervoermiddelen met elkaar en maakt het makkelijker om per reis de meest passende optie te kiezen. We bieden MaaS platforms niet zelf aan maar volgen de markt en vervoerders.

Samenvattend zien we de volgende kansen voor duurzame en inclusieve mobiliteit:

Thema	Kansen voor duurzame & inclusieve mobiliteit
Voetgangers & Verblijfsruimte	• Vergroten van de toegankelijkheid van trottoirs, instaphaltes en looproutes. • Opbouwen van een herkenbaar hoofdloopnetwerk voor dagelijkse verplaatsingen. • Verbeteren van sociale veiligheid via verlichting, overzicht en routecontinuïteit. • Betere verbindingen tussen station, centrum en voorzieningen.
Fietsers & nieuwe voertuigtypen	• Versterken van comfort en kwaliteit van fietsroutes waar nieuwe voertuigtypen veel voorkomen. • Verbeteren van herkenbaarheid en ruimteverdeling waar verschillende snelheden samenkomen. • Beter aansluiten van fietsroutes op overstappunten en voorzieningen. • Verbeteren van sociale veiligheid via verlichting, overzicht en routecontinuïteit.
Deelmobiliteit & MaaS	• Versterken van deelmobiliteit op logische plekken zoals station, wijkcentra en voorzieningenclusters. • Versterken van de koppeling tussen deelmobiliteit, OV en fiets. • Verbeteren van gebruiksgemak en zichtbaarheid van deelvervoer. • Doorontwikkelen van het stationsgebied als duurzame mobiliteitshub. • Verbeteren van multimodale verbindingen tussen wijken, centrum en regionale netwerken

In hoofdstuk 6 worden de gesignaleerde netwerkkansen van de thema’s bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzame en inclusieve mobiliteit vertaald naar de samenhangende kaders per modaliteit.

4. Rol gemeente en samenleving

4.1 Rollen

Als gemeente kunnen we richting de samenleving verschillende rollen innemen bij de uitvoering van het beleid. Deze rollen zijn in onderstaande tabel nader toegelicht.

Rol	Toelichting
Geen	• Geen rol voor de gemeente. Behoort niet (meer) tot haar taken. • De samenleving of markt is aan zet.
Reguleren	• Regels en kaders opstellen om processen in goede banen te leiden • Vergunningverlening
Stimuleren	• Verstrekken van informatie • Ondersteunen en faciliteren • Initiatieven aanmoedigen • Verbinden van initiatieven en samenwerken met partijen
Realiseren	• Zelf (laten) uitvoeren van werkzaamheden of initiatieven • Opzetten van of aansluiten bij (regionale) aanbestedingen
Samenwerken	• Samenwerken met andere partijen om doelen te bereiken • Bijvoorbeeld publiek-private samenwerkingen en convenanten.

Tabel 1; Rollen die de gemeente kan innemen bij de uitvoering van beleid.

4.2 Thema verkeersstructuur

Binnen dit thema staat voor Meppel vooral de realiserende rol centraal, aangezien de gemeente eigenaar en beheerder is van de openbare ruimte. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting, het beheer en onderhoud van het lokale wegennet en voert daarom zelf maatregelen uit die voortkomen uit het verkeersbeleid. Denk hierbij aan het aanleggen of aanpassen van wegen, fietspaden, rotondes, verkeerslichten en andere verkeersvoorzieningen. De andere rollen ondersteunen dit, terwijl de gemeente op infrastructuur van andere overheden vooral een volgende en samenwerkende rol heeft.

5. Kaderstelling programma: STOMP

In hoofdstuk 3 en 4 zijn de beleidskaders, trends, ruimtelijke ontwikkelingen, participatie-inzichten en netwerkopgaven geanalyseerd. Dit hoofdstuk vertaalt die bevindingen naar concrete kaders per modaliteit, als richting voor de verdere uitwerking van het thema Verkeersstructuur. Deze kaders vormen tegelijk de basis voor het omgevingsprogramma mobiliteit. Kaders zijn opgesteld in de volgordelijkheid van het STOMP-principe en starten met de voetganger (S-stappen) gevolgd door de fietser (T-trappen) enzovoort. We benoemen uitgangspunten en doelen. Doelen volgen uit de analyse en de uitgangspunten, met een gebiedsgerichte[2] insteek waar dit kan.

Een kleine kanttekening vooraf over de prioritering;

Het toepassen van STOMP vraagt niet om méér ruimte voor alle vervoerswijzen, maar om bewustere keuzes in het gebruik van de schaarse openbare ruimte. Omdat de auto daarin vaak dominant aanwezig is, begint de afweging veelal bij de vraag welke ruimte daadwerkelijk nodig is voor autoverkeer en parkeren. Want het verminderen of anders organiseren van de ruimte voor de auto biedt de meeste mogelijkheden om lopen, fietsen en openbaar vervoer te versterken.

Kortom: De STOMP-volgorde is een prioriteitsvolgorde, geen uitvoeringsvolgorde. Juist omdat de auto momenteel de grootste ruimtelijke claim legt, begint de opgave vaak bij het heroverwegen van de plaats van de auto.

5.1 Stappen

Lopen vormt de basis van elke verplaatsing. In eerdere hoofdstukken is duidelijk geworden dat goed functionerende looproutes een belangrijke voorwaarde zijn voor een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte. Daarom beginnen we in dit hoofdstuk (in lijn met STOMP) bij de voetganger en het hoofdnetwerk.

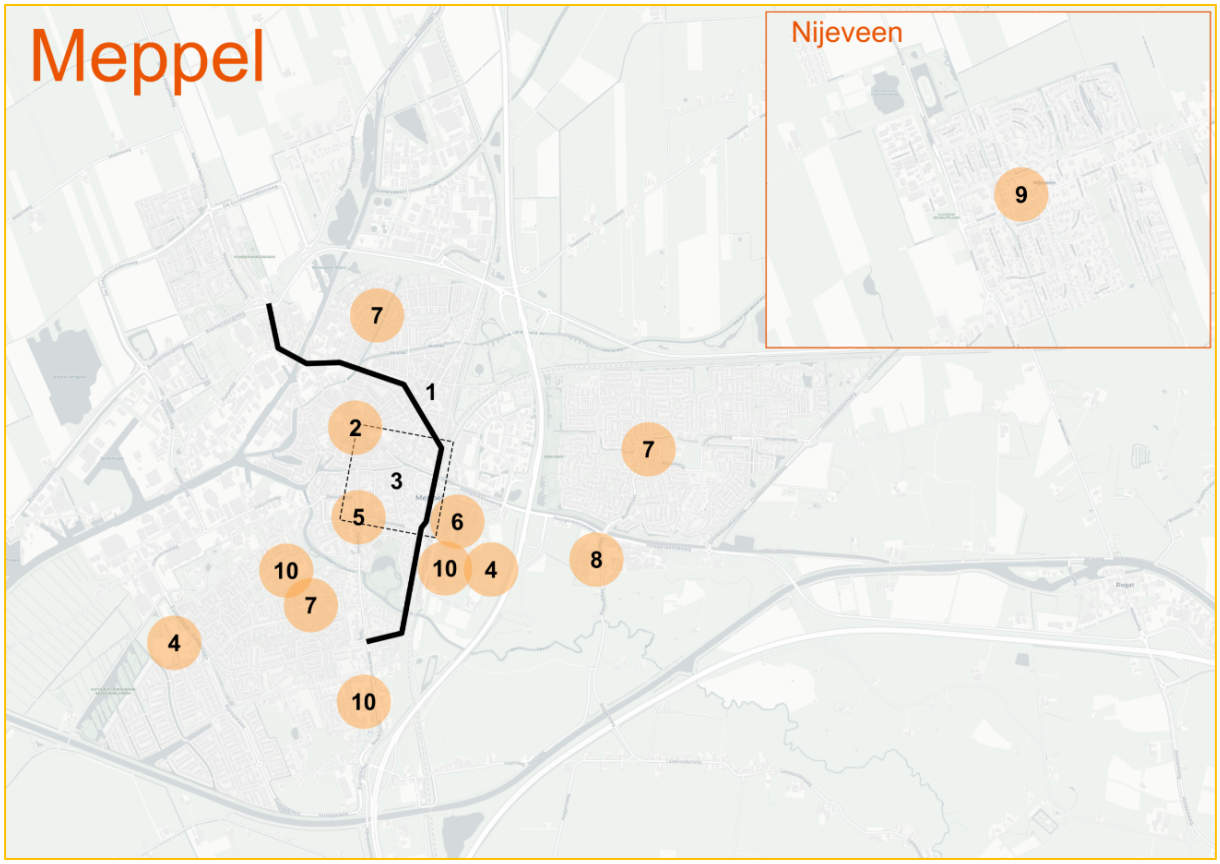
Het hoofdnetwerk omvat het stelsel van de meest gebruikte en meest belangrijke looproutes en wordt ook wel de ‘ruggengraat’ van de voetgangersinfrastructuur genoemd. Het basisnetwerk is een aanvulling op- en biedt fijnmazigheid aan het hoofdnetwerk. Dit wordt ook wel de ‘haarvaten’ van de voetgangersinfrastructuur genoemd en vooral gebruikt voor lokale verplaatsingen. Tot slot is er het recreatief netwerk dat vooral is gericht op

[2] Gebiedsgericht werken sluit aan bij de werkwijze onder de nieuwe Omgevingswet, het DSO (digitaal stelsel Omgevingswet) in het bijzonder. De afweging of een bepaalde ontwikkeling passend is bij de aard en opgave van een gebied kan dan gemakkelijker (en meer integraal) worden gemaakt.

ontspanning en beleving in plaats van functionele verplaatsing. Voor alle geldt dat we de basis en toegankelijkheid op orde willen hebben.

Binnen het hoofdnetwerk leggen we de nadruk op bepaalde gebieden in figuur 2, omdat daar veel stromen en dus mensen bij elkaar komen. Dat noemen we focusgebieden. Hier ligt bij de uitvoering en in het omgevingsprogramma onze prioriteit. Dit zijn:

1. Corridor Steenwijkerstraatweg, Ceintuurbaan, Burgemeester Knopperslaan, Parallelweg, Leonard Springerlaan, Reestlaan;
2. Centrum/kernwinkelgebied, o.a. parkeervoorzieningen, diverse supermarkten, zorg, kinderopvang, onderwijs;
3. De 'loopvierhoek': verbindingen tussen station, centrum, Ogterop en Blankenstein;
4. Sportvoorzieningen Ezinge, Berggierslanden;
5. Schouwburg Ogterop;
6. De stationsomgeving;
7. Wijkcentra Koedijkslanden, Halveltermade, Oosterboer;
8. Isala en omgeving;
9. Kern Nijeveen en Dorpsstraat;
10. Onderwijsconcentraties.



Figuur 2: Accentkaart voetganger

Deze uitgangspunten en doelen staan voor onze voetganger centraal:

Uitgangspunten

Deze CROW-kernwaarden vormen de uitgangspunten:

- *Directheid:* De route is niet te lang en voorkomt (onnodig) omlopen en wachten;
- *Begaanbaarheid:* De route is toegankelijk en goed begaanbaar voor verschillende typen voetgangers, ook met een beperking;
- *Leesbaarheid:* De route is zodanig vormgegeven dat voetgangers de omgeving begrijpen en hun weg gemakkelijk kunnen vinden;
- *Veiligheid*: De route is verkeersveilig voor voetgangers en is daarnaast zodanig vormgegeven en ingepast in de omgeving, dat deze ook sociaal veilig is dankzij verlichting, overzicht en sociale controle. Ook gezondheidsrisico's vallen hieronder;
- Aantrekkelijkheid: De route is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat lopen aangenaam en aantrekkelijk is.

Doelen

- We hebben een duidelijk en samenhangend voetgangersnetwerk ontwikkeld bestaande uit een hoofd-, basis- en recreatief netwerk, met heldere ontwerpeisen en accenten daarin;
- We hebben rode lopers gerealiseerd op belangrijke looproutes, zoals tussen het centrum, station (Emmastraat) en parkeervoorzieningen (figuur 2, no. 3);
- We hebben de barrièrewerking van routes met druk autoverkeer voor voetgangers verzacht, zoals op de corridor Ceintuurbaan-Parallelweg (figuur 2, no. 1);
- In gebieden met veel voetgangers hebben we de conflicten met fietsers verminderd, zoals om- en nabij het centrum (figuur 2, no. 2);
- We hebben het aantal voetgangersongevallen verlaagd;
- We hebben ons loopnetwerk toegankelijk ingericht, vrij van obstakels;
- We hebben onze schoolomgevingen herkenbaar en veilig ingericht, zoals in Koedijkslanden en Nijeveen (figuur 2, no. 7 en 9);
- We hebben looproutes verlicht waar dat nodig is voor veiligheid en oriëntatie, met behoud van duisternis waar dat kan, bijvoorbeeld in de omgeving van het stationsgebied en het centrum (figuur 2, no. 3 & 6).

5.2 Trappen

Fietsen speelt een grote rol in Meppel en vormt voor veel inwoners de meest logische en aantrekkelijke manier van verplaatsen. In de eerdere hoofdstukken is duidelijk geworden dat het verbeteren van het fiets- en wandelnetwerk belangrijk zijn voor bereikbaarheid, gezondheid en leefkwaliteit. We hanteren de volgende uitgangspunten en doelen:

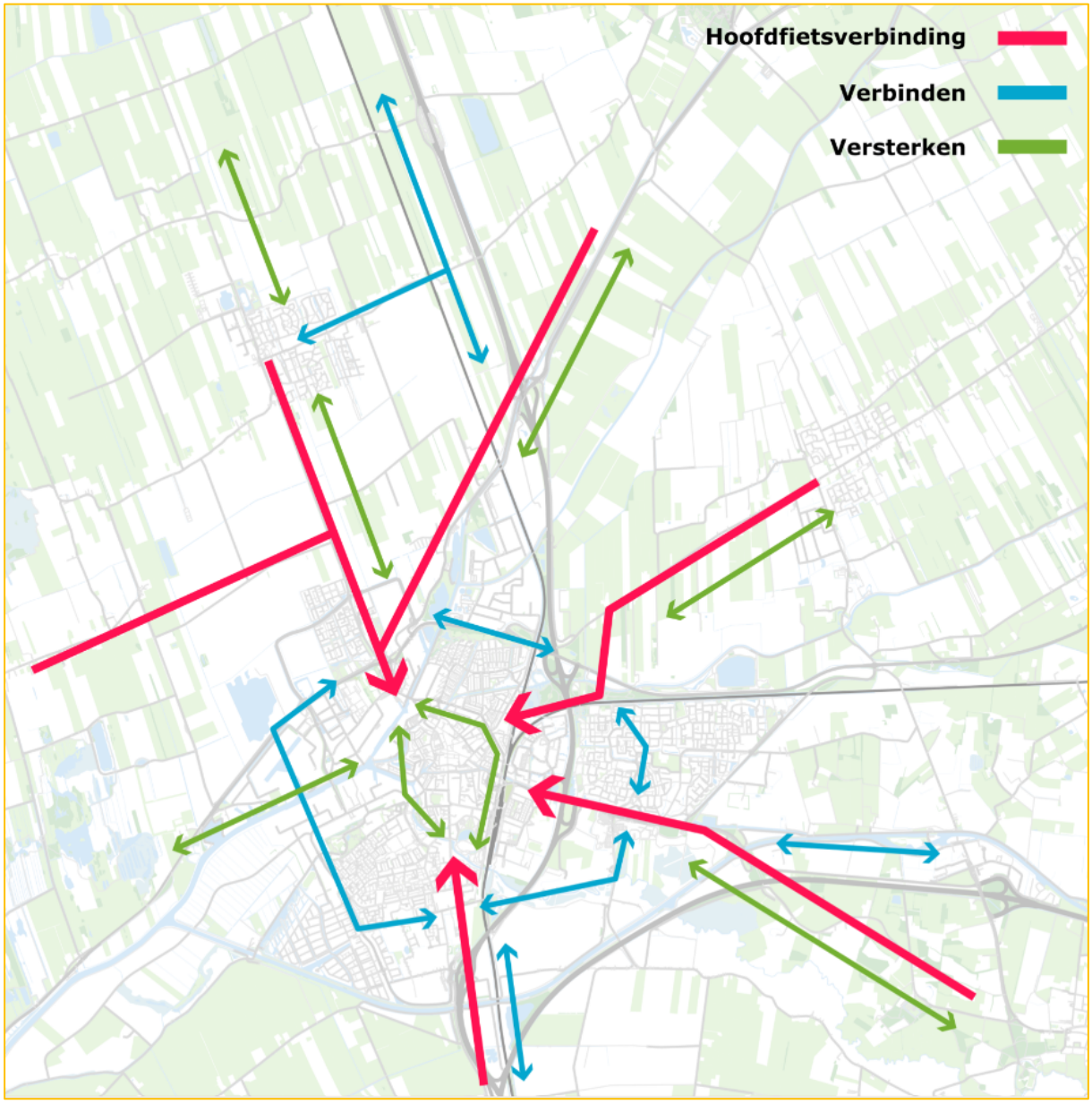
Uitgangspunten

- Voor de fietser stellen de volgende CROW-kernwaarden centraal:
    - Directheid: De route is logisch en biedt een snelle verbinding tussen belangrijke functies;
    - Comfort: De route is comfortabel, met een goede verharding en voldoende breedte;
    - Veiligheid: De route is verkeersveilig en sociaal veilig, met zo min mogelijk conflicten met andere modaliteiten;
    - Aantrekkelijkheid: De route is prettig om te gebruiken en past in een aantrekkelijke omgeving;
    - Samenhang: De route maakt deel uit van een netwerk dat aansluit op regionale verbindingen.
- Waar het kan fietsers in de voorrang, ook op rotondes;
- We houden rekening met de groeiende diversiteit aan voertuigen op het fietspad, zoals e-bikes, bakfietsen en speedpedelecs.

