



Nota Fiets

EINDRAPPORT

MAART 2013

INHOUDSOPGAVE

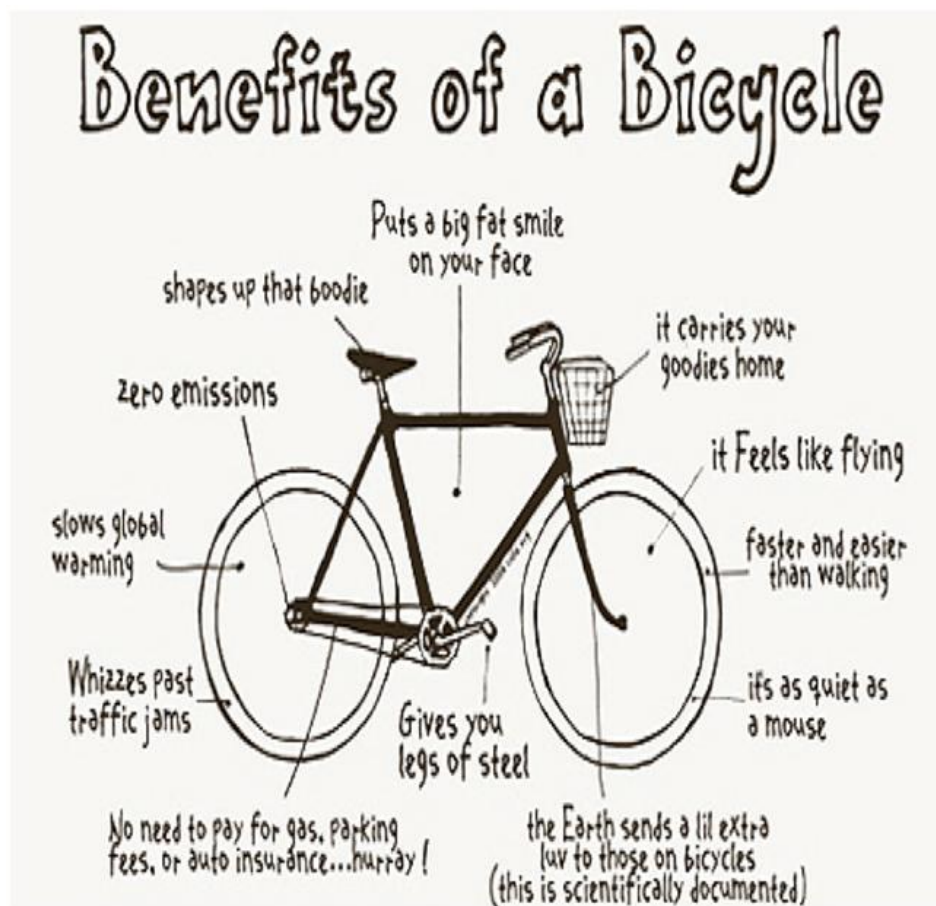
1	Inleiding	5
2	Missie, visie, doelen en beleid	7
2.1	Missie.....	7
2.2	Visie	7
2.3	Doelstellingen	7
2.4	Aanpak op hoofdlijnen.....	9
2.5	Beleid verschillende overheden	10
3	Inventarisatie, analyse en ontwikkelingen.....	13
3.1	Fietsgebruik	13
3.2	Fietsongevallen.....	15
3.3	Fietsendiefstal.....	16
3.4	Fietsbalans.....	17
3.5	Fietsparkeren binnenstad Meppel.....	18
3.6	Huidige stand van zaken fietsinfrastructuur	19
4	Thema's	21
4.1	Drie thema's.....	21
4.2	Infrastructuur	21
4.3	Hoofdeisen fietsroutenetwerk.....	24
4.4	Stallingvoorzieningen	26
4.5	Aanvullende maatregelen	29
5	Uitvoeringsprogramma.....	33
5.1	Financiering	33
5.2	Prioritering.....	33
bijlagen		36

- Fietsbezit: 18 miljoen, forse toename elektrische fietsen (e-fietsen)
- 13,5 miljoen (84%) Nederlanders hebben een fiets, vrouwen fietsen vaker dan mannen
- Per dag circa 14 miljoen fietsritten
- 1/4 van alle verplaatsingen, 1/3 van alle verplaatsingen tot 7,5 km op de fiets
- Gemiddelde fietsrit 3 kilometer, tussen 1 en 4 kilometer belangrijkste vervoermiddel
- Fiets concurreert vooral op korte afstanden. Er valt nog winst te behalen voor de fiets: 50% van alle autoritten is korter dan 7,5 km
- Waarvoor gebruikt men de fiets: 22% winkelen/boodschappen, 18% onderwijs
- Uitgaven fietsinfrastructuur: ruim 400 miljoen. Dat is veel minder dan bijvoorbeeld aan openbaar vervoer wordt uitgegeven
- Jaarlijks worden bijna 900.000 fietsen gestolen (2009)

Meer feiten: www.fietzersbond.nl/feitenencijfers

Tabel 1: feiten over fietsen in Nederland

Afbeelding 1: benefits of a bicycle



1 INLEIDING

Aanleiding

Nederland is een echt fietsland. Het vlakke land, het gematigde klimaat en vele en over het algemeen goede fietsvoorzieningen maken het fietsen aangenaam. Fietsen is gezond, leuk, goedkoop (belangrijk tijdens crises) en ook goed voor het milieu. In Nederland wordt in verhouding tot andere landen veel gefietst en het fietsbezit is hoog. In tabel 1 zijn enkele feiten over het fietsen in Nederland weergegeven.

Het huidige fietsvoorzieningen plan van de gemeente Meppel is opgesteld in 2002. In 2006 is een tussentijdse evaluatie uitgevoerd. Inmiddels zijn nagenoeg alle (infrastructurele) maatregelen uit het fietsvoorzieningenplan uitgevoerd.

De gemeente Meppel heeft Moving Verkeer in oktober 2012 gevraagd om een nieuw fietsplan op te stellen. Enerzijds om vast te stellen hoe Meppel er voorstaat op fietsgebied en anderzijds de vraag te beantwoorden welke maatregelen er aan kunnen bijdragen om het fietsgebruik in Meppel nog verder te stimuleren.

De gemeente Meppel wil het fietsen dus nog meer stimuleren. Meer mensen op de fiets heeft veel voordelen:

- minder groei autoverkeer, dus minder investeringen in dure auto-infrastructuur;
- geen CO₂-uitstoot, fijn stof of geluidsoverlast; fietsen is een duurzame vorm van voortbewegen;
- gezondere, fittere burgers (Drenten zijn de dikste Nederlanders);
- fietsen voorkomt een groot beslag op de ruimte door auto's (zowel in wegen als parkeerruimte) en maakt stad en dorp gezelliger: fietsen vergroot de bereikbaarheid en leefbaarheid van stad en dorp.

Andere 'benefits' van een fiets zijn beschreven in afbeelding 1.

Gemeente Meppel leent zich natuurlijk prima om zich per fiets te verplaatsen. De afstand van de ene kant van de stad naar de andere is kort: vanuit alle wijken is de afstand naar het centrum korter dan 5 kilometer. Vanaf Nijeveen en Rogat ben je als fietser binnen 7,5 kilometer (een veel gebruikte afstand bij fietsen: zover is men over het algemeen bereid te fietsen) in de stad. De binnenstad met veel en regionale voorzieningen is centraal gelegen. Meppel kent een fijnmazig patroon van straten en paden en veel 30 km/h-gebieden. Er zijn weinig factoren die voor oponthoud zorgen; er zijn weinig verkeerslichten in de stad. Verder is Meppel een prima uitvalsbasis voor een recreatieve fietstocht.

In 2012 is de beleidsimpuls verkeersveiligheid landelijk vastgesteld. Speerpunten hierin zijn ouderen en fietsers. Deze beleidsimpuls voor fietsers is nodig omdat het aantal doden en gewonden onder fietsers de laatste jaren een stijgende lijn vertoont. Meer informatie over de beleidsimpuls in paragraaf 2.5.

Kortom, er zijn voldoende redenen om beleidsmatig aandacht aan de (positie van) de fiets te besteden!

Planproces

Het fietsplan is opgesteld in een intensieve samenwerking met Hugo van Eerten, die als verkeerskundige werkzaam is bij de gemeente Meppel. In het inventarisatieproces zijn interviews met stakeholders gehouden over hun visie op het fietsen en fietsbeleid in de gemeente Meppel. Er zijn interviews gehouden met:

Benny Wolbers	fietsenstalling station Meppel
Jan Meijer	Meppeler Handelsvereniging (MHV)
Johan de Vries	Fietsersbond
Anneke Hiddema en Sjoerd Bijleveld	provincie Drenthe
Pleun van 't Hoog	VVN afdeling Meppel
Hans Hartog	recreatieschap Drenthe
Charles van der Straaten	politie Drenthe

De verslagen van de interviews zijn als bijlage 1 in dit rapport opgenomen.

Verder is op 19 december 2012 een workshop gehouden. Naast bovengenoemde stakeholders, waren daarvoor uitgenodigd Rik Oppedijk en Jorn van den Bos (gemeente Meppel). Met behulp van een aantal stellingen is duidelijk geworden wat de visie van de verschillende partijen over het fietsbeleid van Meppel is, dan wel zou moeten zijn. De presentatie en de reacties van de aanwezigen op de stellingen zijn als aparte bijlage bij dit rapport gevoegd.

Dit fietsplan is een op zichzelf staand plan, dat uiteraard past binnen de kaders van het vigerende Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) en de structuurvisie, waar Meppel op dit moment aan werkt.

In deze nota wordt regelmatig met links doorverwezen naar meer informatie en/of achtergrondinformatie op het internet. Door dit document digitaal te lezen en te klikken op de verwijzing (onderstreepte tekst) belandt de lezer automatisch op de betreffende website.

2 MISSIE, VISIE, DOELEN EN BELEID

2.1 Missie

Meppel wil dat fietsen aantrekkelijk is voor iedereen: inwoners/bezoekers en voor utilitair en recreatief gebruik. Voor verplaatsingen in de stad Meppel pak je liever de (elektrische) fiets dan de auto. Dat geldt voor alle motieven (woon-werk verkeer, voor zakelijk verkeer, om naar school te gaan, om te winkelen en om te recreëren).

2.2 Visie

Fietsen heeft heel veel voordelen. Die voordelen zijn in hoofdstuk 1 al uitgebreid beschreven. De gemeente Meppel vindt het bevorderen van het fietsgebruik dan ook van groot belang. De gemeente wil daarom inzetten op groei van het aandeel fietsen in het totale verkeer en groei van het aantal fietsers en fietskilometers de komende jaren. Om dit te bereiken is verdere verbetering van het fietsnetwerk nodig. Dat hoeft niet heel grote investeringen in te houden, want die financiële ruimte is er op dit moment niet. Door het combineren van een aantal gerichte maatregelen met gepland onderhoud en een aantal slimme, niet kostbare ingrepen kan mogelijk al veel resultaat worden bereikt.

Bij voorzieningen, zoals op het station en in de binnenstad, moet iedereen zijn of haar fiets vlot en betrouwbaar kunnen stallen. Naast de fysieke verbeteringen dient het fietsen met andere activiteiten te worden gestimuleerd om groei te realiseren. Verder verdient de ontwikkeling van het gebruik van de elektrische fiets (e-fiets) de nodige aandacht.

2.3 Doelstellingen

Het algemene doel is om het fietsgebruik in Meppel te bevorderen en de concurrentiepositie ten opzichte van de auto te verbeteren. Heel concreet betekent dit voor de Meppelers dat ze:

- snel, veilig en comfortabel kunnen fietsen;
- snel en veilig hun fiets kunnen parkeren.

Het algemene doel is uitgewerkt in zeven doelstellingen. De gemeente Meppel hecht groot belang aan een grote mate van fietsveiligheid en aan de doorstroming van fietsverkeer. De doelstellingen zijn zoveel mogelijk SMART opgesteld. Voorgesteld wordt om ze over 3 jaar (2015) te toetsen door een nieuw onderzoek uit te voeren van de Fietsbalans (meer info over fietsbalans: [Fietsbalans | Fietsersbond.nl](http://Fietsbalans.Fietsersbond.nl)). Er kan dan getoetst worden of de gemeente op schema ligt voor wat betreft de geformuleerde doelen. De doelstellingen leiden tot een aanpak op hoofdlijnen die in paragraaf 2.4 wordt beschreven.

Doelstelling 1: fietsveiligheid

Op dit moment is er geen actuele landelijke veiligheidsdoelstelling voor fietsers. Daarom heeft de gemeente zelf een ambitieuze lokale doelstelling geformuleerd. Het aantal letselongevallen met fietsers moet met 20% afnemen van 33 (periode 2007-2011) naar 26 (periode 2014-2017). Hiermee laat de gemeente zien dat zij het fietsbeleid serieus neemt.

Doelstelling 2: fietsgebruik

Het aandeel van de fiets in het verkeer dat verplaatsingen maakt tot 7,5 km, moet stijgen van 40 procent in 2004-2008 naar 45 procent in de periode 2015-2018. Daarmee komt het fietsgebruik weer terug op het niveau van begin 2000.

Doelstelling 3: fietsparkeerbeleid

De gemeente biedt vraag gestuurd fietsenstallingen aan op openbare locaties. Deze fietsenstallingen voldoen aan de landelijke richtlijn Fietsparkeer, waardoor ze voldoen aan strenge eisen met betrekking tot stallen, fietsendiefstal en vandalismegevoeligheid. Het Fietsparkeer is een keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.

Doelstelling 4: ruimtelijke ordening en verkeer

In bestemmingsplannen en ruimtelijke visies (nieuwe plannen en revisieplannen) moet altijd rekening worden gehouden met fietsvoorzieningen in al zijn verschijningsvormen: fietsveiligheid, fietsverbindingen en fietsparkeren (openbare ruimte, maatschappelijke voorzieningen als onderwijs en religie en bij bedrijven/instellingen etc.).

Bij de oplevering van nieuwbouwwijken en grootschalige herstructurering moeten goede fietsverbindingen aanwezig zijn binnen de wijk, tussen de wijk en het centrum van Meppel en nabijgelegen kernen en tussen de wijk en het buitengebied.

Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen dienen bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur te streven naar instandhouding en, zo mogelijk, verbetering van (kruisende) routes voor fiets- (en wandel)verkeer.

Doelstelling 5: fietsdiefstal

Het aantal fietsdiefstallen dient in 2018 met 20% te zijn afgenomen t.o.v. 2012. Dat betekent dat nog maximaal 160 fietsen in de gemeente worden gestolen per jaar.

Doelstelling 6: sociale veiligheid

Alle fietstunnels, fietsbruggen en fietspaden door parken (indien niet strijdig met ander beleid) dienen goed verlicht te zijn. Afgezien van recreatieve verbindingen, dienen alle fietsverbindingen zoveel mogelijk binnen de bebouwde kom te lopen.

Doelstelling 7: recreatief fietsverkeer

De gemeente zet in op de bevordering van recreatief fietsverkeer. Alle nationale parken op fietsafstand van Meppel zijn goed bereikbaar per fiets.

2.4 Aanpak op hoofdlijnen

Om de doelstellingen van het nieuwe fietsbeleid om te zetten in maatregelen, is het nodig eerst een aanpak op hoofdlijnen te hebben. Die wordt beschreven in deze paragraaf. Uit de algemene aanpak worden in hoofdstuk 3 en 4 concrete fysieke en stimuleringsmaatregelen afgeleid.

1. Fietsveiligheid

De verbetering van de fietsveiligheid vloeit voort uit het algemene verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente en bij de realisatie van infrastructurele maatregelen in het kader van andere fietsdoelstellingen.

2. Fietsgebruik

De gemeente gaat door middel van communicatie en marketing proberen het gedrag van specifieke doelgroepen te beïnvloeden richting meer fietsgebruik, met name automobilisten die ritten maken korter dan 7,5 km, jongeren en allochtonen. Hierbij sluit de gemeente zoveel mogelijk aan bij de projecten en campagnes die worden gevoerd vanuit de Permanente Verkeers Educatie, die in Drenthe vooral regionaal is georganiseerd.

De gemeente treft maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Middelen hiertoe zijn communicatie en marketing, maar ook concrete maatregelen zoals het verbeteren van de doorstroming voor fietsers en de directheid van routes.

De gemeente gaat stimuleren dat ouders de fiets gebruiken, in plaats van de auto, bij het van en naar school/kinderopvang brengen van kinderen. Middelen hiertoe zijn communicatie (bijvoorbeeld via scholen) of parkeerregulering in de schoolomgeving.

Voor afstanden tussen de 7,5 en 20 km zal versterkte aandacht uitgaan naar de e-fiets als volwaardig alternatief.

