



# Noordpoort Meppel

MobiliteitsProgramma van  
Eisen

Opdrachtgever  
Titel rapport

Gemeente Meppel  
Noordpoort Meppel

Kenmerk  
Datum publicatie

017586.20240611.R1.04  
28 oktober 2024

Status

Ambtelijk concept

© Copyright Goudappel BV 28-10-24

# Inhoudsopgave

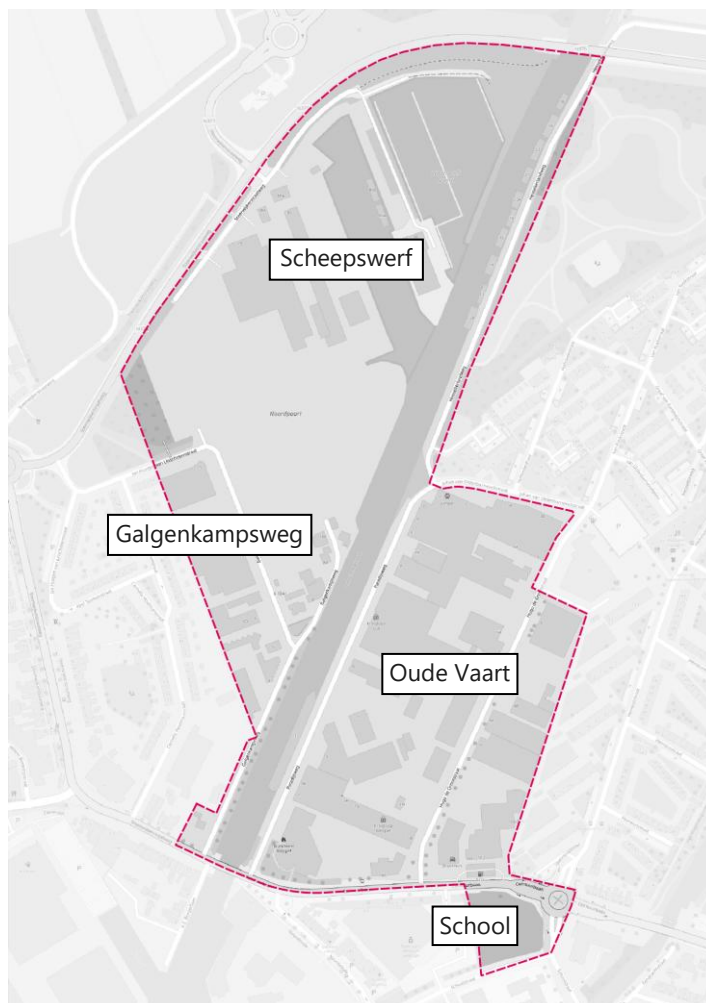
<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2. Stappen en Trappen</b>	<b>9</b>
<b>3. Openbaar Vervoer en Medegebruik</b>	<b>17</b>
<b>4. Particuliere auto</b>	<b>21</b>
<b>5. Resumé</b>	<b>26</b>
<b>Bijlage 1 Fietsknooppunten</b>	<b>29</b>
<b>Bijlage 2 Afweging langzaam verkeer</b>	<b>30</b>

# 1. Inleiding

In dit Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) staan alle ruimtelijke uitgangspunten die gelden voor mobiliteit in Noordpoort. Het concretiseert regionale en gemeentelijke ambities en beleid in de vorm van eisen, wensen en randvoorwaarden die aansluiten bij het mobiliteitsprofiel van toekomstige bewoners, werknemers of bezoekers van Noordpoort. De uitgangspunten zijn zoveel mogelijk uitgewerkt in concrete en SMART geformuleerde eisen en wensen die gelden voor de ontwikkelaars in het gebied en randvoorwaarden die door de gemeente worden ingevuld.

## *Gebiedsafbakening*

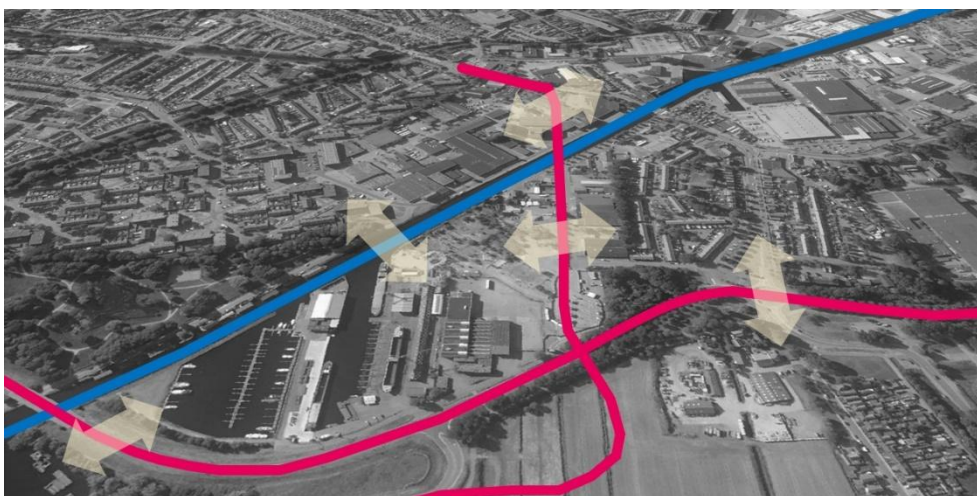
De begrenzing van het transformatiegebied Noordpoort is weergegeven in onderstaande figuur. Het MPvE heeft betrekking op het gehele plangebied waar 1.000 woningen worden gerealiseerd, verdeeld over de deelgebieden Scheepswerf, Galgenkampsweg, Oude Vaart en School.



Figuur 1.1: Plangebied Noordpoort

### *De (ruimtelijke) opgave*

Noordpoort en specifiek het gebied Scheepswerf heeft te maken met een tweetal uitdagingen, namelijk fysieke barrières en sociale barrières. De Drentsche Hoofdvaart, de provinciale weg N375 en de Stadsentree zijn de te overwinnen fysieke barrières. De Stadsentree en de N375 zorgen voor een sterke inperking van de sociale interactie. De omvang van de verkeersstromen die worden afgewikkeld op het wegennet rondom Noordpoort vormen een visuele en virtuele barrière, waardoor op dit traject geen sprake meer is van sociale interactie tussen de gebieden aan weerszijden. Zonder maatregelen zou dit nieuwe stadsdeel van Meppel een geïsoleerde enclave worden en dat is een ongewenste situatie. Hoogwaardige langzaam verkeer-verbindingen zijn noodzakelijk en effectief voor de verbinding tussen Meppel en dit nieuwe stadsdeel.



*Figuur 1.2: Fysieke barrières*

### *Context GVVP 2017*

Het vigerende Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is in 2017 vastgesteld. Dit beleid wordt de komende jaren herzien tot een omgevingsprogramma mobiliteit, dat een uitwerking wordt van de Omgevingsvisie Meppel. Onderdelen daarvan zijn inmiddels in ontwikkeling, zoals het Verkeersstructuurplan Meppel.

### *Context vigerend bestemmingsplan Transformatiegebied Noordpoort (2020)*

Dit bestemmingsplan heeft geleid tot een reservering voor een nieuwe noordelijke stadsentree. Ook de vormgeving van de aansluiting op de N375 (turborotonde) is afgebakend. Daarnaast zijn er voor het ontwerp van het traject van N375 tot en met aansluiting rotonde politiebureau kwaliteitseisen gesteld, namelijk:

- er mogen geen nieuwe knelpunten ontstaan in het traject tot en met de rotonde bij het politiebureau;
- goede doorstroming voor het gemotoriseerde verkeer op het traject Zomerdijk, Steenwijkerstraatweg en Ceintuurbaan;
- voor fietsers wordt een verkeersveilige situatie gerealiseerd.

Er is in het plan veel aandacht voor het langzaam verkeer met duidelijke en uitnodigende verbindingen naar binnenstad, buitengebied en omliggende parken. Het realiseren van

goede verbindingen is een eis in het afwegingskader. Binnen het gebied is het bijzondere milieu langs het water benoemd, met minimaal aan één zijde openbare verblijfskwaliteit. In alle deelgebieden zijn fiets- en wandelpaden toegestane functies. Hoofdroutes (het water en de Steenwijkerstraatweg) zijn vastgelegd (op de verbeelding), de paden zelf niet, deze worden mogelijk gemaakt in de functietoedeling per deelgebied. Dit geeft ruimte voor flexibiliteit bij het inrichten van de openbare ruimte.

#### *Context Omgevingsvisie Drenthe 2022*

De basis voor de huidige Omgevingsvisie dateert uit 2010 en schetst op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Drenthe richting 2030, met hier een daar een doorkijkje verder weg. Een actueel beeld wordt geschetst in de uitwerkingen in het Mobiliteitsprogramma en de Fietsagenda.

In het Mobiliteitsprogramma van de provincie Drenthe staan 5 onderwerpen centraal die de provincie belangrijk vindt. Dit zijn:

- Makkelijk en veilig bereikbaar;
- Vervoer dat past bij wat je nodig hebt;
- De fiets als een milieuvriendelijke keuze;
- Een openbaar vervoer dat je kunt vertrouwen en goed werkt;
- Milieuvriendelijke ideeën en nieuwe oplossingen voor problemen.