Doelen

- We bouwen voort op het Actieplan Fiets;
- We hebben onze hoofdfietsverbindingen herkenbaar ingericht, logisch verbonden en waar nodig aangevuld met ontbrekende schakels. Bijvoorbeeld een aanvullende fietsverbinding ten zuiden van het station, als alternatief voor de reizigerstunnel (accent verbinden, figuur 3;
- We versterken stedelijke en regionale routes, zoals (doorfiets)verbindingen tussen Meppel–Nijeveen–Steenwijk (accent versterken, figuur 3);
- We hebben snelle, comfortabele en veilige verbindingen gerealiseerd met- en op onze bedrijventerreinen (accent verbinden, figuur 3);
- We hebben de interactie tussen fietsers en ander verkeer meer in balans gebracht. Bijvoorbeeld door de weginrichting op de corridor Ceintuurbaan-Parallelweg (en stationsomgeving) te verbeteren (accent versterken, figuur 3);
- We hebben veilige schoolomgevingen en schoolroutes gerealiseerd;
- We hebben het aantal fietsongevallen verlaagd.

Figuur 3 hieronder toont voor ons hoofdnetwerk fiets waar we het accent op leggen: verbinden en versterken. Bij verbinden ligt de focus meer op het completeren van een netwerk en het realiseren van ontbrekende schakels. Bij versterken ligt het accent meer op verbetering van het bestaande. Belangrijk is dat het een het ander niet uitsluit en ze elkaar aanvullen.



Figuur 3: Accentkaart fiets

5.3 Openbaar vervoer

Als derde pijler binnen het STOMP-principe speelt openbaar vervoer een belangrijke rol in de bereikbaarheid van Meppel en is van grote betekenis voor inwoners, bezoekers en omliggende gebieden. Goede overstappunten, toegankelijke haltes en betrouwbare verbindingen met wijken en dorpen zijn daarbij essentieel. Meppel fungeert hierbij als regionaal knooppunt, waarbij het station een schakel vormt tussen het noorden en de rest van Nederland, ondersteund door een regionaal busnetwerk dat stad en regio verbindt. Deze positie willen we behouden en versterken in samenwerking met ProRail, vervoerders en de regio. We hanteren de volgende uitgangspunten en doelen, die aansluiten op onderstaande figuur 4:

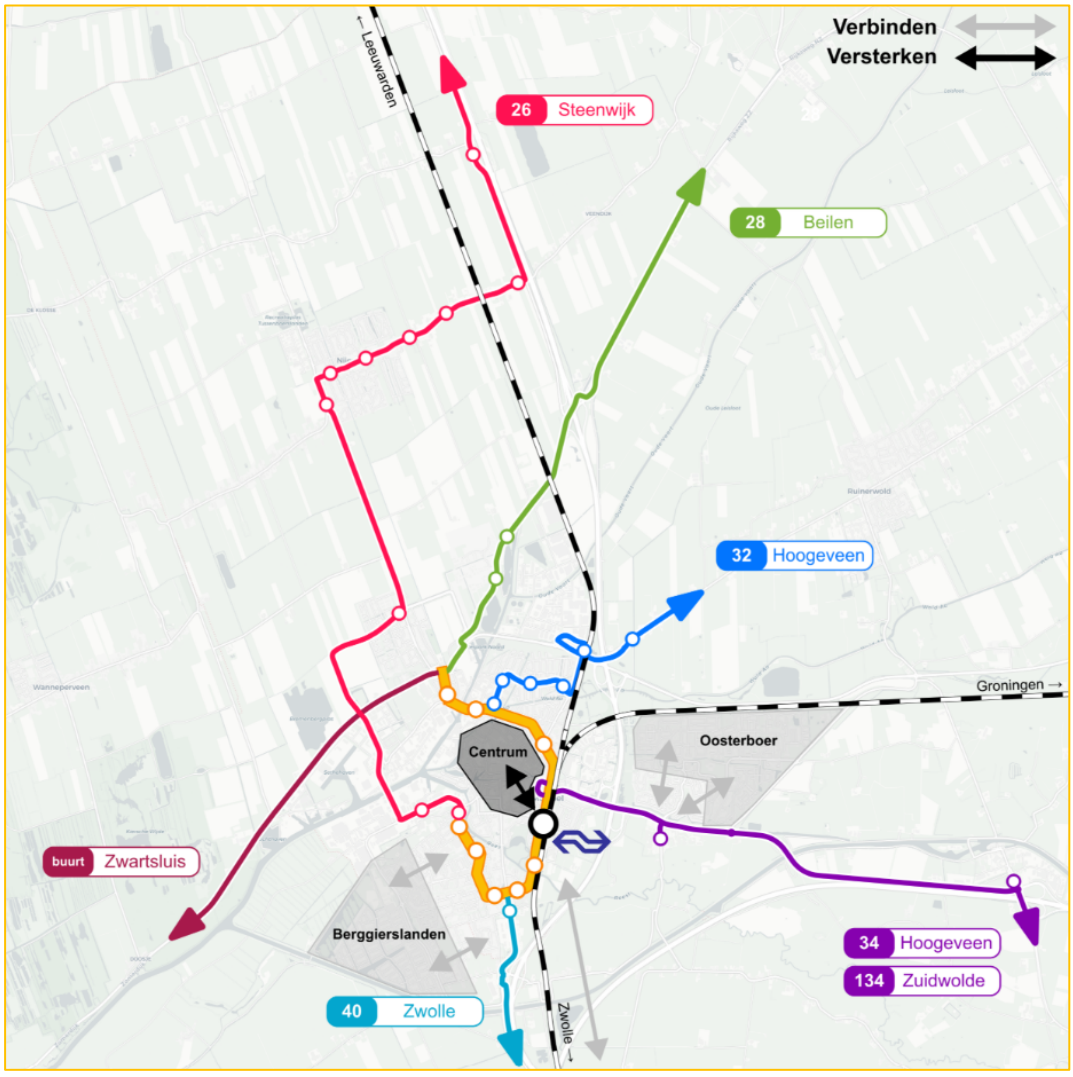
Uitgangspunten

- Haltes zijn inclusief ingericht, met een drempelvrije instap en voorzieningen voor reizigers met een beperking;
- Routes naar haltes en stations zijn direct, logisch en samenhangend en sluiten goed aan op andere modaliteiten;
- Haltes en stations zijn comfortabel, met bescherming tegen weersomstandigheden en voldoende zit- en wachtruimte;
- Veiligheid staat centraal, met aandacht voor veilig in- en uitstappen, goede verlichting, overzicht en sociale controle;
- Het Ov-systeem is leesbaar en begrijpelijk, met duidelijke bewegwijzering en reisinformatie;
- Haltes en stations zijn aantrekkelijke en goed onderhouden plekken, met veel aandacht voor duurzaamheid, groen en comfortabel overstappen;
- Ons station en parkeerfaciliteiten blijven per auto goed bereikbaar om de overstap van de auto op het OV te blijven faciliteren.

Doelen

- We hebben onze positie als OV-knooppunt behouden en versterkt (HUB-functie) in samenwerking met ProRail, vervoerders, OV-bureau en omliggende regio en provincie. Bijvoorbeeld richting Zwolle en Zwartsluis;
- We versterken directe, logische en barrièrevrije verbindingen van/naar het station bijvoorbeeld voor belangrijke voetgangersroutes zoals de Emmastraat die het station met het centrum verbindt (figuur 4, versterken);
- We hebben de samenhang tussen het OV-, fiets- en voetgangersnetwerk versterkt door deze netwerken optimaal met elkaar en het station te verbinden;
- We hebben de koppeling tussen OV en deelmobiliteit verder verbeterd;

- We hebben de autobereikbaarheid en parkeermogelijkheden van ons station behouden dan wel verbeterd, meer in balans met de omgeving;
- We behouden en versterken De Mug als aanvullend vervoer dat woonwijken en het station met elkaar verbindt;
- We hebben de loopafstanden naar bushaltes verkleind waar dit kan, bijvoorbeeld in Oosterboer en Berggierslanden. Hier zoeken we oplossingen in overleg met het OV-Bureau Groningen Drenthe;
- We hebben haltes zo gepositioneerd dat ze logisch vindbaar zijn, passend bij de loop- en fietsroutes in de wijk;
- We hebben haltes veilig en toegankelijk ingericht, met voldoende fietsparkeer-mogelijkheden.
- We verbinden Oosterboer en Berggierslanden beter met het OV-netwerk (figuur 4, verbinden).



Figuur 4: Accentkaart openbaar vervoer

5.4 Medegebruik/deelmobiliteit

Het thema verkeersstructuur gaat over hoe het verkeer ruimtelijk en functioneel is georganiseerd. Deelmobiliteit (zoals deelfietsen, deelscooters en deelauto's) beïnvloedt hoe mensen zich binnen die structuur verplaatsen. Ze hebben een wisselwerking: deelmobiliteit helpt om de verkeersstructuur efficiënter, duurzamer en beter verbonden te maken, terwijl de verkeersstructuur op zijn beurt bepaalt hoe succesvol deelmobiliteit kan functioneren. Mobility as a Service (MaaS) verbindt digitaal verschillende vervoermiddelen met elkaar. Denk aan deelauto's, deelfietsen of ritdiensten die je via een app kunt plannen, reserveren en betalen. En maakt het makkelijker om per reis de meest passende optie te kiezen. We hanteren de volgende uitgangspunten en doelen:

Uitgangspunten

- Bij nieuwe (woon)ontwikkelingen wordt deelmobiliteit vanaf het begin meegenomen in de planvorming rond het verkeersnetwerk;
- We zetten deelmobiliteit in als schakel tussen verschillende vervoerswijzen binnen een samenhangend netwerk, waarbij het een belangrijke aanvulling vormt op het openbaar vervoer en geen vervanging daarvan;
- We bieden MaaS platforms niet zelf aan maar volgen de markt en vervoerders en benutten koppelkansen waar mogelijk;
- We houden oog voor bereikbaarheid: inwoners van dorpen en buurtschappen blijven afhankelijk van de auto. Daarom zorgen we voor logische routes naar hubs en parkeervoorzieningen, gecombineerd met goede overstapmogelijkheden op ov en deelmobiliteit.

Doelen

- We hebben deelmobiliteit structureel onderdeel gemaakt van de verkeersstructuur en ruimtelijk en functioneel gekoppeld aan knooppunten zoals het station, wijkcentra en voorzieningenlocaties;
- We hebben ons station en omgeving verder ontwikkeld als HUB voor deelmobiliteit.

5.5 (Privé)auto

Hoewel ingezet wordt op duurzamere vormen van mobiliteit, blijft de auto een essentieel onderdeel van het mobiliteitssysteem van Meppel. Zoals in de voorgaande hoofdstukken is aangegeven, vraagt dit om een logisch en veilig ingericht wegennet dat de bereikbaarheid van voorzieningen, dorpen en bedrijventerreinen blijvend garandeert, terwijl tegelijkertijd de leefbaarheid in woonwijken en het centrum wordt beschermd.

Figuur 5 laat zien welke locaties belangrijk zijn voor onze uitgangspunten en doelen. Maar ook waar het accent ligt op stromen of verblijven. Stromen draait om snelle en efficiënte doorstroming, vooral op hoofd- en provinciale wegen. Bij verblijven staan juist veiligheid, rust en leefbaarheid centraal, zoals in woonwijken met lagere snelheden. Daarbij is het belangrijk dat deze functies elkaar niet uitsluiten, maar dat wordt gezocht naar een goede balans. Zeker met het oog op de groei van Meppel, de toenemende druk op de infrastructuur en schaarse ruimte in het algemeen.

Een voorbeeld van een toepassing waarbij de functie gebiedsontsluiting wordt gecombineerd met een verblijfsfunctie, is het relatief nieuwe wegtype GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u) binnen het principe van Duurzaam Veilig. Dit wegtype vormt een tussencategorie tussen een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u en een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u.

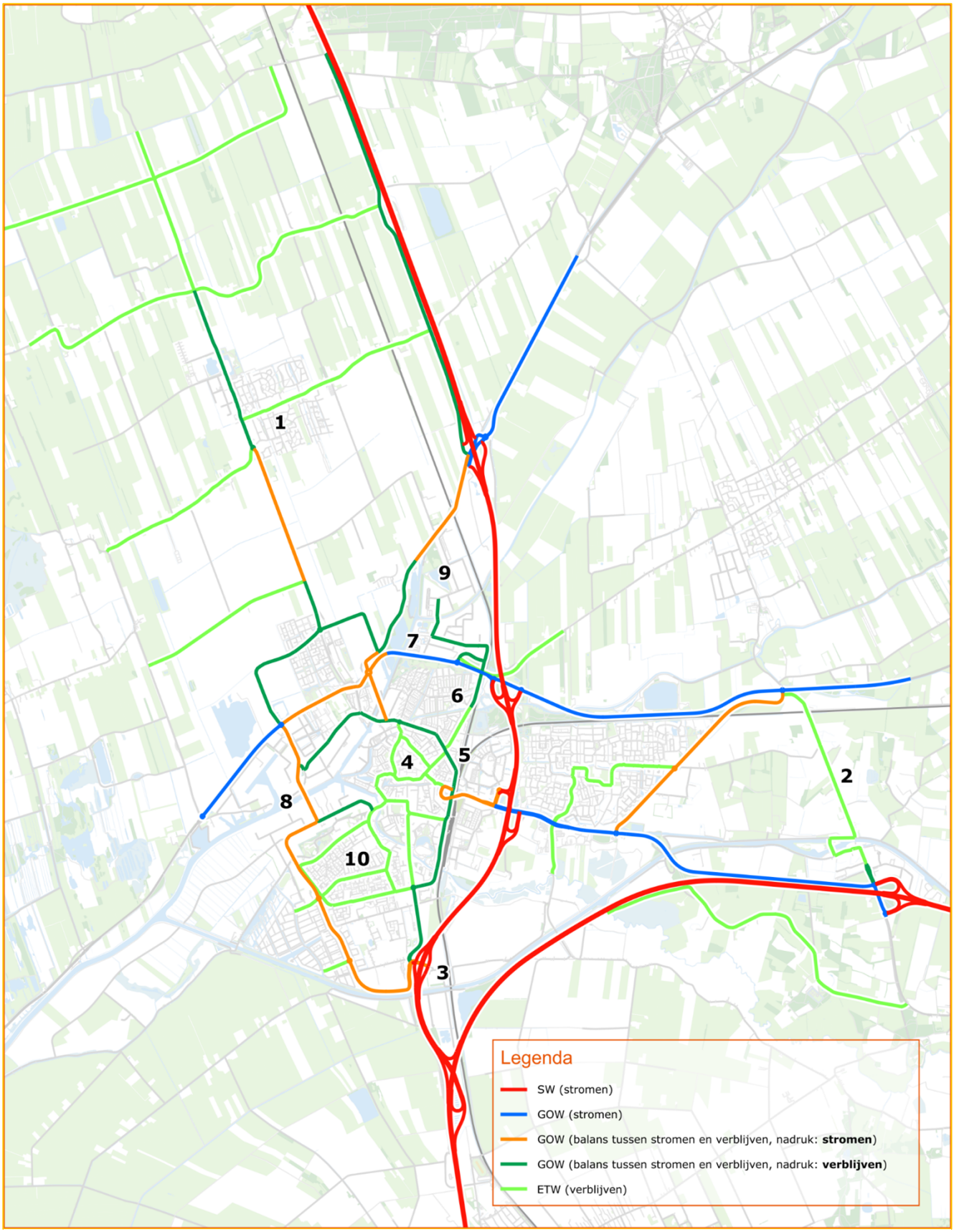
Uitgangspunten

- We volgen het STOMP-principe: we bieden ruimte aan duurzame vervoerswijzen, terwijl de auto een onmisbare schakel blijft voor de bereikbaarheid van voorzieningen, bedrijventerreinen en parkeerlocaties.
- We volgen Duurzaam Veilig[3] en de basisprincipes gericht op functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid en vergevingsgezindheid.
- In woongebieden wordt doorgaand verkeer beperkt en staat 30 km/u centraal;
- Wegen zijn veilig en geloofwaardig vormgegeven, met ontwerpkeuzes die aantoonbaar passen bij de verkeersintensiteit, gewenste snelheid en functie van de weg;
- We onderscheiden de verblijfs- en stroomfunctie van wegen duidelijker en zorgen voor een betere balans in woongebieden;
- We hebben doorgaand- en bestemmingsverkeer beter gescheiden: doorgaand verkeer hoort op de hoofdwegen en niet in woongebieden en (wijk)centra.

[3] https://duurzaamveiligwegverkeer.nl/

Doelen

- We hebben de balans tussen verblijfs- en stroomfunctie van wegen verbeterd door wegen in te richten naar hun functie en gewenste gebruik;
- We hebben het doorgaand autoverkeer door woongebieden en op sluiproutes (bijvoorbeeld Broekhuizen, locatie 2, figuur 5 hieronder) verminderd en kiezen voor rustige, veilige wijken waar hoofdzakelijk bestemmingsverkeer rijdt. Bijvoorbeeld in het Centrum, de Commissaris de Vos van Steenwijklaan en Koedijkslanden (locaties 4, 6 en 10);
- Daar waar mogelijk hebben we de rijsnelheden in woongebieden verlaagd en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid vergroot. ;
- We hebben de stroom- en verblijfsfunctie van wegen beter met elkaar in balans gebracht. Bijvoorbeeld op de corridor Ceintuurbaan, Parallelweg en Reestlaan (locatie 5);
- We hebben de stroomfunctie van hoofdwegen versterkt, zoals de Handelsweg, Industrieweg, N375 en de aansluiting Meppel-Zuid, zodat verkeer efficiënter wordt afgewikkeld (locaties 8, 7 en 3);
- We hebben onze parkeerlocaties beter verknoopt met de hoofdstructuur, waardoor de routering logischer is en zoekverkeer afneemt;
- We hebben bedrijventerreinen Noord robuuster en toekomstbestendiger ontsloten, passend bij groei en logistieke functies (locatie 9);
- We hebben het autoluwe karakter van het centrum versterkt, zodat verblijfskwaliteit en toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers verbeteren;
- We hebben de verkeersveiligheid verbeterd, met minder ongevallen waarbij auto’s betrokken zijn.