3. Fietsparkeerbeleid

De gemeente gaat vraag gestuurd parkeervoorzieningen voor fietsers realiseren op openbare locaties waar mogelijk en noodzakelijk, dit met bijzondere aandacht voor de e-fiets.

4. Ruimtelijke ordening en verkeer

In bestemmingsplannen, bouwverordeningen en ruimtelijke visies komt voortaan een paragraaf over fietsverbindingen, fietsparkeren (openbare ruimte, bij de woning en bij bedrijven/instellingen etc.) en fietsveiligheid.

De gemeente gaat erop toezien dat:

- bij de oplevering van nieuwbouwwijken en grootschalige herstructurering voortaan altijd goede fietsverbindingen aanwezig zijn;
- alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur voortaan streven naar instandhouding en, zo mogelijk, verbetering van (kruisende) routes voor fiets- en wandelverkeer.

5. Fietsendiefstal

De gemeente gaat fietsendiefstal tegen door fietsvoorzieningen met het Fietsparkeur aan te bieden. Verder wordt extra aandacht besteed aan het tegengaan van diefstal van e-fietsen. De gemeente biedt bezoekers van het centrum op de fiets de mogelijkheid om hun fiets veilig te stallen.

6. Sociale veiligheid

Alle fietstunnels, fietsbruggen en fietspaden door parken worden goed en slim verlicht, voor zover dat nog niet het geval is (indien niet strijdig met ander beleid).

7. Recreatief fietsverkeer

De gemeente zet – in samenwerking met omliggende gemeenten - in op oplossen van knelpunten en ontbrekende schakels tussen Meppel en de nationale parken.

2.5 Beleid verschillende overheden

In bijlage 3 is het rijksbeleid en beleid van de provincie op gebied van fietsen beschreven. Actueel op dit moment is de beleidsimpuls verkeersveiligheid. Het rijk wil extra aandacht gaan schenken aan de veiligheid van fietsers, omdat het aantal ernstige ongevallen met fietsers een stijgende lijn vertoont. Medio 2013 komt het ministerie van M&I met een modelaanpak voor het opstellen van een Actieplan voor gemeenten. In dit actieplan moeten knelpunten fietsveiligheid in kaart worden gebracht en moet een verbeteraanpak worden opgesteld gericht op gedrag en infrastructuur. Met het opstellen van deze nota fiets voldoet de gemeente Meppel naar verwachting hieraan, maar dat kan pas worden vastgesteld op het moment dat de modelaanpak beschikbaar komt. Meer informatie over de beleidsimpuls verkeersveiligheid en de opgave voor gemeenten: [Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2012 - Fietsberaad](#)

De provincie wil in 2013 starten met een actualisatie van haar fietsbeleidsplan. In dit plan moet ook het recreatieve fietsverkeer en de functie daarvan voor de economie in Drenthe een belangrijk onderdeel worden.



Feiten over fietsgebruik in gemeente Meppel

26% van alle verplaatsingen (is gelijk aan landelijk gemiddelde)

40% van alle verplaatsingen tot 7,5 km (35% landelijk)

Het fietsgebruik in Meppel het hoogste in Drenthe (samen met Noordenveld)

Meppel scoort qua fietsgebruik 119e plek in de ranglijst van 443 gemeenten

Fietsgebruik voor verplaatsingen tot 7,5 km neemt af, 40% (in 1996-1998: 47%)

De afname in Meppel nog iets groter dan de landelijke tendens (7% versus 3%).

gebaseerd op cijfers 2004-2008, fietsberaad (meest recent)

(meer informatie: [Cijfers over fietsgebruik per gemeente - Fietsberaad.nl](#))

Tabel 3.1: Fietsgebruik in gemeente Meppel

Protestanten en katholieken

Hoe hoger het percentage protestanten, hoe hoger het aandeel van de fiets. (Meppel, Zwolle, Middelbrug). Hoe meer katholieken, des te lager het fietsgebruik. (Landgraaf, Maastricht, Den Bosch).

Verklaring: De kerkelijke gezindte moet gezien worden als indicator voor de cultuur of mentaliteit van een bepaalde streek. Calvinistisch en meer principieel enerzijds, Bourgondisch en waarom moeilijk doen als het makkelijk kan anderzijds.

De protestantse volksaard beïnvloedt kennelijk ook de beslissingen van gemeentebesturen en de beleidsmakers. Het beleid van de gemeenten boven de grote rivieren heeft geresulteerd in meetbaar betere omstandigheden voor fietsers. Oorzaak en gevolg zijn moeilijk te ontvlechten.

Voor volledige tekst: [Goed gemeentelijk beleid doet fietsgebruik fors groeien - Fietsberaad](#)

Tabel 3.2: Fietsgebruik en geloof

Feiten over de E-fiets

750.000 à 1.000.000 elektrische fietsen

5% mannen, 8% vrouwen

40% ouder dan 65, 80% ouder dan 50, gemiddelde leeftijd doelgroep wordt lager

15% van alle verkochte fietsen, aandeel stijgt snel

afgelegde afstand per week: 31 km t.o.v. 18,2 kilometer op een gewone fiets.

Meer informatie: [Feiten over het bezit en gebruik van elektrische fietsen - Fietsberaad](#)

Tabel 3.3: Feiten over E-fiets

3 INVENTARISATIE, ANALYSE EN ONTWIKKELINGEN

3.1 Fietsgebruik

Fietsstromen

Er zijn geen gegevens beschikbaar over fietsgebruik op relatieniveau of wegvakniveau in Meppel. Wel is duidelijk dat er een aantal grote fietsstromen zijn naar fietsaantrekkende voorzieningen. Dat zijn in willekeurige volgorde:

- (middelbare) scholen. De fietsstromen zijn afhankelijk van de grootte en ligging van de school;
- het NS station. Er zijn twee stallinglocaties: Ezinge en het Stationsplein. De fietsstromen zijn met name vanuit Oosterboer (Ezinge) en de rest van Meppel (Stationsplein);
- het centrum van Meppel. De fietsstromen komen vanuit alle richtingen.

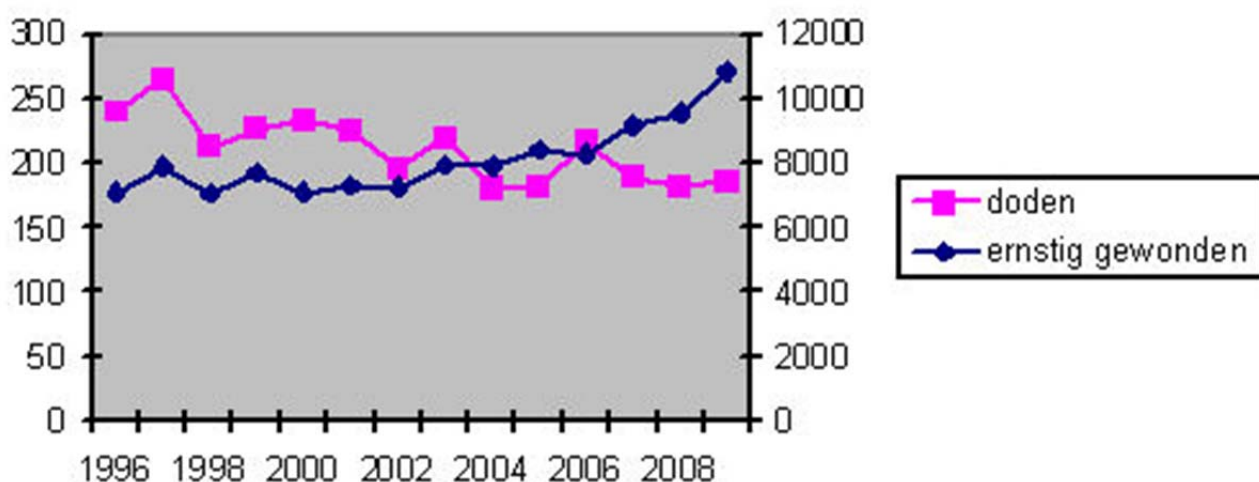
Fietsgebruik

In 2010 heeft het fietsberaad het fietsgebruik in alle gemeenten onderzocht. In tabel 3.1 zijn de resultaten voor Meppel weergegeven. Uit het onderzoek blijkt dat het fietsgebruik in Meppel hoog is, maar ook dat het fietsgebruik in Meppel iets harder gedaald is dan landelijk. Hiermee is niet voldaan aan de doelstelling zoals geformuleerd in het fietsvoorzieningen plan van 2002, waarin werd ingezet op een groei van het fietsgebruik. Echter is de afname vooral te verklaren door landelijke en minder lokaal te sturen factoren zoals toename autobezit, minder jongeren, meer ouderen en een economie die in de lift zat in de eerste jaren van 2000.

Het feit dat het fietsgebruik hoog is in Meppel is moeilijk specifiek te verklaren. Het kan mogelijk verklaard worden doordat Meppel een compacte stad is met korte (en dus gunstige fiets)afstanden. Het kan ook zijn dat de parkeertarieven de afgelopen jaren zodanig zijn gestegen, dat men eerder geneigd is de stad in te gaan op de fiets. Het fietsberaad heeft onderzoek gedaan naar verklaringen voor hoog –of laag fietsgebruik in steden. Zij kwamen onder meer tot de interessante (niet te sturen) ontdekking dat er een relatie is tussen geloof en fietsgebruik. Zie tabel 3.2.

E-fiets

Het gebruik van de e-fiets heeft de afgelopen jaren een enorme vlucht genomen. In tabel 3.3 zijn enkele feiten over de e-fiets weergegeven. Er zijn in Nederland naar schatting al bijna 1 miljoen e-fietsen en het aantal neemt snel toe. Er zijn meer vrouwen dan mannen met een e-fiets en de leeftijd van gemiddelde e-fiets gebruikers wordt lager. Toch is een e-fiets voor sommige ouderen nog het enige vervoermiddel waarmee ze zich kunnen verplaatsen. Dat kan ook tot extra onveiligheid leiden (zie ook hoofdstuk 4.3). De e-fiets wordt steeds vaker voor (langere) woon-werk ritten gebruikt. Het aandeel van de e-fiets ten opzichte van het totaal aantal fietsen neemt zodanig snel toe, dat speciaal gemeentelijk beleid voor dit type fiets gewenst is. In hoofdstuk 4.3 wordt hieraan invulling gegeven.



Figuur 3.1: Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden bij fietsers in Nederland (links verticaal: doden, rechts: gewonden/ Bron: CBS, I en M en DHD)

Registratiegraad

Registratie van verkeersongevallen is erg belangrijk. Helaas is de registratiegraad van fietsongevallen erg laag. Verkeersongevallen worden meer geregistreerd naarmate ze ernstiger zijn, en als er motorvoertuigen bij zijn betrokken. Het percentage ernstige ongevallen dat geregistreerd wordt, is gemiddeld 60 procent.

Bij ernstige ongevallen met motorvoertuigen is de registratie meer dan 80 procent. Maar de registratiegraad van ernstige ongevallen met fietsers en voetgangers ligt ver onder de 60 procent. Gemiddeld is de registratiegraad van dodelijke ongevallen 93 procent, maar van dodelijke fietsongevallen slechts 88 procent. De Fietzersbond heeft de gegevens van ziekenhuizen bekeken en kwam tot de volgende belangrijke conclusies. Van alle ernstig gewonden in het verkeer was maar liefst 60 procent fietser. Verreweg de meeste (86 procent) daarvan kwamen niet tegen of onder een auto terecht maar gingen in hun eentje onderuit. Minstens zo opmerkelijk is dat de helft dáár weer van ouder was dan 54 jaar. Dit alles betekent dat ruim een kwart van de ernstige verkeersslachtoffers in ons land oudere fietsers zijn die in hun eentje ten val kwamen. In Nederland zijn dat er zo'n 5000, in Drenthe ruim 200.

Meer informatie: [Dagblad van het Noorden - Fietsslachtoffers op jaren tellen niet mee](#)

Tabel 3.4: Registratiegraad van fietsongevallen

3.2 Fietsongevallen

In de fietsbalans 2001 is het aantal fietsslachtoffers in de gemeente Meppel in een risico uitgedrukt, gebaseerd op ongevallen in de periode 1994-1998. In tabel 3.4 zijn de resultaten weergegeven. Ook is het aantal geregistreerde fietsongevallen in dezelfde periode (5 jaar) tussen 2007 en 2011 weergegeven.

Periode	Fietsslachtoffers	Risico*
1994-1998	26	15,8
2007-2011	33	NB

Tabel 3.4: fietsslachtoffers uitgedrukt in risico

*Risico per 100 miljoen fietskilometers

De risicoscore van Meppel werd in de fietsbalans uitgedrukt als 'goed'; het gemiddeld risico in Nederland is 18,4 fietsslachtoffers per 100 miljoen fietskilometers. Het aantal fietsslachtoffers is in de laatste 5 jaar (2007-2011) in de gemeente gestegen tot 33. Wel moet daarbij de kanttekening worden gemaakt dat de gemeente in 1998 groter is geworden door toevoeging van de voormalige gemeente Nijeveen. Aangezien het aantal fietskilometers nu niet bekend is, is het onmogelijk het risico in een getal of score uit te drukken.

Wel kan in het algemeen worden geconstateerd dat het aantal fietsongevallen landelijk niet is afgenomen door het programma Duurzaam Veilig, zoals dat bij de auto wel het geval is. Sterker nog: het is een landelijke tendens dat het aantal fietsslachtoffers toeneemt (zie figuur 3.1). De landelijke stijging van het aantal ernstig gewonde fietsers is grotendeels te verklaren doordat er meer wordt gefietst door 50-plussers. Dit zijn fietsers met een verhoogd risico op ongevallen met letsel. Het fietsgebruik in deze groep is in de periode 1993-2009 gestegen met circa 60%. Dit komt zowel door de vergrijzing als een toename in het fietsgebruik per persoon.

Het werkelijk aantal fietsslachtoffers in Meppel is zeker hoger dan het aantal dat geregistreerd is. De registratiegraad van (fiets)ongevallen is niet erg hoog. Zie voor een toelichting hierop zie de tekst in tabel 3.4.

Subjectieve onveiligheid

Het begrip 'subjectieve verkeersonveiligheid' verwijst naar persoonlijke gevoelens die mensen hebben over de verkeersonveiligheid of, wat algemener, naar de zorg om verkeersonveiligheid voor zichzelf en/of anderen. Onderzoek laat zien dat er hooguit een zwak positief verband is tussen objectieve (=ongevallen) en subjectieve verkeersonveiligheid. Er zijn zelfs aanwijzingen dat een zekere mate van subjectieve onveiligheid mensen tot een alerter/veiliger gedrag aanzet. (voor meer informatie: [Factsheet Subjectieve verkeersonveiligheid - SWOV](#)). Een goed voorbeeld in dit verband is de kruising bij het Prinsenplein (herberg het Plein), die door verschillende mensen wordt gezien als onveilig. Toch gebeuren er weinig ongevallen: de locatie wordt als subjectief onveilig beschouwd.

De gemeente krijgt regelmatig meldingen van verontruste burgers over veelal subjectief onveilige locaties en situaties. In bijlage 3 zijn de locaties genoemd, die de afgelopen jaren (2010 tot heden) meermaals door burgers zijn aangegeven als 'onveilig voor fietsers'. In bijlage 3 zijn verder alle bekende knelpunten weergegeven (bron: politie, dorpsbelangen Nijeveen, inventarisatie Moving Verkeer, gemeente Staphorst). Voor zover relevant zijn ook de nog niet opgeloste knelpunten uit het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) opgenomen.

Sociale veiligheid

Het gevoel van sociale veiligheid door fietsers wordt bepaald door persoonlijke beleving. Bij sociale veiligheid gaat het vooral om 'zien' en 'gezien worden'. Zo kan openbare verlichting een rol spelen bij sociale veiligheid in het donker. Het zicht op fietspaden speelt ook een rol bij sociale veiligheid. Waar mogelijk moeten bosschages verwijderd worden tot zo'n 3 meter van het fietspad om het zicht op de fietspaden te verbeteren.

Verlichting van de fiets verdient aandacht, het komt nog steeds veelvuldig voor dat fietsers geen (deugdelijke) verlichting hebben in het donker. Door andere weggebruikers worden ze dan niet, of te laat, opgemerkt. In de herfst van 2012 is de landelijke fietsverlichtingscampagne 'Ik wil je zien' gestart ([Ik wil je zien - Met licht, dat fietst relaxed, zo kom je veilig en zonder ...](#)). Volgens de Fietzersbond, die de landelijke campagne uitvoert, rijden vooral jongeren zonder licht. In 2011 reed ruim de helft van de jongeren rond zonder licht.

3.3 Fietsendiefstal

Jaarlijks worden in ons land rond de 900.000 fietsen gestolen en daarmee is het een van de grootste maatschappelijke ergernissen. In tabel 3.5 zijn de aantallen gestolen fietsen voor de hele provincie Drenthe, uitgesplitst naar gemeente en uitgesplitst naar kern/wijk in de gemeente Meppel weergegeven.

