

MAATREGELENBOEK

Stationsomgeving Meppel

Sterke, toekomstbestendige en leefbare kernen
waar mensen graag wonen, werken en leven in een
klimaatadaptieve omgeving





Voorwoord

Als wethouder van Meppel en bestuurlijk opdrachtgever van het programma Stationsomgevingen binnen Regio Zwolle kijk ik met tevredenheid naar dit maatregelenboek. Het resultaat mag er zijn. Dit document laat overtuigend zien hoeveel potentie er schuilt in het Meppeler stationsgebied. Niet alleen voor onze stad, maar voor de gehele regio.

In en rond het station komen grote opgaven samen: woningbouw, mobiliteit, economie, klimaatadaptatie en leefkwaliteit. Juist op deze plek kan de gemeente Meppel haar rol als toegangspoort tot Noord-Nederland verder versterken. Dit maatregelenboek maakt die kansen concreet. Het brengt samenhang aan, laat keuzes zien en geeft richting aan wat mogelijk is, zonder de toekomst dicht te timmeren.

Tegelijkertijd is dit boek meer dan een lokaal document. De samenwerking tussen zes gemeenten binnen Regio Zwolle, gericht op onze stationsgebieden, is uniek in Nederland. Vanuit die gezamenlijke aanpak is dit maatregelenboek nadrukkelijk bedoeld als uitnodiging voor de toekomst. Het geeft invulling aan onze status als NOVEX gebied.

Het maatregelenboek is een inspirerende start voor een debat in de lokale politiek over de potentie van ons stationsgebied. Tegelijkertijd is het een gespreksdocument met het Rijk, met ProRail en NS, met marktpartijen en met alle betrokkenen rond het spoor.

Dit is geen vastomlijnd plan en geen eindbeeld. Het is een uitnodiging om het gesprek aan te gaan, om gezamenlijk ambities te verkennen en om stap voor stap te bouwen aan een stationsomgeving die Meppel en de regio verder brengt. Ik ben ervan overtuigd dat dit maatregelenboek daarvoor een stevig en inspirerend fundament vormt.

Wethouder
Robin van Ulzen

*Bestuurlijk opdrachtgever
gemeente Meppel*



Leeswijzer

In dit gemeentelijke maatregelenboek zijn alle maatregelen opgenomen die bijdragen aan de verwezenlijking van de ambities en doelstellingen die voortkomen uit het Programma Stationsomgevingen als onderdeel van het NOVEX-gebied Regio Zwolle. Samen met het introductieboek en de vijf andere individuele gemeentelijke boeken vormt het samen het totale maatregelenpakket Programma Stationsomgevingen. In het maatregelenboek staan de specifieke projecten, plannen en investeringen die bijdragen aan de gezamenlijke en integrale opgaven op het gebied van wonen, economie, mobiliteit en klimaat.

Investeringsvolume

Om inzicht te krijgen in het investeringsvolume zijn de kosten van de maatregelen indicatief verkennend doorgerekend. De berekening is tot stand gekomen op basis van kengetallen en hedendaagse inzichten en uitgangspunten zover deze bekend zijn bij het opstellen van de maatregelen. In het totaalbedrag zoals deze zijn opgenomen per maatregel, zijn naast de all in bouwkosten ook de kosten voor de financiering, risico's, onvoorziene kosten en indexatie meegenomen. Ook is een inschatting van de plankosten gemaakt. Deze kosten samen noemen is het investeringsvolume. Alle bedragen zijn inclusief BTW. In de volgende fase gaan de gemeenten de businesscases opstellen. Naast investeringsramingen gaat het dan ook over het verkennen van de verschillende mogelijkheden van dekking (opbrengsten betaald parkeren, subsidies e.d.).