Figuur 5: Accentkaart auto; Stroomwegen (SW), Gebiedsontsluitingswegen (GOW) en Erftoegangswegen (ETW)

5.6 Goederen en landbouwverkeer

Goederenvervoer en landbouwverkeer zijn onmisbare schakels in het dagelijks functioneren van Meppel. De bedrijventerreinen, de logistieke verbindingen met de regio en het agrarische buitengebied zorgen voor uiteenlopende verkeersstromen, elk met hun eigen eisen aan veiligheid, doorstroming en leefkwaliteit. Uit eerdere hoofdstukken is naar voren gekomen dat menging met fietsers en voetgangers op verschillende plekken tot onveilige situaties leidt, en dat een duidelijke en logische routering voor zwaar verkeer nodig is om woonstraten en centrumgebieden te ontzien. We hanteren de volgende uitgangspunten en doelen:

Uitgangspunten

- Zwaar verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals voetgangers en fietsers) worden indien mogelijk van elkaar gescheiden;
- We zorgen voor een veilige en voorspelbare weginrichting op de plekken waar zwaar verkeer onvermijdelijk mengt met kwetsbare verkeersdeelnemers;
- Nieuwe ontwikkelingen beschouwen we altijd in samenhang met de routes gebruikt door zwaar verkeer.

Doelen

- We hebben de menging van vrachtverkeer met voetgangers en fietsers beter met elkaar in balans gebracht. Bijvoorbeeld bij Broekhuizen en in/rondom Nijeveen en Kolderveen;
- We hebben routes aangewezen voor zwaar verkeer en deze logisch en direct verbonden met de hoofdwegen. Dit om woonstraten en centrumgebieden te ontzien. Waar mogelijk met een alternatieve route. Bijvoorbeeld de Dorpsstraat in Nijeveen;
- We zorgen voor een veilige en voorspelbare weginrichting op de plekken waar zwaar verkeer onvermijdelijk mengt met kwetsbare verkeersdeelnemers. Bijvoorbeeld op de Zomerdijk en Setheweg;
- We versterken de bereikbaarheid van onze bedrijventerreinen en de haven, met het oog op de verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over het water.

6. Totstandkoming Omgevingsprogramma

6.1 Proces

Nadat de raad deze kadernotitie verkeersstructuur heeft vastgesteld wordt het omgevingsprogramma mobiliteit verder uitgewerkt. De volgende fasen worden hierbij doorlopen:

- Uitwerking ontwerpprogramma en beleidsregels;
- Opstellen plan voor monitoring & evaluatie;
- Opleveren ontwerpprogramma en beleidsregels;
- Ontwerpprogramma ter inzage;
- Vaststelling programma door college;
- Informerende memo aan de raad.

Als eerste vervolgstap wordt het programma verkeersstructuur en de daarbij horende beleidsregels uitgewerkt. Dit doen we op basis van de kaders die in hoofdstuk 5 staan beschreven. Hiermee werken we de kadernotitie uit tot een uitvoeringsagenda. In deze uitvoeringsagenda wordt opgenomen welke maatregelen op welke termijn worden getroffen om invulling te geven aan de kaderstelling. Ook bestaat het programma verkeersstructuur uit een plan voor monitoring en evaluatie. We maken inzichtelijk in hoeverre het beleid en de maatregelen bijdragen aan onze doelen en kunnen daarop bijsturen indien nodig. Het ontwerpprogramma verkeersstructuur komt ter inzage te liggen en vervolgens worden eventuele zienswijzen al dan niet verwerkt. Daarmee komen we tot een definitief programma verkeersstructuur.

6.2 Producten

Het beleidsvormingstraject resulteert in een programma verkeersstructuur bestaande uit de kaderstelling zoals door de gemeenteraad vastgesteld in deze kadernotitie, een uitvoeringsagenda en een plan voor monitoring en evaluatie.

6.3 Participatie uitvoering

Voor het opstellen van de kadernotitie is nadrukkelijk gebruikgemaakt van input uit de samenleving en de gemeenteraad. In het voorjaar van 2024 is een mobiliteitsenquête uitgezet, waarin inwoners van Meppel en andere belanghebbenden hun visie konden geven op mobiliteit en verkeersstructuur. Daarnaast zijn in het najaar van 2024 elf verdiepende gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van diverse belangengroepen, waaronder ondernemers, ouderenorganisaties en de Fietsersbond. Ook zijn er twee informele

bijeenkomsten georganiseerd met en voor de gemeenteraad, waarin raadsleden met elkaar en met de organisatie in gesprek gingen over mobiliteit in Meppel en de bijbehorende netwerken. Deze bijeenkomsten hebben geholpen om de discussie over de hoofdlijnen en prioriteiten tijdig te voeren. Ook is afgestemd met buurgemeenten, provincie en OV-bureau. Bevindingen gekomen na het participatietraject in 2024 zijn gedurende 2025 (en ook deels 2026) meegenomen in de kadernotitie, bijvoorbeeld vanuit meldingen van inwoners en bevindingen uit projecten. Zo is de kadernotitie voortdurend geactualiseerd.

Participatie blijft ook richting de uitvoering van groot belang. Betrokkenheid van inwoners en belanghebbenden draagt niet alleen bij aan draagvlak, maar vergroot ook de effectiviteit van maatregelen en zorgt voor een betere aansluiting bij de dagelijkse praktijk en de ervaringen van gebruikers. Bij de verdere uitwerking in een uitvoeringsprogramma en bij concrete maatregelen wordt daarom steeds bekeken of participatie gewenst is en op welke wijze dit vorm krijgt. Daarbij kan worden gedacht aan het betrekken van inwoners bij het signaleren en beoordelen van verkeersveiligheidsknelpunten, of bij het meewegen van alternatieven voor specifieke ingrepen. Als maatregelen directe impact hebben op de leefomgeving, worden belanghebbenden actief betrokken in het proces. De Leidraad Participatie (2023) vormt hierbij het kader en geeft richting aan de keuze voor de mate en vorm van participatie.

6.4 Financiën

De kaders in deze notitie worden uitgewerkt in maatregelen. Deze maatregelen kunnen een financiële consequentie hebben. Bij de uitwerking van maatregelen in uitvoeringsprogramma’s worden de financiële consequenties en ambtelijke inzet in beeld gebracht. De benodigde middelen worden via de Planning & Control cyclus aangevraagd.

6.5 Milieueffectrapportage

In de omgevingsvisie maken we keuzes over de leefomgeving. Deze keuzes worden vertaald in omgevingsprogramma’s zoals het omgevingsprogramma mobiliteit. Er kunnen aanzienlijke milieueffecten optreden bij een omgevingsprogramma. Voor ieder omgevingsprogramma of onderdeel daarvan wordt daarom nagegaan of een plan-MER beoordeling vereist is.

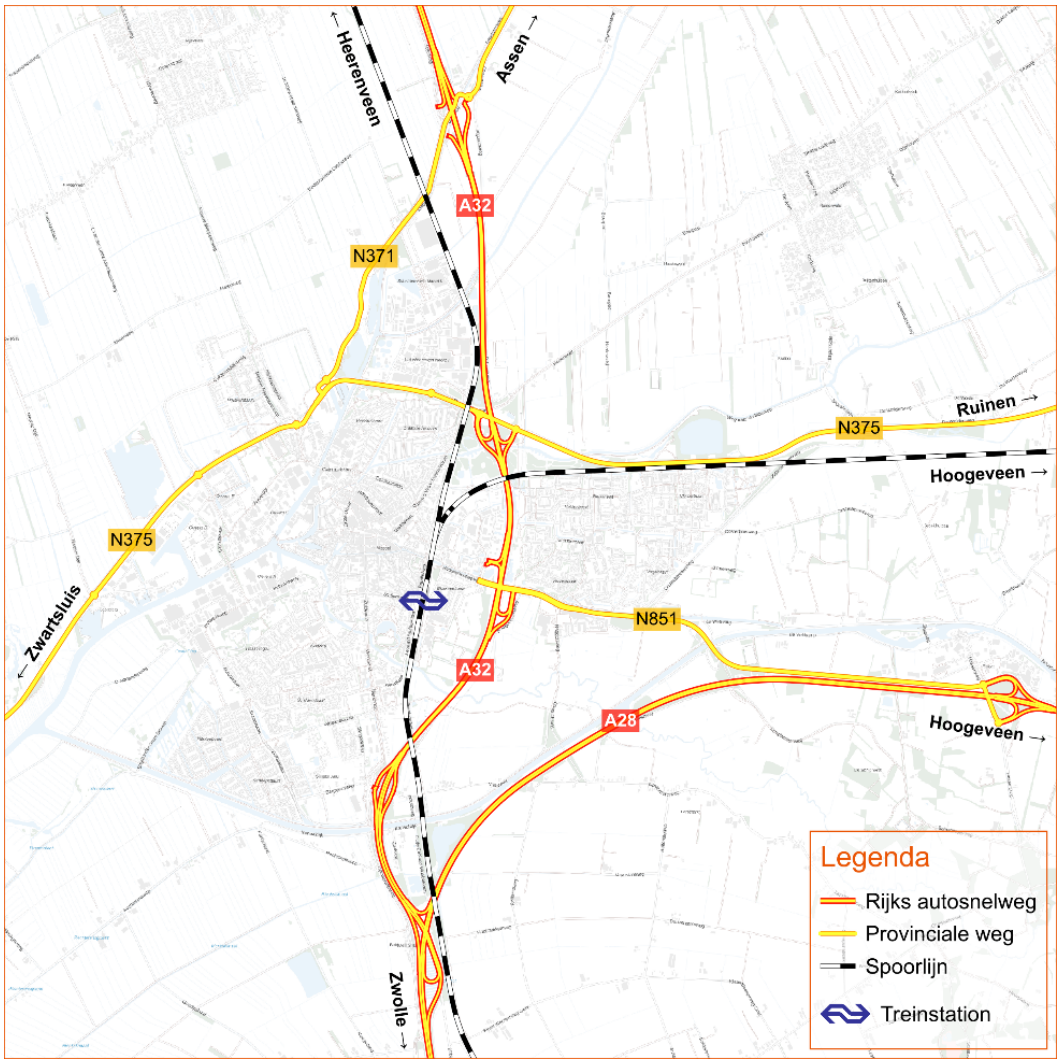
Deze kadernotitie gaat specifiek over het onderdeel verkeersstructuur. Uit de MER-scan omgevingsprogramma blijkt dat een milieueffectrapportage nodig is voor het omgevingsprogramma mobiliteit (in verband met eventuele aanleg dan wel wijziging van wegfuncties). Bij de uitwerking van de inhoud van het programma (onder het bredere omgevingsprogramma mobiliteit) wordt dit nader beoordeeld.

Bijlage 1: Onderzoek en data

6.6 Huidige bereikbaarheid en mobiliteitssysteem

6.6.1 Regionale context en bereikbaarheid

Uit de Omgevingsvisie: Meppel vervult een centrale rol in Zuidwest-Drenthe met een verzorgingsgebied van ruim 100.000 mensen. De stad biedt regionale voorzieningen zoals een schouwburg, ziekenhuis, sportfaciliteiten en een groeiende internationale hogeschool. Het centrum trekt veel bezoekers door het brede aanbod aan winkels en horeca. Meppel is goed bereikbaar via de A28, A32, N371, N375 en N851, en per spoor, met dagelijks 28.000 passerende treinreizigers, waarvan 6.000 in-, uit- of overstappen op station Meppel (NS).



Figuur 6: Regionale ontsluiting Meppel

6.6.2 Ruimtelijke structuur

Uit de Omgevingsvisie: De ruimtelijke opbouw van Meppel is bepalend voor de aard en intensiteit van de mobiliteit binnen de gemeente. Meppel kent een compacte stedelijke kern Meppel met een duidelijke functiemenging, omringd door woonwijken die in verschillende perioden zijn ontwikkeld. Het centrum herbergt niet alleen circa 3.700 woningen, maar ook een groot deel van de regionale voorzieningen, zoals winkels, horeca en cultuur. Dit zorgt voor een continue toestroom van bezoekers en werknemers, zowel binnen de stad als uit de regio.

De woonwijken zijn verspreid rondom het centrum en kennen elk een eigen ontwikkelingsgeschiedenis en bevolkingssamenstelling. Haveltermade (jaren ’50), Koedijkslanden (jaren ’70), Oosterboer (jaren ’80) en Berggierslanden (begin 21e eeuw) zijn voorbeelden van grootschalige uitbreidingen, met elk tussen de 1.000 en 3.000 woningen. Nieuwveenselanden is de huidige uitbreidingswijk, met een moderne opzet en een groeiend aantal woningen. De dorpen Nijeveen en Rogat vormen kleinere woonkernen met een meer landelijk karakter, die via de Meppelerweg en N851 verbonden zijn met Meppel.

De zorgvoorzieningen zijn geconcentreerd nabij de A32 (afslag Meppel Centrum). Het Isala ziekenhuis, vervult een bovenregionale functie en trekt dagelijks verkeer uit omliggende gemeenten en provincies. Medische centra zoals Rembrandt van Rijn en Spectrum bedienen de wijken en zorgen voor spreiding van zorg gerelateerd verkeer binnen de stad.

Onderwijs zorgt voor veel verkeersbewegingen. Meppel telt zes locaties voor voortgezet onderwijs, verspreid over de stad en met enige concentratie in de stationsomgeving. De MBO-instellingen van DCTerra liggen strategisch nabij afritten van de A32 en het station, wat zorgt voor een goede bereikbaarheid voor regionale studenten. De HBO-locatie van NHL Stenden ligt midden in de wijk Haveltermade en trekt, met specialistische opleidingen, studenten uit een grote regio.

De economische structuur van Meppel is sterk verweven met de ruimtelijke indeling. Bedrijventerreinen zoals Blankenstein (zakelijke dienstverlening), Noord I-III (lichte tot middelzware industrie, groothandel, bouw en logistieke bedrijven, met een sterke focus op productie en distributie), Oevers A-E (watergebonden bedrijvigheid) en Rogat (gemengd terrein aan de A28) zijn goed ontsloten via de A32, A28 en het Meppelerdiep. Deze terreinen genereren dagelijks vrachtverkeer, werknemersverkeer en bezoekersverkeer. Spijkerserve bij Nijeveen is kleinschaliger, maar draagt lokaal bij aan de verkeersdruk.

Winkelvoorzieningen zijn geclusterd in het centrum en in wijkgebonden buurtcentra zoals Oosterboer, Koedijkslanden en Haveltermade. Het centrum trekt met een aantrekkelijk winkelbestand, diverse horecagelegenheden, een theater en een bioscoopbezoekers uit de

regio, terwijl de wijkcentra vooral lokaalverkeer genereren. Grootschalige woon-, tuin- en bouwcentra bevinden zich op perifere locaties en zijn goed bereikbaar per auto.

Sport en recreatie zijn verspreid over de stad, met een focus op Ezinge en Koedijkslanden. Hoewel Meppel geen bovenregionale recreatieve trekpleisters kent, zorgen sportcentra met regionale aantrekkingskracht voor piekbelasting op specifieke momenten, vooral in de avonduren en weekenden.

6.6.3 Mobiliteitsgedrag

Het mobiliteitsgedrag van inwoners van Meppel weerspiegelt het stedelijke karakter van de gemeente binnen een grotendeels landelijke regio. Het autobezit bedraagt 1,09 auto per huishouden, gelijk aan het landelijk gemiddelde, maar lager dan het provinciale gemiddelde van Drenthe (1,24). Dit duidt op een iets lagere afhankelijkheid van de auto dan in omliggende gemeenten. (CBS, Kadernotitie Parkeren Gemeente Meppel).

Van alle verplaatsingen (exclusief lopen) wordt 63% per auto afgelegd, waarvan 44% als bestuurder en 19% als bijrijder. Daarmee is het autogebruik in Meppel iets hoger dan het landelijk gemiddelde (58%) en vergelijkbaar met het gemiddelde in Drenthe. In termen van afgelegde afstand is de auto dominant: 80% van de kilometers wordt per auto afgelegd.

De fiets speelt een belangrijke rol in het dagelijkse verplaatsingsgedrag. Met een aandeel van 33% van de verplaatsingen en 9% van de afgelegde kilometers ligt het fietsgebruik iets onder het landelijk gemiddelde (35%), maar boven het provinciale gemiddelde (31%). De compacte structuur van Meppel en de spreiding van voorzieningen maken de fiets tot een aantrekkelijk vervoermiddel voor korte en middellange afstanden.

Het openbaar vervoer heeft een bescheiden aandeel. Slechts 1% van de verplaatsingen wordt per bus afgelegd, goed voor 1% van de kilometers. Dit is lager dan het landelijk gemiddelde (3%), maar vergelijkbaar met de rest van Drenthe. De trein heeft een iets grotere rol: 3% van de verplaatsingen en 10% van de afgelegde kilometers. Dit is gelijk aan het landelijk gemiddelde en aanzienlijk hoger dan het provinciale gemiddelde (2% verplaatsingen, 5% kilometers). Station Meppel vervult een belangrijke regionale functie met dagelijks 28.000 passerende reizigers, waarvan ruim 6.000 in-, uit- of overstappen.