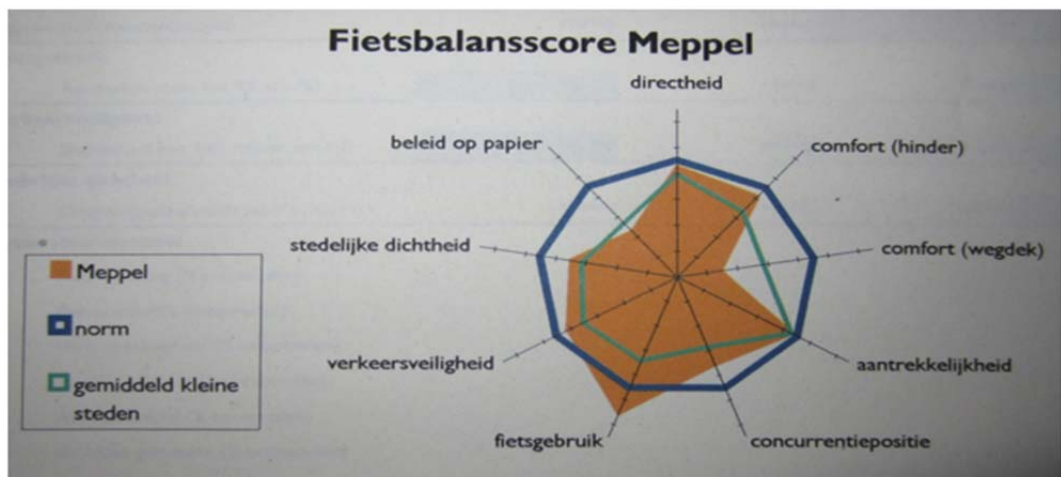
Aangifte opgenomen		2010	2011	2012	Afgelopen 2 jaren en huidig jaar
waar: De Schiphorst	waar: VERSPREID GEBIED ROGAT (209)	1	0	0	1
	waar: De Schiphorst	1	0	0	1
waar: Meppel	waar: BEDRIJVENPARK BLANKENSTEIN (008)	3	3	3	9
	waar: BERGGIERSLANDEN (010)	1	1	1	3
	waar: CENTRUM (000)	130	109	126	365
	waar: EZINGE (004)	14	15	15	44
	waar: HAVELTERMADE (002)	12	26	19	57
	waar: INDUSTRIETERREIN NOORD (007)	1	1	1	3
	waar: INDUSTRIETERREIN OEVERS C.A. (006)	4	0	0	4
	waar: KOEDIKSLANDEN (003)	38	21	20	79
	waar: OOSTERBOER (005)	15	5	6	26
	waar: VERSPREID GEBIED MEPEL (009)	2	1	0	3
	waar: WATERTOREN (001)	4	1	2	7
	waar: Meppel	224	183	193	600
waar: Nijeveen	waar: KERN NIJEVEEN (100)	2	1	1	4
	waar: KOLDERVEEN (102)	0	1	1	2
	waar: KOLDERVEENSE BOVENBOER (103)	0	0	1	1
	waar: NIJEVEENSE BOVENBOER (104)	0	0	1	1
	waar: Nijeveen	2	2	4	8
waar: Meppel		227	185	197	609
waar: Aa en Hunze		58	74	63	195
waar: Assen		870	485	648	2.003
waar: Borger-Obdam		54	47	63	164
waar: Coevorden		139	137	164	440
waar: De Wolden		37	38	45	120
waar: Emmen		669	563	542	1.774
waar: Hoogeveen		482	550	455	1.487
waar: Meppel		227	185	197	609
waar: Midden-Drenthe		77	89	92	258
waar: Noorderveld		131	91	94	316
waar: Tynaarlo		82	75	102	259
waar: Westerveld		30	23	25	78
waar: Regio Drenthe		2.856	2.357	2.490	7.703

Tabel 3.5: fietsendiefstal in Drenthe en Meppel
(bron: politie Drenthe/registratieperiode 2010 t/m 9 december 2012)

In de gemeente Meppel worden jaarlijks circa 200 aangiften gedaan van fietsendiefstal en dat is (afgezet tegen het aantal inwoners) ongeveer gelijk aan het landelijk gemiddelde. Meppel staat hiermee op de 4^e plaats in Drenthe qua aantallen, na Assen, Emmen en Hoogeveen. Vooral in het centrum van Meppel worden relatief veel fietsen gestolen. Meppel voert geen specifiek beleid op het terugdringen van fietsendiefstal, wel voldoen de stallingen aan de strenge normen van Fietsparkeur.

3.4 Fietsbalans

In 2001 heeft de Fietzersbond in samenwerking met de gemeente Meppel de fietsbalans opgesteld. Fietsbalans is een methode van de Fietzersbond om de prestaties op fietsgebied met andere gemeenten te vergelijken. Hieruit komt een sterktezwakte analyse op 10 verschillende aspecten. In figuur 3.2 is de score weergegeven ten opzichte van andere gemeenten



Figuur 3.2: Fietsbalansscore

Er zijn twee aspecten waar de gemeente Meppel duidelijk minder scoorde dan de norm. Het betreft de aspecten:

- comfort;
- beleid op papier.

Comfort

Comfort heeft te maken met de staat van het wegdek; die werd in 2001 als onvoldoende beoordeeld in de fietsbalans. In september 2012 is het masterplan fietspaden van het recreatieschap Drenthe gereed gekomen. In dit masterplan is onder andere de kwaliteit van fietspaden in de gemeente Meppel bepaald: (ruim 30 km) en 'verbindende wegen' (wegen die deel uitmaken van fietsroutes, ca. 19 km). Hieruit blijkt dat alle fietspaden in de gemeente voldoende tot goed scoren op het onderdeel comfort. Het comfort is gemeten met speciaal daarvoor vervaardigde meetfietsen. Het lijkt er dus sterk op dat hier een verbeteringslag heeft plaatsgevonden al is niet bekend of dezelfde wegen zijn beoordeeld en of er daadwerkelijk kan worden vergeleken.

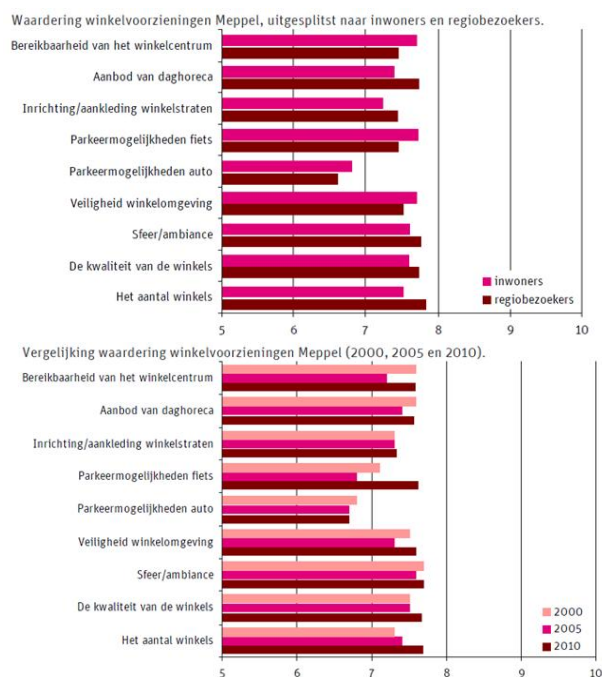
Beleid op papier

Het beleid op papier is inmiddels sterk verbeterd, gezien onder ander het initiatief tot het opstellen van een fietsvoorzieningenplan in 2002 en nu een nieuwe nota fiets. De gemeente onderscheidt zich hiermee van veel andere gemeenten van gelijke grootte. In Drenthe hebben alleen de gemeenten Hoogeveen en Assen een actueel fietsplan.

Van de overige aspecten is niet objectief bekend of ze verbeterd dan wel verslechterd zijn, sinds het fietsbalans onderzoek in 2001. Voorgesteld wordt dit fietsbalans onderzoek te herhalen in 2015 om te zien of de gemeente op koers ligt voor wat betreft haar fietsbeleid en vooral hoe ze ervoor staat ten opzichte van andere gemeenten in het land.

3.5 Fietsparkeren binnenstad Meppel

In 2008 is de gemeente gestart met het verbeteren van de fietsvoorzieningen in het centrum van Meppel. De gemeente heeft eerst bij het nieuwe stadskantoor metalen beugels geplaatst, zogenaamde 'nietjes'. De reacties van het publiek hierop waren zodanig positief, dat de gemeente heeft besloten in het hele centrum uniforme nietjes te plaatsen. Deze nietjes hebben het Fietsparkeermerk, waardoor ze voldoen aan strenge eisen met betrekking tot stallen en vandalismegevoeligheid. Elk nietje heeft een capaciteit van circa 3 fietsen en als de capaciteit volledig is benut, blijkt men fietsen in het verlengde van de stallingen te plaatsen op de standaard. Uit het koopstromenonderzoek 2010 blijkt dat de nieuwe fietsenstallingen zeer goed worden gewaardeerd door de bezoekers aan het centrum, zie figuur 3.3



Figuur 3.3: waardering fietsvoorzieningen

Bron: [Koopstromenonderzoek 2010 Kern Meppel - Gemeente Meppel](#) (figuur 5.1 en 5.3)

Moving verkeer heeft op vrijdagmiddag 30 november en zaterdagmiddag 1 december een fietstelling uitgevoerd in het centrum van Meppel. Het was beide dagen droog en fris, rond het vriespunt; goed fietsweer. Ook is begin december een traditioneel drukke periode in de binnenstad. Grofweg alle gestalde fietsen zijn geteld die binnen de binnenring geparkeerd waren. Ten tijde van het onderzoek was het in verband met bouwwerkzaamheden niet mogelijk te stallen bij Albert Heijn en aan de kop van de Hoofdstraat, ter hoogte van de Brouwersstraat. De resultaten van het onderzoek zijn weergegeven in bijlage 5.

Hieronder een resumé en interpretatie van de resultaten.

- Er zijn 260 zogenaamde 'nietjes' in het centrum aanwezig. Die hebben een capaciteit van circa 3 fietsen per stuk, dus circa 780 fietsen. Daarnaast zijn er nog 147 overige soorten fietsenstallingen geteld (veelal stallingen waar je het voorwiel in kunt vastzetten). In totaal zijn er circa 927 fietsenstallingen aanwezig in het centrum.
- Het drukste moment is de zaterdagmiddag. Er stonden bijna 1.000 fietsen in centrum van Meppel. 638 fietsen in/rond stallingen en 358 fietsen elders (o.a. tegen gevels).
- Er staan 638 fietsen in de stallingen en de capaciteit is 927. Op het drukste moment wordt dus 31% van de capaciteit nog niet gebruikt.
- Er staan in 2012 op vrijdagmiddag ruim 55% meer fietsen in het centrum dan tijdens een eerder onderzoek in 2002 op een vrijdag (862 tegen 551 in 2002). Het lijkt erop dat er meer wordt gefietst als men naar het centrum gaat.
- Er zijn 2 locaties die opvallen vanwege de grote concentratie van fietsen (meer dan 100): Kruisstraat (Keyserstroom) en Prinsenplein. Bij winkelcentrum Keyserstroom is het huidige aantal nietjes onvoldoende.
- De straten die 'eindigen' aan de Hoofdstraat, zoals Grote Kerkstraat, Groenmarktstraat, Nieuwe Kerkstraat en Hagenstaat hebben geen stallingen en hier worden wel veel fietsen gestald.
- Synagogestaat, achterkant HEMA: hier staan veel fietsen gestald (op zaterdag ruim 65), maar is geen voorziening aanwezig.

In paragraaf 4.4 wordt teruggekomen op de resultaten van het onderzoek en worden maatregelen voorgesteld.

3.6 Huidige stand van zaken fietsinfrastructuur

De gemeente heeft de afgelopen jaren behoorlijk geïnvesteerd in verbetering van de fietsinfrastructuur. Nagenoeg alle maatregelen uit het fietsvoorzieningenplan zijn uitgevoerd. Ook de maatregelen uit het onderzoek bij scholen (2007), zijn grotendeels uitgevoerd. Verder heeft de gemeente twee fietsroutes naar Berggierslanden aangelegd. Deze fietsroutes, deels uitgevoerd als vrijliggend fietspad, hebben op een aantal locaties voorrang ten opzichte van kruisend autoverkeer. De Rembrandlaan is volledig heringericht met veel aandacht voor fietsers. Verder zijn de fietsenstallingen de afgelopen jaren vervangen door zogenaamde 'nietjes' en deze maatregel wordt als positief beoordeeld door de bezoekers van het centrum. Ook de binnenring is heringericht,

waarbij de fietser wordt gemengd met het autoverkeer op dezelfde rijbaan conform de 30 km/uur inrichting volgens Duurzaam Veilig.

Op het kruispunt Ceintuurbaan/Woldstraat/Marktstraat, waar de doorstroming van fietsers erg onder druk staat door een trage cyclustijd van verkeerslichten, wordt in 2013 de doorstroming fors verbeterd.

Al deze maatregelen getuigen van een actief en positief beleid ten opzichte van fietsers.



Afbeelding 4.1: fietssnelwegen

4 THEMA'S

4.1 Drie thema's

Een goed fietsnetwerk is essentieel voor het stimuleren van het fietsgebruik. Echter, alleen het aanbieden van een goed fietsnetwerk is geen garantie voor het behalen van de gemeentelijke doelstellingen zoals verwoord in hoofdstuk 2. Daarom is het programma opgebouwd uit vier thema's:

1. infrastructuur;
2. hoofdeisen fietsroutenetwerk;
3. stallingvoorzieningen;
4. aanvullende maatregelen.

In de volgende paragrafen worden de thema's verder uitgewerkt. Onder infrastructurele maatregelen vallen alle maatregelen die tot doel hebben het fietsnetwerk te completeren en verbeteren. Aanvullende maatregelen zijn gericht op de kennis, houding en het gedrag ten opzichte van fietsen.

4.2 Infrastructuur

Het fietsnetwerk in Meppel is redelijk op orde. Er zijn geen zogenaamde superfietsroutes, maar toch zijn er voldoende mogelijkheden om vanuit de dorpen en wijken naar het centrum van Meppel te fietsen. Het fietsroutenetwerk is weergegeven in bijlage 6.

De fietsroute vanaf de Vleddertunnel naar de binnenstad is nog niet voltooid. Deze stopt nu abrupt op het parkeerterrein Vledder. De route wordt echter gecompleteerd binnen het ontwikkelingsproject 'Vledder'.

Fietssnelweg

De fietssnelweg is een nieuw fenomeen. Een fietssnelweg is een fietspad die alleen voor fietsers toegankelijk is. De fietssnelweg heeft altijd voorrang ten opzichte van het overige verkeer. Zo'n route is heel veilig en het levert de fietser een flinke tijdwinst op. Inmiddels is al een aantal fietssnelwegen in Nederland gerealiseerd en is een aantal in ontwikkeling.

Onlangs is de fietssnelweg Zwolle-Hatterij geopend en ook de fietssnelweg F35 (Enschede-Nijverdal, afbeelding 4.1) is al deels geopend. Tussen Assen en Groningen zijn ook plannen om een fietssnelweg te realiseren. Om het fietsgebruik tussen Meppel-Staphorst/Rouveen en Zwolle te bevorderen wordt voorgesteld om vanuit Meppel een (provinciale) lobby te starten om te onderzoeken of realisatie van een fietssnelweg Meppel-Zwolle haalbaar is. Zowel Meppel als Zwolle kenmerken zich door een hoog

fietsgebruik. De fietsroute tussen Meppel en Zwolle is echter ondermaats op dit moment. Meer informatie over fietssnelwegen en locaties: [Fietssnelwegen](#)

Verkeerslichten

Verkeerslichten kunnen de veiligheid en doorstroming op kruispunten verbeteren. Dat neemt niet weg dat verkeerslichten nadelen kennen. Dit geldt in het bijzonder als ook het fietsverkeer over het kruispunt wordt afgewikkeld;

- (lange) wachttijden;
- (daardoor extra) risico op door rood rijden;
- meestal twee keer wachten bij links afslaan;
- hoge snelheden gemotoriseerd verkeer bij aanrijding met fietsers.

Waar mogelijk worden kruispunten met verkeerslichten en fietsverkeer in Meppel vervangen door een Duurzaam Veilig alternatief, bij voorkeur een rotonde. Dat is al gebeurd bij het kruispunt Werkhorst en ook op het kruispunt Ceintuurbaan/Marktstraat/Woldstraat worden de verkeerslichten verwijderd. Alleen voor fietsers blijft de oversteek Commissaris de Vos van Steenwijklaan-Marktstraat geregeld met verkeerslichten, overigens met prioriteit voor fietsers.