Versie februari 2026



Inhoud

Voorwoord	3
Introductie	6
Maatregelenpakketten.....	8
Maatregelenpakket 1 Het Station	12
Maatregelenpakket 2 De Spoorzone	20
Maatregelenpakket 3 Centrum Meppel.....	28
Maatregelenpakket 4 Oost-as Meppel.....	38
Maatregelenpakket 5 Middelgrote kern en de Streek	48

Meppel als toegangspoort van het Noorden: een stationsomgeving die verbindt, versterkt en verleidt

Meppel, een stad met circa 31.000 inwoners (36.000 in de gemeente), ligt strategisch aan de voet van het Drents Plateau en vormt een kruispunt van spoor, water en weg. Deze ligging maakt Meppel historisch én toekomstgericht tot een belangrijke schakel in de regionale en nationale mobiliteit. Waar de stad ooit een stapelplaats was, is zij nu een vitale handelsstad met een breed voorzieningenaanbod, waaronder een ziekenhuis, theater en zwembad. De uitstekende bereikbaarheid versterkt de economische positie van Meppel in de regio.

De afgelopen tien jaar groeide Meppel met ruim 1.770 woningen en 3.470 inwoners, vooral dankzij de ontwikkeling van Nieuwveense Landen. De komende jaren zet deze groei door met fase 2 van Nieuwveense Landen en de transformatie van bedrijventerrein Noordpoort naar woonwijk. Deze stedelijke groei vraagt om een stationsomgeving die meebeweegt: toekomstbestendig, uitnodigend en multifunctioneel.

Het stationsgebied van Meppel staat op een kantelpunt. Hier komen drie krachtige bewegingen samen:

- 1. De gemeentelijke ambitie** om het gebied te transformeren tot een levendige, groene en toegankelijke plek.
- 2. De rijksmiddelen** (75 miljoen euro) voor het oplossen van de spoorflessenhals tussen Meppel en Zwolle – een cruciale verbinding voor heel Noord-Nederland.
- 3. De regionale samenwerking** binnen het programma Stationsomgevingen van Regio Zwolle, waarin zes gemeenten samen optrekken richting het Rijk.

De flessenhals tussen Meppel en Zwolle is niet alleen een knelpunt in het spoorvervoer, maar ook een kans om Meppel te positioneren als dé toegangspoort tot het Noorden. Een plek waar je niet alleen langs móét, maar straks ook wil zijn. De herontwikkeling van het stationsgebied is meer dan een infrastructurele ingreep. Het is een investering in de leefomgeving: meer groen, betere bereikbaarheid, ruimte voor ontmoeting en verblijf. Het stationsgebied wordt een multifunctionele plek waar mobiliteit, wonen, werken, ontmoeten en voorzieningen samenkomen. Een katalysator voor stedelijke ontwikkeling én sociale verbinding.

Deze visie sluit aan bij de omgevingsvisie van Meppel, waarin de koers tot 2040 is uitgezet. Het stationsgebied krijgt hierin een eigen omgevingsprogramma, waarmee de ambities concreet worden gemaakt. De tijd is rijp om deze ambities waar te maken – voor een Meppel dat verbindt, versterkt en verleidt.

Meppel in de Regionale Sponsstrategie

Om binnen de Regio Zwolle de verstedelijkingsopgave klimaatrobust te ontwikkelen moet water en bodem leidend zijn. De Regionale Sponsstrategie is een integrale benadering van het bodem- en watersysteem die inzichtelijk maakt hoe meebewogen kan worden met de natuurlijke dynamiek. Het verbeteren van de Sponswerking heeft twee doelen: 1. het vergroten van de beschikbare watervoorraad om droge periodes te overbruggen en 2. het langer vasthouden en bergen van water om wateroverlast te voorkomen. Er gelden drie sponsprincipes die aansluiten op de ruimtelijke verschillen in het bodem- en watersysteem van het specifieke stroomgebied: vasthouden, vertragen en bergen.