De grote vervoersstromen door Meppel worden mede bepaald door de ligging aan de A28 en A32. Tussen knooppunt Lankhorst en afslag Meppel Noord rijden dagelijks circa 55.000 voertuigen, met pieken tot 85.000 voertuigen ten zuiden van het knooppunt. Ook de N375 en in mindere mate de N371 zorgen voor een continue stroom van regionaal en bovenregionaal verkeer.

Samenvattend laat Meppel een mobiliteitsprofiel zien dat past bij een compacte stad met regionale voorzieningen: een hoog aandeel autoverkeer, een stevig fietsgebruik en een bescheiden maar functioneel openbaar vervoersgebruik.

6.6.4 Verkeersveiligheid en leefbaarheid

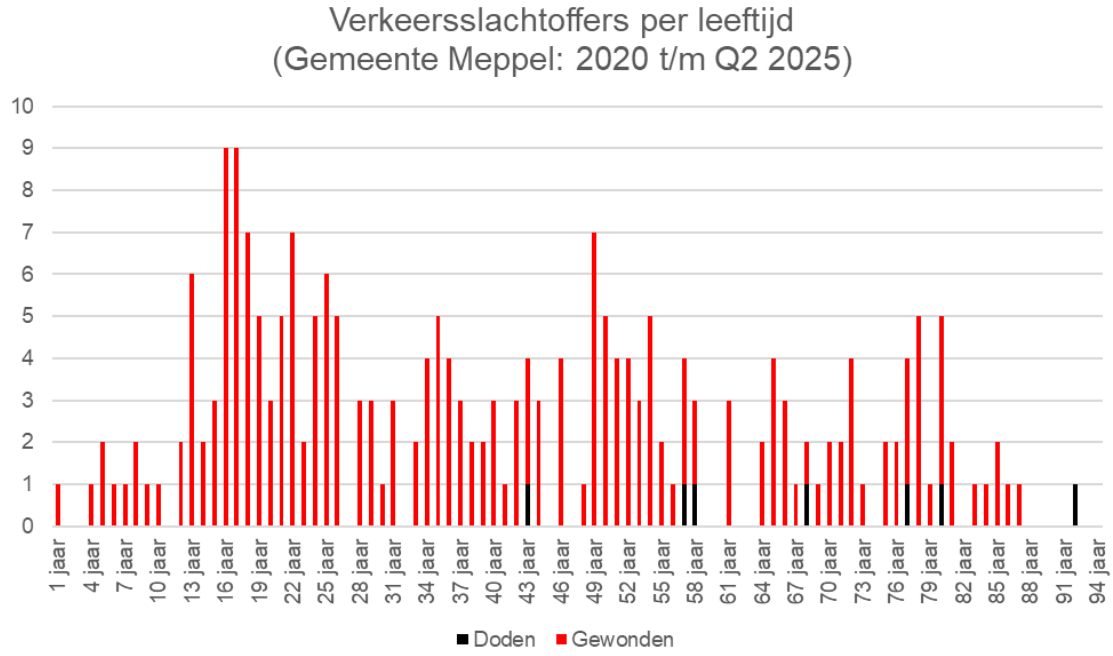
Een goed functionerend verkeerssysteem is niet alleen gericht op bereikbaarheid, maar ook op het voorkomen van ongevallen en het creëren van een veilige en aangename leefomgeving.

De focus op verkeersveiligheid werpt zijn vruchten af. In de afgelopen 10 jaar zijn er in de Gemeente Meppel gemiddeld minder dodelijke verkeersslachtoffers gevallen dan in omliggende en vergelijkbare gemeenten (CBS). Het aantal gewonden ligt echter hoger.

Tijdsperiode	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2020	132	26	0
2021	131	23	0
2022	176	54	0
2023	182	44	2
2024	179	54	4
2025 t/m Q2	67	20	1
Totaal	**867**	**221**	**7**

Figuur 7: Verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode (VIA 2025)

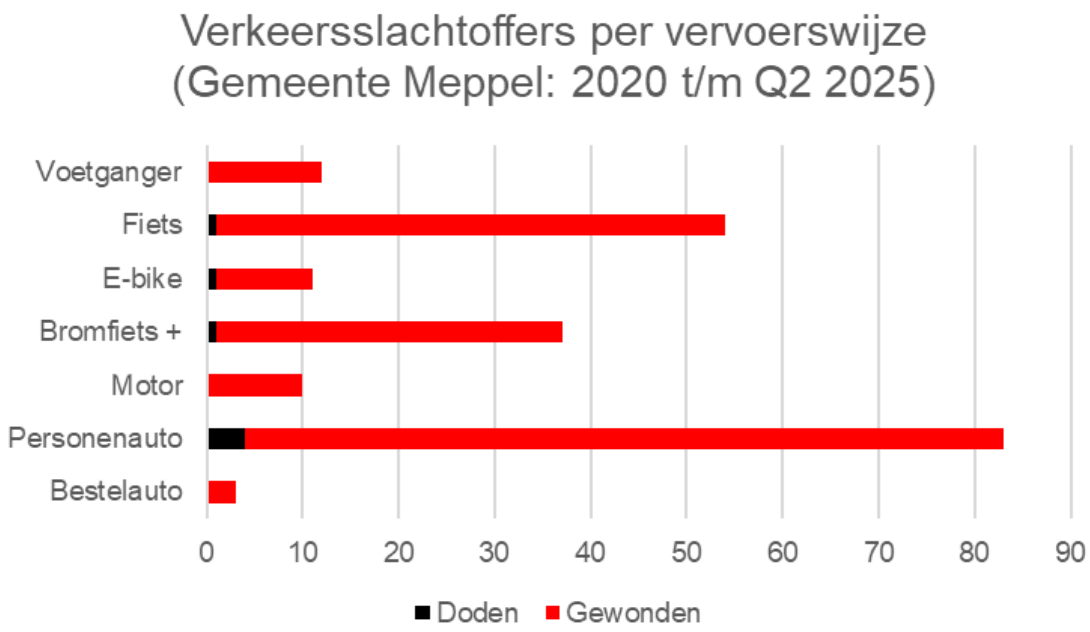
Uit de tabel blijkt dat er sprake is van stagnatie in het aantal verkeersongevallen, dat de afgelopen jaren rond de 180 ongevallen per jaar ligt. Sinds 2023 is er jaarlijks ten minste één dodelijk slachtoffer geregistreerd.



Figuur 8: Verkeersslachtoffers per leeftijd (VIA 2025)

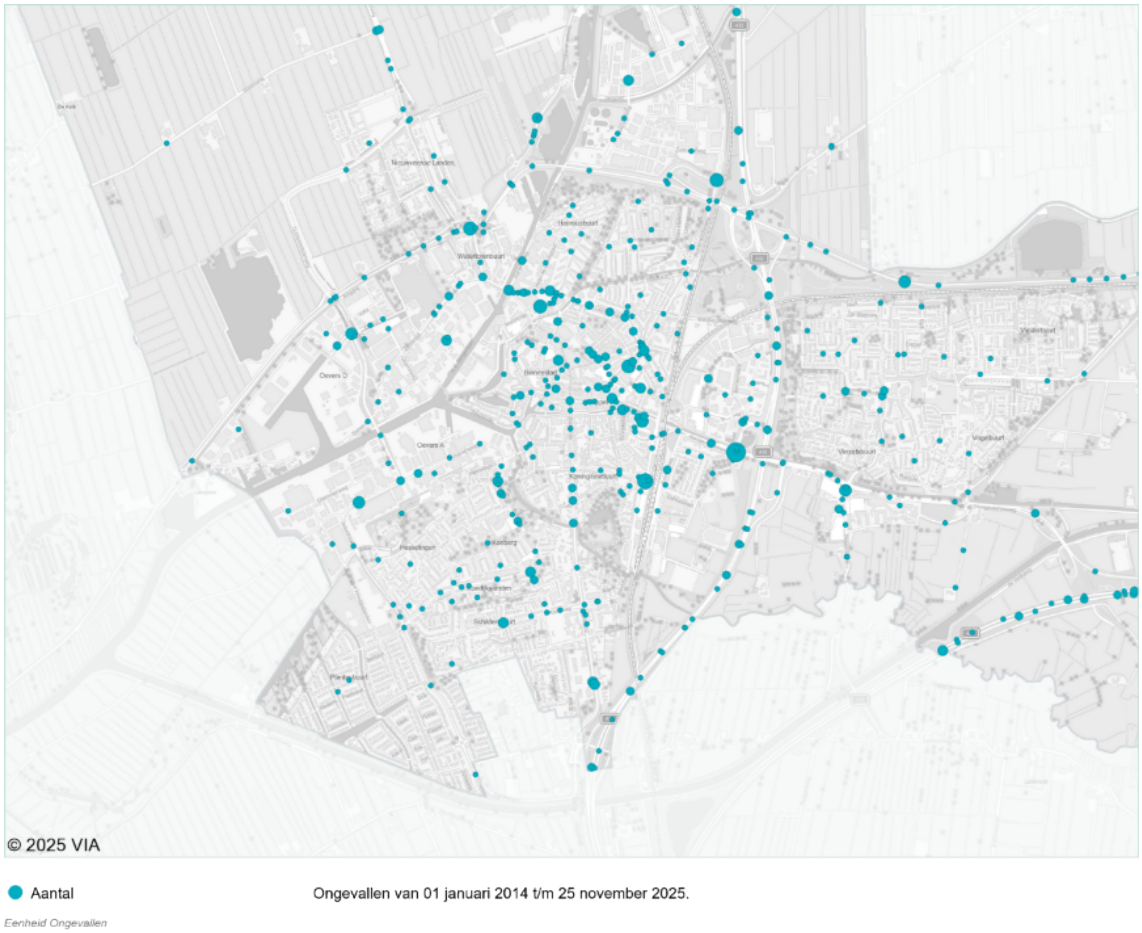
Jongeren van 12 tot en met 24 jaar vormen ongeveer 14,5% van de totale bevolking, maar vormen 29% van de slachtoffers in het verkeer. Ook de leeftijdscategorieën vanaf 55 jaar laten een verhoogd aandeel verkeerslachtoffers zien. De dodelijke slachtoffers komen vooral voor in de leeftijd van 55 - 60 jaar en 75 - 80 jaar. Zij zijn extra kwetsbaar in het verkeer.

Van alle slachtoffers in het verkeer maakt 39% gebruik van de auto. Ruim 54% van de verkeersslachtoffers zat op de (brom)fiets of was voetganger.



Figuur 9: Verkeersslachtoffers per vervoerswijze (VIA 2025)

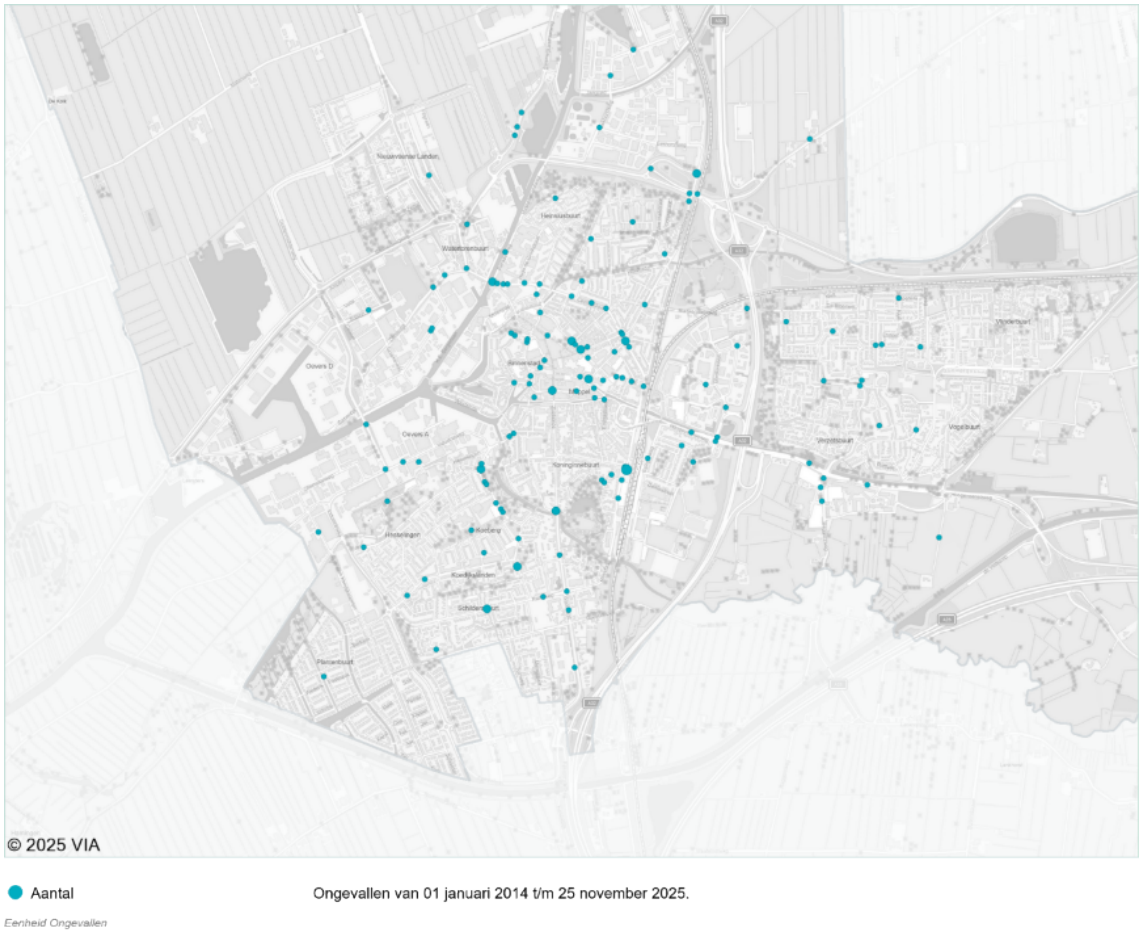
De verkeersongevallen in Meppel vinden heel verspreid plaats. Er zijn geen overduidelijke hotspots aanwezig in het gebied, maar er is wel een concentratie van ongevalslocaties zichtbaar op de Ceintuurbaan, Zuiderlaan en ter hoogte van het station van Meppel.



Figuur 10: Verkeersongevallen Meppel 2020 t/m Q3 2025 (VIA 2025)

Voor de dorpen Nijeveen, Broekhuizen en Rogat geldt dat er slechts een aantal tot vrijwel geen verkeersongevallen hebben plaatsgevonden. In Nijeveen is er alleen op de Dorpsstraat op enige concentratie van ongevallen zichtbaar. In Broekhuizen zijn in de afgelopen 5 jaar geen ongevallen geregistreerd en in Rogat hebben verspreid drie ongevallen plaatsgevonden op de Kosterweg en Industrieweg.

De verkeersongevallen met (brom)fietsers en voetgangers geven eveneens een diffuus ongevallenbeeld. Verspreid op de Ceintuurbaan, Zuiderlaan, en ter hoogte van het centrumgebied en het station van Meppel bevinden zich relatief veel ongevalslocaties.



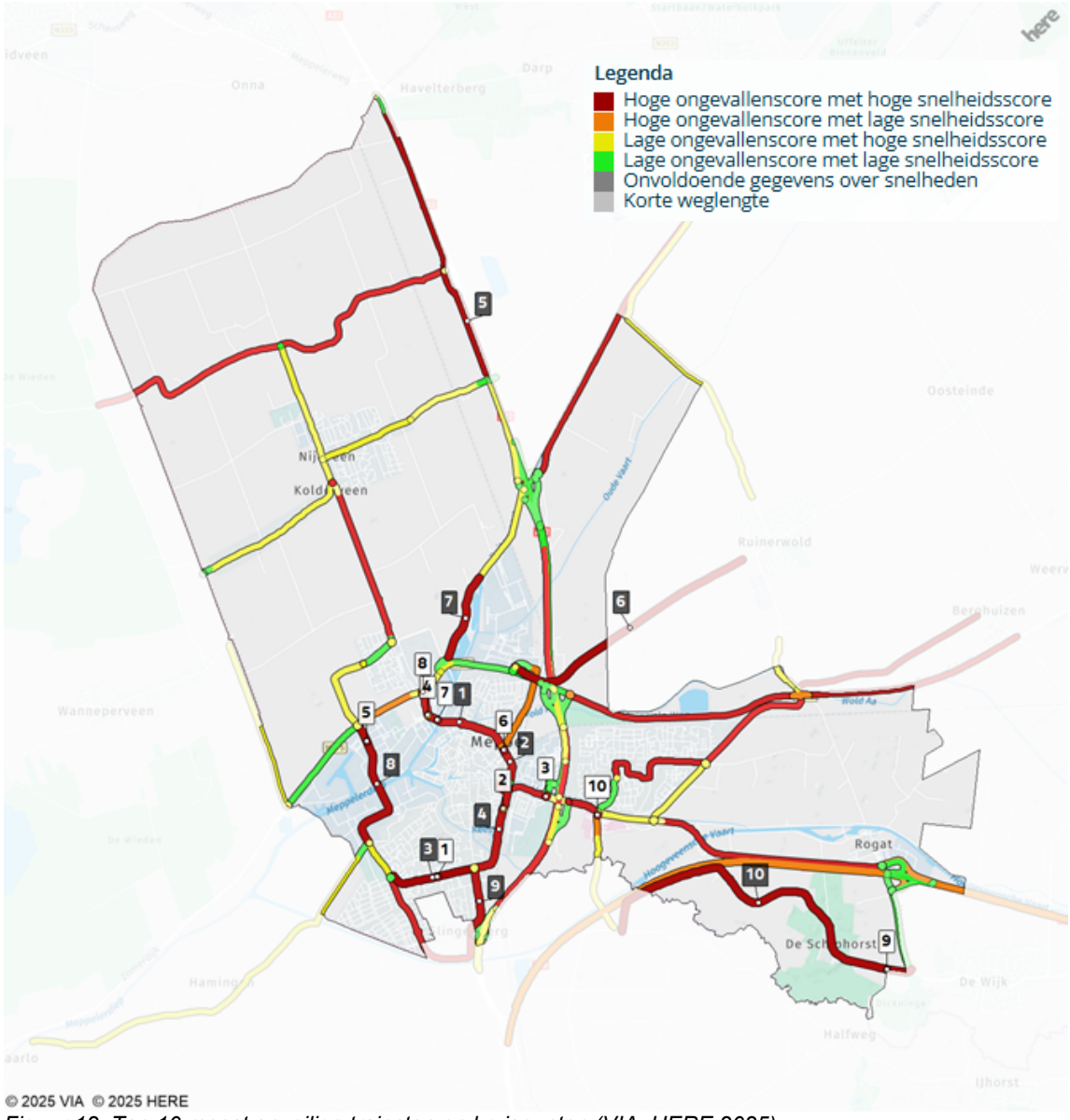
Figuur 11: Verkeersongevallen (brom)fietsers en voetgangers 2020 t/m Q3 2025 (VIA 2025)

Door het ontbreken van duidelijke ongevallenconcentraties ligt een risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid voor de hand. Bij deze aanpak wordt niet alleen gekeken naar het aantal ongevallen op een locatie, maar ook naar factoren zoals gereden snelheid en wegkenmerken die het risico op een ernstige afloop kunnen vergroten.