In de fietsagenda 2022-2026 van de provincie Drenthe is beleid opgenomen om de provincie dé fietsprovincie van Nederland te maken. Dit wil de provincie bereiken door een compleet en een toeristisch aantrekkelijk fietsnetwerk te maken. Zodat meer mensen zich veilig op de fiets kunnen verplaatsen.

#### *Context Coalitieakkoord*

“Werk in uitvoering”: het is de titel van het Coalitieakkoord 2022-2026. Die titel geeft goed aan wat de ambities van Meppel zijn. Meppel wil ruimte bieden voor een groot aantal nieuwe woningen en bedrijven. Maar niet alleen kwantitatief, maar ook kwalitatief moet de stad ‘groeien’: Meppel moet een prettige stad zijn om in te wonen, werken en verblijven. Daar hoort bij dat de verkeersstructuur ‘meegroeit’. Maar wel op een verantwoorde manier. In het Coalitieakkoord wordt duidelijk voorrang gegeven aan de fiets: de gemeente moet nog fietsvriendelijker worden door goede, samenhangende en veilige fietsverbindingen en fietsparkeerplaatsen. Toch is er ook aandacht nodig voor de autostructuur: om het verkeer rijdende te houden, maar vooral ook om de verkeersveiligheid van langzaam verkeer verder te verbeteren.

#### *Context uitkering bovenplanse infrastructurele voorzieningen 2023*

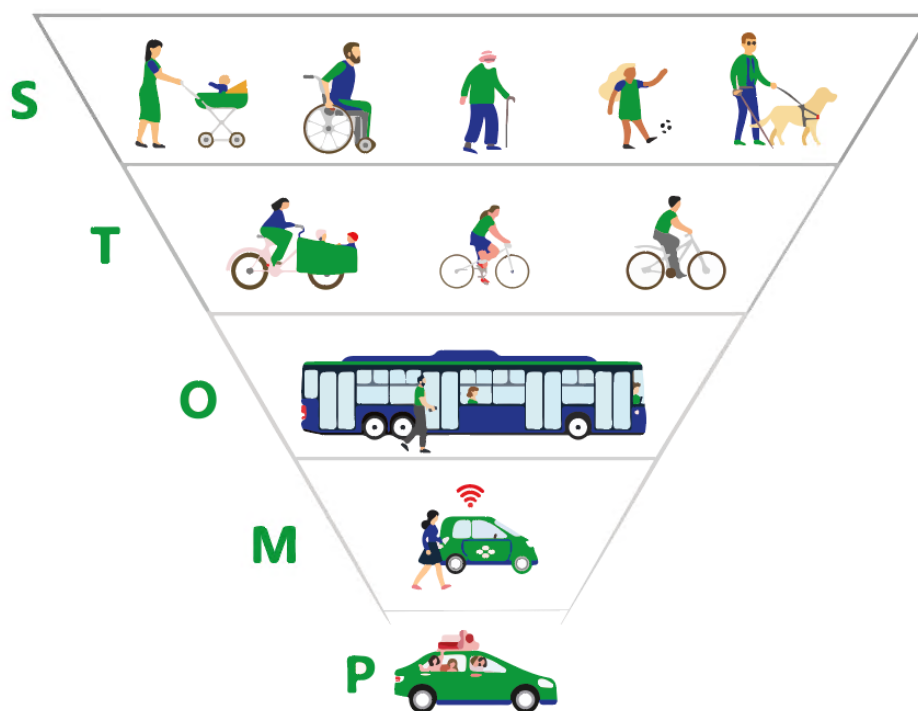
Deze rijksregeling heeft tot doel om Meppel in staat te stellen bovenplanse infrastructurele voorzieningen te realiseren, zodat op korte termijn grootschalige woningbouw in Noordpoort en Nieuwveense Landen kan plaatsvinden. De rijksbijdrage voor Meppel is geoormd voor de volgende projecten, waarbij het Mobiliteitsplan Noordpoort (Roelofs, september 2022).voor de subsidieverstrekker als leidraad is gehanteerd:

- Nieuwe stadsentree aanleggen (weg en beweegbare brug over de Drentse Hoofdvaart) in het noorden Meppel tussen de N375 (ten hoogte aansluiting met N371) en de Ceintuurbaan (ten hoogte kruising met Hugo de Groot straat), specifiek voor de modaliteiten auto, fiets en voetganger;

- Ombouwen oude stadsentree (Steenwijkerstraatweg tussen de Watertoren en het Noordeinde) tot langzame verkeersverbinding), specifiek voor de modaliteiten fiets en voetganger;
- Aanleggen fietstunnel onder de N375 ten hoogte van de Watertoren, specifiek voor de modaliteiten fiets en voetganger.

#### Context Omgevingsvisie Meppel

Uitgangspunt voor het gemeentelijke duurzame mobiliteitsbeleid is dat duurzame vormen van vervoer voorgaan boven minder duurzame vormen. Dit wordt weergegeven via het STOMP-principe: in volgorde van voorkeur staat dit voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Medegebruik (deelmobiliteit), Particuliere auto (privéauto). Dit ontwikkelprincipe is ook voor Noordpoort toegepast.



Lopen en fietsen is goed voor de gezondheid. Het is ook schoon en het neemt niet veel ruimte in. Ook in Noordpoort begint of eindigt elke reis per slot van rekening lopend. Daarom willen we dat het makkelijk en veilig is om te lopen als een bewoner van Noordpoort niet ver hoeft te reizen. Als de reis iets langer is, willen we ook dat er goede fietspaden zijn. Dus we zetten lopen en fietsen op de eerste plaats. Daarna komt de focus pas te liggen op het openbaar vervoer, deelmobiliteit en de auto.

Daarnaast is in de ontwikkelopgave sprake van het concretiseren van brede (maatschappelijke) doelen, namelijk:

- Gezondheid: stimuleren fietsen en lopen
- Sociaal: zelfstandigheid kinderen en toegankelijkheid ouderen en minder validen
- Verkeersveiligheid: veilig oversteken

### *Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort 2024*

De Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort gaat over het fiets- en autoparkeren in specifiek het ontwikkelgebied Noordpoort. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen nodig zijn bij een ruimtelijke ontwikkeling. De parkeernormen voor Noordpoort gaan gepaard met regels over de manier waarop de parkeernormen moeten worden toegepast. Toepassing van de parkeernorm leidt tot een fiets en autoparkeerbehoefte. Deze behoefte staat voor het aantal parkeerplaatsen dat voor de ontwikkeling beschikbaar moet zijn. Aanvullend zijn zowel voor de fiets als voor de auto kwalitatieve eisen gesteld aan de parkeervoorzieningen.



## 2. Stappen en Trappen

Bijna iedereen is vrijwel dagelijks voetganger: van herkomst naar bestemming, als onderdeel van een ketenverplaatsing (bijvoorbeeld naar de bushalte, naar de fiets of naar de auto), bij het maken van een ommetje of verblijf buiten. Iedereen verdient een duurzame, gezonde en veilige leefomgeving, dit vormt een cruciaal onderdeel voor brede welvaart in onze maatschappij. Eén van de manieren om dat in Noordpoort te bereiken is dat het gebied de beschikking krijgt over een kwalitatief hoogwaardig voetgangersnetwerk. Volgens de afspraken uit het Coalitieakkoord moet de gemeente nog fietsvriendelijker worden door goede, samenhangende en veilige fietsverbindingen en fietsparkeerplaatsen.

### *Structuur Stappen*

Een compleet en samenhangend voetgangersnetwerk bestaat uit drie typen netwerken, namelijk:

- het **basisnetwerk**, bestaande uit alle looproutes in Noordpoort gebied, die nodig zijn om alle bestemmingen bereikbaar te maken;
- het **hoofdnetwerk**, bestaande uit routes naar belangrijke bestemmingen of routes met een hoge voetgangersintensiteit;
- het **groene, ontspannen netwerk**, bestaande uit looproutes die bedoeld zijn om op ontspannen manier korte of langere (niet doelgerichte) wandelingen te maken.

Meppel beschikt momenteel nog niet over een beleidsmatig verankerd voetgangersnetwerk<sup>1</sup>.waardoor voorgaande driedeling nog niet is vastgelegd. Vooruitlopend op nieuw beleid (en aansluitend op het beheersen van het risico van een te geïsoleerd nieuw stadsdeel) is een netwerk met deze driedeling ontwikkeld waarbij aangesloten wordt op de bestaande voetgangersinfrastructuur rondom Noordpoort.

Het basisnetwerk is een fijnmazig netwerk met een maaswijdte van 50 tot 100 meter. Uitgangspunt is dat de deuren van alle woningen en bestemmingen te voet bereikbaar moeten zijn en dus met het basisnetwerk verbonden moeten zijn.