Meppel ligt in de laagste delen van het stroomgebied Meppelerdiep op de samenkomst van de beekdalen van de Reest en de Wold Aa. Vanuit de sponsstrategie ligt de focus op het vergroten van het bergend vermogen in oppervlaktewater en eventueel tijdelijke berging in retentiegebieden. Kenmerkend voor Meppel is de ligging van het spoor en rijkswegen haaks op de stroomrichting van de beekdalen. Hierdoor ontstaat een compartimentering in de waterafvoer. Ter plaatse van de Reest is dit waarneembaar tussen de Omgelegde Hoogeveense Vaart en de A32, vervolgens tussen A32 en het spoor, waarna de Reest binnenstedelijk verder afwatert richting het Meppelerdiep. Het spoor en het station van Meppel, gelegen op een verhoogde spoordijk, vormen de grens van een compartiment. Maatregelen rond het station zijn gericht op het bergen van water maar bieden ook ruimte voor de tijdelijke berging (retentie) van water bij hoge piekafvoer om het laaggelegen kwetsbare stedelijk gebied van Meppel te ontlasten.

Introductie

Kansen bundelen: waar wonen, mobiliteit, economie en klimaat samenkomen

De opgaven in Meppel zijn complex en onderling sterk verbonden. Woningbouw, mobiliteit, klimaatadaptatie en leefkwaliteit grijpen direct op elkaar in. Daarom werken we met maatregelenpakketten: bundelingen van projecten die elkaar versterken en samen bijdragen aan een toekomstbestendige gemeente. Elk pakket is opgebouwd rond een specifieke locatie en thematische samenhang, waarbij afhankelijkheden bewust zijn meegenomen. Deze integrale aanpak maakt het mogelijk om kansen te benutten, knelpunten gezamenlijk op te lossen en gericht te sturen op de ambities uit de verstedelijkingsstrategie. Meppel hanteert zes maatregelenpakketten, deze worden hieronder kort toegelicht.

1. Het Station
Het station van Meppel is een cruciale schakel in de noordelijke spoorverbinding en een belangrijk overstappunt in de regio. De focus ligt op het verbeteren van de verblijfskwaliteit en het vergroenen van de stationsomgeving, met ruimte voor voetgangers, fietsers en OV-gebruikers, én een goede overstapmogelijkheid voor automobilisten uit de regio.

2. De Spoorzone
De spoorzone van Meppel ontwikkelt zich tot een gemengd stedelijk gebied met ruimte voor wonen, werken en onderwijs. Aan de centrumzijde komt woningbouw gecombineerd met nieuwe werkmilieus, terwijl aan de oostzijde onderwijs, kantoren en studentenhuisvesting worden toegevoegd. De openbare ruimte wordt ingericht op langzaam verkeer en verblijfskwaliteit, met goede verbindingen naar het station, het centrum en het Reestdal. Zo ontstaat een levendig en verbonden stadsgebied.

3. Het Centrum
Het centrum van Meppel verdicht en transformeert. Met nieuwe woningen en toenemende druk op bereikbaarheid en klimaat wordt ingezet op vergroening, wateropvang en een aantrekkelijke looproute tussen station en binnenstad via de Emmastraat en Prinsengracht.

4. Oost-as Meppel
Aan de oostzijde ontstaat een gemengd gebied met wonen, onderwijs, sport en studentenhuisvesting. De bestaande functies blijven behouden en worden aangevuld met

nieuwe ontwikkelingen die de leefbaarheid van Ezinge versterken. Goede verbindingen met het station en vergroening zijn essentieel.

Via het Reestdal wordt het ziekenhuis en Oosterboer beter verbonden met het station en de stad. Dit wordt een recreatieve route speciaal voor voetgangers en fietsers. Tegelijkertijd draagt het gebied bij aan klimaatadaptatie en wateropvang.

6. Middelgrote kern & Streek
De groei van Meppel aan de noordzijde vraagt om goede verbindingen met het station. De Ceintuurbaan wordt getransformeerd naar een klimaatadaptieve langzaamverkeersroute, zodat inwoners (uit o.a. Nieuwveense Landen, Noordpoort en omliggende wijken) vlot, veilig en duurzaam het station kunnen bereiken. En de Ceintuurbaan (als fysieke barrière) wordt verzacht waardoor Station, centrum en woonwijken beter met elkaar kunnen hechten.