Voor iedere gemeente is in dit kader een lijst opgesteld met de meest risicovolle locaties. In Meppel bestaat de top 10 uit de volgende trajecten:

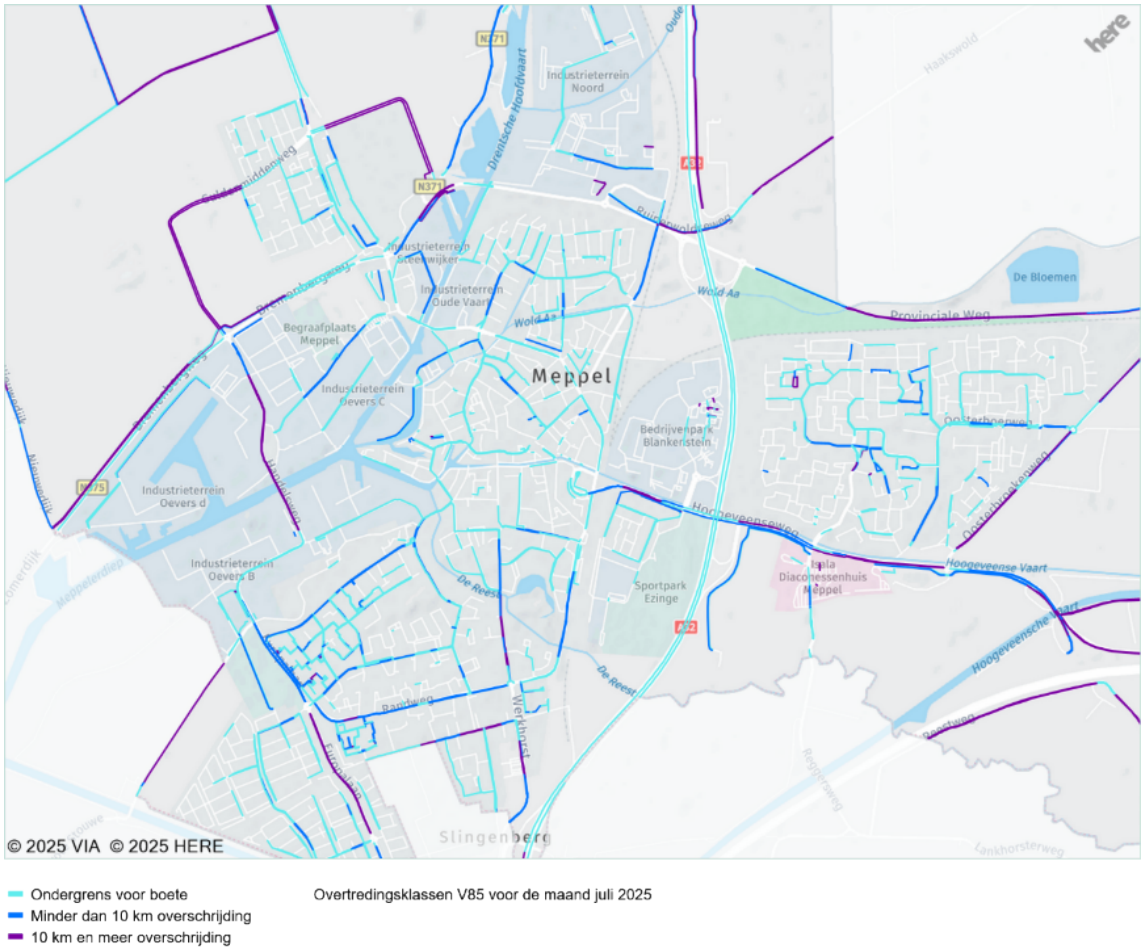
1. Ceintuurbaan, Steenwijkerstraatweg
2. Burgemeester Knopperslaan
3. Randweg, Rembrandtlaan
4. Leonardspringerlaan, Parallelweg, Reestlaan
5. Dorpsstraat
6. Haakswold, Ruinerwoldseweg
7. N371
8. Handelsweg, Industrieweg
9. Werkhorst
10. Reestweg, Schiphorsterweg

Opvallend is dat nagenoeg de gehele ring van in Meppel bestaande uit de Ceintuurbaan, Burgemeester Knopperslaan, Randweg, Rembrandtlaan en Handelsweg hoog scoort op risicovolle trajecten. Deze wegen vormen de draaischijf van Meppel waar bijna elke verplaatsing in Meppel overheen loopt.



Figuur 12: Top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten (VIA, HERE 2025)

Aanvullend laten de gegevens over snelheidsovertredingen zien dat vooral op wegen buiten de bebouwde kom overschrijdingen van 10 km/u of meer veel voorkomen. Dit verhoogt het risico op ernstige ongevallen.



Figuur 13: Snelheidsovertredingen V85 in juli 2025 (VIA, HERE 2025)

Aanvullend laten de gegevens over snelheidsovertredingen zien dat vooral op wegen buiten de bebouwde kom overschrijdingen van 10 km/u of meer veel voorkomen. Dit verhoogt het risico op ernstige ongevallen. De belangrijkste locaties buiten de bebouwde kom zijn:

- Hoogeveenseweg
- Oosterbroekenweg
- Meppelerweg
- De Veltkamp, De Wetering, Reestweg, Schiphorsterweg
- Haakswold

Locaties binnen de bebouwde kom waar verhoogde veiligheidsrisico's bestaan door het hoge aandeel snelheidsoverschrijdingen (>10 km/u) zijn:

- Handelsweg
- Europalaan
- Guldenmiddenweg

6.7 Ontwikkelingen mobiliteit

De mobiliteit in Meppel staat niet op zichzelf, maar wordt beïnvloed door een samenspel van demografische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen. In deze paragraaf wordt verkend hoe veranderende bevolkingssamenstelling, technologische innovaties, veranderend reisgedrag en ruimtelijke keuzes gezamenlijk de mobiliteitsvraag en -structuur in de gemeente beïnvloeden. Waar paragraaf 1.2.1 ingaat op de demografische trends en hun impact op mobiliteit, richt paragraaf 1.2.2 zich op bredere maatschappelijke en technologische mobiliteitstrends. In paragraaf 1.2.3 wordt vervolgens de relatie gelegd tussen de ruimtelijke ambities van Meppel en de gevolgen daarvan voor bereikbaarheid, verkeersdruk en vervoerskeuzes.

6.7.1 Demografische trends

De demografische ontwikkeling in Meppel wordt de komende decennia gekenmerkt door de bekende 3G's: groei, grijs en gemengd. De bevolking van Meppel groeit gestaag. In 2025 telt de gemeente ruim 36.000 inwoners, een stijging van ruim 30% ten opzichte van 1995. De verwachting is dat het inwonertal verder toeneemt tot circa 44.000 inwoners in 2050 (bron: ABF Research); een groei van 22% ten opzichte van 2025. Deze groei is relatief sterk in vergelijking met andere middelgrote gemeenten in Nederland.

De groei wordt deels gedreven door migratie. Meppel kent een positief migratiesaldo: in 2024 kwamen er voor elke 100 vertrekkende inwoners 127 nieuwe inwoners bij. De instroom bestaat uit jonge gezinnen, forenzen uit omliggende steden/dorpen en een toenemend aantal inwoners met een migratieachtergrond. Daarmee wordt de samenstelling gemengder en zien we een verschuiving in de mobiliteitsbehoeften.

Tegelijkertijd vergrijst de bevolking. In 2025 is 21,2% van de inwoners 65 jaar of ouder, een aandeel dat naar verwachting verder zal toenemen tot 28% in 2050. De groep 75-plussers groeit relatief het sterkst. Deze ouderen zijn gemiddeld mobieler dan eerdere generaties, mede dankzij een betere gezondheid, hogere welvaart en een hoog rijbewijsbezit. Ze reizen vaker buiten de spits en maken veelvuldig gebruik van de auto en e-bike.

De jongerenpopulatie (15–24 jaar) blijft relatief stabiel. De aanwezigheid van mbo-opleidingen in Meppel draagt bij aan het behoud van jongeren, maar de uitstroom naar grotere steden voor vervolgonderwijs blijft. De huishoudensontwikkeling volgt de landelijke trend van huishoudverdunning. Het aantal huishoudens groeit sneller dan de bevolking: van circa 16.950 huishoudens in 2025 naar een verwachte 21.320 in 2050. Deze toename wordt vooral veroorzaakt door de groei van het aantal eenpersoonshuishoudens, met name onder ouderen.

De demografische ontwikkelingen in Meppel zullen leiden tot een veranderende samenstelling van de mobiliteitsvraag. De groeiende bevolking, vergrijzing en huishoudverdunning zorgen niet per se voor een sterke volumetoename van het verkeer, maar wel voor een verschuiving in mobiliteitsbehoeften. Ouderen reizen vaker buiten de spits en blijven de voorkeur geven aan comfortabele vervoersmiddelen zoals de auto, terwijl jongeren en nieuwe inwoners vaker zullen kiezen voor de fiets en openbaar vervoer. Deze trends maken het belang duidelijk van een gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak.

6.7.2 Mobiliteitstrends

De mobiliteit in Meppel wordt niet alleen beïnvloed door demografische en ruimtelijke ontwikkelingen, maar ook door bredere maatschappelijke trends. Deze trends veranderen de manier waarop mensen zich verplaatsen, wanneer ze dat doen en met welk vervoermiddel. Zes ontwikkelingen zijn hierbij van bijzonder belang:

Flexibel en hybride werken: Sinds de coronapandemie is thuiswerken structureel ingeburgerd geraakt. Ook in Meppel werken steeds meer mensen (deels) vanuit huis. Dit leidt tot minder woon-werkverkeer in de spits, maar ook tot verschuivingen in tijdstippen en motieven van verplaatsingen. De verwachting is dat deze trend zich voortzet, wat kansen biedt voor het verminderen van CO_2-uitstoot en het ontlasten van infrastructuur tijdens piekuren.

Digitalisering en online gedrag: Online winkelen en digitale dienstverlening blijft de functie van stads- en dorpscentra veranderen. Minder fysieke winkelbezoeken leiden tot minder verplaatsingen, maar ook tot meer bestelverkeer in woonwijken. Dit stelt nieuwe eisen aan de logistieke infrastructuur, zoals laad- en loszones, en vraagt om slimme oplossingen voor de ‘last mile’.

Nieuwe vervoersvormen: De opmars van elektrische fietsen, fatbikes, bakfietsen en speed pedelecs verandert het straatbeeld. Deze voertuigen vergroten het bereik van fietsers, maar stellen ook nieuwe eisen aan de infrastructuur: bredere fietspaden, veilige oversteken en voldoende stallingsruimte. Vooral jongeren en ouderen maken steeds vaker gebruik van deze vervoersvormen, wat vraagt om een inclusieve benadering van verkeersveiligheid.

Deelmobiliteit en mobiliteitshubs: De beschikbaarheid van deelauto’s, deelfietsen en mobiliteitshubs groeit, ook buiten de grote steden. Deze vormen van gedeeld vervoer kunnen bijdragen aan minder autobezit, efficiënter ruimtegebruik en duurzamer reizen, mits ze goed worden ingebed in het bestaande mobiliteitssysteem en voldoende bekendheid genieten. De tweede auto kan steeds vaker een (elektrische) deelauto worden die met de buren in de straat wordt gedeeld. Het biedt extra ruimte als er minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn door de komst van deelauto’s. Verder maken vooral treinreizigers gebruik van deelfietsen.

Duurzaamheid en elektrificatie: De transitie naar emissievrije mobiliteit is in volle gang. Elektrische voertuigen worden steeds betaalbaarder en het aantal laadpunten in Meppel groeit. Tegelijkertijd blijft het merendeel van het wagenpark fossiel aangedreven. De gemeente speelt een belangrijke rol in het faciliteren van deze transitie, onder meer via laadinfrastructuur, stimulering van elektrisch deelvervoer en het verduurzamen van het eigen wagenpark.

6.7.3 Ruimtelijke ontwikkelingen

De ruimtelijke ontwikkeling van Meppel kent vier zwaartepunten die elk op hun eigen manier invloed uitoefenen op de mobiliteitsvraag en -structuur.

1. Nieuwveense Landen: stedelijke uitbreiding aan de noordzijde

Nieuwveense Landen is de grootste uitbreidingswijk van Meppel en voorziet in de bouw van circa 3.000 woningen tot 2040. In 2025 telt de wijk al 2.200 inwoners en circa 750 woningen. De wijk wordt gefaseerd ontwikkeld in deelgebieden zoals Weideblick (290 woningen), Broeklanden (300 woningen) en Parkwonen (400 woningen). De wijk ligt op fietsafstand van het centrum en wordt ontsloten via de Steenwijkerstraatweg. De mobiliteitsimpact is tweeledig:

- Toename van autoverkeer richting centrum en A32.
- Groeiende behoefte aan hoogwaardige fietsverbindingen en OV-koppelingen, mede door de geplande wijkvoorzieningen zoals een winkelcentrum en sportpark.

2. Stationsgebied: van knooppunt naar hoogstedelijk gebied

Het stationsgebied ondergaat een transformatie tot een gemengd stedelijk knooppunt met ruimte voor 500 tot 900 woningen, onderwijsvoorzieningen en werkplekken. De herontwikkeling richt zich op:

- Verbeterde overstapmogelijkheden tussen trein, bus, fiets en deelmobiliteit.
- Investeringen in infrastructuur, waaronder een vierde perron en een fietstunnel onder het spoor.
- Uitbreiding van fietsparkeerplaatsen van 1.500 naar 1.800 plekken.

De ambitie is om het autoverkeer in dit gebied te beperken en de voetganger en fietser centraal te stellen, wat mogelijk vraagt om een herinrichting van routes en betere verbindingen met de binnenstad.

3. Stadscentrum: levendig, bereikbaar en verkeersluw

De binnenstad van Meppel blijft het culturele en economische hart van de gemeente. De Omgevingsvisie zet in op:

- Verkeersluwte en verblijfskwaliteit, met meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

- Slimme logistiek voor bevoorrading van winkels en horeca.
- Verbeterde verbindingen met het stationsgebied en omliggende wijken.

De mobiliteitsstrategie richt zich op het behouden van bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers, terwijl de leefkwaliteit en aantrekkelijkheid van het centrum worden versterkt.

4. Bedrijventerreinen: uitbreiding en verduurzaming
De Omgevingsvisie wijst ook op plannen om deze bedrijventerreinen in Meppel uit te breiden en moderniseren:

- Noord III wordt ontwikkeld als nieuw terrein voor regionale bedrijvigheid, met aandacht voor duurzaamheid en netcapaciteit (o.a. hoogspanningsstation).
- Noord IV wordt planologisch voorbereid als toekomstig bedrijventerrein, met ruimte voor windenergie en circulaire economie.
- Uitbreiding bedrijventerrein Rogat
- Binnen de Regio Deal Zwolle wordt gewerkt aan energiehubs en revitalisering van bestaande terreinen. Daar liggen wellicht ook kansen om de bereikbaarheid en veiligheid voor fietsers en voetgangers op bedrijventerreinen verder te verbeteren.

De mobiliteitsimpact is vooral zichtbaar in de toename van vrachtverkeer, de noodzaak voor duurzame logistiek en de wens om werknemers te stimuleren tot duurzaam woon-werkverkeer (fiets, OV, deelauto's). De ontwikkeling van het bedrijventerrein vereist een zorgvuldige en robuuste ontsluiting naar het omliggende wegennet.

Samenvattend
Waar de uitbreidingswijken vragen om goede ontsluiting en duurzame vervoersopties, vereist het stationsgebied een integrale knooppuntontwikkeling. De binnenstad vraagt om een balans tussen bereikbaarheid en leefkwaliteit, terwijl bedrijventerreinen vragen om slimme logistiek en duurzame bereikbaarheid.

6.7.4 Behoeften vanuit de samenleving

Inwonersparticipatie
Er zijn in de afgelopen jaren twee online enquêtes uitgevoerd om inzicht te krijgen in de mobiliteitsbehoeften van inwoners: een fietsenquête (2023) en een parkeer- en bereikbaarheidsenquête (2024). Uit de fietsenquête, met ruim 1.900 respondenten, blijkt dat de huidige fietsvoorzieningen gemiddeld met een 6 worden beoordeeld, waarbij een kwart van de deelnemers een onvoldoende geeft. Inwoners zien vooral kansen in het verbeteren van verkeersveiligheid en doorstroming voor fietsers, zoals het realiseren van veilige oversteekplaatsen, het instellen van voorrang voor fietsers en het uitbreiden van het netwerk van vrijliggende fietspaden. Ook worden ontbrekende verbindingen en verlichting genoemd, met name richting Nijeveen en tussen Oosterboer en de rest van Meppel.