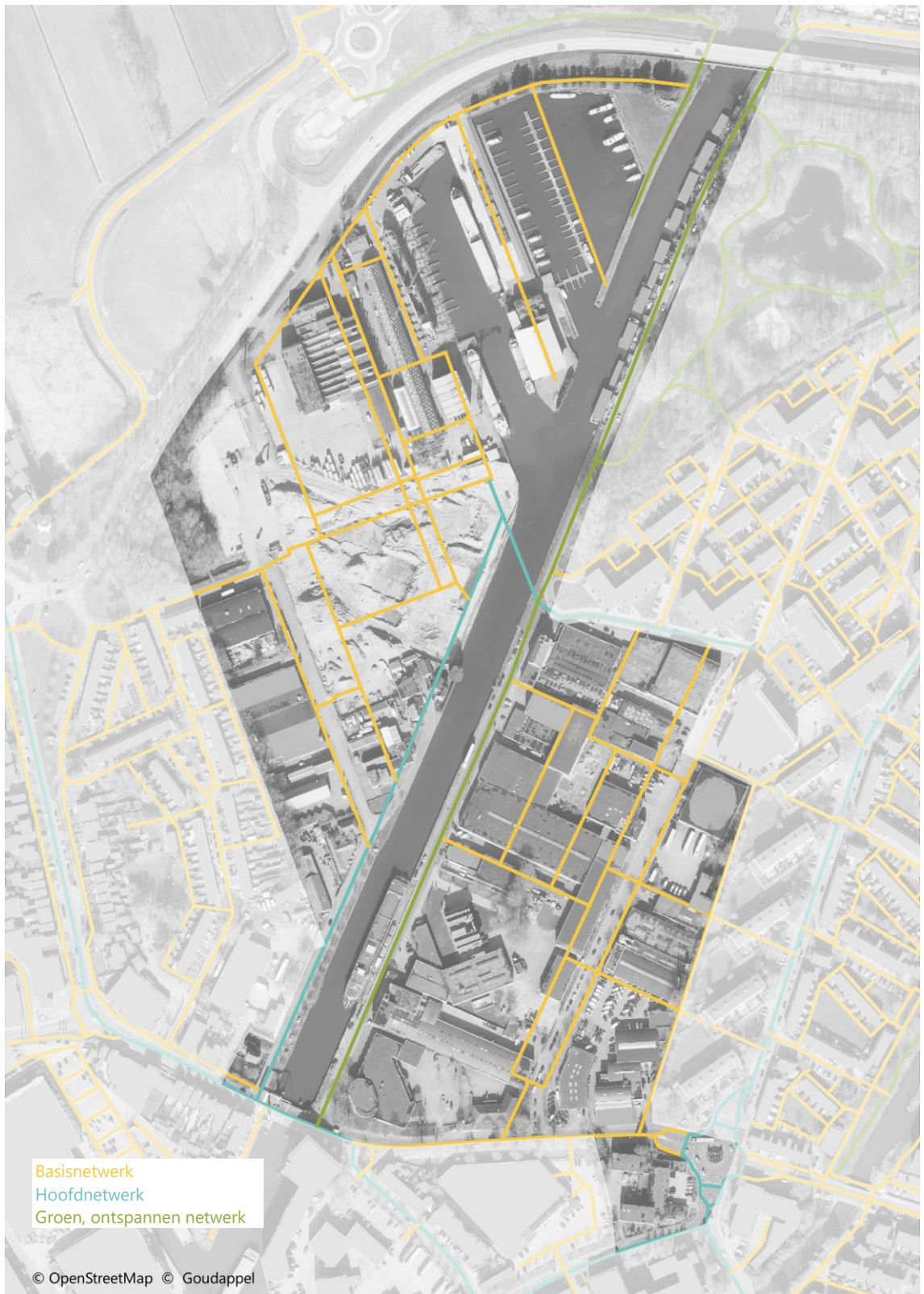
Het hoofdnetwerk zorgt dat iedereen in staat is om zich veilig te voet door Meppel te bewegen, ook door mensen met een functiebeperking. De maaswijdte van dit netwerk bedraagt 200 tot 500 meter.

Het groene en ontspannen netwerk volgt bestaande groenstructuren en recreatieve routes. Het verbindt groengebieden met elkaar en sluit aan op het netwerk van paden in het buitengebied.

Het complete voetgangersnetwerk is weergegeven in figuur 2.1., waarbij voor het detailniveau is aangesloten bij de verkaveling van Noordpoort (structuurkaart FARO d.d. 14 augustus 2024). Er zijn voor de voetganger in dit netwerk voldoende oriëntatiemogelijkheden aanwezig (bakens en zichtlijnen).

---

<sup>1</sup> Dit wordt uiteindelijk wel vastgelegd in het Verkeersstructuurplan wat momenteel in ontwikkeling is.



Figuur 2.1. Voetgangersnetwerk Noordpoort e.o.

### Structuur Trappen

In het GVVP 2017 is een voorzichtige start gemaakt met een samenhangend netwerk, bestaande uit hoofdfietsroutes en aanvullende routes (routes naar voortgezet onderwijs en fietsroutes centrum)

De Steenwijkerstraatweg, Ceintuurbaan, Noordeinde en Paradijsweg zijn in het GVVP als hoofdfietsroute aangemerkt. In de Omgevingsvisie Drenthe 2022 is voor de gehele provincie een hoofdfietsnetwerk gedefinieerd. In Meppel valt dit deels samen met de routes uit het GVVP 2017. Aanvullende zijn in de omgeving van Noordpoort de parallelstructuur van de N371, de Eendrachtstraat en de Zomerdijk als hoofdfietsroute aangemerkt. Met de komst van de langzaam verkeer tunnel in de route naar Nieuwveense landen en Nijeveen, is het logisch dat de regionale route verlegd wordt van de Zomerdijk naar de N375 langs het plangebied Nieuwveense Landen.

Dit hoofdfietsnetwerk is in en rondom Noordpoort gecompleteerd met een aanvullend fietsnetwerk. De basis voor het aanvullend netwerk zijn de aanvullende routes vanuit het GVVP. Dit is uitgebreid tot een netwerk met een maaswijdte van ongeveer 400 meter. Hiermee wordt een sterke samenhang tussen verblijfsgebieden rondom Noordpoort mogelijk.

De basis voor het recreatieve netwerk wordt gevormd door het fietsknooppunten-netwerk (zie hiernaast en bijlage 1). Rondom het plangebied valt dit netwerk samen met het gedefinieerde hoofdfietsnetwerk. In het gebied is de combinatie gezocht met het groen ontspannen netwerk voor voetgangers.

Het laagste niveau betreft de wegen die toegankelijk zijn voor fietsers. Dit niveau zorgt ervoor dat in een rondom Noordpoort een fijnmazig netwerk van aantrekkelijke paden en wegen ontstaat.



Figuur 2.2: Fietsknooppuntennetwerk

Het complete fietsnetwerk is weergegeven in figuur 2.3, waarbij voor het detailniveau is aangesloten bij de verkaveling van Noordpoort (d.d. 1 maart 2024).



Figuur 2.3. Fietsnetwerk Noordpoort e.o.

In de regel vallen fiets- en voetgangersroutes samen. Het is 'zonde' om langs een goed ontworpen fietsroute niet ook een voetpad te realiseren. En andersom moet er rekening mee gehouden worden dat doorsteken en dergelijke voor voetgangers heel vaak ook door fietsers gebruikt zullen worden.

Het deelgebied Scheepswerfbuurt heeft zonder maatregelen een geïsoleerde ligging. Vanuit het gebied is er behoefte aan:

- utilitair en recreatieve verbindingen over de Drentsche Hoofdvaart met de Heinsiusbuurt en overig Meppel;
- utilitair en recreatieve verbindingen over de Stadsentree met de Galgenkampbuurt naar overig Meppel;
- recreatieve verbinding over de N375 met Nieuwveense Landen.

#### *Drentsche Hoofdvaart*

De Galgenkampsbrug is momenteel de enige mogelijkheid om het Meppelerdiep/Drentsche Hoofdvaart te passeren. Door de komst van de Stadsentree neemt de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de Galgenkampsbrug drastisch af, waardoor de kwaliteit van deze passagemogelijkheid voor voetgangers sterk kan verbeteren. De brug zorgt voor een directe loopverbinding richting het centrum van Meppel, maar ook naar de dichterbij gelegen Spectrum Medisch Centrum en middelbare school Greijdanus.

Een nieuwe langzaam verkeer-brug ongeveer 400 meter noordelijk van de Galgenkampsbrug zorgt voor de (utilitaire) verbinding naar winkelgebied van Oldenbarnevelplein. Het winkelgebied is belangrijk voor de dagelijkse boodschappen (o.a. supermarkt) en krijgt door de nieuwe langzaam verkeer-brug een directe verbinding. De brug wordt daarmee sturend voor het mobiliteitsprofiel van de toekomstige bewoners. De nieuwe brug zorgt voor een verbetering van de aanhechting van de Scheepswerfbuurt op bestaand Meppel, vergroot de passeerbaarheid van de Drentsche Hoofdvaart en voorziet in de recreatieve behoefte (ommetjes, flaneren).

De realisatie van de genoemde langzaam verkeersbrug is een effectieve en noodzakelijke oplossing voor bovengenoemde problemen en behoeften.

#### *Stadsentree*

De Stadsentree moet nog worden gerealiseerd. Er zijn nu mogelijkheden om vooraf de barrièrewerking te voorkomen of te verminderen. De verkeersintensiteit op de Stadsentree is zodanig hoog (meer dan 10.000 mvt/etmaal) dat voor langzaam verkeer een middenberm of middensteunpunten noodzakelijk zijn om veilig in twee etappes te kunnen oversteken. Vanuit het oogpunt van passeerbaarheid zijn ten noorden van de Drentsche Hoofdvaart in ieder geval oversteekmogelijkheden gewenst in het verlengde van de Jan Huygen van Linschotenstraat en de Galgenkampsweg (parallel aan de Drentsche Hoofdvaart). Een bushalte langs het tracé van de Stadsentree betekent een extra passage voor voetgangers. Daarmee wordt de maaswijdte van 190 meter gehalveerd. De Galgenkampsweg wordt de drukste route (hoofdnetwerk), vanwege de directe route naar bestemmingen in en nabij het centrum en de centrale liggen in het voetgangersnetwerk.