Waar de verkeerslichten behouden moeten blijven en het kruispunt onderdeel uitmaakt van het fietsnetwerk wordt zoveel mogelijk prioriteit gegeven aan de fietser. Ook als dit voor langere wachttijden zorgt voor het overige verkeer. Vooral de verkeerslichten in de fietsroute Oosterboer/ziekenhuis-centrum (op de drie kruispunten van de Hoogeveenseweg N851) zorgen voor veel oponthoud bij fietsers. De provincie is voornemens deze weg over te dragen aan de gemeente. Deze weg heeft geen regionale (doorgaande) functie meer, omdat de kortsluiting tussen de A28 en A32 enkele jaren geleden is gerealiseerd. De verkeerslichten zijn echter nog niet afgesteld op de gewijzigde verkeersstromen.

Na overname van de Hoogeveenseweg door de gemeente kan zij de verkeerslichten opnieuw afstellen en meer prioriteit geven aan fietsers. Met hulp van wachttijdvoorspellers wordt het wachten voor fietsers minder hinderlijk; ze kunnen zien hoelang ze nog moeten wachten voordat het licht op groen gaat. Ook 'wachstand rood' voor alle verkeer blijkt in veel gevallen de beste en meest veilige keuze. Zie artikel [Wachstand rood meestal beste keus • Verkeersnet.nl](#).

Voorgesteld wordt drie maatregelen (prioriteit fietsers, wachttijdvoorspellers en wachstand rood) te implementeren na overname van de Hoogeveenseweg door de gemeente.

Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

Er zijn twee toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Meppel waar een tijdige keuze voor een goed fietsnetwerk van wezenlijk belang zijn. In doelstelling 4 (hoofdstuk 2) is hierop al ingegaan. Het betreft de volgende ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot grote fietsstromen:

1. ontwikkeling scholencampus Ezinge;
2. ontwikkeling nieuwe woonwijk Nieuwveenselanden.

Ad 1. Scholencampus Ezinge

In 2014 wordt de scholencampus in de wijk Ezinge gerealiseerd. Op de scholencampus zullen circa 1500 leerlingen middelbaar onderwijs volgen. De locatie is per OV (trein en bus) prima bereikbaar doordat het op loopafstand ligt van het NS station. Echter, het merendeel van de leerlingen komt per fiets. Er gaat een knelpunt ontstaan voor fietsers grofweg vanaf het gebied ten westen van de spoorlijn en ten zuiden van het centrum komen (o.a. Meppel-Zuid/Staphorst).

In de huidige situatie moeten fietsers uit genoemde richtingen omfietsen via de Vleddertunnel. Omdat dit dusdanig ver omfietsen inhoudt, zal naar verwachting een groot deel van de fietsers kiezen voor de perrontunnel bij het NS station. Echter, deze tunnel is niet gebouwd om deel uit te maken van een doorgaande fietsroute. Hier ontstaat een groot knelpunt, vooral in de ochtendspits als scholieren naar school gaan en reizigers van/naar het perron.

De gemeente heeft in 2009 onderzoek uitgevoerd naar de aanleg van een fietsverbinding (fietsbrug over de Reest, tunnel onder spoorlijn) om een goede verbinding tussen Ezinge en Meppel-Zuid te realiseren. Hieruit is destijds geconcludeerd dat variant 'met brug over de Reest en tunnel in het verlengde van de Reestlaan' de voorkeursvariant betreft. Gelijktijdig is geconcludeerd dat de aanlegkosten van 5 miljoen euro dusdanig hoog zijn, dat het project niet uitgevoerd wordt.

Op dit moment is er geen (goedkoper) alternatief plan beschikbaar. Moving Verkeer is van mening dat het onverantwoord is om de huidige situatie te laten bestaan en wel allerlei grote fietsaantrekkende voorzieningen in Ezinge te realiseren. Zo ontstaat op termijn een knijpend probleem in de perrontunnel, doordat deze als doorgaande fietsroute gebruikt gaat worden. Er zijn al diverse onderzoeken uitgevoerd en realisatie van de voorkeursvariant blijft vooralsnog de enige oplossing.

Ad 2 woonwijk Nieuwveenselanden

Er wordt al enige tijd aan de voorbereidingen gewerkt voor de nieuw te realiseren woonwijk Nieuwveenselanden, aan de noordkant van Meppel. Deze woonwijk wordt aangelegd op korte afstand van de bestaande stad. Door de auto verkeersstructuur die is ontwikkeld, kan de reistijdverhouding tussen auto en fiets gemakkelijk uitpakken in het voordeel van de fiets. Hierdoor heeft Nieuwveenselanden grote kansen om een echte 'fietswijk' te worden. Echter, dan moet er wel een snelle en directe fietsstructuur worden ontwikkeld en uitgevoerd tussen de nieuwe wijk en de bestaande stad. De provincie heeft inmiddels plannen voor de realisatie van een fietstunnel onder de N375, maar vraagt van de gemeente – terecht - een goede aansluitende fietsstructuur.

Voorgesteld wordt dat de gemeente bij het realiseren van haar plannen voor Nieuwveenselanden, de fiets als integraal onderdeel meeneemt. De gemeente moet in vroegtijdig stadium een veilige en snelle fietsroute realiseren tussen Nieuwveenselanden en de bestaande stad/het centrum via de Steenwijkerstraatweg. Een goede fietsverbinding zal leiden tot een groei van het fietsgebruik in Meppel.

4.3 Hoofdeisen fietsroutenetwerk

Om te komen tot een goed functionerend fietsroutenetwerk heeft het CROW (geeft aanbevelingen en richtlijnen voor inrichting van infrastructuur) vier hoofdeisen opgesteld waaraan een fietsnetwerk globaal moet voldoen:

- veiligheid;
- comfort en directheid;
- samenhang;
- aantrekkelijkheid.

De kwaliteitseisen (onderverdeeld in binnen en buiten de bebouwde kom) zijn in bijlage 7 weergegeven. Verder is in diezelfde bijlage een algemene beschrijving per hoofdeis opgenomen. Hieronder volgt een specifieke beschrijving van belang voor de gemeente Meppel.

Veiligheid

De gemeente is druk bezig met het inrichten van 30 km/uur zones binnen de bebouwde kom. Hierdoor wordt het snelheidsverschil tussen auto en fiets kleiner. In het buitengebied voert de gemeente 60 km/uur zones in.

Voorrang

Binnen de bebouwde kom gelden op kruisingen de volgende regels:

- 50 km/uur, fietsers uit de voorrang;
- 30 km/uur, alleen hoofdfietsroutes in de voorrang, anders gelijkwaardig.

50 km/uur

Een uitzondering voor wat betreft de voorrangssituatie op 50 km/uur wegen is de kruising van het vrijliggende fietspad met de Ruinerwoldseweg. Hier hebben fietsers wel voorrang ten opzichte van het kruisende gemotoriseerde verkeer. De fietsoversteek is duidelijk geaccentueerd in rood asfalt.

De gemeente Meppel conformeert zich vooralsnog aan het standpunt van de provincie Drenthe dat fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom geen voorrang hebben. Wel blijft deze fietsonvriendelijke maatregel lastig voor weggebruikers, waaronder fietsers, omdat in omliggende gemeenten als Staphorst en Steenwijkerland fietsers wel voorrang hebben op rotondes.

30 km/uur

Om het fietsen aantrekkelijker te maken wordt er gekeken of fietsers op hoofdfietsroutes vaker voorrang kunnen krijgen op kruispunten in verblijfsgebieden (30 km-zones). Zo is de hoofdfietsroute Berggierslanden-centrum kruisend met de Randweg in de voorrang uitgevoerd en ook bij de brede school in Koedijklanden heeft het kruisende fietspad voorrang. Het fietsgebruik wordt daarmee behoorlijk gestimuleerd; het is veilig en snel. Wettelijk gezien mag in een 30 km-gebied alleen op solitaire fietspaden voorrang worden ingesteld. Hiermee vormt het een uitzondering op de wettelijke regeling dat in een verblijfsgebied alle straten gelijkwaardig zijn en er daarom geen voorrangsregelingen mogen bestaan.

Op solitaire fietspaden is de gemeente niet altijd consequent geweest in het verleden voor wat betreft voorrang. In Oosterboer zijn er fietspaden die deels in de voorrang zijn, maar ook deels niet. Dat is onduidelijk voor de fietser. Moving Verkeer stelt voor om nader te onderzoeken om welke locaties het gaat in Oosterboer. Inzet is duidelijkheid voor de weggebruiker. De fietser heeft op het fietspad van Nijeveen richting Kolderveen geen voorrang ten opzichte van kruisende (landbouw)wegen. Voorgesteld wordt deze route consequent in de voorrang te brengen. Dat kan simpelweg door de markering op de kruispunten te wijzigen en verkeersbesluiten nemen. Dat moet wel gebeuren in overleg met de gemeente Steenwijkerland, want het fietspad loopt door over de gemeentegrens.

Fietsstraat

De fietsstraat wordt in bijlage 7 beschreven. Een verdergaande maatregel dan de fietsstraat is het weren van gemotoriseerd verkeer, maar de weg wel toegankelijk houden voor fietsers en voetgangers. De gemeente heeft de Molenstraat heringericht als voetgangersgebied, waar fietsers ook welkom zijn. Een dergelijke inrichting is op termijn ook denkbaar voor de Hoofdstraat-Zuid (Brouwerstraat-Zuideindigerpad). De Oude Boazstraat (in de route Berggierslanden/Koedijklanden-centrum) is een straat die bij herinrichting prima geschikt te maken is als fietsstraat. Mogelijk zijn er in de toekomst meer straten die als fietsstraat kunnen worden ingericht.

Fietspaaltjes

Paaltjes in fietspaden verhinderen onbedoeld gebruik door motorvoertuigen. Ze hebben echter ook verschillende nadelen. Voor fietsers zijn paaltjes de oorzaak van veel valpartijen met letsel. Dit was in 2012 de aanleiding voor Fietsberaad en Ministerie van Infrastructuur en Milieu om aandacht te besteden aan dit type enkelvoudige fietsongevallen.

Er is een helder stappenplan 'Sanering paaltjes op fietspaden' gemaakt waarin wordt afgewogen of en hoe een fietspad moet worden afgesloten. Het stappenplan gaat uit van het principe 'Nee, tenzij' (stappenplan zie: [Minder fietspaaltjes in de weg - Fietsberaad](#)) Voorgesteld wordt dat de gemeente deze check in het vervolg doet bij de overweging een nieuw paaltje te plaatsen of bij klachten. In overleg met de Fietzersbond zal dit voorjaar een meldpunt voor klachten worden ingesteld, waar ook klachten met betrekking tot fietspaaltjes kunnen worden gemeld door burgers.

Gemeentelijk beleid ten aanzien van de e-fiets

Zoals al geconstateerd neemt het aantal e-fietsen een enorme vlucht. Deze fietsen hebben een aantal opvallende kenmerken ten opzichte van 'normale' fietsen, die van invloed kunnen zijn op het gemeentelijk fietsbeleid. Zo zijn e-fietsen zwaarder, gaan sneller en maken ouderen er vaker gebruik van dan van normale fietsen. De actieradius is groter en ook de ontwerpeisen aan fietsvoorzieningen zijn anders, omdat de snelheid gemiddeld hoger ligt dan bij een normale fiets.

Uit een recent onderzoek is gebleken dat er jaarlijks circa 8.800 ongevallen gebeuren met e-fietsen (voor onderzoek: [De elektrische fiets: nieuwe feiten over gebruik en verkeersveiligheid](#)). Een groot aantal van deze personen is geïnterviewd om duidelijk te krijgen wat de oorzaak van het ongeval was. Opvallend resultaat is dat de (hogere) leeftijd

van de gebruikers blijkbaar geen rol speelt bij de ongevallen. Wel zijn er veel meer ongevallen bij het op- en afstappen van de e-fiets dan bij normale fietsen.

De recente studie van het Kennisinstituut voor mobiliteit 'opstappen als het kan, afstappen als het moet' brengt in beeld dat vooral het gedrag van de (oudere) fietser oorzaak is van ongevallen. Ouderen moeten zich bewust zijn van hun eigen kwetsbaarheid. Met de maatschappelijke partners zoals de ouderenbonden en de Fietzersbond heeft de minister van verkeer in het kader van Blijf Veilig Mobiel, afgesproken senioren meer bewust te maken van de risico's en ze handvatten te bieden, zoals trainingen en fysieke testen om zo lang mogelijk veilig te blijven fietsen. Ook bieden VVN en de Fietzersbond fietscursussen aan voor de (elektrische) fiets. De gemeente onderkent dit en geeft via VVN en de Fietzersbond ouderen cursussen om te leren omgaan met de e-fiets. Belangrijk aspect hierin moet (dus) zijn de fysieke mogelijkheden van de gebruiker om veilig op- en af te stappen. Lukt dat niet (meer) dan kan dat een reden zijn om af te zien van de aanschaf van een e-fiets of om de gebruiker hierop te wijzen.

De gemeente kan verder faciliteren in oplaadpunten. Echter, uit onderzoek blijkt dat veel mensen goed voorbereid op pad gaan en niet vaak hoeven op te laden. Verder bleek uit onderzoek dat oplaadpunten op onbewaakte openbare locaties niet of nauwelijks worden gebruikt uit angst voor diefstal en/of beschadiging. Tenslotte duurt het opladen lang. In Meppel zijn bij de horecagelegenheden herberg het Plein en de Beurs wel oplaadpunten. De gemeente kan dit onderdeel dus beter overlaten aan 'de markt'.

Wel kan de gemeente het e-fiets gebruik faciliteren om een bewaakte stalling aan te bieden in het centrum (zie 4.4). Zoals al vermeld zijn de e-fietsen relatief duur en blijken mensen niet zondermeer bereid om hun e-fiets onbewaakt te stallen.

4.4 Stallingvoorzieningen

Het goed en veilig kunnen stallen van fietsen vormt een belangrijk onderdeel van deze nota. Goede en veilige stallingvoorzieningen maken het aantrekkelijker om daadwerkelijk gebruik te maken van de fiets. In dit onderdeel van de nota staan daarom maatregelen die zijn gericht op de kwaliteit van de stallingvoorzieningen voor fietsen en het verbeteren van het gebruik van deze stallingvoorzieningen.

Locaties van de stallingvoorzieningen

In het centrum wordt door het aanbieden van voldoende stallingmogelijkheden op diverse locaties in het centrum geprobeerd te voorkomen dat fietsen her en der binnen het voetgangersgebied (Hoofdstraat) worden geplaatst. Hinderlijk en/of gevaarlijk geplaatste fietsen worden door de gemeente verwijderd of verplaatst.

Kwaliteit van de stallingvoorzieningen

De kwaliteit van de stallingvoorzieningen draagt in belangrijke mate bij aan het gebruik van deze voorzieningen. De aangeboden stallingvoorzieningen moeten aansluiten bij de

wensen van de gebruikers. Omdat de kwaliteit van veel fietsenrekken in Nederland te wensen over liet is al in 1998 het Fietsparkeur ingesteld. Fietsers zelf vinden de belangrijkste eis aan een fietsenrek dat ze de fiets met een slot ergens aan vast kunnen zetten om fietsdiefstal te voorkomen. De 'nietjes' in het centrum van Meppel voldoen aan het Fietsparkeur en worden goed gewaardeerd zoals blijkt uit het koopstromenonderzoek.

Bij de aanleg van nieuwe stallingvoorzieningen en bij vervanging van bestaande fietsenstallingen worden standaard de 'nietjes' geplaatst. Dat vergroot de herkenbaarheid van de fietsparkeervoorzieningen in Meppel.

Omvang van de stallingvoorzieningen

Uit het onderzoek in het centrum van Meppel (zie paragraaf 3.5) is gebleken dat er:

- een aantal locaties is waar een tekort aan stallingvoorzieningen is tijdens pieken (o.a. Keyserstroom, Prinsenplein);
- gemiddeld in het centrum voldoende stallingvoorzieningen zijn;
- locaties zijn die niet volledig worden benut en dus nog restcapaciteit hebben;
- locaties zijn waar geen stallingvoorzieningen zijn, maar waar wel fietsen geparkeerd staan (bijvoorbeeld de zijwegen van de Hoofdstraat).

Het plaatsen van stallingvoorzieningen is maatwerk, want fietsers zijn niet bereid (ver) om te lopen om hun fiets te stallen. Ze stallen hun fiets liefst zo dicht mogelijk bij hun bestemming. Een goed voorbeeld daarvan is de fietsenstalling aan de Kromme Elleboog. Deze wordt niet volledig gebruikt, omdat de fietser de afstand naar de Hoofdstraat blijkbaar te ver vindt. Daarom wordt er veelvuldig aan het begin van de Hoofdstraat gestald (overigens niet ten tijde van het onderzoek, omdat dat onmogelijk was vanwege verbouwingen). Hetzelfde geldt in de Kruisstraat. Ter hoogte van de Grote Oever is nog voldoende capaciteit, maar bij de Keyserstroom is onvoldoende capaciteit. Daarom wordt voorgesteld om niet meer fietsstallingen te realiseren; de bezoekers moeten dan maar iets verder lopen voor een fietsenstalling. Dat geldt ook voor de 'zijwegen' van de Hoofdstraat; er is (te) weinig ruimte en door capaciteit te realiseren worden nog meer fietsers aangetrokken.