Van gebiedsgerichte aanpak naar concrete maatregelen
Binnen deze zes pakketten zijn in totaal 22 maatregelen geformuleerd die samen de ruimtelijke opgaven van Meppel vormgeven. Deze maatregelen variëren van woningbouwprojecten en mobiliteitsoplossingen tot vergroening van de openbare ruimte, waterveiligheid en economische ontwikkeling. Zo worden er **3585** woningen gerealiseerd, ontstaan er acht nieuwe of verbeterde fietsverbindingen naar het station, wordt het stationsplein vergroend met 500m² extra groen, en komt er ruimte voor een economische impuls in het stationsgebied.

Op de volgende pagina is een overzichtskaart opgenomen met alle locaties van de maatregelen, samen met een tabel waarin het ontwikkelstadium van elke maatregel is weergegeven. Zo ontstaat een helder beeld van de voortgang, samenhang en ruimtelijke spreiding van de opgaven in Meppel.



Wonen

2.210 woningen in de stad

1.375 woningen in Nieuwveense Landen en omliggende kernen

Totaal 3.585 woningen

Klimaat

500 m² groen

Watervertragingsmaatregelen in bestaande wijken

Regionale bufferfunctie Reestdal

Mobiliteit

Van station naar regionale hub

8 (verbeterde) fietsverbindingen naar station

1.300 parkeerplaatsen van openbare ruimte naar geclusterd parkeren

Autoluwer centrum door inzet van autoring.

2 extra bushaltes

4 herinrichtingen van straten

Economie

1.000 - 1.250 banen

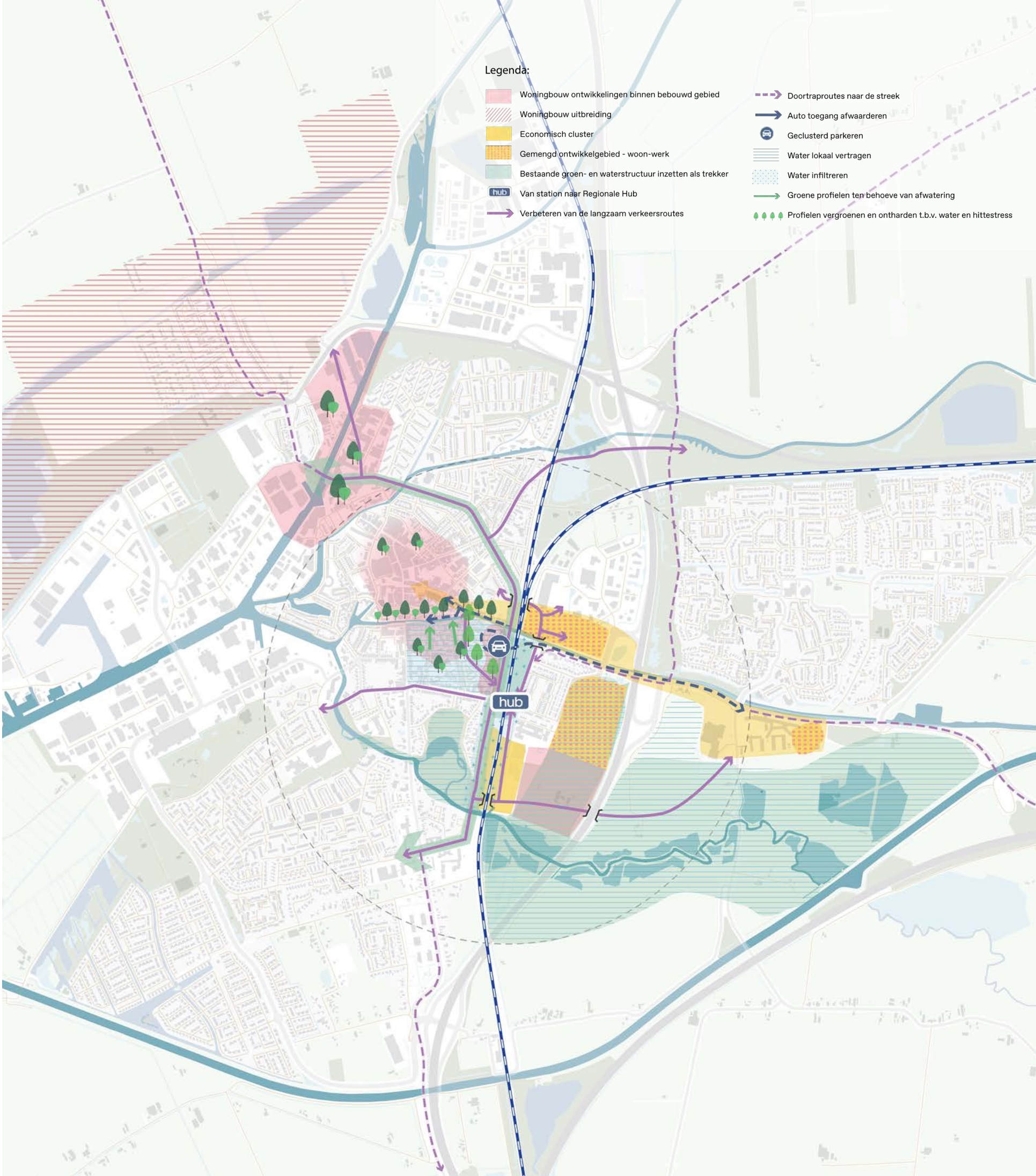
Meer hoogwaardige werkgelegenheid (hbo+)