Ten zuiden van de Drentsche Hoofdvaart zijn in ieder geval oversteekmogelijkheden gewenst in het verlengde van de Paradijsweg (groen en ontspannen) en de Hugo de Grootstraat.

De barrière van de Stadsentree kan veilig worden gepasseerd door de realisatie van een ongelijkvloerse kruising. Ook voor mensen met een functiebeperking is dit een essentiële randvoorwaarde. Het meest ideale is als niet de langzaam verkeersroute, maar de Stadsentree zelf het hoogteverschil overbrugt. Hierdoor blijft het langzaam verkeer op maaiveldniveau zonder te veel hellingen en omrijbewegingen. Een halfverhoogde aanleg van de Stadsentree met een halfverdiepte verbinding voor fietsers en voetgangers is ook relatief gunstig, met name vanwege het comfort (helling) en de sociale veiligheid (doorzicht). De nieuwe brug over het Meppelerdiep/Drentsche Hoofdvaart is een realistische locatie voor een ongelijkvloerse kruising. De twee routes parallel aan de vaart profiteren daarvan, maar ook is er voor het gemotoriseerd verkeer een koppelkans doordat een hogere doorvaarthoogte van de brug zorgt voor minder brugopeningen.

#### N375

De N375 is momenteel ter hoogte van het plangebied op drie locaties te passeren, namelijk de rotonde Watertoren (gelijkvloers), t.h.v. de kruising met de N371 (gelijkvloers) en de Paradijsweg (ongelijkvloers).



*Figuur 2.4: Huidige passeermogelijkheden N375*

De passeerbaarheid van de N375 verbeterd in de nabije toekomst sterk t.h.v. de Watertoren door de tunnel die de hoofd langzaam verkeersroute naar Nieuwveense landen en Nijeveen faciliteert. Daarentegen komt de informele oversteek ter hoogte van de N371 te vervallen door de realisatie van de meerstrooksrotonde die de Stadsentree verbindt met de N375. Dit is formeel een oversteekmogelijkheid, maar wordt in de praktijk nauwelijks gebruikt. Een nieuwe recreatieve langzaam verkeerverbinding voor zowel voetgangers als fietsers is wenselijk via de bestaande onderdoorgang van de provinciale brug. De maaswijdte van het netwerk wordt hiermee verkleind en er ontstaan mogelijkheden voor recreatieve fietsroutes, 'ommetjes' of wandelen met de hond.



Figuur 2.5: Nieuwe recreatieve passeermogelijkheden N375

### Inrichting

De gemeente Meppel omarmt het principe waarbij eerst vanuit de voetganger wordt ontworpen. Dat vraagt om aandacht voor de kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte waar de voetganger zich prettig voelt. Voertuigen op het voetgangersdomein wordt vermeden.

Routes worden verhard, vlak, voldoende breed en obstakelvrij (geen bloembakken, verkeersborden, laadpalen of iets dergelijks midden op het trottoir) uitgevoerd te worden. Bij breedtes <90 cm is het voor veel mensen onmogelijk om het trottoir te gebruiken. Dat betekent dat een trottoir met <90 cm vrije doorloopruimte niet voldoende toegankelijk is. Van 90 cm tot 180 cm vrije doorloopruimte is in principe elke voetganger in staat het trottoir te gebruiken. Echter: deze maat is te krap om comfortabel te kunnen voortbewegen. Als basisniveau hanteren we een vrije doorloopruimte van 180 centimeter. Die afstand is maar net genoeg voor twee 'standaard' voetgangers die elkaar tegenkomen en 30 cm afstand tot elkaar willen houden (voetgangers houden 10-20 cm afstand tot gevels, stoepranden en obstakels). Daarbinnen is een maat van 90 centimeter representatief voor iemand in een rolstoel of die met een rollator of een kinderwagen loopt. Trottoirs bij oversteekplaatsen en wegaansluitingen zijn goed toegankelijk voor onder andere rolstoelgebruikers, bijvoorbeeld door toepassing van een plaatselijk verlaagde trottoirband.

Als men het gebruik van de fiets structureel wil bevorderen, is er meer noodzakelijk dan alleen voldoen aan de basisvoorwaarden voor een compleet en veilig fietsnetwerk. Fietsroutes moeten een zekere status krijgen. Dat is van belang omdat de maatschappelijke status van de fiets over het algemeen nog steeds onderdoet voor die van de auto. Status voor de fiets betekent een meer dan gemiddelde kwaliteit van fietsvoorzieningen. De fietsroutes zouden de 'dragers' van Noordpoort moeten zijn. Belangrijke voorzieningen v buiten Noordpoort zijn gekoppeld aan de hoofdinfrastructuur voor de fiets. Verder is aandacht nodig voor de sociale veiligheid van de fietsroutes naar het centrum. Mensen moeten zich ook 's avonds veilig voelen. Een sociaal onveilige schakel in het fiets-netwerk heeft een grotere (negatieve) invloed op het gebruik van de fiets dan een verkeersonveilig punt in het netwerk!

Langs hoofdfietsroutes zijn woningen georiënteerd op de straat en niet op de tuin (straatgericht wonen). Drukke wegen worden waar mogelijk ongelijkvloers of met een rotonde gekruist (lage rijsnelheid gemotoriseerd verkeer). Kruisingen van auto- en fietsroutes vinden altijd haaks plaats. Door aangepaste verlichting wordt de herkenbaarheid en kwaliteit van het fietsnetwerk vergroot. Fietsbergingen bij woningen en voorzieningen zijn goed te bereiken vanaf de fietsroutes en zijn makkelijk toegankelijk.

#### *Fietsparkeren*

Fietsparkeernormen en kwaliteitseisen worden steeds gebruikelijk. Landelijk regelt het Bouwbesluit dat er voor elke nieuwbouwwoning een opstalruimte van ca 5m<sup>2</sup> moet worden gerealiseerd waar fietsen geparkeerd kunnen worden. Idealiter zouden bewoners van Noordpoort wanneer zij zich willen verplaatsen eerst lopen moeten overwegen, daarna de fiets 'tegenkomen', alvorens ze over een auto kunnen beschikken. De gemeente Meppel heeft vanuit deze context daarom aanvullend een eigen normering vastgesteld. Deze kencijfers staan los van de normen in het bouwbesluit. De fietsparkeernormen en kwaliteitseisen uit de nota 'Maatwerk parkeernormen Noordpoort' gelden voor alle ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied.



# 3. Openbaar Vervoer en Medegebruik

## *Structuur Openbaar vervoer*

Het bestaande lijnnet (20, 28 en 679) maakt in het projectgebied gebruik van de Steenwijkerstraatweg (haltes Hugo de Grootstraat en Steenwijkerstraatweg). Door de realisatie van Nieuwveense Landen en de Stadsentree zal de lijnvoering moeten worden aangepast.

Voor de route van lijn 20 (Meppel via Steenwijk en Dieverbrug naar Assen) is een route via de Stadsentree naar de Guldenmiddenweg (oost) de meest logische, als uitgegaan wordt van het minimaliseren van verandering in routing en reistijden. Deze bus rijdt 26 keer per dag (heen en terug opgeteld). Als het bouwprogramma van Nieuwveense Landen de komende jaren vooral georiënteerd is in het westelijk deel van het plangebied, is een route via de Stadsentree, N375 en de Guldenmiddenweg (west) de meest logische route.

De nieuwe route van lijn 28 (Meppel naar Beilen) kan via de Stadsentree en de N371 worden gerealiseerd. Deze bus rijdt 63 keer per dag (heen en terug opgeteld).