Voor wat betreft de fietsen die gestald staan aan de achterzijde van het Hema heeft de gemeente al eerder onderzoek gedaan. De conclusie daaruit was dat er weinig ruimte is om 'nietjes' te plaatsen, gelet op de bevoorrading (vrachtwagen achteruit smalle straat in) en aanwezige (nood)deuren. Ook is een stukje van de grond niet in eigendom van de gemeente. Al met al zouden daar slechts een paar nietjes kunnen worden geplaatst en de vraag is of je capaciteit er daardoor niet juist kleiner door maakt. Daarom heeft de gemeente besloten geen 'nietjes' te plaatsen.

Gratis bewaakt stallen in het centrum

De gemeente heeft in 2010 een haalbaarheidsstudie uitgevoerd om te komen tot een gratis bewaakte fietsenstalling in het centrum van Meppel. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden na een aangenomen motie in de gemeenteraad. Het college heeft de raad geadviseerd om – mede gezien de kosten - eerst lopende projecten uit te voeren en geen nieuwe initiatieven te starten. De kosten van de fietsenstalling werden geraamd op ca. 150.000 euro (fysiek en personeel) voor een proef van 3 jaar.

De gemeente Hoogeveen is in 2011 wel een proef gestart met een gratis bewaakte stalling. In onderstaand kader de feiten.

Hoogeveen

pilot 2 jaar (2011-2012)

- gemiddeld 2.000 gebruikers/maand;
- donderdag t/m zaterdag van 1 april t/m herfstvakantie;
- openingstijden 09.30 - 18.30 uur /koopavond tot 21.30 uur;
- exploitatie: ca. 30.000 euro per jaar (huur van hekken, verblijfsruimte, rekken en de onkosten voor de beheerders);
- 50% BDU subsidie van de provincie;
- personele inzet: langdurig werkloze jongeren.

definitieve stalling (vanaf 1 april 2013)

- budget €100.000;
- exploitatiekosten zijn lager dan tijdens de proef.
(toezicht: gemeentelijke controleurs);
- verwachting: 3.000 gebruikers/maand.

De proef in Hoogeveen is voor de gemeente dusdanig positief uitgevallen dat vanaf 1 april 2013 een definitieve stalling wordt geopend.

Moving Verkeer stelt voor om het besluit met betrekking tot de gratis bewaakte stalling te heroverwegen en hierbij de positieve ervaringen van Hoogeveen te gebruiken. Zoals blijkt uit het voorbeeld in Hoogeveen kunnen de kosten veel lager uitvallen dan de genoemde 150.000 euro. De kosten zitten voor een belangrijk deel in de inzet van personeel. Deze kosten kunnen beperkt worden door bijvoorbeeld een samenwerking met het leer-werk-centrum. De proef heeft de gemeente Hoogeveen ongeveer 60.000 euro voor 2 jaar gekost. De gemeente ontving hierop nog een BDU-subsidie van 50% van de provincie, dus de daadwerkelijke kosten voor de gemeente waren beperkt tot circa 30.000 euro. De BDU subsidie is nu maximaal 40% en de provincie staat positief tegenover realisering van een gratis bewaakte stalling in Meppel. Een andere subsidiemogelijkheid is er wellicht vanuit een subsidie voor leer-werk-trajecten.

Er kan gestart worden met een proef van 2 jaar door simpelweg een aantal hekken te plaatsen, net als in Hoogeveen is gebeurd en alleen op de drukkere dagen (donderdag tot en met zaterdag). Een reden te meer om een bewaakte stalling te realiseren is de snelle opkomst van de e-fiets. Deze - over het algemeen dure fietsen - stalt men niet zomaar in het centrum op een onbewaakte locatie.

Resultaten elders in het land laten zien dat gratis bewaakte stallen veel meer wordt benut dan wanneer er een (kleine) financiële bijdrage voor het stallen wordt gevraagd. Zo dacht de gemeente Maastricht 300.000 euro te verdienen in 2012 aan het betaald stallen, maar leverde het in het 1^e helft van 2012 nog geen 40.000 euro op. Er werd dus veel minder betaald gestald dan verwacht. Gratis stallen heeft daarom duidelijk de voorkeur boven betaald stallen. Duidelijk is (o.a. uit de proef in Hoogeveen) dat een fietsenstalling nooit kostenneutraal of zelfs winstgevend kan zijn in Meppel. Realisatie van een fietsenstalling kan dus niet aan 'de markt' worden overgelaten.

Mogelijke locaties voor een bewaakte stalling zijn bijvoorbeeld Kleine Kerkstraat (nabij de grote kerk) of Prinsenplein. Vooral deze laatste locatie is kansrijk. Op deze locatie worden de parkeerplaatsen op het Prinsenplein opgeheven als de parkeergarage Kromme Elleboog is gerealiseerd. Hier ontstaat dan een prima locatie voor een bewaakte stalling. Vooral voor bezoekers aan het centrum uit de richting Oosterboer en Ezinge heeft het Prinsenplein een gunstige ligging.

Stallen bij station

In 2010 is een geheel nieuwe fietsenstalling op het NS station gebouwd, waarbij de capaciteit fors is uitgebreid. Uit landelijk onderzoek blijkt dat steeds meer treinreizigers de fiets als voor- en natransportmiddel gebruiken. Het percentage fietsgebruik naar het station is al circa 40% (landelijk).

Het station van Meppel heeft een fietscapaciteit van ruim 2500 plaatsen (1100 bewaakt en overdekt, 650 op het dak onoverdekt en aan de Ezinge kant 800 fietsenklemmen onoverdekt)

Moving verkeer heeft op vrijdag 30 november een telling uitgevoerd op het station bij de niet-bewaakte stallingen. Aan beide zijden van het station stonden circa 500 fietsen gestald, in totaal dus 1.000 fietsen. Daarnaast staan er gemiddeld 400 fietsen in de bewaakte stalling. Zo stonden er circa 1.400 fietsen op het station gestald. Gesteld kan worden dat het station de meest fietsaantrekkelijke voorziening is in Meppel.

Opvallend is dat vooral op het parkeerdek aan de centrumkant veel fietsen foutief zijn gestald. Fietzers stallen het liefst zo dicht mogelijk bij de perrontunnel. Dat gaat zelfs zo ver dat er ook dagelijks fietsen gestald staan bij de perrontunnel. De gemeente waarschuwt deze fietseigenaren, maar het lijkt onvoldoende te werken. In Dalfsen worden fietsen die niet in de fietsenstalling staan door de Wezo weggehaald. De eigenaar moet in Zwolle 60 euro betalen om zijn fiets weer terug te krijgen. Deze aanpak werkt wel afdoende, volgens de gemeente. De eigenaar van de fietsenstalling pleit ervoor om 's ochtends vroeg de fietseigenaren op hun gedrag aan te spreken en als dat niet helpt de fietsen te verwijderen. Moving Verkeer stelt voor dat de gemeente hier uitvoering aan geeft.

4.5 Aanvullende maatregelen

De aanvullende maatregelen bestaan uit maatregelen voor recreatief fietsen en gedragsbeïnvloeding. In deze paragraaf worden deze twee onderdelen nader uitgewerkt.

Recreatief Fietsen

Knooppunten

In 2010 heeft het recreatieschap Drenthe het knooppuntensysteem in Drenthe aangelegd. Een fietsknooppuntensysteem is een netwerk van aaneengesloten tracés. De kruispunten

waarop de tracés bij elkaar komen, worden knooppunten genoemd. De fietsknooppunten zijn onderling bewegwijzerd. Via de genummerde borden fiets je van knooppunt naar knooppunt. De fietsroutes zijn uitgezet over de mooiste Drentse fietspaden. Bij ieder knooppunt is een informatiepaneel te vinden met een overzichtskaart van de nabijgelegen fietsknooppunten. De afstanden tussen de fietsknooppunten zijn in kilometers op de kaart aangegeven. Elke fietser kan zelf zijn route bepalen. De routes zijn dubbelzijdig bewegwijzerd. Je kunt dus in twee richtingen fietsen, van knooppunt naar knooppunt via de genummerde tracé borden.

Het knooppunten systeem loopt ook door de gemeente Meppel en het centrum van Meppel. Het knooppuntensysteem maakt elke andere recreatieve bebording in principe overbodig. De klassieke ANWB-bewegwijzerde fietsroutes blijven voornamelijk bestaan en maken deel uit van het Drentse fietsroutenetwerk. Dwars door (het centrum van) Meppel loopt de landelijke lange afstandsfietsroute LF9 (Nieuweschans-Breda).

Recreatieve bestemmingen

In de gemeente zelf zijn niet zoveel recreatieve bestemmingen, maar op fietsafstand buiten de gemeente zeker wel. Het Reestdal en de nationale parken De Wieden en Havelterberg liggen op fietsafstand van Meppel. Meppel zou zichzelf meer kunnen promoten als startlocatie voor recreatief fietsen. Voordeel hiervan is dat de toeristen eerder hun geld besteden (bij de horeca) in Meppel. Het station in Meppel is een prima uitvalsbasis. Op momenten dat men recreatief fietst, is er over het algemeen voldoende parkeergelegenheid. Komt men met de trein dan kan men een (OV)-fiets huren op het station. OV-fietsen, vooral bedoeld als natransportmiddel voor de trein, worden ook steeds meer verhuurd aan dagjesmensen die recreatief gaan fietsen. Jammer is dat er geen knooppuntenbord op het station van Meppel aanwezig is. Bij het recreatieschap wordt aangedrongen om alsnog een knooppuntenbord te plaatsen op het station.

Bewoners van de wijk Oosterboer zijn op dit moment slecht verbonden met het recreatiegebied Engelgaarde, dat feitelijk in de 'achtertuin' ligt. Een directe verbinding tussen Oosterboer en Engelgaarde is wenselijk, maar niet realistisch. Er moet zowel een spoorlijn als provinciale weg worden gekruist. Dat kan alleen door aanleg van een brug of tunnel en dat is financieel onhaalbaar.

Recreatie in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen

Uit onderzoek is gebleken dat mensen bij het uitzoeken van hun woonomgeving ook recreatieve mogelijkheden (per fiets) meewegen. De wijk Kloosterveen in Assen bijvoorbeeld is prima aangesloten op het Fochteloërveen. Bij de ontwikkeling van Nieuwveenselanden moet ook rekening worden gehouden met recreatieve ontsluiting van fietsers richting nationale parken de Wieden en Havelterberg).

Gedragbeïnvloeding: communicatie en educatie

Gedragbeïnvloeding

Bij gedragbeïnvloeding gaat het om alle activiteiten en maatregelen die er specifiek op zijn gericht mensen aan te zetten tot andere mobiliteitskeuzes. In eerste instantie is het doel om mensen meer mobiliteitsmogelijkheden te geven, in dit geval een toename van het fietsgebruik. Een tweede doel is een verschuiving van het aantal autoverplaatsingen naar fietsverplaatsingen. Informeren is hierbij een eerste stap, maar om mensen écht een

andere keuze te laten maken, is meer nodig. De gemeente vertoont hierin voorbeeldgedrag en voert overleg met betrokken partijen (o.a. Fietzersbond) om gedragsbeïnvloedingprojecten tot stand te brengen.

Het doel van deze categorie maatregelen is het gedrag te beïnvloeden ten gunste van het gebruik van de fiets door de inwoners en belanghebbenden in de gemeente Meppel (beter) te informeren over bestaande en nieuwe fietsprojecten en –activiteiten. Hieronder vallen communicatie, educatie en campagnes. Hiervoor geldt dat de gemeente zo veel mogelijk aansluit bij bestaande activiteiten en gebruikmaakt van bestaande (gemeentelijke) communicatiekanalen. Met bestaande activiteiten worden zowel lokale, provinciale als landelijke campagnes genoemd. Op lokaal niveau kan de gemeente met een fietsstimuleringsactie bijvoorbeeld aansluiten bij acties van de Meppeler Handels Vereniging (MHV). Op het gebied van educatie kan gebruik worden gemaakt van de activiteiten van het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe en op landelijk niveau kan worden aangehaakt bij de landelijke verkeersexamens of campagnes. De campagne 'Met Belgerinkel naar de Winkel' is een jaarlijks terugkerende campagne met als doel het gebruik van de fiets voor korte afstanden te stimuleren door fietsers te belonen. Meer soorten (landelijke) campagnes zijn beschreven op de website van het fietsberaad ([Fietsberaadpublicatie 17. Overzicht campagnes in het fietsbeleid ...](#))

Programma Verkeerseducatie

Bij educatie gaat het niet alleen om informeren, maar ook om het aanleren van fietsen en deelnemen aan het verkeer. Vooral groepen die het fietsen nog onder de knie moeten krijgen hebben profijt van fietseducatie. Het jaarlijkse Programma Verkeerseducatie (PVE) dat samen met de provincie Drenthe wordt opgesteld geeft hieraan wel al deels uitvoering. Vanuit het PVE worden bijvoorbeeld cursussen voor e-fietsers georganiseerd.

Verder communiceert de gemeente bij concrete verkeersprojecten met de inwoners over de fysieke maatregelen. Voorgesteld wordt om in het PVE jaarlijks meer aandacht te besteden aan fietsverkeer. Het kan dan ook gaan om promotieacties, zoals het project 'Met belgerinkel naar de winkel' of de campagne over fietsverlichting 'Val op met je fiets'. Ook kan een jaarlijkse voorlichtingscampagne in samenwerking met de politie worden opgezet om fietsendiefstal terug te dringen. Tijdens deze campagne houdt de politie verscherpt toezicht op het goed stallen. Het opruimen van 'weesfietsen' bij het station en andere grote stallinglocaties kan ook duidelijk worden gecommuniceerd in de media.

Basisschoolkinderen kunnen vanuit het PVE deelnemen aan het project Fiets Seef. Dit is een praktische fietsvaardigheid voor de groepen 1 tot en met 8 van de basisschool. Deze methode is een praktische aanvulling op elke willekeurige theoretische verkeersmethode. Het doel is om kinderen meer wegwijs te maken in het verkeer. Verder wordt jaarlijks door de VVN het theoretisch en praktisch verkeersexamen voor alle Meppeler basisscholen georganiseerd in april. Ook besteedt het PVE aandacht aan scholieren van middelbaar onderwijs (o.a. aan brugklassers).



Afbeelding boven: fietsoversteek de Kampen, Oosterboer, onder: Ruinerwoldseweg



5 UITVOERINGSPROGRAMMA

In dit rapport zijn verschillende knelpunten en maatregelen beschreven. In dit hoofdstuk worden de maatregelen geprioriteerd en worden een aantal quick wins voorgesteld. Quick wins zijn snel te behalen, kleine resultaten die worden ervaren als een verbetering. Eerst wordt ingegaan op de financiële mogelijkheden om maatregelen uit te voeren.

5.1 Financiering

Voor het realiseren van fietsprojecten is geen apart budget beschikbaar. Om toch zoveel mogelijk projecten te kunnen realiseren worden waar mogelijk de projecten gecombineerd met reguliere onderhoudsprojecten of rioolwerkzaamheden. Voor kleinere maatregelen wordt gezocht of financiering mogelijk is binnen de reguliere budgetten of door bijvoorbeeld dekking uit onderzoeksbudgetten. Gezien de financiële positie van de gemeente zijn de mogelijkheden hiertoe echter steeds beperkter geworden. Voor het realiseren van fietsvoorzieningen zijn wel subsidies beschikbaar vanuit de provincie (BDU), maar de mogelijkheden hiervoor worden ook steeds geringer. De gemeente Meppel maakt hier ieder jaar zoveel mogelijk gebruik van. Voor de projecten waar geen financiering voor beschikbaar is, zal de Raad indien zij uitvoering wenst, specifiek geld beschikbaar moeten stellen.

Inzet in dit fietsplan is met een aantal quick wins het fietsen te stimuleren. Insteek is dan dat die quick wins kunnen worden meegenomen in reguliere werkzaamheden, dan wel niet teveel kosten.

5.2 Prioritering

In deze nota is al een aantal concrete maatregelen genoemd. In deze paragraaf worden de maatregelen verdeeld in een aantal categorieën:

- doorlopende aandacht;
- lobby;
- onderzoeken;
- quick wins;
- fietsparkeren;
- infrastructurele projecten.

Doorlopende aandacht (soms als onderdeel van een project):

- bosschages verwijderen binnen 3 meter van fietspad;
- check fietspaaltjes bij aanleg/klachten;
- kwaliteitseisen toepassen bij nieuwe paden zoals genoemd in bijlage 7; o.a. fietspaden in gesloten verharding indien mogelijk;
- cursus e-fiets voor ouderen (onderdeel educatieprogramma provincie Drenthe).