Campusvorming voor innovatie rond zorg, voeding en internationaal onderwijs

Verwaarden toeristische verbindingen binnenstad en natuurgebieden

Alle maatregelen maken deel uit van bestaand beleid en/ of de gemeentelijke omgevingsvisie en bevinden zich in verschillende stadia van uitwerking. Sommige maatregelen zijn al in uitvoering, andere zijn benoemd als opgaven waarvoor de gemeente concrete maatregelen inzet. Daarnaast zijn er onderzoeksvragen die nog in een verkennende fase zitten. Deze worden vóór 2030 onderzocht op de meest effectieve manier van implementatie, met als doel deze door te ontwikkelen tot uitvoerbare opgaven.

		Wat we al doen	Opgave 2030 - 2040	Onderzoeksvraag
1.A	Parkeren in gebouwde parkeervoorziening	●	●	●
1.B	Fietsenstalling	●	●	
1.C	Upgrade busvoorzieningen		●	
1.D	Vergroening stationsplein		●	
2.A	Een levendig woongebied nabij het station		●	
2.B	Bedrijvigheid in de Spoorzone	●	●	
2.C	Transformeren Ceintuurbaan naar groene langzaamverkeerscorridor		●	
2.D	De groene Ceintuurbaan		●	
3.A	Verdichten centrum		●	
3.B	Onderzoek geclusterd parkeren		●	●
3.C	Looproute Emmastraat en Prinsengracht	●	●	
3.D	Profielen aanpassen en vergroenen langs grachten	●	●	
3.E	Waterbestendige Koninginnebuurt		●	
4.A	Woningbouw en sportvelden		●	●
4.B	Zorgwoningen bij ziekenhuis		●	
4.C	Campusontwikkeling	●	●	●
4.D	Fietsverbinding station-Isala		●	
4.E	Fiets- en voetgangersverbinding Blankenstein	●	●	
4.F	Het Reestdal als regionale buffer	●	●	
6.A	Noordpoort	●	●	
6.B	Nieuwveense Landen	●	●	
6.C	Fietsroutes naar de streek		●	●



Station: groene, comfortabele en multimodale toegangspoort

Station Meppel is een belangrijk knooppunt in het spoornetwerk: een cruciale schakel in de (enige) spoorverbinding van en naar Noord-Nederland. Bij dit station komen alle vormen van vervoer samen. Het STOMP-principe fungeert hierbij als leidraad: de focus ligt op voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Maar aangezien station Meppel (met intercitystop) een belangrijke rol heeft in de ontsluiting van de regio en het landelijk gebied wordt de auto niet uit het oog verloren: het station moet ook de overstap van auto op trein faciliteren.