De parkeer- en bereikbaarheidsenquête, ingevuld door ruim 500 inwoners, laat zien dat bewoners in hun woonomgeving vooral ruimte willen voor spelen, ontmoeten en groen, naast voldoende parkeergelegenheid. In het centrum vinden zij betaalbaar parkeren, duidelijke bewegwijzering en een veilige looproute vanaf de parkeerplaats belangrijk. Daarnaast is er aandacht voor fietsvoorzieningen zoals bewaakte stallingen en oplaadpunten. De bereidheid om deelvervoer te gebruiken is beperkt (17%), waarbij beschikbaarheid, gemak en kosten als belangrijkste voorwaarden worden genoemd.

Deze bevindingen geven richting aan het verkeersstructuurplan door inzicht te bieden in de prioriteiten en wensen van inwoners op het gebied van mobiliteit.

Stakeholders
Tijdens de beleidsuitwerking zijn verschillende belangenvertegenwoordigers (denk aan ondernemersverenigingen, centrum-/parkmanagers, wooncorporaties etc.) geconsulteerd door middel van een één op één gesprek. Het doel van deze gesprekken was om op te halen bij deze partijen hoe zij de huidige kwaliteit van het verkeerssysteem ervaren, welke visie zij hebben op het verbeteren van de mobiliteit in de gemeente Meppel en in hoeverre zij zich kunnen vinden in de uitwerking van het beleid. In totaal zijn er 12 gesprekken gevoerd.

Uit de gesprekken blijkt dat de beleving van de verkeersstructuur behoorlijk verschilt per belangengroep. Bewonersorganisaties benadrukken vooral het belang van nabij parkeren voor bewoners en signaleren knelpunten rondom vervoersarmoede en de bereikbaarheid van voorzieningen. Ondernemers richten zich op het behoud van levendigheid in het centrum en pleiten voor gastvrij parkeren voor bezoekers, met voldoende laad- en losmogelijkheden. Mobiliteitsorganisaties, zoals de Fietsersbond, vragen juist om een fundamentele verschuiving richting meer ruimte en prioriteit voor fietsers, met aandacht voor veilige infrastructuur en stallingsvoorzieningen. Religieuze instellingen brengen specifieke zorgen in over de bereikbaarheid van gebedshuizen voor minder mobiele bezoekers en vragen om maatwerk in handhaving en toegankelijkheid.

De beoordeling van de huidige situatie laat een gemengd beeld zien. Hoewel het fietsnetwerk in en rond Meppel overwegend positief wordt beoordeeld, zijn er zorgen over de breedte van fietsstroken en de veiligheid op drukke routes. De inrichting van de binnenring als shared space wordt door meerdere partijen als problematisch ervaren; voetgangers en fietsers voelen zich weggedrukt door het autoverkeer. Ook de parkeersituatie roept gemengde reacties op: terwijl de beschikbaarheid en tarieven als voldoende worden gezien, leeft er zeker bij ondernemers bezorgdheid over de gevolgen van een autoluwe binnenstad voor de bereikbaarheid van winkels en horeca. Bedrijventerreinen vragen om een betere inrichting voor fietsers en voetgangers, en om aandacht voor sociale veiligheid en de bereikbaarheid voor zwaar verkeer.

Toegankelijkheid en inclusie vormen een terugkerend thema. Stakeholders wijzen op de noodzaak van goed onderhouden voetpaden, voldoende oversteekmogelijkheden en een betere toegankelijkheid voor mensen met een beperking. Ook wordt de behoefte aan handhaving nadrukkelijk genoemd, met name rondom parkeren op trottoirs en fietsen in voetgangerszones.

Waar ondernemers kritisch zijn over maatregelen die de bereikbaarheid van het centrum beperken, pleiten mobiliteitsorganisaties juist voor een sterke reductie van autoverkeer. Religieuze instellingen vragen om uitzonderingen voor specifieke momenten, terwijl andere partijen juist pleiten voor strikte handhaving. Woningcorporaties brengen een sociaal-maatschappelijke invalshoek in, waarbij mobiliteit wordt gekoppeld aan toegankelijkheid en betaalbaarheid. Een uitgebreide weergave van de gesprekken en de specifieke inbreng per stakeholder is opgenomen in bijlage 2 van deze kadernotitie.

6.8 Verkeersnetwerken

De verkeersnetwerken in Meppel vormen samen een fijnmazig systeem dat de stad verbindt met de regio en het landelijke netwerk. Meppel vervult een belangrijke regionale functie in Zuidwest-Drenthe en is goed bereikbaar via verschillende modaliteiten: te voet, per fiets, met het openbaar vervoer, via deelmobiliteit en per auto. Daarnaast zijn er specifieke netwerken voor transport, logistiek en landbouwverkeer.

De opgaven voor deze netwerken worden mede bepaald door demografische groei, vergrijzing en ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeente groeit naar ongeveer 44.000 inwoners in 2050, met een toenemend aandeel ouderen en een diversere bevolkingssamenstelling. Dit leidt niet alleen tot meer verplaatsingen, maar vooral tot veranderende mobiliteitsbehoeften: ouderen reizen vaker buiten de spits en kiezen voor comfortabele vervoersmiddelen zoals auto en e-bike, terwijl jongeren en nieuwe inwoners vaker gebruikmaken van fiets en openbaar vervoer.

Daarnaast spelen maatschappelijke trends een grote rol. Elektrificatie, deelmobiliteit en de opkomst van nieuwe vervoersvormen zoals speed pedelecs en bakfietsen vragen om een robuuste en veilige infrastructuur. Ook de ruimtelijke ambities van Meppel, zoals de uitbreiding van Nieuwveense Landen; de transformatie van het stationsgebied en de ontwikkeling van bedrijventerreinen, zorgen voor extra druk op het netwerk en vragen om duurzame oplossingen.

In de volgende paragrafen wordt per modaliteit een beschrijving gegeven van het huidige netwerk, inclusief de belangrijkste opgaven en aandachtspunten voor de toekomst.

6.8.1 Voetgangersnetwerk

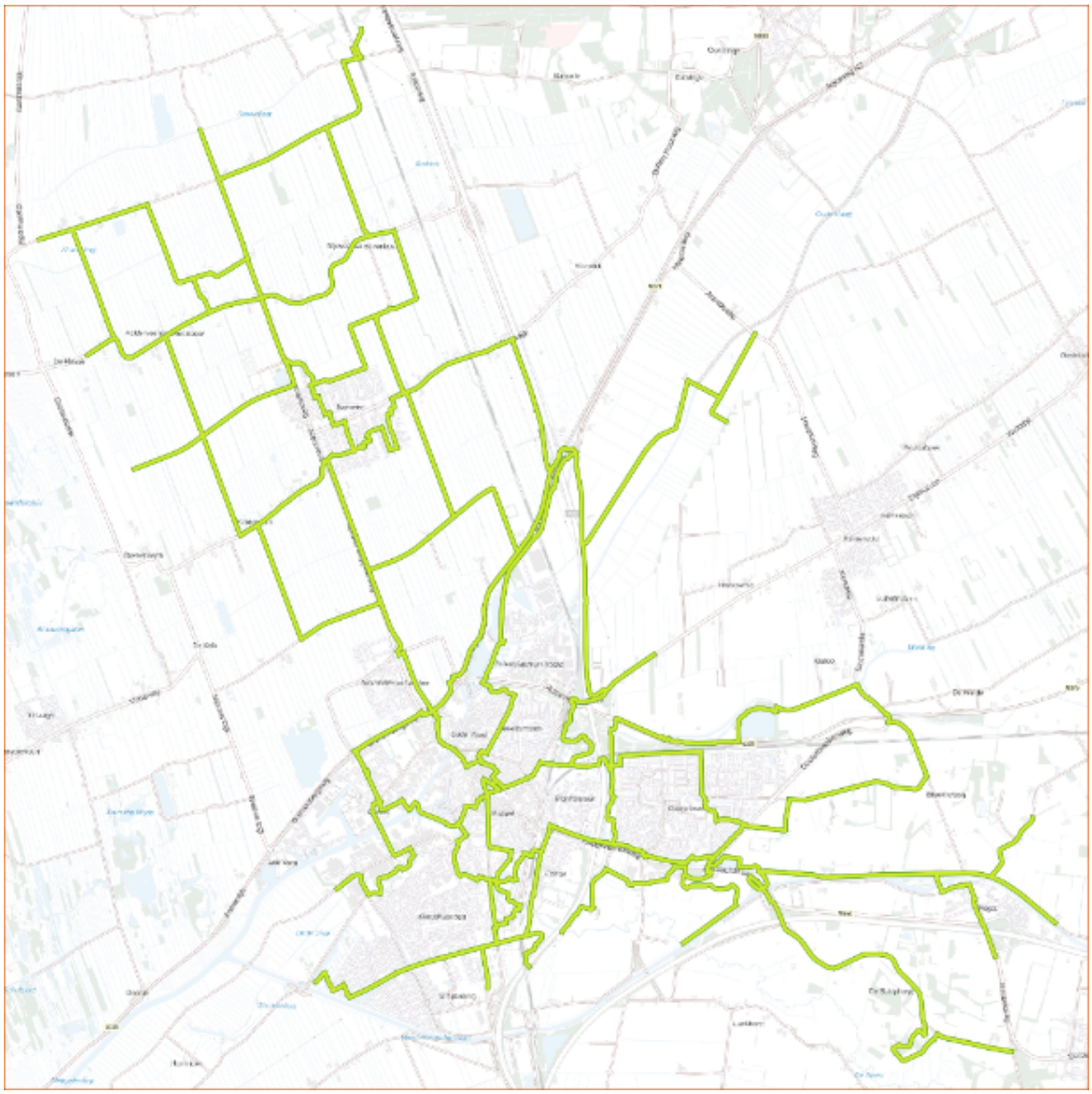
In Meppel ontbreekt op dit moment een gemeentelijk vastgesteld hoofdvoetgangersnetwerk. Dat betekent dat er geen formeel netwerk is van de belangrijkste looproutes tussen voorzieningen zoals het centrum, scholen, zorglocaties en openbaar vervoer. Hierdoor is niet duidelijk of deze verbindingen voldoen aan richtlijnen voor kwaliteit, toegankelijkheid en verkeersveiligheid.

De ruimtelijke ambities en maatschappelijke trends maken het opstellen van een voetgangersnetwerk urgent. De herontwikkeling van het stationsgebied vraagt om hoogwaardige looproutes tussen station, binnenstad en omliggende wijken, inclusief veilige oversteekmogelijkheden en een aantrekkelijke openbare ruimte. Ook de ambitie voor een autoluwer centrum vereist meer ruimte voor voetgangers en een inrichting die verblijfskwaliteit en toegankelijkheid versterkt. Verdichting in wijken zoals Oosterboer en uitbreiding in Nieuwveense Landen vergroten de noodzaak van logische, veilige verbindingen naar voorzieningen, scholen en openbaar vervoer.

Daarnaast spelen inclusie en sociale veiligheid een belangrijke rol. De vergrijzing vraagt om goed onderhouden trottoirs, voldoende verlichting en obstakelvrije routes. Bewoners en stakeholders wijzen op aandachtspunten zoals parkeren op trottoirs en fietsen in voetgangerszones, wat vraagt om handhaving en duidelijke inrichting.

Wat wél aanwezig is, is een uitgebreid recreatief wandelnetwerk van ongeveer 100 kilometer. Dit netwerk maakt deel uit van het Regionale Wandelnetwerk van het Recreatieschap Drenthe en verbindt Meppel met omliggende gemeenten. Het netwerk is primair bedoeld voor recreatie en niet voor dagelijkse verplaatsingen binnen de stad, maar

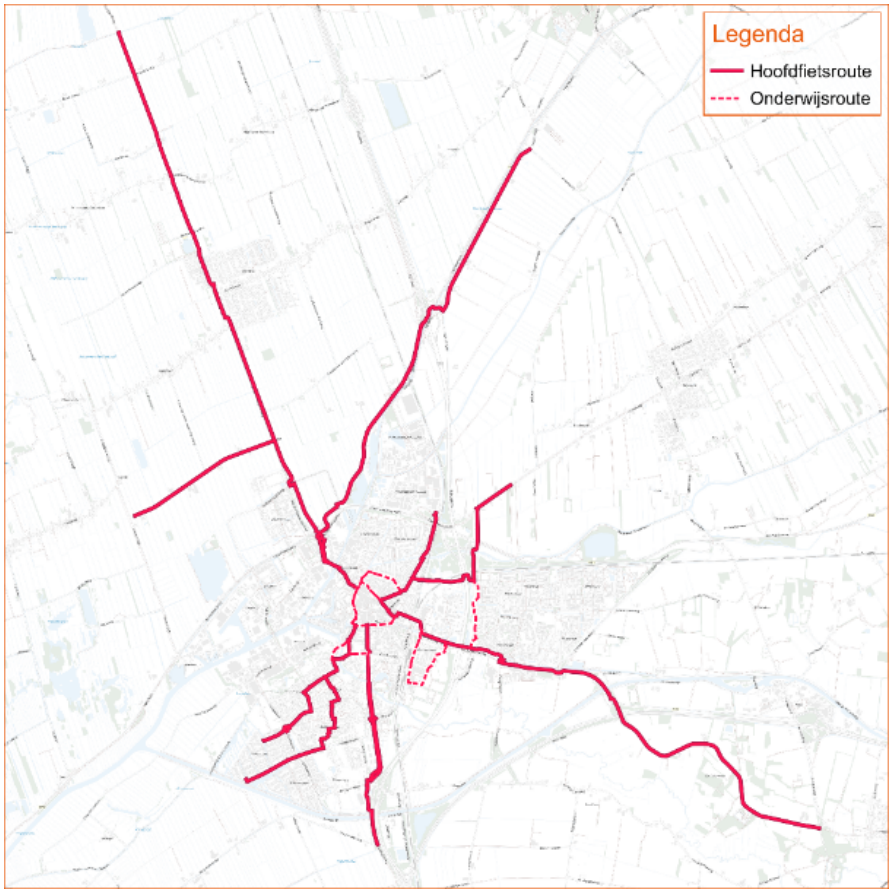
kan als basis dienen voor het opstellen van een gemeentebreed voetgangersnetwerk dat inspeelt op zowel functionele als recreatieve behoeften.



Figuur 14: Regionaal wandelnetwerk Meppel (Recreatieschap Drenthe/ Regionale wandelnetwerken EZK)

6.8.2 Fietsnetwerk

Meppel is een compacte stad, waardoor de meeste voorzieningen goed bereikbaar zijn per fiets. Het huidige hoofdfietsnetwerk beslaat ongeveer 40 kilometer en wordt aangevuld met onderwijsroutes. Dit netwerk sluit aan op regionale en recreatieve fietsroutes in omliggende gemeenten. Ondanks deze basis zijn er nog belangrijke opgaven om het netwerk compleet, veilig en aantrekkelijk te maken.

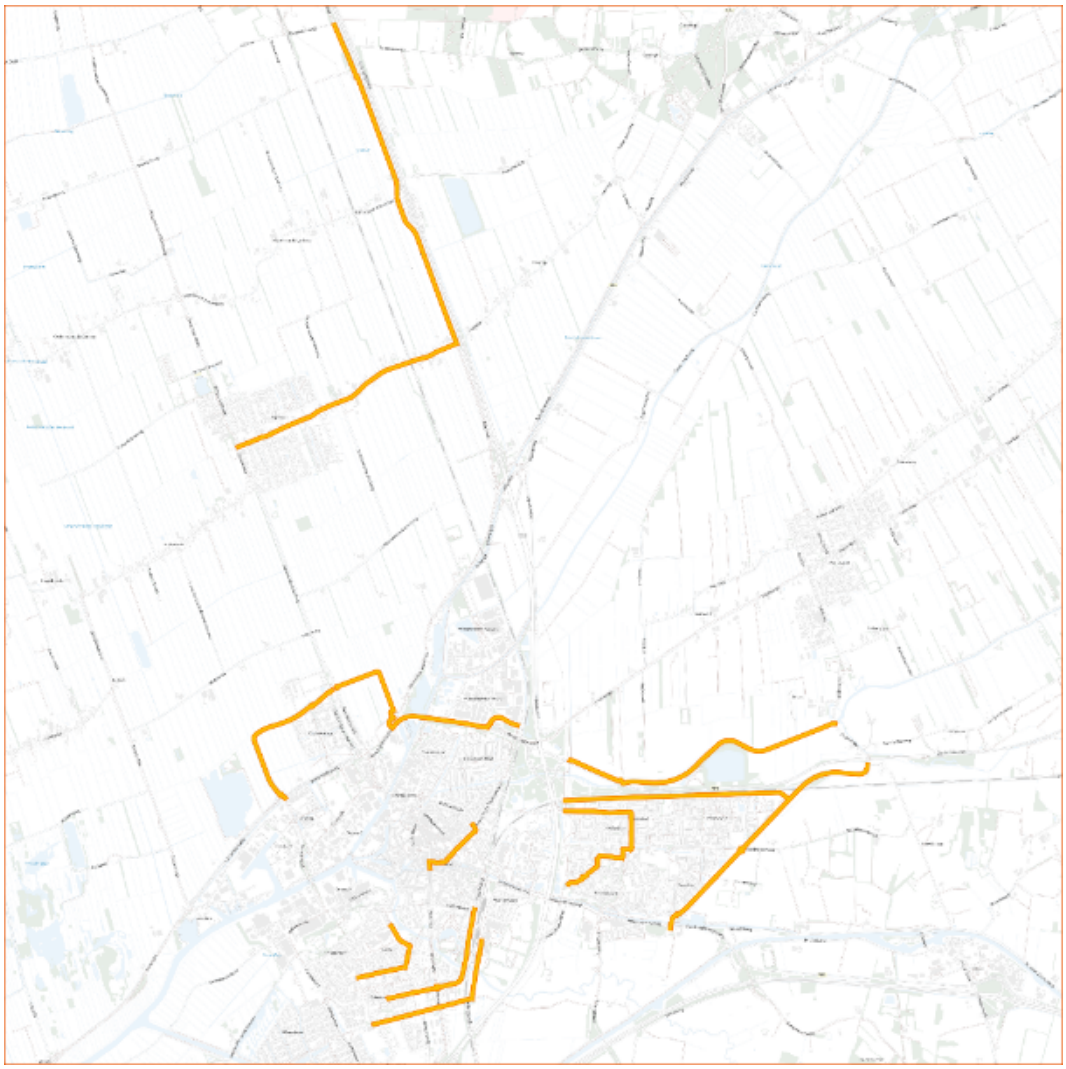


Figuur 15: Hoofdfietsnetwerk Meppel (GVVP 2017)

Ontbrekende verbindingen
Uit het Actieplan Fiets (2024) blijkt dat er meerdere hoofdroutes ontbreken die belangrijk zijn voor een goed functionerend netwerk. Het gaat om:

- Nijeveen - Havelterberg, via Dorpsstraat en Nijeveen/Rijksweg.
- Nieuwveense Landen - Koedijkslanden, via Guldenmiddenweg en Handelsweg.
- Nieuwveense Landen - Noord I, via Guldenmiddenweg en N375.
- Noord I - Blijdenstein, via N375 en Weg naar de Bloemen.
- Station Centrumzijde - Koedijkslanden, via Reestlaan en Randweg.
- Station Ezingezijde - Koedijkslanden, via Ezingerweg en Westerstouwe.
- Oosterboer - Blankenstein, via Oosterbroekenweg en spoorverbinding.