Lobby

- (provinciale) lobby opstarten met als doel realiseren fietssnelweg Meppel-Zwolle.

Onderzoeken

- fietspaden in Oosterboer uniform in voorrangssituatie (intern onderzoek dat leidt tot concrete maatregelen);
- check uitvoeren of deze nota fiets voldoet aan de eisen die gesteld worden aan het Actieplan fiets dat het ministerie medio 2013 uitbrengt (in kader van beleidsimpuls Verkeersveiligheid). Mogelijk nota fiets nog aanvullen/wijzigen naar aanleiding van de modelaanpak;
- Aanpassen verkeerslichten Hoogeveenseweg na overname door de gemeente (prioriteit voor fietsers).

Quick wins

- fietspad Nijeveen-Kolderveen e.v. in de voorrang brengen;
- De oversteken op Schuurmansweg (Halsemastraat en v.d. Bergstraat) vallen onvoldoende op en de snelheid van het autoverkeer is hoog. De oversteken worden verbeterd door deze beter te laten opvallen door bebording en kleur;
- fietsoverleg instellen met daarbij standaard Fietzersbond aanwezig;
- fietsen zo nodig verwijderen bij ingang perrontunnel;
- knooppuntenbord bij station plaatsen;
- planken vastmaken op fietsbrug Werkhorst;
- eenrichtingsverkeer voor fietsers opheffen op de Hoofdstraat-Zuid;
- Van Duin Maasdamstraat/Ruinerwoldseweg: slecht zicht door bosschages die op particuliere grond liggen. Bewoner(s) aanschrijven met verzoek bosschages te verlagen dan wel te verwijderen;
- verbeteren fietsbewegwijzering Meppel-Hoogeveen (via de Wijk);
- Makaaystraat (veel gebruikte fietsroute Oosterboer-station) strooien in de winter.

Fietsparkeren

- starten proef gratis bewaakte fietsenstalling in centrum van Meppel wekelijks van donderdag tot en met zaterdag (gemeentelijke kosten ca. 75.000 euro voor een proef van 2 jaar. Mogelijk extra BDU subsidie van 40%; tevens mogelijkheid van subsidie leer-werk-trajecten onderzoeken.

Infrastructurele projecten

In de tabel in bijlage 3 zijn de infrastructurele knelpunten en maatregelen weergegeven. De knelpunten zijn aangedragen door inwoners via klachtenmeldpunt, politie, dorpsbelangen Nijeveen en gemeente Staphorst. Nadrukkelijk wordt gesteld dat de oplossingsrichtingen zoals voorgesteld slechts een indicatie zijn. De maatregel/oplossing zal specifiek nader uitgewerkt moeten en de exacte kosten kunnen eerst dan bepaald worden. Hieronder zijn de prioriteit 1 maatregelen nogmaals weergegeven:

- Oosterboer: voorrang voor fietsers onlogisch. Kosteninschatting: 10.000 euro (eerst intern onderzoek);
- Haakswold: fietsoversteek onoverzichtelijk. Realiseren plateau of vergelijkbare maatregel (kosteninschatting: 25.000 euro). Zie afbeelding 5.1.

Monitoring

Om te kunnen beoordelen of het fietsbeleid effectief is, is het van belang het fietsbeleid te monitoren. Het monitoren van het fietsbeleid wordt via verschillende invalshoeken opgezet.

- Het houden van tellingen; door regelmatig intensiteitstellingen te houden op diverse belangrijke fietsroutes kan gezien worden of het ingezette fietsbeleid ook daadwerkelijk leidt tot meer fietsgebruik. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de duidelijke relatie tussen de weersomstandigheden en het gebruik van de fiets.
- Planning; tweejaarlijks wordt gemonitord welke projecten zijn gerealiseerd en of de planning dient te worden bijgesteld.
- Bijhouden ongevalgegevens; aan de hand van de ongevalcijfers kan worden gemonitord hoe de ongevalgegevens zich ontwikkelen. Tevens kunnen eventueel nieuwe relatief onveilige locaties gesignaleerd worden. Kanttekening: registratiegraad daalt.
- Een meldpunt voor gevaarlijke situaties is al ingesteld (klachtenmeldpunt gemeente). Verder gaat de Fietzersbond dit voorjaar haar klachtenmeldpunt openen. Situaties die worden gemeld worden mede gebruikt om de effectiviteit van de fietsnota te monitoren.



Afbeelding 5.1: fietsoversteek Haakswold

BIJLAGEN

- 1 Interviews stakeholders
- 2 Beleid Rijk en provincie Drenthe
- 3 Fysieke knelpunten
- 4 Fietsgebruik in Nederland
- 5 Resultaten fietsonderzoek
- 6 Hoofdfietsroutes
- 7 Kwaliteitseisen fietsroutenetwerk

Bijlage 1: Interviews stakeholders

Interview met Benny Wolbers-rijwielshop en fietsenstalling NS station

Maandag 19 november 2012

De nieuwe fietsenstalling is in 2010 gebouwd in opdracht van en in eigendom van Prorail. Wolbers pacht/huurt de fietsenstalling op het NS station. Capaciteit: ca. 600 stallingen gratis onoverdekt en 1000 stallingen overdekt en betaald. Beide stallingen hebben ruim voldoende capaciteit. De gemiddelde bezetting van de betaalde stallingen is ca. 30%. Prijzen zijn €13 per maand en €99 euro per jaar. Vooral forenzen en dagjesmensen maken hiervan gebruik. Door de crisis loopt het gebruik momenteel wel terug. De klanten komen vooral uit Meppel en omliggende dorpen. Stationsstraat en Emmastraat zijn veel gebruikte wegen door de fietsers die van/naar station gaan.

Elektrische fietsen worden (nog) niet veel gestald in de stalling. Op station is oplaadpunt evenals bij de horeca (Beurs, herberg Plein). Wolbers heeft circa 20 OV-fietsen voor de verhuur. Deze worden veel gebruikt, ook door dagjesmensen. Openingstijden zijn beperkt ('s avonds tot circa 21 uur) door invoering van digitale toegangspoorten. Zodoende is de stalling wel tot de laatste trein toegankelijk.

Knelpunten

- Veel diefstal van fietsen;
- Fietsen voor ingang stationstunnel: gemeente treedt niet/onvoldoende op. Mogelijke oplossing: 's ochtends de betreffende fietsers aanspreken en als men toch parkeert, de fiets meenemen;
- Tunnel: zowel treinreizigers als doorgaande fietsroute. Wordt nog groter probleem bij bouw scholencampus op Ezinge;
- Er is geen knooppuntenbord op station;
- Makaaystraat (veel gebruikte fietsroute Oosterboer-station) wordt niet gestrooid in de winter.

Interview met Jan Meijer, voorzitter MHV

Maandag 19 november 2012

MHV doet de belangenbehartiging van haar leden (ondernemers/winkeliers in centrum Meppel). Zij overlegt elke 6 weken informeel met de gemeente. Fietsen is momenteel geen actueel onderwerp voor de MHV. Meijer geeft aan dat momenteel ook een onderzoek loopt van enkele studenten uit Zwolle over laden/lossen door bevoorradend verkeer in centrum.

Laatste ontwikkeling op gebied van stallingen zijn de 'nietjes' geweest die de gemeente heeft geplaatst. Volgens Meijer voldoen deze. Op enkele locatie staan ze niet of niet goed (bij Boompers/Esprit aan de Grote Kerkstraat). Mogelijk moeten er stallingen bij tussen stadskantoor en Aldi, maar dat moet uit onderzoek blijken. In ieder geval zijn daar minder stallingen dan elders langs de binnenring. Fietsverbod in de Hoofdstraat werkt goed voor de ondernemers. Verhogen parkeertarieven om meer fietsers te trekken (stelling Moving verkeer), kan niet op bijval rekenen van Meijer. Meijer is niet op de hoogte van het rapport over bewaakt stallen en Meijer verwacht ook niet dat dit rendabel is. MHV weet in economisch opzicht niets van de fietsers (wat geven ze uit, waar komen ze vandaan, waar winkelen ze et cetera). MHV kijkt uit naar rapport en ziet graag het concept.

Interview met Johan de Vries, Fietzersbond

Woensdag 21 november 2012

De Vries geeft aan dat er de laatste jaren veel personele wisselingen op de afdeling verkeer bij de gemeente zijn geweest, wat de continuïteit van beleid en uitvoering niet ten goede komt. De Fietzersbond in Meppel is de afgelopen jaren niet actief geweest, omdat er onvoldoende actieve vrijwilligers waren. Er was geen structureel overleg met de gemeente. De Fietzersbond heeft ca. 50 leden in Meppel. De Vries pleit voor een regulier fietsoverleg met de gemeente.

De Vries vraagt zich af of het zin heeft plannen te maken, die vervolgens in de kast belanden. ' Geen woorden, maar daden' , is zijn credo. Ook pleit hij ervoor om bij het opstellen van het plan de raad(commisie) te betrekken. Bijvoorbeeld door halverwege het opstellen aan de raad te vragen of we op de goede weg zijn? Fietzersbond heeft geen lijstje met knelpunten in Meppel beschikbaar. Wel noemt de Vries de haakspaarkeerruimte voor auto's bij Action/Xenos: dat is gevaarlijk voor fietsers. Beter zou zijn die parkeerplaatsen op te heffen als de parkeergarage gerealiseerd is. Over het algemeen zijn schoolroutes het meest gevaarlijk, zo stelt hij.

De Vries is van mening dat er te weinig capaciteit is voor fietsparkeren in het centrum. Hij is benieuwd hoe AH het fietsparkeren gaat uitvoeren bij de nieuwe AH. Mogelijk als de parkeergarage niet rendoert, is er ruimte voor fietsparkeren te maken.

In het fietsplan 2002 is een duidelijke ambitie geformuleerd: een aandeel fiets van 47% in verplaatsingen tot 7,5 km. De Vries vraagt zich af of deze ambitie gehaald is?

In 2001 heeft Fietzersbond een fietsbalans opgesteld. Hierin is Meppel vergeleken met vergelijkbare steden in Nederland. De Vries stelt voor opnieuw zo'n fietsbalans te laten uitvoeren als het beleidsplan gereed is. De Vries vraagt zich af hoe met signalen vanuit de bevolking wordt omgegaan? Is daar een overzicht van? (MO: ja, gemeente heeft hiervan een overzicht gemaakt). Ook pleit hij voor burgerparticipatie in de vorm van bijvoorbeeld een enquête om bijvoorbeeld knelpunten boven water te krijgen.

De Vries geeft aan dat er inmiddels ca. 200 scootmobielen in de gemeente zijn. Hij pleit ervoor om in het beleidsplan op te nemen hoe de gemeente omgaat met de interactie tussen voetgangers, scootmobielen en fietsers.

De Vries geeft aan dat educatie belangrijk is voor bezitters van een e-bike. In Zuidwolde is vorige zomer een cursus georganiseerd voor alle inwoners van 70 jaar en ouder om te leren omgaan met een e-bike. Tijdens de cursus werden testen gedaan onder de deelnemers en werden adviezen gegeven over de e-bike. De cursus werd zeer gewaardeerd door de deelnemers. De Vries vraagt zich af op basis waarvan onderhoud wordt gepleegd. Is er een plan bij de gemeente hiervoor?

Tenslotte pleit De Vries voor een vergelijking met andere gemeenten, bijvoorbeeld Hoogeveen en Steenwijkerland. Op basis hiervan kan ook bepaald worden hoeveel financiële middelen nodig zijn voor realisatie van het fietsplan.

Interview met Pleun van 't Hoog, VVN gemeente Meppel

Vrijdag 23 november 2012

VVN in Meppel is niet erg actief op dit moment. VVN heeft weinig vrijwilligers. Wel organiseert zij jaarlijks het fietsexamen voor alle scholen in de gemeente en enkele daarbuiten.

Van 't Hoog heeft geen overzicht met knelpunten in Meppel en noemt zichzelf ook geen deskundige op het gebied van fietsen in de gemeente. Wel is er enige tijd geleden een fietstocht geweest, waar VVN ook bij aanwezig was. Hier kwamen wel enkele knelpunten naar voren. Van 't Hoog heeft dit overzicht echter niet.

De meeste knelpunten komen voor bij scholen, maar worden soms ook door de ouders van schoolgaande kinderen veroorzaakt.

Interview provincie Drenthe, Anneke Hiddema en Sjoerd Bijleveld

Woensdag 28 november 2012

De provincie stimuleert het fietsen door o.a. ontbrekende schakels in het fietspadennet mede te financieren uit de BDU. Ook draagt de provincie financieel bij aan mobiliteitsmanagement projecten in de provincie. Fiets kan daar ook onderdeel van zijn. Als werkgever heeft de provincie het e-fiets gebruik gestimuleerd door een aantal e-fietsen aan medewerkers beschikbaar te stellen om op te proefrijden. Dit heeft geleid tot de aanschaf van een aantal e-fietsen door de medewerkers.

De provincie heeft in 2005 een fietsplan opgesteld, dat zich vooral richt op utilitair fietsgebruik. De provincie gaat een nieuw plan opstellen en zal zich daarin ook op de recreatieve fietser richten. Meer en meer wordt beseft dat de recreatieve fietsers goed zijn voor de economie van de provincie. Een goed fietspadennetwerk is dan onontbeerlijk. Het nieuwe fietsplan moet dan ook integraal worden opgesteld. Social Media wordt steeds belangrijker, ook bij het fietsen. Dat krijgt ook een plek in het nieuwe fietsplan.

Hoogeveen heeft een proef gedaan met gratis bewaakt stallen. De provincie verwijst voor meer informatie hierover naar de gemeente. Overigens geeft de provincie aan dat de verhouding tussen aantal stallingen en aantal fietsen in de stad circa 1:50 is.

Provincie heeft een rol gehad in het masterplan fiets, dat door het recreatieschap is uitgevoerd. (zie ook interview met recreatieschap). ANWB heeft een fietsbelevingsonderzoek uitgevoerd onder haar leden. Provincie kent de resultaten daarvan niet.

Provincie geeft aan dat zij de Hoogeveenseweg graag wil overdragen aan de gemeente. Daarover wordt al sinds 2010 gesproken. Na overdracht kan de gemeente de verkeerslichten instellen zoals zij dat wenst. De provincie maakt zich zorgen over de fietsinfrastructuur tussen Nieuwveenselanden en de stad Meppel. Provincie investeert in een fietstunnel onder de N375. Maar is de aansluiting met de stad wel gewaarborgd?

Verder is de verbinding met Ezinge een zorgpunt voor de provincie. Een tunnel bij de Westerstouwe had voorkeur van de provincie om een goede ontsluiting van Ezinge met Meppel-zuid te realiseren. Waar gaan alle fietsers straks langs?

Interview politie, unit verkeerstaken, Charles van der Straten

Woensdag 28 november 2012

Van der Straten adviseert gemeenten in Drenthe op gebied van infrastructuur en bebording. Verkeersbesluiten worden door de gemeente altijd voor een reactie naar de politie gestuurd. Controles richten zich vooral op fietsverlichting en dan gaat het vooral om schoolgaande jongeren. Van der Straten heeft geen gegevens over fietsendiefstal en verwijst hiervoor naar een collega.

Van der Straten geeft desgevraagd aan dat de registratiegraad van fietsongevallen zeer laag is. Vooral letselongevallen worden geregistreerd. Beleid is er eigenlijk niet op te maken: het ongevallenbeeld is veelal diffuus. Om ongevallen te voorkomen is voorlichting en educatie erg belangrijk. Dat geldt ook voor de e-bikes die snel in opkomst zijn. Druk punt in Meppel is voor het station, daar steken veel fietsers over. Voor een overzicht van knelpunten in Meppel verwijst van der Straten naar de wijkagent in Meppel.

Interview met Recreatieschap Drenthe, Hans Hartog

Donderdag 29 november 2012

Het recreatieschap bestaat volgens een gemeenschappelijke regeling. Alle Drentse gemeenten en Ooststellingwerf betalen jaarlijks een bedrag waarmee recreatieschap projecten kan uitvoeren. Het recreatieschap heeft een dagelijks bestuur. Het recreatieschap heeft een masterplan fiets laten opstellen. De reden hiervoor is dat er geen totaalbeeld was van de staat van onderhoud van vooral recreatieve fietspaden in Drenthe. Hartog pleit voor meer samenwerking tussen de verschillende wegbeheerders. Fietsers willen een comfortabel fietspadennetwerk, ongeacht wegbeheerder. Vooral voor Meppel is dat belangrijk, omdat de fietsers vanuit de stad al heel snel in een andere gemeente (dus wegbeheerder) zijn. Fietsers zullen een negatief beeld over de fietspaden (en dus fietsen) overhouden als het onderhoud in een andere gemeente zeer slecht is.