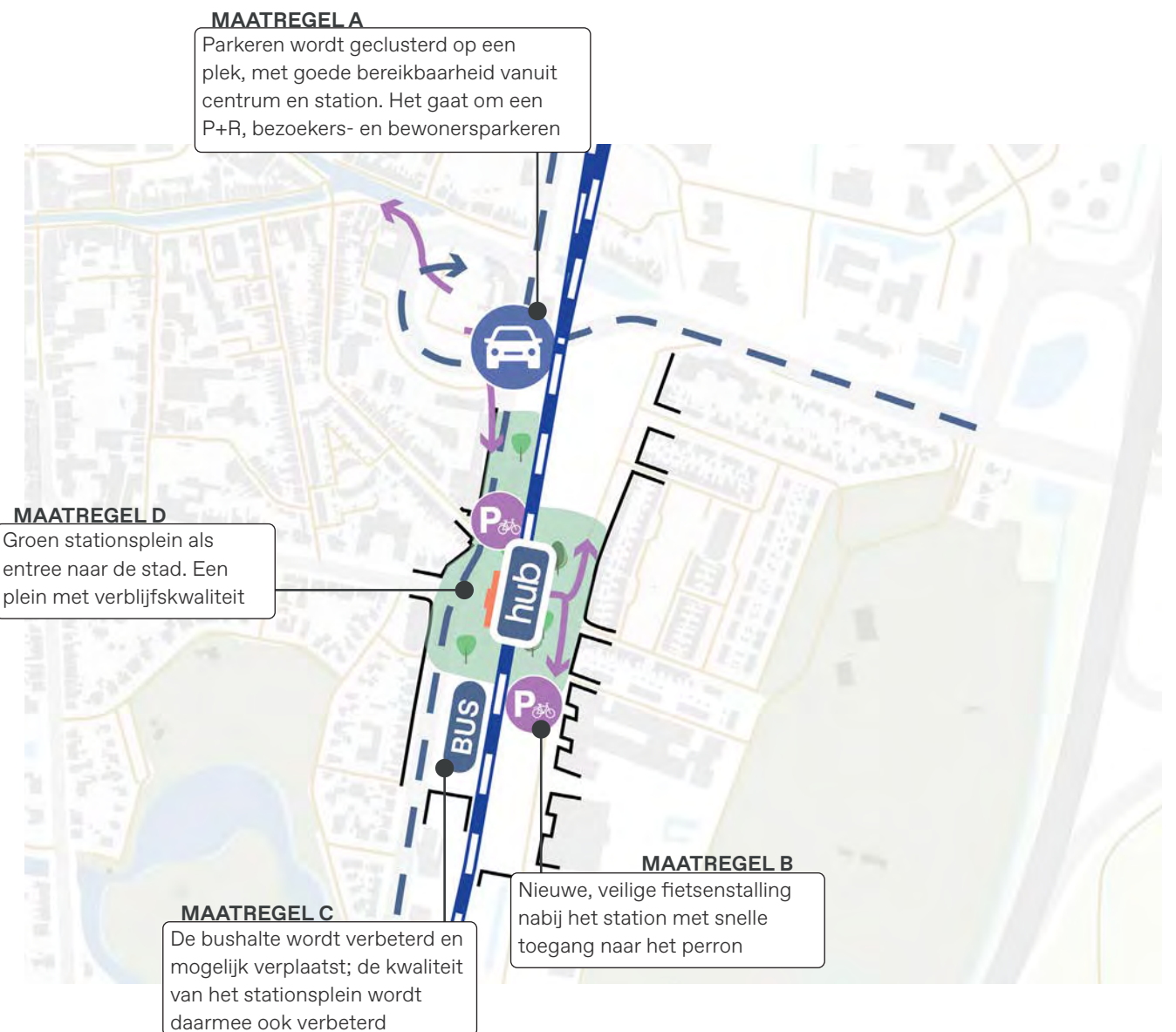
Wij zetten in op de kwaliteit van het station en directe omgeving, waarbij vergroening een belangrijke rol speelt, zowel voor de beleving als op het gebied van klimaatadaptatie. Het station wordt groen en schaduwrijk ingericht, zodat het een fijne plek wordt om te verblijven.