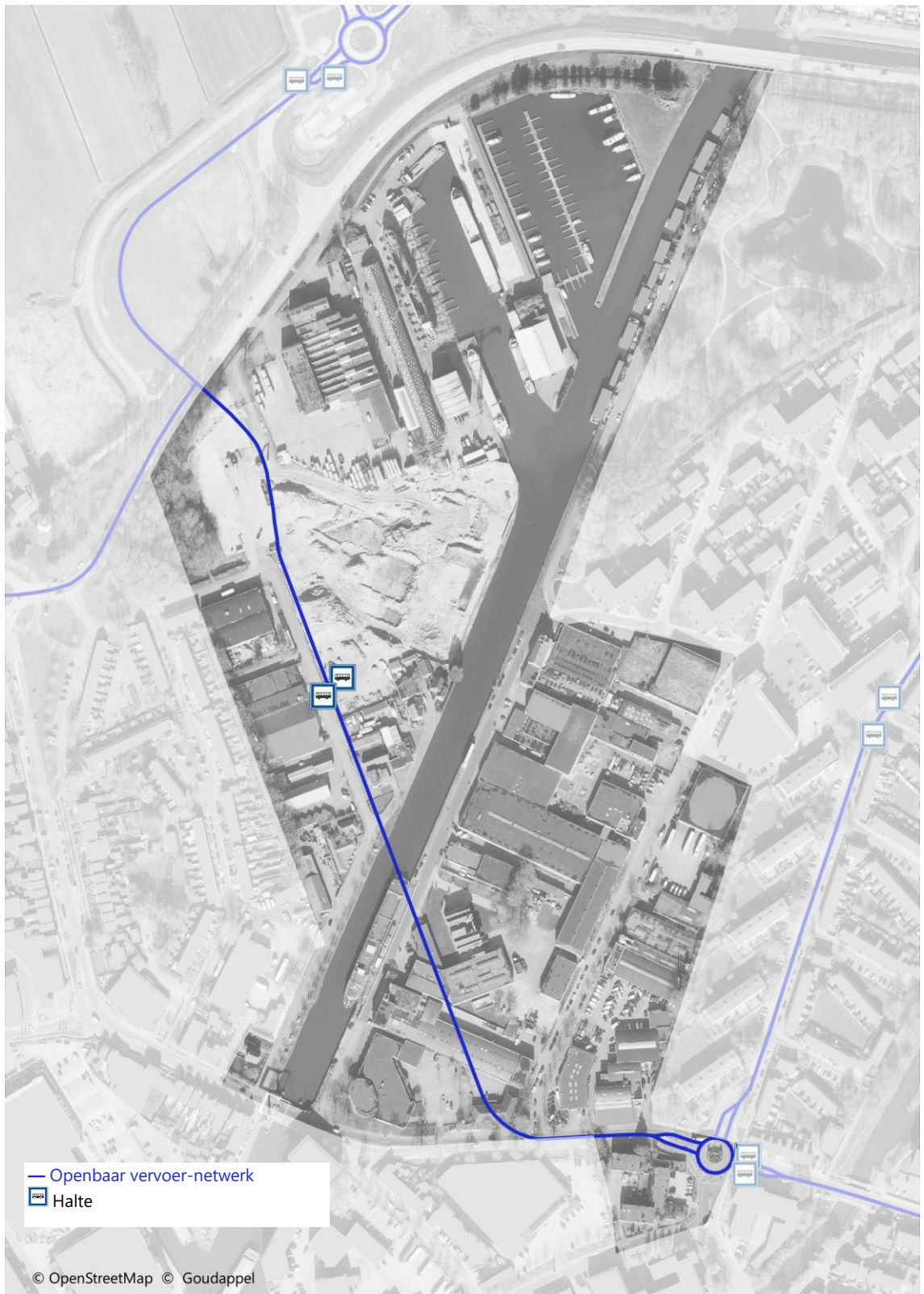
Lijn 679 is de spitsbus (scholierenlijn) van Meppel naar Vollenhove. Deze bus rijdt 5 keer per dag (heen en terug opgeteld). Ook hier is de route via de Stadsentree en de N375 een logische route.

Op basis van voorgaande bevindingen is het uitgangspunt voor Noordpoort dat 3 buslijnen van de route via de Stadsentree gebruik maken (zie figuur 3.1 op de volgende pagina). Op basis van de huidige dienstregeling passeert 94 keer per dag een bus. In de nabijheid van het projectgebied Noordpoort halteert lijn 32 (Meppel naar Hoogeveen) op de Heinsiusstraat. Deze bus rijdt 34 keer per dag (heen en terug opgeteld).

Hoewel de huidige halte op de Steenwijkerstraatweg weinig in- en uitstappers heeft, lijkt een nieuwe halte op de Stadsentree tussen de Jan Huygen van Linschotenstraat en het Meppelerdiep opportuun. Het is namelijk gebleken dat mensen bij een verhuizing eerder bereid zijn om van vervoermiddel te veranderen, dan op het moment dat zij alweer enige tijd in hun woning wonen. Daarnaast is vanuit maatschappelijk oogpunt een nabijgelegen halte gewenst, zodat jong en oud, goed of slecht ter been en met hulpmiddel of niet, kunnen reizen per openbaar vervoer.

De halte Hugo de Grootstraat, populair vanwege scholieren van het nabijgelegen Greijdanus, zou vanwege inpassing van de Stadsentree kunnen verschuiven richting rotonde Ceintuurbaan. Door te halteren ten oosten van de rotonde (op de rijbaan), kan de halte een combinatiehalte worden van alle hiervoor genoemde buslijnen. De halte van lijn 32 op de Heinsiusstraat nabij de rotonde kan dan komen te vervallen.

Vlak ten noorden van het plangebied ontstaat er een knooppunt van openbaar vervoerlijnen 20 en 28 ter hoogte van de carpoolplaats. Met 89 passerende bussen per dag en voldoende mogelijkheden om fiets en auto te stallen, ontstaat een transferpunt die aantrekkelijk is voor bewoners van Nieuwveense Landen.



Figuur 3.1. Openbaar vervoer-netwerk Noordpoort e.o.

### Medegebruik

Medegebruik of deelmobiliteit biedt als schone en ruimte-efficiënte mobiliteitsvorm invulling aan de mobiliteitstransitie door een alternatief voor het ruimte-innemende autobezit en -gebruik en daarmee het verminderen van de parkeerdruk. Daarnaast vergroot deelmobiliteit de bereikbaarheid voor plekken waar het openbaar vervoer tekortschiet. Deelmobiliteit gaat voorbij aan het traditionele bezit van een auto, fiets of elektrische scooter. Reizigers betalen alleen voor het gebruik van het vervoermiddel en het aantal kilometers dat ze maken. Op de bestemming parkeren ze hun transportmiddel en kan de volgende gebruiker op pad.

Deelmobiliteit wordt momenteel voornamelijk aangeboden op een free-floating manier. Ook Meppel kent al een dergelijk systeem met deelauto's. Een deelauto is een auto die gezamenlijk door inwoners van een buurt of wijk wordt gebruikt. De auto heeft een vaste locatie. Je betaalt voor het aantal kilometers dat je rijdt en de tijd dat je de auto gebruikt. Ideaal als je geen (tweede) auto hebt of als iemand anders in je gezin de auto gebruikt. Binnen de gemeente Meppel zijn in de wijken Berggierslanden en Oosterboer en in Nijeveen deelauto's van JustGo beschikbaar. Het streven is om met de toekomstige bewoners(organisatie) van Noordpoort ook de kansen en mogelijkheden van deelmobiliteit te verkennen.

Daarentegen kan deelmobiliteit ook gekoppeld worden aan een hub-systeem. Ofwel; deelvoertuigen mogen niet meer overal geparkeerd worden binnen het servicegebied maar zijn gebonden aan specifieke stallingslocaties. De OV-fiets en GreenWheels bij het NS-station zijn daar een voorbeeld van. Deelmobiliteit aanbieden met een 'hub' (een vast herkenbaar punt in de openbare ruimte) kan bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Het is immers een veelbelovend middel om de belangrijkste stedelijke uitdagingen van vandaag aan te gaan; of dat nu ruimtebesparing is ten gevolge van minder parkeerdruk, CO2-reductie of het vergroten van de bereikbaarheid of leefbaarheid. Door deelvoertuigen (auto's, scooters en -(bak)fietsen) enkel aan te bieden op een herkenbaar (door belijning en bebording) en vast punt (door een GPS-systeem), wordt op de juiste locatie en in het parkeervak geparkeerd, waardoor straatverrommeling wordt voorkomen. In Noordpoort (Oude Vaart) is ook ruimte gereserveerd voor een dergelijke hub met een omvang van 200 parkeerplaatsen. Voor de realisatie en het eigendom van een mobiliteitshub is het belangrijk om vooraf duidelijk te hebben welke partij wat regelt. Het gaat hier bijvoorbeeld om de fysieke realisatie van de mobiliteitshub, de infrastructuur, mobiliteitsdiensten en monitoring en exploitatie.

### *Inrichting*

De gemeente Meppel gaat met het OV-bureau Groningen-Assen de routing van de buslijnen vastleggen. Ook de positie en inrichting van haltes komen daarbij aan bod. Als standardeisen, zijn de volgende van toepassing:

- Bushaltes zijn minimaal 12 of 18 m lang voor respectievelijk een standaardbus en een gelede bus, plus (zo nodig) 4 m aan de voorzijde en 8 m aan de achterzijde voor in- en uitrijden (van toepassing bij haltekommen op gebiedsontsluitingswegen).
- Halten voor openbaar vervoer moeten comfort bieden (bijvoorbeeld schuilruimten) en er moeten mogelijkheden geboden worden om veilig fietsen te stallen.

Door de bus op de rijbaan van een 30 km/uur-weg te laten halteren heeft de bus bij het wegrijden aan de halte 'een vrije baan' voor zich, wat de doorstroming van de bus bevordert. Daarnaast is het comfort voor reizigers en chauffeur hoog, omdat de bus geen zijwaartse manoeuvres hoeft te maken om de halte in- en uit te rijden.

Voor het eigendom en exploitatie van de mobiliteitshub in Noordpoort gaat de gemeente Meppel een keuze maken uit de volgende drie verschillende basismodellen:

- Gemeentemodel: de gemeente is opdrachtgever en eigenaar van de ontwikkeling van een mobiliteitshub, na realisatie komt de mobiliteitshub in handen van het parkeerbedrijf, welke exploitatie en beheer en onderhoud regelt. Het parkeerbedrijf fungeert als opdrachtgever voor de exploitanten voor deelmobiliteit, parkeren en laadpalen.
- Samenwerkingsmodel: de gebiedseigenaren en de gemeente richten samen een gebiedsorganisatie op. Deze organisatie wordt eigenaar van de mobiliteitshub en stelt een regisseur aan voor het aansturen van de exploitatie en beheer van de mobiliteitshub. Hierbij is het van belang om de publieke doelen te borgen bij de verkoop aan de gebiedsorganisatie.
- Privaatmodel: de gebiedseigenaren richten een private gebiedsorganisatie op. Deze organisatie is eigenaar van de mobiliteitshub en opdrachtgever voor exploitatie, beheer en onderhoud van de hub. Net als in het samenwerkingsmodel wordt een regisseur aangesteld die de koppeling tussen de verschillende aanbieders en exploitanten voor deelmobiliteit, laadpalen, parkeren en gebiedsorganisatie verzorgt.