Naast deze ontbrekende hoofdroutes zijn er aandachtspunten die naar voren kwamen uit de fietsenquête (2023). Inwoners noemen onder andere het ontbreken van verlichting op de route Meppel - Nijeveen en op de noordelijke verbinding (Blankensteinweg) tussen Oosterboer en de rest van Meppel. Ook wordt gewezen op een slechte staat van onderhoud op beide verbindingen tussen Oosterboer en het centrum, en op fietspaden op industrieterreinen.

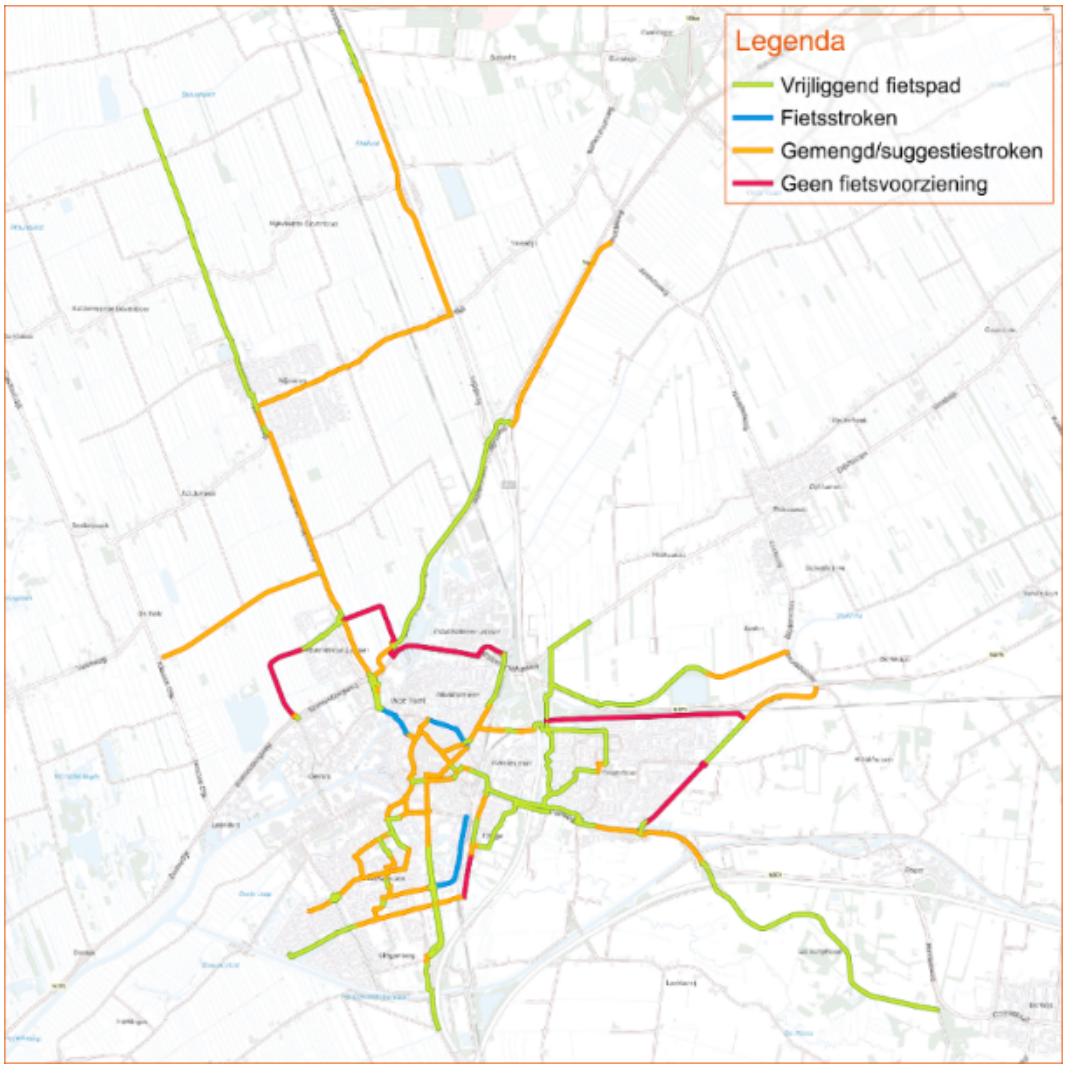


Figuur 16: Ontbrekende hoofdfietsroutes Meppel (Actieplan fiets 2024)

Aandachtspunten in infrastructuur

Op enkele gebiedsontsluitingswegen ontbreekt een fysieke scheiding tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer, wat de verkeersveiligheid vermindert. Dit speelt bijvoorbeeld op de Dorpsstraat buiten de bebouwde kom, waar fietsers de rijbaan delen met auto's, en op wegen op het industrieterrein Rogat. Verder zijn er trajecten waar helemaal geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn, zoals langs de Oosterbroekenweg, langs de noordkant van

Oosterboer Oosterboer (parallel aan het spoor), delen van de N375 en de Guldenmiddenweg.



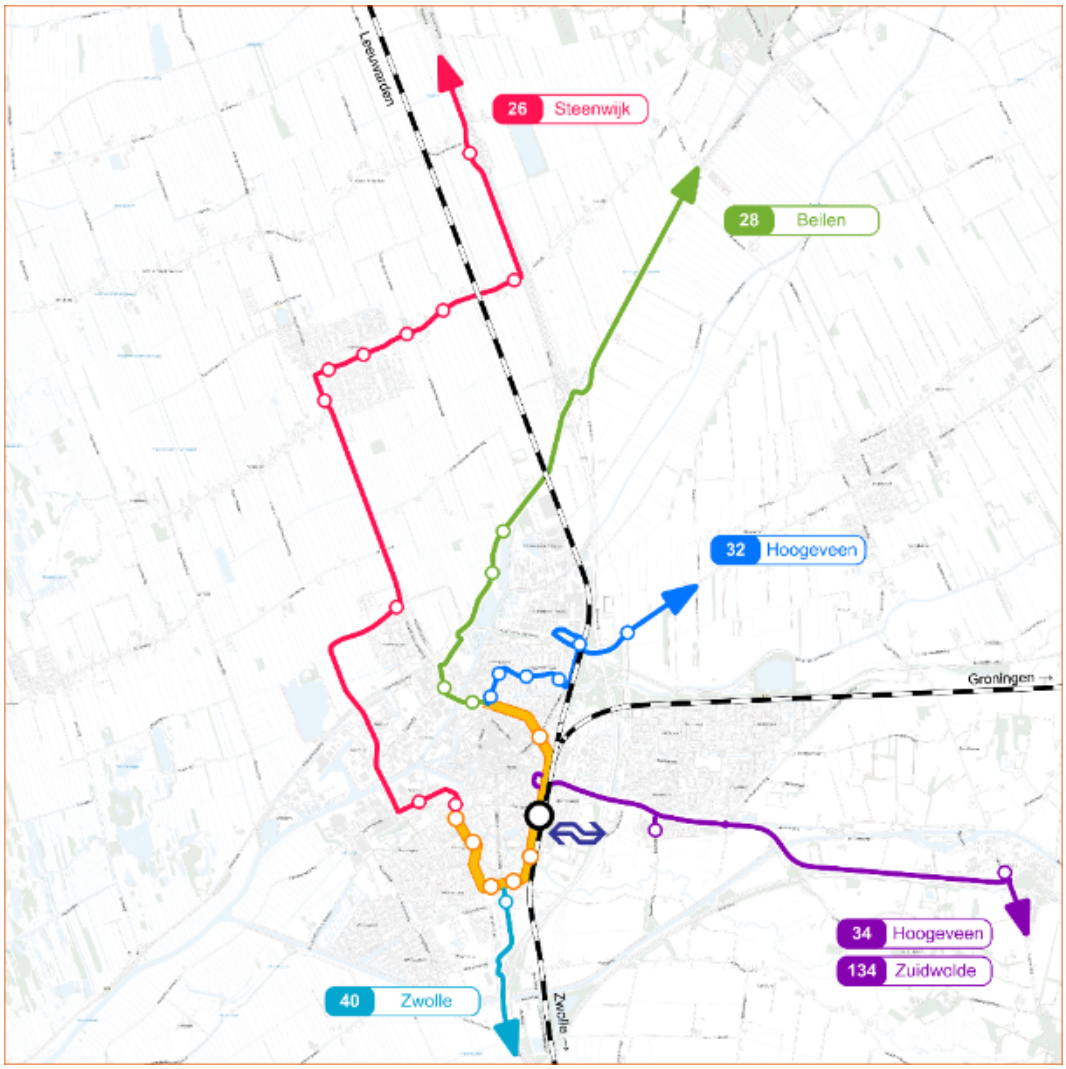
Figuur 17: Fietsvoorzieningen (ontbrekende) hoofdfietsroutes Meppel, Actieplan Fiets!

Kwaliteit en comfort
Naast ontbrekende verbindingen spelen ook kwaliteit en comfort een rol. Op verschillende locaties is sprake van smalle profielen, verouderde verharding en onvoldoende verlichting. Dit geldt met name voor verbindingen naar Nijeveen en op industrieterreinen. De opkomst van nieuwe fietssoorten zoals e-bikes, speed pedelecs en bakfietsen vergroot de behoefte aan bredere en veilige infrastructuur.

6.8.3 OV-netwerk

Meppel beschikt over een goed openbaar vervoernetwerk dat bestaat uit treinverbindingen, regionale buslijnen en vraaggestuurd vervoer. Het station van Meppel is een belangrijk knooppunt tussen Noord-Nederland en de rest van het land. Dagelijks vertrekken hier NS-

treinen richting Groningen, Leeuwarden en Zwolle (en verder). Vanaf 2026 wordt het aanbod uitgebreid met extra treinen van Arriva tussen Zwolle en Groningen, wat de frequentie en capaciteit op deze corridor vergroot.

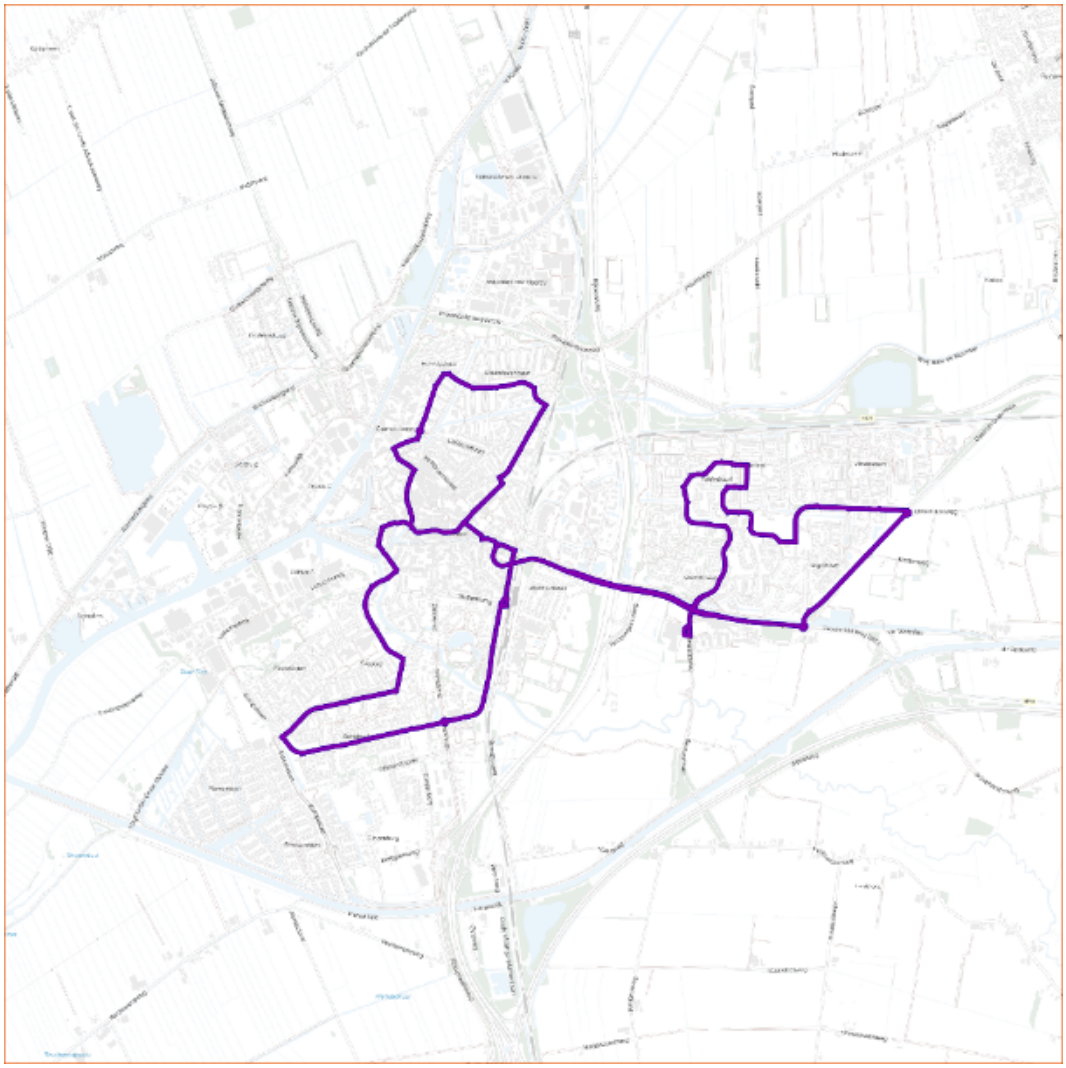


Figuur 18: Openbaar vervoer Meppel

Het busvervoer wordt verzorgd door regionale lijnen die Meppel verbinden met omliggende gemeenten. Deze lijnen rijden voornamelijk over de hoofdwegen en verwerken de grotere vervoersstromen. Sinds het verdwijnen van de stadsbus in 2022 hebben deze regionale lijnen deels een binnenstedelijke functie gekregen. Er zijn 30 bushaltes in Meppel, met een gemiddelde loopafstand van ongeveer 400 meter. In de wijken Berggierslanden en Oosterboer is de afstand tot de dichtstbijzijnde halte echter meer dan één kilometer, wat de bereikbaarheid voor inwoners in deze wijken beperkt.

Om deze binnenstedelijke bereikbaarheid te verbeteren, is in 2022 ‘De Mug’ geïntroduceerd: een taxibus die elf keer per dag een vaste route door Meppel rijdt. In tegenstelling tot de

regionale bussen, die vooral de hoofdwegen volgen, rijdt De Mug dwars door de wijken en verbindt belangrijke voorzieningen met het station. Hoewel dit de bereikbaarheid enigszins verbetert, vooral voor WMO-pashouders en scholieren, blijft de lage frequentie en het ontbreken van avond- en zondagsritten een aandachtspunt.



Figuur 19: Netwerk 'De Mug' Meppel

Op het station zijn voorzieningen aanwezig voor voor- en natransport, waaronder twee P+R-terreinen en uitgebreide fietsparkeervoorzieningen. De voorziene herontwikkeling van het stationsgebied vraagt om verdere verbeteringen in overstapmogelijkheden tussen trein, bus, fiets en deelmobiliteit.

Belangrijke uitbreidingen en aandachtspunten

- Extra treinverbindingen Zwolle–Groningen vanaf 2026.
- Verbetering van overstapmogelijkheden in het stationsgebied, inclusief een vierde perron en een fietstunnel onder het spoor.

- Bereikbaarheid van wijken Berggierslanden en Oosterboer, waar de afstand tot bushaltes groot is.
- Frequentie en beschikbaarheid van De Mug, met name in avonduren en weekenden.