Deelmobiliteit
600 fietsplekken
500 m2 groen
1.000 - 1.200 parkeerplaatsen
2 extra bushaltes



Investerings
149.6 miljoen





Referenties (linker pagina, boven naar beneden)

- Busstation Driebergen-Zeist - Arcadis
- Render parkeergebouw Bordeaux, door Brisac Gonzalez
- Industriplein Hengelo, skatepark ten zuiden van het station. Door Bureau Lubbers.
- Stationsplein Naarden - Bussum
- P&R Driebergen - Zeist

Legenda:

- Vergroenen
- Auto afwaarden t.b.v. langzaam verkeer
- Fiets- en wandelroute verbeteren
- Van station naar Regionale HUB
- Zoeklocatie geclusterd parkeren
- Busstation
- Fietsenstalling
- Stationsgebouw

Maatregel 1.A

Parkeren in gebouwde voorziening nabij station

Met de realisatie van een gestapeld parkeergebouw spelen we ontwikkelruimte en openbare ruimte rondom het station vrij voor langzaam verkeer en groen. De parkeerplaatsen zijn bestemd voor de P+R, toekomstige bedrijvigheid en bewoners dan wel bezoekers van de spoorzone, Poort van Drenthe en het centrum.

Door auto’s hier af te vangen worden de Ceintuurbaan en Parallelweg afgewaardeerd voor autoverkeer (pakket 2, maatregel 3). Vanaf dit parkeergebouw worden (loop)routes richting station en centrum gekoppeld en verbeterd (pakket 1, maatregel 4 en pakket 3, maatregel 2 en 3).

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van 1.000-1.200 parkeerplaatsen.
- Realiseren van een toekomstbestendige parkeervoorziening, gebouwd met duurzame materialen en voorzien van dak- en gevelgroen, om bij te dragen aan biodiversiteit, geluidsreductie en luchtzuivering.
- Zelf energie opwekken door gebruik van zonnepanelen, mogelijk zelfs energieneutraal
- Aanleg laadpalen en hub voor deelauto’s
- Goede parkeerverwijzing vanuit de verschillende invalswegen naar de locatie.
- Goede looproutes vanaf parkeergarage naar station en centrum.

Risico’s en afhankelijkheden:

- Realisatie is afhankelijk van de beschikbaarheid van de Bekinkbaan of de realisatie van een andere verkeersverbinding over het spoor.
- Ruimtelijk/economisch moet grond verworven worden.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

142,5 miljoen

Betrokken partijen:

ProRail, NS vastgoed, Gemeente Meppel

Maatregel 1.B

Fietsenstalling

Met het oog op de bevolkingstoename, de beoogde gebiedsontwikkelingen en meer STOMP-gerichte beleidskeuzes is het belangrijk de fietsenstallingen aan beide zijden van het spoor uit te breiden en kwalitatief te optimaliseren voor elk type fietser en de bijbehorende stallingsbehoefte. De stallingen liggen direct naast de tunnel onder het spoor met opgang naar de perrons voor een goede verbinding en overstapmogelijkheden. Momenteel zijn er 1100 bewaakte en 650 onbewaakte plekken + 800 fietsklemmen. In 2025 zijn hier 300 plekken aan toegevoegd. Gelet op de verwachte stijging in behoefte, komt daar nog eens 20-25% (ca. 600 plekken) aan plekken bij.

Inhoud van de opgave:

- Realisatie van circa 600 fietsparkeerplaatsen.
- Uitbreiding naar verschillende typen fietsers en stallingsbehoeftes: bewaakt, onbewaakt, overdekt en niet overdekt
- Ruimte maken voor en integreren van deelfiets- en deelstepssystemen.
- Samenvoegen van parkeerlocaties, direct toegankelijk maken van/naar perrons en tunnel.
- Aan beide kanten van het spoor dezelfde faciliteiten en kwaliteiten bieden.
- Toepassen van groen en zonnepanelen, klimaatbestendig vormgegeven.