Hartog geeft aan dat het recreatieve fietsen in Drenthe economisch zeer belangrijk is. Van een omzet van ca. 900 miljoen euro in de recreatie, wordt circa 60% besteed door fietsers. Daarom is een fietspadennet dat goed op orde is, van wezenlijk belang. 'Drenthe is de fietsprovincie', zoals Friesland de waterprovincie is. In Meppel wordt jaarlijks ca. 21 miljoen euro aan recreatie/toerisme omgezet, waarvan 3 miljoen verblijfsrecreatie. Recreatieschap heeft de knooppuntenroutes aangelegd en krijgt daarover veel complimenten. Er is weinig vandalisme. Allerlei andere (landelijke) fietsroutes zijn feitelijk overbodig geworden door de knooppuntnroutes. Bij station Meppel is geen knooppuntenbord, maar de knooppuntnummers voeren wel langs het station.

Voor elektrische fietsen heeft het recreatieschap 100 extra oplaadpunten gerealiseerd. Hartog geeft aan dat voor elektrische fietsers voldoende breedte van fietspaden belangrijk is en ook bochten ruim genoeg zijn. Bij ontwerp moet hier rekening mee worden gehouden. Hartog geeft aan dat de fiets een duurzaam vervoermiddel is. Een goed fietsnetwerk is zeer belangrijk bij de woningkeuze of bedrijfskeuze. Stedenbouwkundigen moeten al bij ontwerp rekening houden met recreatieve routes vanuit de nieuwe wijken. Nu gebeurt dat nog veel te weinig. Nieuwe wijken (Kloosterveen, Erflanden, Nieuwveenselanden) zijn gericht op de binnenstad, maar niet op de omliggende natuur. Dat is een gemiste kans.

Bijlage 2: Beleid Rijk en provincie Drenthe

Rijksbeleid

Op landelijk niveau is het fietsbeleid vastgesteld in de Nota Mobiliteit. Er is geen sprake van een substantiële rol van het rijk in het fietsbeleid. De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid ligt primair bij de decentrale overheden, vooral bij gemeenten. Zij staan dicht bij de gebruiker en kunnen daardoor beter inschatten welke maatregelen nodig zijn om een optimaal fietsbeleid uit te voeren. Het Rijk faciliteert door het verspreiden van kennis en te zorgen voor randvoorwaarden. Het gebruik van de fiets moet worden gestimuleerd. Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Dit is van maatschappelijk belang, omdat het fietsgebruik positieve effecten heeft op de kwaliteit van de woonomgeving. De fiets vervult op een goedkope manier de mobiliteits- en recreatiebehoefte. De decentrale overheden moeten zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Bovendien moeten de parkeervoorzieningen voor fietsers voldoen aan de vraag naar kwaliteit, kwantiteit en locatie. Het huidige fietsgebruik moet geconsolideerd worden en het fietsen moet een aantrekkelijker alternatief gemaakt worden voor korte autoritten en om natuur- en recreatievoorzieningen per fiets bereikbaar te houden. Een heldere ruimtelijke structuur, menging van wonen en werken en een goede bewegwijzering dragen bij aan een hoger fietsaandeel. In de Nota Mobiliteit is het ruimtelijke beleid uit de Nota Ruimte, verder uitgewerkt. In 2009/2010 wil het Rijk inzetten op fietsenstallingen bij stations en het project Fiets Filevrij (fiets-snelwegen)

In de nota wordt wel benoemd dat niet alleen het functioneren van de afzonderlijke vervoerswijzen op zich (dus alleen de fiets bijvoorbeeld), maar ook de aansluitingen tussen de verschillende vervoerswijzen moet verbeteren. Dit zorgt voor meer keuzevrijheid voor gebruikers en meer betrouwbaarheid van verplaatsingen. Ook milieuoverwegingen liggen ten grondslag aan het verbeteren van de overstapmogelijkheden tussen de vervoerswijzen en het stimuleren van lopen, fietsen en kleinschalig openbaar vervoer op afstanden tot 7,5 km. Daarnaast is in 2006 het project “fiets filevrij” gestart voor aanpak van de files op de korte termijn. Dit project heeft als doelgroep de forens met een woon-werk-afstand van 0 tot 15 km

Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid voor mobiliteit is opgenomen in de Omgevingsvisie Drenthe (2010). De provincie streeft naar een optimale en veilige bereikbaarheid van Drenthe voor haar ambities op het gebied van wonen, werken en recreëren. De samenhang en de betrouwbaarheid van de netwerken voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederen zijn hierbij van provinciaal belang, evenals de verknoping van het regionaal netwerk met het (inter)nationale netwerk. Het beleid zoals vastgelegd in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP, 2007) blijft onveranderd van kracht. Voor de fiets geeft de provincie in de uitvoering prioriteit aan het vervolmaken van het fietsnetwerk voor woon-werkverkeer.

In het Fietsplan Drenthe (2004) wordt aangegeven dat de mobiliteit van de Drenten blijft groeien. Om het dichtslippen van stadscentra te voorkomen moet vooral worden ingezet

op de fiets. De fiets is op afstanden tot 7,5 kilometer een goed alternatief voor de auto. Dit betekent dat er snelle, veilige en comfortabele routes voor fietsers richting centrum, scholen, stations en andere voorzieningen moeten zijn. De goede fietsmogelijkheden in Drenthe moeten de weggebruiker stimuleren om meer gebruik te maken van de fiets voor het dagelijks vervoer, maar ook om te recreëren. Goede fietsvoorzieningen zijn belangrijk voor het toerisme in Drenthe.

Hoofddoelstelling in het Fietsplan Drenthe is “het stimuleren van het fietsgebruik, voor de bewoners van Drenthe en voor de bezoekende recreanten en toeristen.

Hieruit zijn 8 subdoelstellingen geformuleerd die moeten bijdragen aan het verwezenlijken van de hoofddoelstelling:

1. Verbeteren bereikbaarheid stedelijke centra per fiets;
2. Verbeteren bereikbaarheid van (recreatieve) attractiepunten en het ontsluiten van natuurgebieden en aantrekkelijke landschappen (waaronder stimuleren ketenmobiliteit auto-fiets);
3. Vergroten van het aantal recreatief aantrekkelijke fietsroutes rond stedelijke centra;
4. Vergroten bekendheid van recreatieve fietsmogelijkheden;
5. Stimuleren van de ketenmobiliteit fiets – openbaar vervoer;
6. Verbeteren en in stand houden van de kwaliteit van fietsvoorzieningen;
7. Vergroten van de verkeersveiligheid voor fietsers;
8. Verbeteren van stallingvoorzieningen voor de fiets.

Ook ander beleid, zoals parkeerbeleid, kan bijdragen aan het fietsgebruik.

Stedelijke centra dienen in het jaar 2015 vanuit de omliggende kernen, in een straal van 7,5 km, op alle tijdstippen van de dag per fiets bereikbaar te zijn binnen 30 minuten. Daarbinnen vallen alle dorpen in de gemeente Meppel ten opzichte van de stad Meppel, maar ook Havelte, de Wijk en Staphorst.

De fietsverbindingen moeten een hoge kwaliteit (comfort, veiligheid) hebben en de omrijfactor moet beperkt blijven tot 1:1,2 (hemelsbreed t.o.v. afgelegde afstand over de weg). Vanuit de genoemde dorpen naar het centrum van Meppel wordt voldaan aan deze eis.

Het beleidsdocument en het projectboek staan op de volgende site: [Fietsplan Drenthe pdf - CROW](#) Gebied 11 uit het projectenboek: ‘Meppel en omgeving’ is relevant voor de gemeente Meppel.

Bijlage 3: Fysieke knelpunten

Prioritering

Prioriteit 1: zo spoedig mogelijk uitvoeren, onderdeel hoofdfietsroute/langlopend probleem;

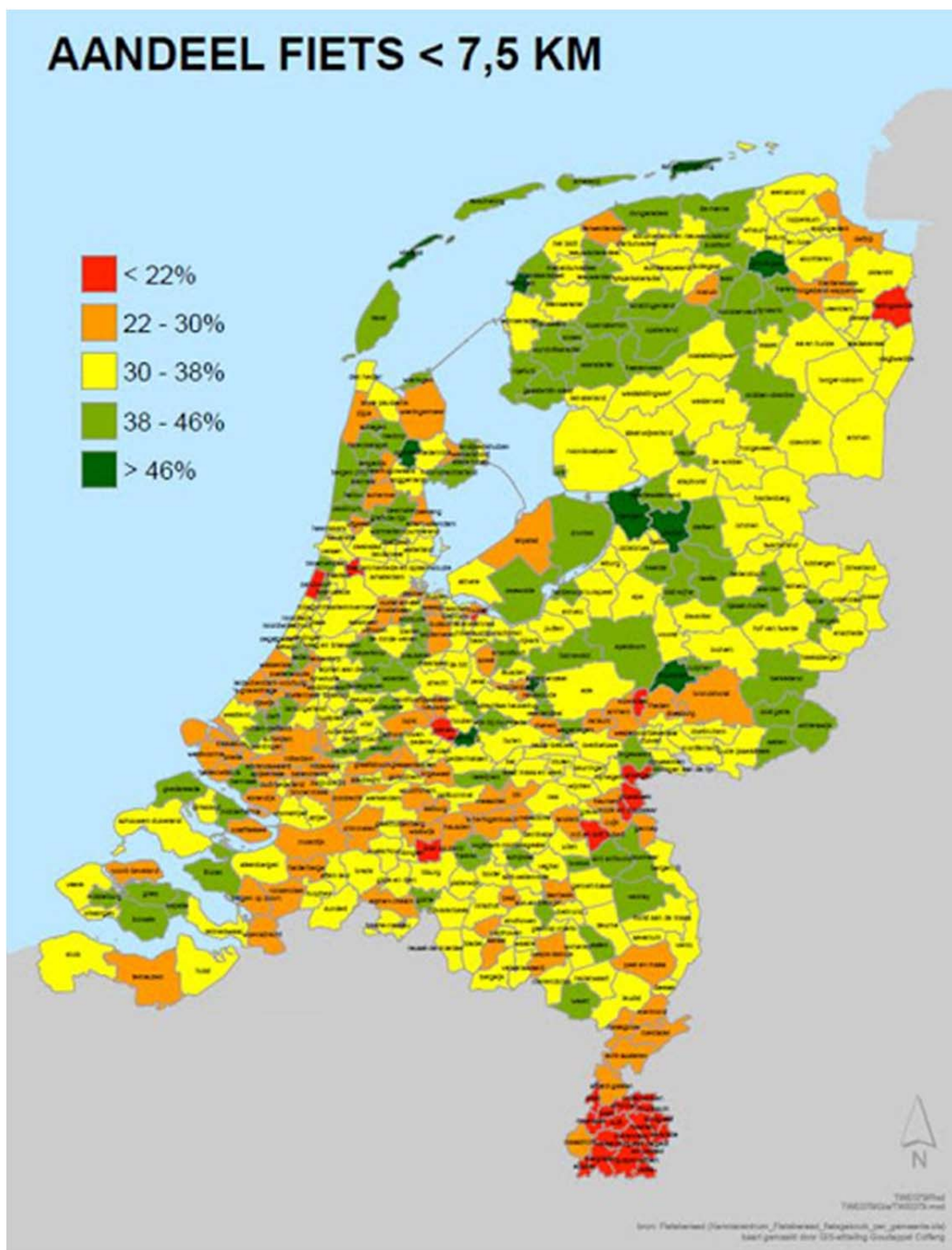
Prioriteit 2: prioriteit middel;

Prioriteit 3: lage prioriteit, in combinatie met onderhoud, geen specifiek budget nodig;

Prioriteit 4: geen maatregelen.

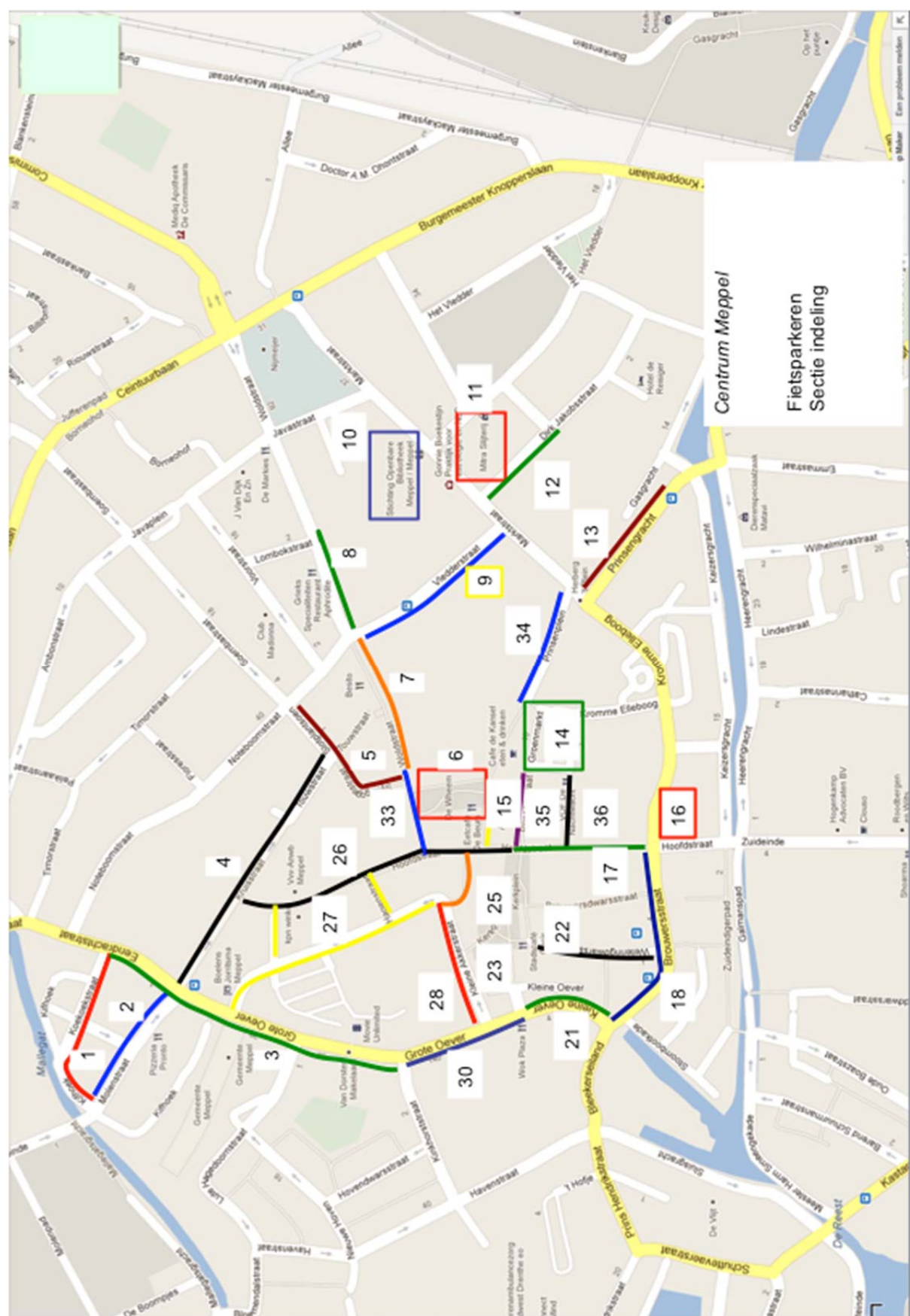
Locatie	Waarom knelpunt	Mogelijke maatregel	Prioriteit	Kosten
Steenwijkerstraatweg/ oversteekplaatsen t.h.v. Zomerdijk	Oversteken is onveilig	Oversteekplaatsen beter laten opvallen o.a. bebording en kleurgebruik	2	10.000
Fietstunnel N375/kruising Engelgaarde	Slecht zicht	Geen	4	
Brandemaat/Oosterboer	Voetpad wordt als fietspad gebruikt om verkeerslichten te vermijden	Of: voetpad geschikt maken voor fietsers, Of: Fysiek onmogelijk maken om te fietsen	3	PM
parallelweg Hoogeveenseweg t.h.v. Tinq tankstation	Auto's rijden van/naar tankstation zonder te letten op verkeer op parallelweg	Aanbrengen plateau op parallelweg	3	25.000
Oosterboer	Voorrang voor fietsers onlogisch. Ene keer fietspad wel voorrang t.o.v. kruisend verkeer, andere keer niet	Fietspaden en voorrangssituaties in beeld brengen. Op basis hiervan keuze maken: of alle kruisingen in de voorrang of niet.	1	10.000 (eerst intern onderzoek)
Haakswold, fietsoversteek	Fietsers steken over en oversteek valt onvoldoende op	Fietsoversteek duidelijker accentueren. Realiseren plateau of vergelijkbare maatregel.	1	25.000
Oude Boazstraat- Weerdstraat	Onduidelijke situatie	herinrichting kruispunt	2	100.000
Zuiderlaan, fietsoversteek	Plotseling afslaand fietsverkeer dat eerst parallel rijdt aan autoverkeer Bord (G11) verplicht fietspad ontbreekt	Bord G11 plaatsen	-	uitgevoerd
Steenwijkerstraatweg- Noordeinde	Onveilige oversteek	Oversteek beter laten opvallen/bebording, kleur	2	10.000
Dorpsstraat	Snelheid autoverkeer	Is al 30 km/uur	4	
Fietspad Oude Rijksweg is verdwenen	Verzoek om in ere te herstellen (bv schelpenpad)		4	PM
Kruising Dorpsstraat- Weidelint	Uitzicht wordt beperkt door bomen langs de Dorpsstraat	TKN	4	
Reggersweg	Smal en hoge snelheid verkeer	Fietspad verder doortrekken, globaal tussen ziekenhuis en Reeststouwe/Vaartweg/	2	Is onderdeel inrichtingsplan Stadrandzone
Staphorster Grote Stouwe	Hoge snelheid autoverkeer	TKN. Geen grote intensiteit fietsers	4	
Matenweg-fietsroute vanuit Wanneperveen	Hoge snelheid autoverkeer	Is al 60 km/uur	4	
Ter hoogte van NS station	Geen oversteekvoorziening speciaal voor fietsers	Onderzoek naar mogelijkheden oversteekvoorziening	2	Intern onderzoek
Prinsenplein, straat t.h.v. Action	Menging fietsers en autoverkeer dat haaks parkeert	functie parkeren wordt opgeheven bij realiseren parkeergarage	2	Geen