6.8.4 MaaS netwerk

In Meppel zijn verschillende vormen van deelmobiliteit beschikbaar, maar het aanbod is nog beperkt en ongelijk verdeeld over de stad. Er staan elektrische deelauto's van MobiGo in de wijken Berggierslanden, Oosterboer en Nijeveen. Deze voertuigen zijn op initiatief van lokale bewonersorganisaties geplaatst en worden vooral gebruikt voor incidentele ritten. Daarnaast is bij station Meppel één deelauto van Greenwheels beschikbaar, wat vooral aantrekkelijk is voor treinreizigers. Voor kortere ritten kunnen reizigers gebruikmaken van OV-fietsen; er zijn 32 OV-fietsen beschikbaar bij het station.

Naast deelauto's en deelfietsen is er de hubtaxi, een vraaggestuurde vervoersdienst die inwoners binnen een straal van 20 kilometer naar een bushalte of treinstation brengt. De hubtaxi kan tot één uur voor vertrek telefonisch worden gereserveerd. Deze dienst biedt een oplossing voor gebieden met een lage OV-bereikbaarheid, maar de afhankelijkheid van telefonische reservering en beperkte flexibiliteit vormen aandachtspunten.

De kwaliteit van de voorzieningen verschilt per locatie. De deelauto's van MobiGo staan vaak op goed bereikbare plekken in de wijk, maar niet altijd op logische knooppunten met andere vervoersvormen. Bij het station zijn de OV-fietsen goed toegankelijk en in voldoende aantallen aanwezig. Voor de hubtaxi geldt dat de dienst betrouwbaar is, maar weinig bekendheid geniet en daardoor beperkt wordt gebruikt.

MaaS-diensten zoals deelauto's, OV-fietsen en de hubtaxi kunnen een belangrijke rol spelen in het verbeteren van bereikbaarheid, maar vervoersarmoede onder minima en beperkte toegankelijkheid voor mensen met een beperking blijven aandachtspunten.

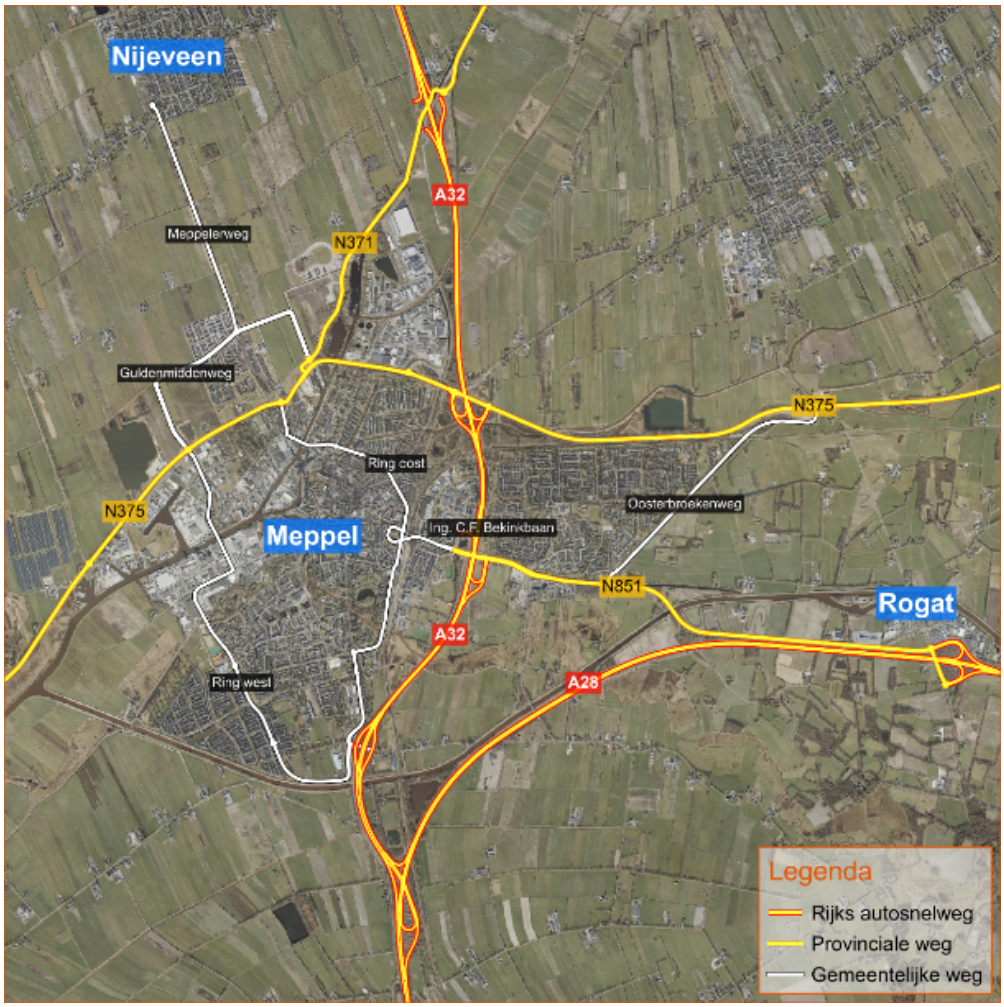
6.8.5 Personenautonetwerk

Het gemotoriseerde verkeersnetwerk in Meppel vormt de ruggengraat van de stedelijke en regionale bereikbaarheid. Het netwerk bestaat uit snelwegen, regionale wegen en gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen, aangevuld met erftoegangswegen voor de ontsluiting van woongebieden. Dit netwerk is bepalend voor de toegankelijkheid van woningen, voorzieningen en bedrijventerreinen, maar ook voor de afwikkeling van goederenstromen en landbouwverkeer. De huidige structuur biedt een goede basis, maar kent op verschillende punten aandacht voor doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

<u>Verkeersstructuur en wegcategorisering</u>
Meppel is goed bereikbaar via het rijkswegennet en het regionale wegennet. De A28 loopt ten zuiden van Meppel en vormt een belangrijke verbinding richting Zwolle en Drenthe. De A32 doorsnijdt Meppel van zuid naar noord en verbindt de stad met Friesland en de A28.

Deze snelwegen zorgen niet alleen voor landelijke bereikbaarheid, maar spelen ook een rol bij interne verplaatsingen binnen Meppel.

Voor de regionale ontsluiting zijn de N375, N371 en N851 van belang. De N375 verbindt Meppel met de gemeenten Zwartewaterland en Steenwijkerland in het westen en De Wolden in het oosten. Deze weg is tevens een belangrijke oost-westverbinding binnen Meppel en zorgt voor aansluiting op de A32. De N371 verbindt Meppel met de gemeenten Westerveld en Midden-Drenthe en sluit aan op de A32. De N851 verzorgt de verbinding tussen de wijk Oosterboer, de A32, A28 en het bedrijventerrein Rogat. Daarnaast zijn er gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen zoals de Meppelerweg (verbinding met het dorp Nijeveen) en Oosterbroekenweg (verbinding met het oosten van Meppel en de N375).



Figuur 20: Hoofdstructuur Meppel (GVVP 2017)

Binnen de komgrenzen zorgen gebiedsontsluitingswegen voor de interne bereikbaarheid van wijken en voorzieningen. Belangrijk zijn de Guldenmiddenweg, die de uitbreidingswijk Nieuwveense Landen ontsluit, en de Ingenieur C.F. Bekinkbaan - Hoogeveensweg, die het

centrum verbindt met de A32 en de wijk Oosterboer. Daarnaast kent Meppel een binnenstedelijke ringstructuur. De oostelijke ring bestaat uit Werkhorst - Reestlaan - Leonard Springerlaan - Parallelweg - Burgemeester Knopperslaan - Ceintuurbaan - Steenwijkerstraatweg. De westelijke ring bestaat uit Europalaan - Industrieweg - Handelsweg.

Erftoegangswegen vormen het fijnmazige netwerk voor de ontsluiting van woongebieden op het hoofdwegennet.

Verkeersintensiteiten

- *Stroomwegen*
  Op de A28 tussen Knooppunt Lankhorst en afslag De Wijk rijden gemiddeld 55.000 motorvoertuigen per etmaal. De A32 verwerkt tussen Knooppunt Lankhorst en afslag Havelte ongeveer 50.000 motorvoertuigen per etmaal.

- *Regionale gebiedsontsluitingswegen*
  De N851 kent intensiteiten die oplopen van ongeveer 7.000 motorvoertuigen per etmaal nabij de aansluiting op de A28 tot 18.000 nabij de aansluiting op de A32. Op de N371 liggen de intensiteiten tussen 6.000 en 9.000 motorvoertuigen per etmaal. De N375 verwerkt tussen 8.000 buiten de bebouwde kom en 15.000 motorvoertuigen per etmaal binnen de bebouwde kom, afhankelijk van het wegvak.

- *Binnenstedelijke gebiedsontsluitingswegen*
  De oostelijke binnenstedelijke ring verwerkt doorgaans 6.000 tot 8.000 motorvoertuigen per etmaal, met uitzondering van Reestlaan - Leonard Springerlaan - Parallelweg, waar de intensiteit lager ligt (3.000 tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal). De westelijke ring kent vergelijkbare intensiteiten van 6.000 tot 8.000 motorvoertuigen per etmaal. De Ingenieur C.F. Bekinkbaan, die het centrum verbindt met de A32 en de wijk Oosterboer, verwerkt ongeveer 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze hoge intensiteit maakt deze verbinding tot een aandachtspunt voor leefbaarheid en verkeersveiligheid.



Figuur 21: Verkeersintensiteiten Meppel (Goudappel, 2022)

Doorstroming en kwetsbare punten

Er zijn geen structurele knelpunten in de doorstroming vastgesteld, maar wel duidelijke aandachtspunten. De verkeersdruk op de Ingenieur C.F. Bekinkbaan en het noordoostelijke deel van de binnenstedelijke ring (Burgemeester Knopperslaan - Ceintuurbaan) is hoog en ongewenst gezien de ligging en vormgeving. Het gaat hier grotendeels om verkeer met een bestemming in het centrum of de omliggende stedelijke schil; het betreft dus geen sluipverkeer met herkomst en bestemming buiten de kern Meppel. Op deze locatie is de concentratie verkeersongevallen ook hoger dan op andere locaties binnen de gemeente.

Een ander specifiek aandachtspunt is het kruispunt N375 - Ruinerwoldseweg. Dit kruispunt vormt een kwetsbare schakel in de ontsluiting van bedrijventerreinen Noord en Oevers, de noordelijke stadsdelen op de A32. In de spitsperioden treden doorstromingsproblemen, waardoor wachtrijvorming ontstaat en de betrouwbaarheid van aanrijroutes afneemt. Dit heeft niet alleen gevolgen voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen, maar ook voor de verkeersveiligheid en het comfort van weggebruikers.

Daarnaast zijn er routes waar ongewenste verkeersstromen optreden. Ten aanzien van sluipverkeer ligt de aandacht bij de Commissaris de Vos van Steenwijklaan, Zomerdijk en Broekhuizen. Ook de route vanuit Berggierslanden en Koedijkslanden via Zuiderlaan en Hesselingen naar het centrum verdient aandacht, vanwege het beperkte wegprofiel en de intensieve fietsfunctie op deze as.

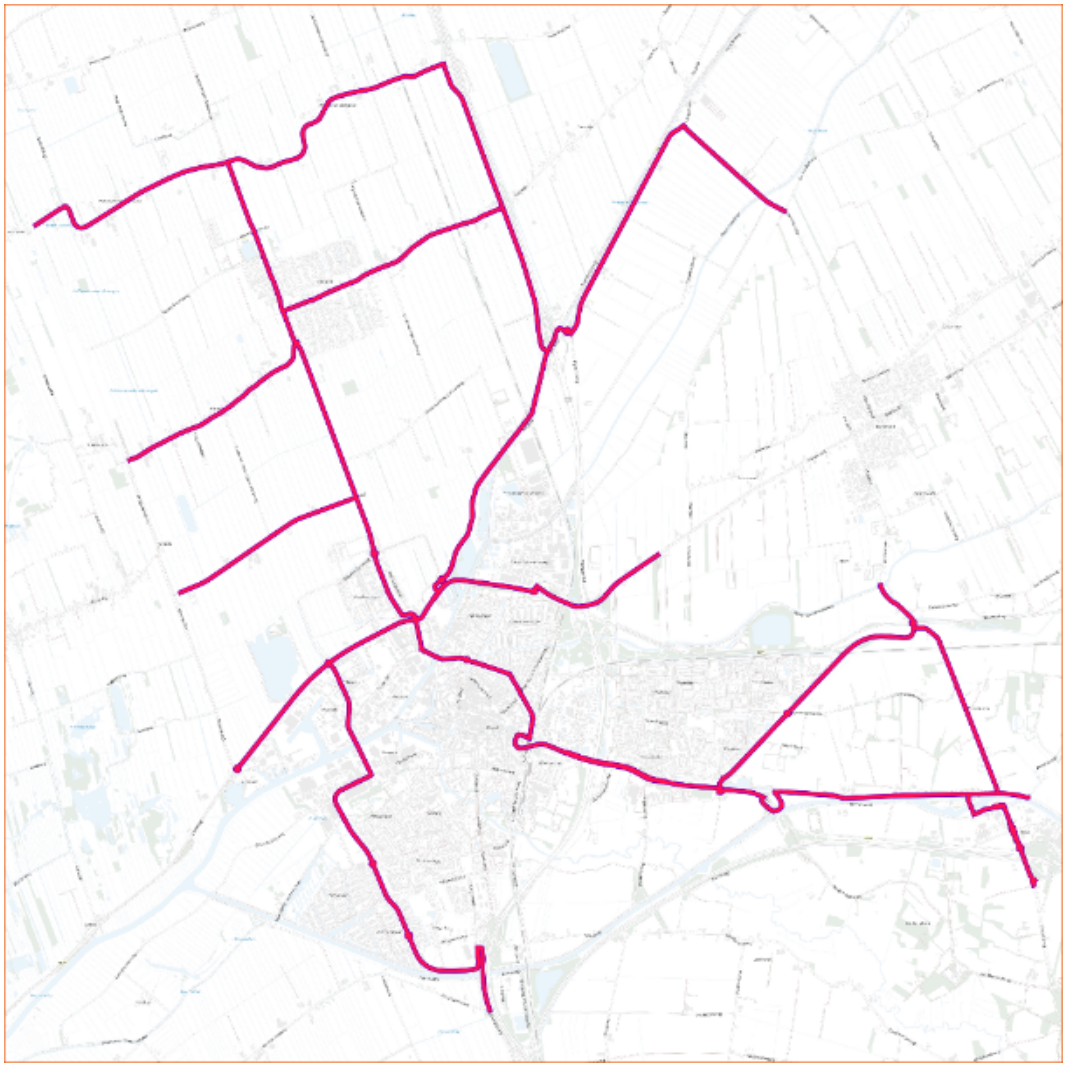
Verkeersveiligheid en langzaam verkeer

De verkeersdruk op de Ceintuurbaan en andere centrumwegen blijft hoog, mede door onvoldoende sturing van parkeren naar randlocaties zoals Blankenstein. De shared space-inrichting van de binnenring wordt niet door alle verkeersdeelnemers goed begrepen; auto's blijven dominant, waardoor fietsers en voetgangers zich onveilig voelen. Verkeersveiligheidsmeldingen door fietsers (14,9 per 100.000 inwoners) en voetgangers (5,96 per 100.000 inwoners) zijn relatief laag, maar specifieke locaties zoals de Commissaris de Vos van Steenwijklaan en Weerdstraat - Kastanjelaan worden als onveilig ervaren.

Specifiek spelen verkeersaanbod en vooral snelheid in wijken en de dorpskern. In Koedijkslanden (Rembrandtlaan, Zuiderlaan, Randweg) en in Werkhorst komt langzaam verkeer in de knel door relatief hoge intensiteiten en rijsnelheden, in combinatie met oversteekbewegingen naar voorzieningen en scholen. Dit geldt ook voor de hele Ceintuurbaan en de Knopperslaan, waar de inrichting beperkt ruimte en bescherming biedt voor fietsers en voetgangers. In Nijeveen, met name op de Dorpsstraat (buiten de bebouwde kom), is sprake van menging van autoverkeer en fietsers op een smal profiel. De afwezigheid van fysieke scheiding vergroot hier de expositie van langzaam verkeer.

Transport, logistiek en landbouw

Naast het personenautonetwerk beschikt Meppel over routes voor landbouwverkeer en goederenstromen. Deze verbindingen zijn van belang voor de bereikbaarheid van agrarische bedrijven en bedrijventerreinen zoals De Oevers, Noord en Rogat. Het westelijke deel van de binnenstedelijke ring (Europalaan - Industrieweg - Handelsweg) speelt een belangrijke rol in de afwikkeling van vrachtverkeer vanuit zuidelijke richting via de A32 en Meppel-Zuid. Een aandachtspunt is de ontsluiting van bedrijvigheid aan het Molenpad, waar zwaar vrachtverkeer mengt met fietsverkeer op het Noordeinde en de Schoolstraat, dicht bij het centrum. Voor landbouwverkeer geldt dat het hoofdnetwerk zoveel mogelijk gebruikmaakt van wegen met scheiding van fietsers, maar op enkele parallelwegen en landwegen buiten de bebouwde kom delen landbouwvoertuigen en fietsers de rijbaan. De intensiteiten zijn daar doorgaans laag; binnen de bebouwde kom vindt deze menging niet plaats.



Figuur 22: Netwerk landbouwverkeer gemeente Meppel (GVVP 2017)

Kwaliteit en comfort

Naast doorstroming en veiligheid speelt ook de kwaliteit van het wegennet een rol. De inrichting van kruispunten en oversteekplaatsen is niet overal afgestemd op de huidige verkeersintensiteiten en voertuigtypen, wat de gebruikservaring beïnvloedt. Ook ontbreekt op sommige locaties duidelijke bewegwijzering naar P+R-terreinen en randparkeerlocaties, waardoor verkeer langer in het centrum blijft circuleren