De gemeente Meppel stelt de eisen op aan de duur van de overeenkomst met aanbieders van deelmobiliteit (minimaal 5 of 10 jaar) om inzet deelmobiliteit over langere tijd in Noordpoort te garanderen. Daarbij kan ze ook randvoorwaarden stellen, zoals:

- In verband met zichtbaarheid/herkenbaarheid en keuze tussen verschillende auto's in een hub, is het wenselijk om clusters van bijvoorbeeld 5 deelauto's aan te bieden.
- Alle deelmobiliteit die in het gebied beschikbaar wordt gesteld, dient openbaar toegankelijk te zijn voor alle bewoners.
- In het gehele gebied Noordpoort wordt hetzelfde deelmobiliteitssysteem aangeboden.
- Deelvoertuigen worden niet nabij de bushaltes in het gebied gefaciliteerd, omdat dit op gespannen voet staat met het stimuleren van het openbaar vervoer.

## 4. Particuliere auto

### *Structuur*

In het GVVP 2017 is de wegenhiërarchie vastgelegd op basis van ontsluiten (extern en intern) en verbinden, waarbij nog geen rekening is gehouden met de nieuwe Stadsentree. De wegenhiërarchie is vertaald naar gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Deze termen behoren bij een Duurzaam Veilige wegencategorisering.

Binnen de bebouwde kom onderscheiden we op dit moment in het wegennet erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Erftoegangswegen (ETW's) hebben een verblijfsfunctie; er is een menging van verkeerssoorten en de maximumsnelheid is 30 km/uur. Gebiedsontsluitingswegen (GOW's) hebben een verkeersfunctie; er is een scheiding van verkeerssoorten en de maximumsnelheid is 50 km/uur. In de praktijk zijn er ook wegen die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen en het is niet altijd mogelijk een GOW veilig als 50 km/uur-weg in te richten (met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden). Een lagere snelheid kan in zo'n geval de verkeersveiligheid vergroten. Er is daarom ook in Meppel behoefte de snelheidslimiet op een deel van de gebiedsontsluitingswegen te verlagen naar 30 km/uur (GOW30).

Centraal in het gebied is de nieuwe Stadsentree voorzien die een belangrijke functie (GOW50) krijgt in de ontsluitingsstructuur van Meppel. Hiermee wordt een robuuste verbinding met de N375 gerealiseerd met een goede doorstroming. Door de Stadsentree te voorzien van een beperkt aantal kruispunten, wordt de doorstroming gegarandeerd. En met een verhoogde ligging van de brug, wordt het effect van de brugopeningen geminimaliseerd. Bussen halteren naast de rijbaan.

De nieuwe woningen in de Scheepswerfbuurt en de Heinsiusbuurt worden via erftoegangswegen (ETW30) ontsloten op de Stadsentree. Voor de Scheepswerfbuurt is dit de enige reguliere ontsluitingsmogelijkheid. Op termijn kan de ontsluiting van de nieuwe woningen in de Heinsiusbuurt volledig via de Heinsiusstraat (rotonde Ceintuurbaan) plaatsvinden en kan de aansluiting van de Hugo de Grootstraat (ETW30) voor gemotoriseerd verkeer komen te vervallen.

De Galgenkampbuurt wordt ontsloten via de (afgewaardeerde) Steenwijkerstraatweg (ETW30) en krijgt geen rechtstreekse ontsluiting op de Stadsentree. Sluipverkeer door de buurt wordt daarmee voorkomen.

De Zomerdijk is aangemerkt als GOW30. In het wegprofiel is geen ruimte beschikbaar voor vrijliggende fietsvoorzieningen om een veilige afwikkeling van fietsers (hoofd fietsroute) en gemotoriseerd verkeer met 50 km/uur te garanderen. De combinatie van fietsers en gemotoriseerd verkeer is wel veilig mogelijk bij 30 km/uur en brede fietsstroken. Dezelfde argumentatie geldt voor de Ceintuurbaan ten oosten van de rotonde Heinsiusstraat. De functie van GOW30 maakt het daarnaast mogelijk om de bus op de rijbaan te halteren.

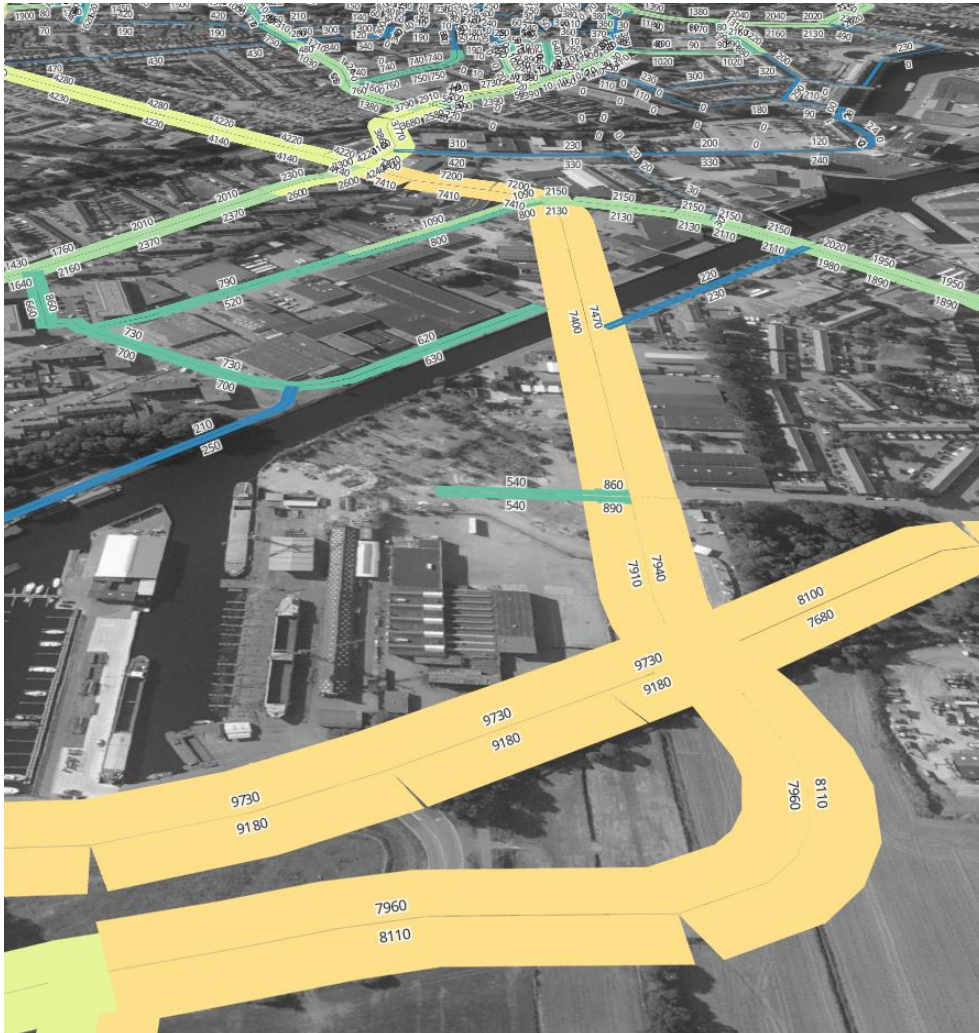
Het complete netwerk voor gemotoriseerd verkeer is weergegeven in figuur 4.1, waarbij voor het detailniveau in het deelgebied Scheepswerf is aangesloten bij de verkaveling van Noordpoort (d.d. 1 maart 2024).



Figuur 4.1. Autonetwerk Noordpoort e.o.

### Inrichting

De autostructuur leidt tot een bundeling van gemotoriseerd verkeer op een beperkt aantal wegen. De geprognosticeerde verkeersintensiteiten voor 2040 zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 4.2: Verkeersstromen in en rond het plangebied Noordpoort

De aansluiting van de Stadsentree op de N375 is het drukste kruispunt, waarbij drie GOW50-wegen op elkaar aansluiten. Vanwege de gewenste afwikkelingskwaliteit, wordt het kruispunt uitgevoerd als meerstrooksrotonde. De aansluiting vanaf de Stadsentree is daarbij recht over een afstand van minimaal 20 meter vanaf de rotonde.

De brug over de Drentsche Hoofdvaart wordt een beweegbare brug, met een verhoogde doorvaarthoogte. Dit zorgt voor minder brugopeningen (en dus een betere doorstroming op de Stadsentree) en de mogelijkheid voor een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers langs het water. De aansluiting op de brug moet recht zijn. Bij een afstand van 60 meter van de brug heeft de autobestuurder op tijd zicht op de slagbomen bij een geopende brug.

De rotonde met de Heinsiusstraat vormt een goede overgang van wegencategorieën. De rotonde is volgens de huidige ontwerprichtlijnen te krap gedimensioneerd. Door de rotonde in westelijke richting op te schuiven, krijgt de rotonde de juiste vormgeving met de mogelijkheid om fietsers voorrang te geven.