Bijlage 4: Fietsgebruik in Nederland

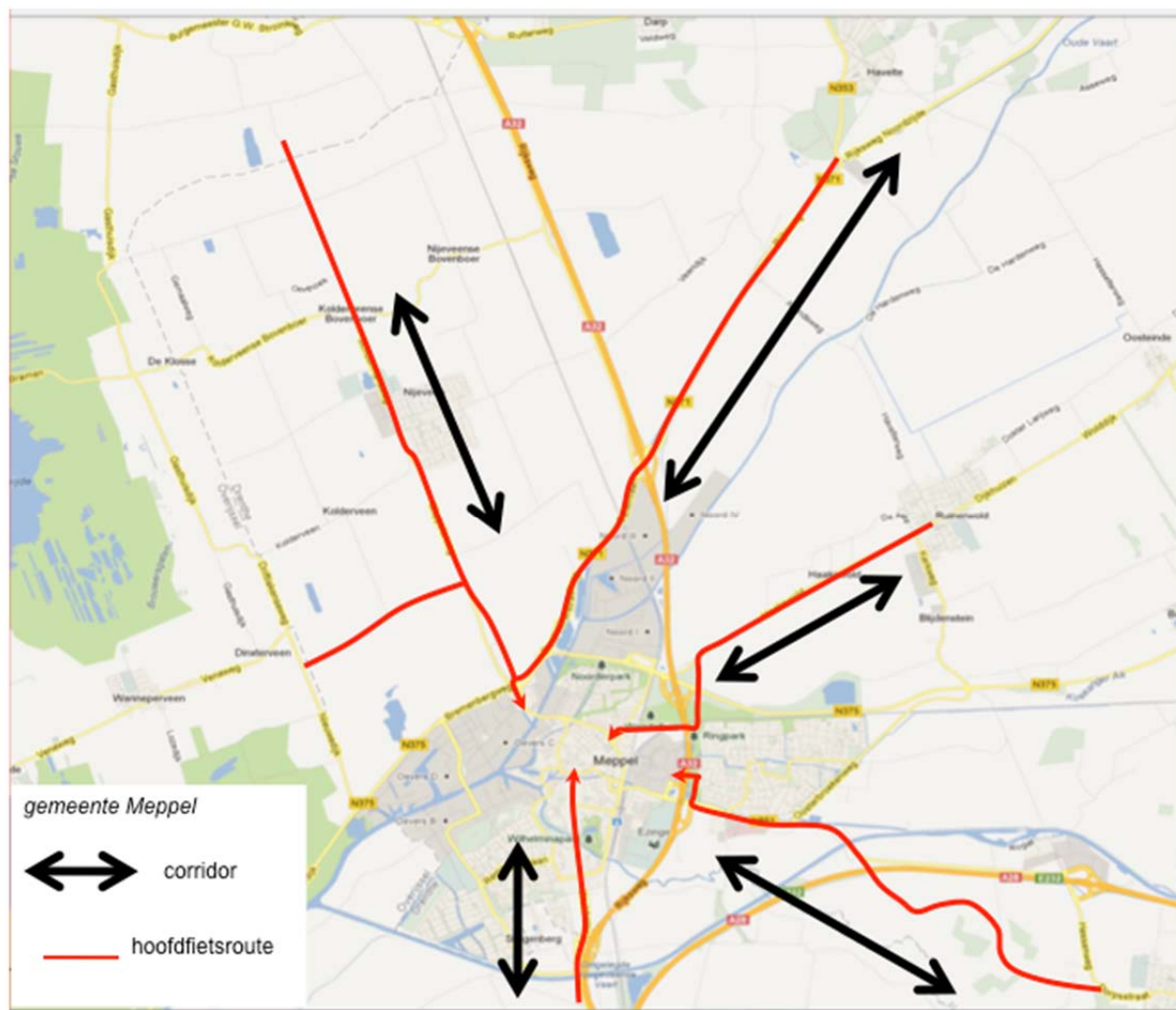


Bijlage 5: Resultaten fietsonderzoek

fietsparkeertelling centrum Meppel vrijdag 30 november 2012 en zaterdag 1 december 2012						
sectie	straat	capaciteit	bezetting vrijdag 14-16 uur	los	zaterdag 14-15 uur	los
1	koekoekstraat	N6	18	3	0	6
2	molenstraat	N5	15	9	1	9
3	grote oever (koekoekstraat-kinkhorststraat)	N3+N5	24	10	1	11
3	grote oever stadskantoor	N15	45	20	1	
4	kruisstraat	N6+N20+N7+N10+N6	147	142	139	
4	touwstraat	N8+N13	63	29	61	
5	slotplansen/synagogestraat	A7 (visboer)+H10 (woonconcept)	17	8	10	65
6	wiehem	B14 (beurs)	14	6	18	30
7	woldstraat vliedderstraat-wiehem			25		19
8	woldstraat (vliedderstraat-lombokstraat)			12		3
9	vliedderstraat thv woldstraat	C4/A9/N4	21	18	20	
9	vliedderstraat Lidl	D10	10	14	17	
10	Marktstraat-bibliotheek	F60	60	25	0	
11	het vliedder (jumbo)	A25	25	33	37	25
12	Dirk Jakobstraat					
13	Prinsengracht	N20	60	8	5	6
14	groenmarkt (thv casino)	N7	21	10	14	
15	grote kerkstraat			40	45	
16	kromme elleboog thv scheer en foppen	N17	51	23	54	
17	hoofdstraat (brouwerstraat-prinsenstraat)			27		16
18	brouwerstraat	N4+N5	27	2	18	16
19	stoombootkade					
20	looljerij					
21	kleine oever	N7 (Aldi)+N3 (museum)+N5	45	21	17	
22	weteringdwarsstraat					
23	kerkplein			10		6
25	kleine kerkstraat					
26	hoofdstraat (kruisstraat-prinsenstraat)	N18	54	35	38	4
27	grote akkerstraat			6		15
27	hagenstraat			15		28
27	nwe kerkstraat	N2	6	23	31	
28	hooge tin (voor sweanenborg)			30		37
29	parkeerterrein AH	niet beschikbaar		0		3
30	kleine oever (kinkhorststraat-bleekerseiland)					
31	parkeerterrein havenstraat					
31	kinkhorststraat					
33	woldstraat (Hoofdstraat-wiehem)			9		13
34	prinsenplein	N6+N10+N10+N8+N10	132	71	10	123
35	prinsenstraat	N24	72	31	47	
36	groenmarktstraat			11		15
		N=nietje A=fietsenstandaard B=flicsrenrek				
			927	538	638	358
	bezetting totaal		862		996	
	vergelijking telling 2002					
		vrijdagmiddag 13 uur	551			
		vrijdagavond 19 uur	511			



Bijlage 6: Hoofdfietsroutes





Bijlage 7: Kwaliteitseisen fietsroutenetwerk

Veiligheid

Een duidelijke en goed ontworpen fietsinfrastructuur heeft een positieve uitwerking op de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers. Een reductie van het aantal verkeersslachtoffers en het voorkomen van nieuwe ongevallen zijn daarbij de belangrijkste doelstellingen. De fietser is immers een kwetsbare verkeersdeelnemer die extra bescherming verdient. Door conflicten te voorkomen of – wanneer dit niet mogelijk is – beter te reguleren, kunnen de doelstellingen bereikt worden. Dit alles past binnen het landelijk Duurzaam Veilig beleid. Toch zijn meer factoren van invloed op de verkeersveiligheid van fietsers, zoals de omvang en samenstelling van het verkeer, het gedrag van de verkeersdeelnemers en de weersomstandigheden. De gemeente heeft hier niet altijd invloed op.

Infrastructurele maatregelen die het fietsen veiliger en meer comfortabel maken, zijn:

- aanleggen middengeleiders in gebiedsontsluitende wegen, die veilig oversteken in twee keer mogelijk maken en zorgen voor een betere zichtbaarheid van de oversteek;
- hoogteverschillen in overgangen zoveel mogelijk beperken (bijvoorbeeld bij middengeleiders).

Fietsstraat

Een relatief nieuwe ontwikkeling in de verkeerskundige wereld is de fietsstraat. Een toepassing die steeds meer wordt gebruikt in woongebieden waar de ruimte vaak beperkt is en veel fietsverkeer van een dergelijke route gebruik maakt. De fietsstraat maakt veelal onderdeel uit van het hoofdfietsnetwerk. In CROW publicatie 216 wordt een fietsstraat als volgt gedefinieerd:

‘Een fietsstraat is een onderdeel van een hoofdfietsroute, waarbij de fietsroute is gelegen in een woongebied en waarop naast fietsverkeer ook autoverkeer voorkomt. De positie van het autoverkeer op de straat is ondergeschikt aan dat van het fietsverkeer.’ Een fietsstraat is:

- een straat binnen een verblijfsgebied;
- die functioneert als een belangrijke fietsverbinding;
- die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is;
- waarop in beperkte mate autoverkeer voorkomt;
- de positie van de auto is ondergeschikt aan die van de fiets.

Als er wordt geparkeerd door auto's langs de fietsstraat, dan bij voorkeur in langsrichting.

Comfort en directheid

De (vrijliggende) fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk. De hoofdeis comfort beperkt zich nadrukkelijk niet alleen tot het onderhoud van het netwerk of de toestand van het wegdek. Nieuwe fietspaden of bij groot onderhoud worden fietspaden zoveel mogelijk in gesloten verharding (rood asfalt of betonverharding) aangelegd. Naast het feit dat dit comfortabeler is, is het ook financieel aantrekkelijker, omdat gesloten verharding minder onderhoud vergt. De aanleg kosten zijn vaak wel hoger.

De fietsverbinding tussen een herkomst en een bestemming dient zo direct mogelijk te zijn, waardoor omrijden tot een minimum wordt beperkt. De directheid van een route wordt bepaald door de omrijafstand. De noodzaak tot omrijden moet minimaal zijn, zodat er zo min mogelijk tijdsverlies optreedt en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbetert. De omrijafstand is vooral op de verbinding Meppel zuid - Ezinge(Oosterboer) een groot knelpunt.

Ook een goede doorstroming valt onder de hoofdeis directheid. Overigens zal er door de fietser altijd gezocht worden naar een optimale balans tussen afstand en aantrekkelijkheid van de te nemen route. Het spreekt voor zich dat dit per fietser en per keer dat een fietser voor de keuze staat kan verschillen. Voorbeelden voor verschillende keuzes zijn bijvoorbeeld van Ruinerwold naar Meppel via Meppel Noord of via de Blankensteinweg. Of vanuit Havelte via de rotonde Watertoren of via de Paradijsweg.

Samenhang

De fietsinfrastructuur moet een samenhangend geheel vormen en aansluiten op zoveel mogelijk herkomsten en bestemmingen van fietsers. Bij voorkeur zijn alternatieve routes aanwezig. De routekeuze kan immers per gebruikersgroep variëren. Zo kiezen ouderen in het algemeen voor de minst complexe route, terwijl fietsers die het netwerk gebruiken voor woon-werk verkeer een voorkeur hebben voor de kortste route. Een voorbeeld hiervan is de route vanuit Oosterboer via de Blankensteinweg (met grote hoogteverschillen) of langs de Hoogeveenseweg.

De samenhang van het netwerk wordt vergroot door uniformiteit in de routes. Hierdoor wordt het geheel logischer voor de gebruiker. Uniformiteit bepaalt dan ook in grote mate het verwachtingspatroon en weggedrag van fietsers. De route vanaf de fietstunnel Berggierslanden naar het winkelcentrum Koedijkslanden is niet samenhangend en onlogisch doordat door dat de route door woonstraten slingert. De gemeente heeft inmiddels wel bewegwijzering aangebracht om de route te verduidelijken.

Aantrekkelijkheid

De fietsinfrastructuur is zo vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is. Voor recreatief fietsverkeer is vooral een aantrekkelijke omgeving van belang tijdens het vaststellen van routes. Voor het utilitaire netwerk geldt dat routes bovenal sociaal veilig moeten zijn: de routes moeten zoveel mogelijk langs bebouwing gaan en binnen de kom slim verlicht zijn.

Eisen binnen de bebouwde kom

Hoofdeis	Criteria	Voorkeur
Veiligheid	Vorrangsregeling	- Bij rotondes: fietsers geen voorrang - Bij verkeerslichten conflictvrij (met voorkeur voor wachttijdvoorspeller) - Bij kruisingen met 30 km per uur wegen fietsers voorrang
	Ernstige ongevallen	Aanpak locaties met > 6 ernstige ongevallen in 5 jaar
	Menging autoverkeer	Op erftoegangsweg (30 km) fiets op de rijbaan Gebiedsontsluitingswegen fiets op fietspad/parallelweg/fietsstrook
Comfort en directheid	Verharding	Asfalt, bij voorkeur rood
	Maatvoering	Maximale snelheid 30 km per uur: - Fietsstraat (zie kader hieronder.)
		Maximale snelheid 50 km per uur: - Fietsstrook > 2,0 meter (min 1,5) - Eenrichting > 2,5 meter (min. 2,0) - Tweerichtings > 3,0 meter - Solitair > 3,5 meter in twee richtingen
	Verlichting	Solitair fietspaden Belangrijke oversteeklocaties
	Bewegwijzering	Op kruispunten in het hoofdwegennet Naar belangrijke voorzieningen, wijken en omliggende kernen
	Omrijdfactor in afstand	Maximaal 1,25
	Wachttijd verkeerslichten	45-60 seconden (hoofd fietsroutes) max. 60-90 seconden
Samenhang	Obstakelvrije zone	Incidentele obstakels: 0,30 meter gesloten obstakels: 0,60 meter
	Compleetheid	Aanleggen ontbrekende schakels

Eisen buiten de bebouwde kom

Hoofdeis	Criteria	Voorkeur
Veiligheid	Voorrangregeling	- Bij rotondes: fietsers geen voorrang - Bij verkeerslichten conflictvrij (met voorkeur voor wachttijdvoorspeller) - Op wegvakken oversteekvoorziening met middengeleider - Op belangrijke gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen ongelijkvloerse kruising
	Ernstige ongevallen	Aanpak locaties met > 6 ernstige ongevallen in 5 jaar
	Menging autoverkeer	Op erftoegangsweg (60 km) fiets op de rijbaan Gebiedsontsluitingswegen fiets op fietspad/parallelweg/fietsstrook
Comfort en directheid	Verharding	Asfalt, bij voorkeur rood
	Maatvoering	Maximale snelheid 60 km per uur: Vrijliggend eenrichting: > 2,5 meter Vrijliggend 2 richtingen: > 3,5 meter
		Maximale snelheid 80 km per uur: - Eenrichting > 2,5 meter (min. 2,0) - Tweerichtings > 3,5 meter - Solitair > 3,5 meter in twee richtingen parallelweg (of fietsstraat)
	Verlichting	Solitaire fietspaden Belangrijke oversteeklocaties
	Bewegwijzering	Op kruispunten in het hoofdwegennet Naar belangrijke voorzieningen in omliggende dorpen
	Omrijdfactor in afstand	Maximaal 1,4
	Wachttijd verk.lichten	90 seconden
	Obstakelvrije zone	Incidentele obstakels: 0,30 meter gesloten obstakels: 0,60 meter
Samenhang	Compleetheid	Aanleggen ontbrekende schakels