Op twee plekken sluiten zijwegen aan op de Stadsentree. Op basis van de intensiteit op de hoofd- en zijrichting is de meest geschikte kruispuntvorm verkend. Het uitgangspunt daarbij is een zo simpel mogelijk kruispunt met voldoende afwikkelingscapaciteit voor het gemotoriseerde verkeer. De aansluitingen van de zijwegen op de Stadsentree worden daarom voorzien van brede middengeleiders (5 meter). Personenauto's kunnen tussen de middengeleiders worden opgesteld bij het oversteken en links afslaan. Bij zo'n kruispunt kan een links afslaande vrachtauto de rijbaan voor het achteropkomende verkeer tijdelijk blokkeren.

Ter illustratie is voor het voor de drie kruispunten met erftoegangswegen, de afwikkelingskwaliteit in de drukste uren op een werkdag inzichtelijk gemaakt. In de analyse zijn de verliestijden (per voertuig) en wachtrijlengtes (95-percentieelwaarde) afgerond op 5-tallen. De statische berekeningen gaan uit van een vaste capaciteitswaarde per spitsperiode, waardoor een I/C-waarde kan worden bepaald.

Ochtendspits	I/C waarde	Verliestijd	Wachtrijlengte
Stadsentree (noord)	0,32	5 sec	10 meter
Scheepswerfbuurt	0,12	10 sec	5 meter
Stadsentree (zuid)	0,29	5 sec	10 meter

Avondspits	I/C waarde	Verliestijd	Wachtrijlengte
Stadsentree (noord)	0,43	10 sec	15 meter
Scheepswerfbuurt	0,12	10 sec	5 meter
Stadsentree (zuid)	0,37	10 sec	15 meter

Tabel 4.1: Stadsentree-Scheepswerfbuurt (brede middengeleider)

Ochtendspits	I/C waarde	Verliestijd	Wachtrijlengte
Stadsentree (noord)	0,32	5 sec	10 meter
Hugo de Grootstraat	0,11	10 sec	5 meter
Stadsentree (zuid)	0,35	10 sec	10 meter
Steenwijkerstraatweg	0,23	10 sec	10 meter

Avondspits	I/C waarde	Verliestijd	Wachtrijlengte
Stadsentree (noord)	0,41	10 sec	15 meter
Hugo de Grootstraat	0,16	15 sec	5 meter
Stadsentree (zuid)	0,44	10 sec	15 meter
Steenwijkerstraatweg	0,55	20 sec	25 meter

Tabel 4.2: Stadsentree-Hugo de Grootstraat (brede middengeleider)



Ochtendspits	I/C waarde	Verliestijd	Wachtrijlengte
Ceintuurbaan (oost)	0,24	10 sec	10 meter
Eendrachtstraat	0,27	10 sec	10 meter
Ceintuurbaan (west)	0,41	10 sec	15 meter
Heinsiusstraat	0,20	10 sec	5 meter

Avondspits	I/C waarde	Verliestijd	Wachtrijlengte
Ceintuurbaan (oost)	0,38	10 sec	15 meter
Eendrachtstraat	0,46	10 sec	20 meter
Ceintuurbaan (west)	0,51	10 sec	20 meter
Heinsiusstraat	0,20	10 sec	5 meter

Tabel 4.3: Ceintuurbaan-Heinsiusstraat (rotonde)

Aangezien een verliestijd op de hoofdrichting van minder dan 25 seconden als 'goed' wordt gekwalificeerd, is een afzonderlijk linksafvak bij beide kruispunten niet nodig. Daar komt nog bij dat een linksafvak de mogelijkheid voor personenauto's vanaf de zijweg(en) belemmert om tussen de middengeleider op te stellen, waardoor er verkeersveiligheidsrisico's ontstaan.

In de Galgenkampbuurt zijn momenteel nog bedrijven operationeel waarvan de logistiek afhankelijk is van vrachtverkeer. Totdat sprake is van transformatie naar woongebied, wordt de Galgenkampsweg vanaf de Stadsentree in één richting toegankelijk gemaakt. Idealiter zou volgens het principe van rechtsaf-in, rechtsaf-uit het vrachtverkeer vanaf de Galgenkampsweg vóór de brug over de Drentsche Hoofdvaart weer terug keren op de Stadsentree. Door dwangpunten in het brugontwerp (hellingspercentage, positie slagbomen etc.) is een tijdelijke uitrijroute via het verlengde van de Galgenkampsweg en de Ceintuurbaan een acceptabel tijdelijk alternatief.

#### Autoparkeren

Voor de autoparkeernormen heeft de gemeente Meppel gekozen voor een in deze tijd realistische beleidslijn. Dit betekent dat de toepassing van parkeernormen in beginsel moet leiden tot de aanleg van voldoende parkeerplaatsen en tegelijkertijd er geen overmaat aan parkeerplaatsen moet ontstaan. Daarbij is uitgegaan van het STOMP-principe, waarin lopen en fietsen (stappen en trappen) de eerste manier van verplaatsen is.

Het gebied Noordpoort wordt beschouwd als schilgebied; volgens de systematiek van het CROW voor het maken van een gebiedsindeling (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied). De hoogte van de autoparkeernormen is gebaseerd op het gemiddelde van de bandbreedte binnen de vigerende CROW-kencijfers (op dit moment is dat publicatie 744 uit, 2024). Voor de ontwikkelingen ten oosten van de Drentsche Hoofdvaart is bij de parkeernormen voor woningen 0,1 parkeerplaats per woning in mindering gebracht op het gemiddelde CROW-kencijfer. Dit is gebaseerd op het werkelijke autobezit en Meppel en geringe (loop- en fiets)afstand tot het centrumgebied. De autoparkeernormen en kwaliteitseisen zijn vastgelegd in de nota 'Maatwerk parkeernormen Noordpoort' en gelden voor alle ruimtelijke ontwikkelingen.

## 5. Resumé

In dit hoofdstuk wordt een overzicht weergegeven van de eisen, randvoorwaarden en wensen als vertaling van de mobiliteitsambities voor Noordpoort. Met deze eisen, randvoorwaarden en wensen geeft de gemeente Meppel een kader mee om in een vervolgstadium van de planontwikkeling verder invulling te geven aan het mobiliteitsconcept.

### Stappen en Trappen

Type	Uitwerking
Eis	<p>Hoofdfietsroutes zijn de dragers van de fietsstructuur in Meppel.</p> <p>Voorkomen van isolement nieuw stadsdeel door langzaam verkeersbrug.</p> <p>De fietsparkeernormen en kwaliteitseisen uit de nota 'Maatwerk parkeernormen Noordpoort' gelden voor alle ruimtelijke ontwikkelingen.</p>
Randvoorwaarde	<p>Duurzame vormen van vervoer voorgaan boven minder duurzame vormen.</p> <p>De structuren die zijn uitgewerkt voor de hoogwaardige langzaam verkeerverbindingen, garanderen de passeerbaarheid van de N375, de Drentsche Hoofdvaart en de Stadsentree.</p> <p>De nieuwe Stadsentree-brug is de enige realistische locatie voor een ongelijkvloerse kruising voor het langzaam verkeer met de drukke Stadsentree.</p> <p>De maximumsnelheid van het gemotoriseerd verkeer op de Galgenkampsbrug en de toeleidende wegvakken wordt verlaagd van 50 naar 30 km/uur, waarna door herinrichting de kwaliteit van deze passagemogelijkheid sterk kan verbeteren.</p> <p>Dagelijkse voorzieningen, zoals het winkelgebied Van Oldenbarneveltplein en het Spectrum Medisch Centrum, zijn binnen 1 kilometer loopafstand vanuit Noordpoort te bereiken.</p>
Wens	<p>Looproutes voor ommetjes in een aantrekkelijke omgeving worden gefaciliteerd.</p> <p>Een nieuwe recreatieve langzaam verkeerverbinding die de N375 kruist, via de bestaande onderdoorgang van de provinciale brug.</p> <p>Voor voetgangersinfrastructuur wordt een vrije doorloopruimte van 180 centimeter gehanteerd.</p> <p>Na realisatie van de Stadsentree en de langzaam verkeertunnel onder de N375, wordt de Steenwijkerstraatweg tot aan de Zomerdijk heringericht tot fietsstraat.</p>

## Openbaar vervoer en Medegebruik

Type	Uitwerking
Eis	Bushaltes zijn op loopstand (maximaal 400 meter) van de woningen in Noordpoort gesitueerd.
Randvoorwaarde	De lijnen die nu via de Steenwijkerstraatweg worden afgewikkeld, lopen voortaan via het tracé van de nieuwe Stadsentree. Het kwaliteitsniveau van de bediening van de huidige functies rondom het plangebied blijft gelijkwaardig of wordt indien mogelijk verbeterd. De gemeente Meppel stelt de eisen op aan de duur van de overeenkomst met aanbieders van deelmobiliteit.
Wens	Realisatie van een transferpunt ter hoogte van de carpoolplaats Nieuwveense Landen. Combineren haltevoorzieningen Heinsiusstraat en Ceintuurbaan ten oosten van de rotonde. Met de toekomstige bewoners(organisatie) van Noordpoort worden de kansen en mogelijkheden van deelmobiliteit verkend.

## Particuliere auto

Type	Uitwerking
Eis	De Stadsentree wordt aangelegd als 50 km/uur-gebiedsontsluitingsweg. Woonstraten in het plangebied worden aangelegd/ingericht als 30 km/uur erftoegangswegen. De autoparkeernormen en kwaliteitseisen uit de nota 'Maatwerk parkeernormen Noordpoort' gelden voor alle ruimtelijke ontwikkelingen.
Randvoorwaarde	De ontwikkeling van Noordpoort vindt gefaseerd plaats. Aanpassingen in de infrastructuur vinden adaptief plaats. Na realisatie van de Stadsentree wordt de Steenwijkerstraatweg deels afgewaardeerd tot ETW30 en deels tot GOW30. De Hugo Grootstraat is bij de start van de ontwikkeling in de Heinsiusbuurt nog noodzakelijk voor de gebiedsontsluiting. Te zijner tijd kan een nieuwe verbinding in het gebied zorgdragen voor directe verbinding richting de rotonde Ceintuurbaan. De huidige komgrenzen op de N375 en N371 blijven gehandhaafd De Stadsentree wordt voorzien van een brede middenberm die niet alleen de allure benadrukt maar ook functioneel is om in twee fasen veilig de weg over te kunnen steken. Deelgebied Scheepswerf dient in geval van calamiteiten te beschikken over een extra calamiteitentoeegang. De langzaam verkeer oversteek langs de Grift en de onderdoorgang van de N375 langs de Drentsche Hoofdvaart zijn hiervoor geschikt.
Wens	Op rotondes binnen de kom van Meppel krijgen fietsers voorrang. De Zomerdijk en de Ceintuurbaan worden aangemerkt als 30 km/uur gebiedsontsluitingswegen.

BB

# Bijlage 1 Fietsknooppunten



# Bijlage 2 Afweging langzaam verkeer

In deze bijlage is een onderbouwing gegeven waarom het niet wenselijk is een alternatieve ontsluitingsstructuur voor langzaam verkeer te realiseren. Daarbij zijn drie varianten beschouwd, namelijk:

- Stadsentree-brug voorzien van voorzieningen voor langzaam verkeer
- Alleen onderdoorgang Stadsentree. In deze variant is geen sprake geen nieuwe langzaam verkeerverbinding over de Drentse Hoofdvaart
- Alleen fietsbrug. In deze variant is er geen sprake van een ongelijkvloerse onderdoorgang bij de Stadsentree

## *Stadentree-brug uitbreiden met fietspad*

Als alternatief zou de nieuwe Stadsentree-brug kunnen worden voorzien van voorzieningen voor langzaam verkeer. Daarmee kan ook worden voorzien in de utilitaire en recreatieve passagebehoefte vanuit de Scheepswerfbuurt en de recreatieve behoefte (ommetjes) vanuit de Heinsiusbuurt. De inpassing wordt lastig vanwege het ruimtebeslag en de aansluiting op de kades aan weerszijden van de Drentsche Hoofdvaart. Onderstaande figuren geven een impressie van de opties aan weerszijden van de brug.



## *Alleen onderdoorgang Stadsentree.*

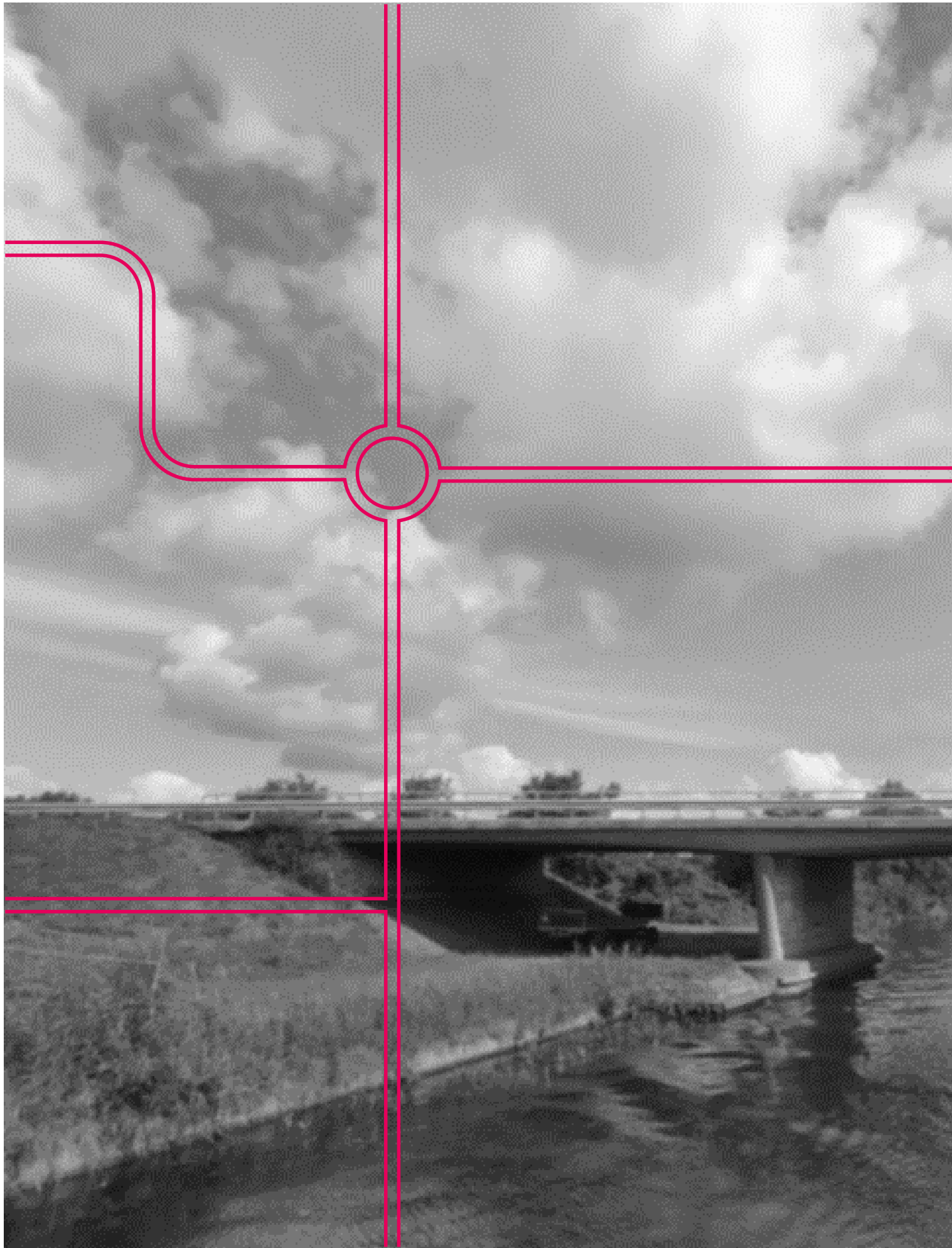
De Drentse Hoofdvaart/Meppelerdiep is één van de barrières in het plangebied Noordpoort. Als er geen nieuwe langzaam verkeerverbinding wordt gerealiseerd over het water, is de sociale interactie tussen de plandelen aan weerszijden van de Drentse Hoofdvaart nihil. Verplaatsingen tussen de gebieden verlopen allemaal via omrijbewegingen langs de Paradijsweg en de Galgenkampsweg en de bestaande Galgenkampsweg. Voor kinderen en mensen met een functiebeperking is dit te ver om. Het winkelgebied van Oldenbarneveltplein is vanuit het deelgebied Scheepswerf niet meer binnen een acceptabele loopafstand bereikbaar. Met maar één brug (de Galgenkampsweg) zijn nieuwe recreatieve ommetjes niet mogelijk. De doorwaadbaarheid van de stad blijft beperkt, aangezien de volgende optie om de Drentse Hoofdvaart te passeren enkele kilometers verderop bij de Pijlebrug is gelegen.

Overigens voldoet deze variant ook niet aan de eisen die het Rijk heeft gesteld aan de subsidie voor de bovenplanse infrastructurele voorzieningen.

### *Alleen fietsbrug*

De nieuwe Stadsentree is door de ligging in het plangebied en het gebruik een lastig te passeren barrière. De verkeersintensiteit op de Stadsentree ligt ver boven de 7.500 motorvoertuigen; kinderen hebben bij dergelijke verkeersaantallen een voetgangerslicht nodig om veilig over te steken (of een ongelijkvloerse kruising). De hoofdroutes voor fietsers en voetgangers liggen parallel aan de Drentse Hoofdvaart. Het is onmogelijk om de signalering voor de brug (slagbomen en knipperlichten) veilig te combineren met signalering voor het langzaam verkeer. Dit zou betekenen dat de hoofdroutes voor fietsers en voetgangers niet langs de Drentse Hoofdvaart kunnen worden gerealiseerd. Dit leidt tot een aantasting van de vastgestelde fietsstructuur van Meppel.

Fietsers en voetgangers zijn in deze situatie aangewezen op omrijden/omlopen via de fietsbrug of op gelijkvloerse oversteekvoorzieningen elders op het tracé. Niet iedere doelgroep is in staat via dit alternatief zich veilig te verplaatsen. Denk aan mensen met een fysiek hulpmiddel, mensen met een zintuiglijk lichamelijke beperking of een verstandelijke beperking, kinderen en ouderen. De onderdoorgangen bij de Drentse Hoofdvaart zijn juist het fundament voor deze doelgroepen in de openbare ruimte.



*Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland*

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Nederland

Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Nederland

+31(0) 570 666 222  
info@goudappel.nl  
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01  
KVK 3801 7479  
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32