Risico’s en afhankelijkheden:

- Zonder voldoende fietsenstallingen wordt het minder aantrekkelijk voor bewoners om gebruik te maken van fiets en openbaar vervoer.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

4,5 miljoen

Betrokken partijen:

ProRail, NS vastgoed, Gemeente Meppel

Maatregel 1.C

Upgrade busvoorzieningen

Het busstation krijgt een upgrade: de kwaliteit wordt verhoogd, het aantal haltes uitgebreid, met het oog op de verstedelijking en de toepassing van het STOMP-principe. De busvoorziening blijft op de huidige locatie, direct naast het station. Na de upgrade sluiten de perrons en busroutes goed aan op de nieuwe inrichting van het stationsplein (pakket 1, maatregel 4). Het busstation fungeert tevens als wachtlocatie voor bussen. Hiervoor moeten standplaatsen worden ingepast, inclusief elektrische laadplekken. De locatie hiervan wordt meegenomen als onderzoeksvraag.

Inhoud van de opgave:

- Uitbreiden aantal haltes van 4 naar 6
- Realiseren van 2 elektrische oplaadplekken
- Realiseren wachtplaats voor bussen
- Realiseren wachtplekken voor reizigers met goede verblijfskwaliteit, warm en droog
- Zo kort mogelijke loopafstand naar stationsentree en voorzieningen
- Toepassen van groen en zonnepanelen, klimaatbestendig vormgeven

Risico's en afhankelijkheden:

- Deze maatregel is integraal onderdeel van de vergroening van het stationsplein, maatregel 1.D. Dit vraagt slimme keuzes in ruimtegebruik.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

2,2 miljoen

Betrokken partijen:

OV-bureau, NS, Gemeente Meppel

Maatregel 1.D

Vergroening stationsplein

We transformeren het stationsplein tot een aantrekkelijke verblijfsplek. Dit doen we door ruimte te maken voor langzaam verkeer en verblijf en door de openbare ruimte te vergroenen. Hierdoor vertragen we de afvoer van hemelwater en infiltreert dit water zoveel mogelijk op de locatie zelf. Dit voorkomt snelle oppervlakkige afvoer van regenwater vanaf het hoger gelegen spoortracé en daarmee wateroverlast in met name de laaggelegen wijk ten noordwesten van het station.

Deze ingrepen dragen niet alleen bij aan een prettige reiservaring, maar hebben ook positieve invloed op de leefomgeving. De verbeteringen in mobiliteit en waterhuishouding vergroten de veiligheid en het overzicht op het plein. De toevoeging van groen draagt bij aan verkoeling, biodiversiteit en de sociale kwaliteit van de openbare ruimte. Zo wordt het stationsgebied niet alleen een functioneel knooppunt, maar ook een plek die rust brengt voor reizigers én omwonenden.

Inhoud van de opgave:

- Vergroening van 50% van het terrein door verwijdering verharding
- 300 m² vergroening op stationsplein
- Toevoegen van 200 m2 groen aan achterzijde station
- Minstens 30% van het aangelegde groen draagt actief bij aan de sponswerking van het gebied
- Aanleg van plantsoenen en begroeide bermen op de laagste plekken, zodat het water hier naartoe kan stromen.
- Het ontwerp zorgt ervoor dat het groen lager ligt

dan omliggende straten, zodat water efficiënt wordt afgevoerd.

- De vergroening vermindert hittestress in het gebied.
- Het project versterkt de biodiversiteit in en rond het stationsgebied.

Risico's en afhankelijkheden:

- Niet inzetten op vergroening van de openbare ruimte kan plaatselijk of verderop in het watersysteem tot wateroverlast leiden. De omgeving Emmastraat is kwetsbaar voor wateroverlast, dit wordt versterkt door afstroming vanaf het station.
- De herinrichting en vergroening kunnen de werking van bestaande infrastructuur beïnvloeden. Zo bestaat het risico dat de waterafvoer onvoldoende wordt afgestemd op kritieke voorzieningen zoals de
- onderdoorgang en de lift, waardoor bij hevige neerslag uitval kan optreden. Dit vraagt om een zorgvuldige integratie van waterbeheer in het ontwerp van zowel de openbare ruimte als de technische infrastructuur.
- Om meer ruimte te geven aan een groen plein moet de K+R-voorziening geoptimaliseerd en geclusterd zijn.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

0,4 miljoen

Betrokken partijen:

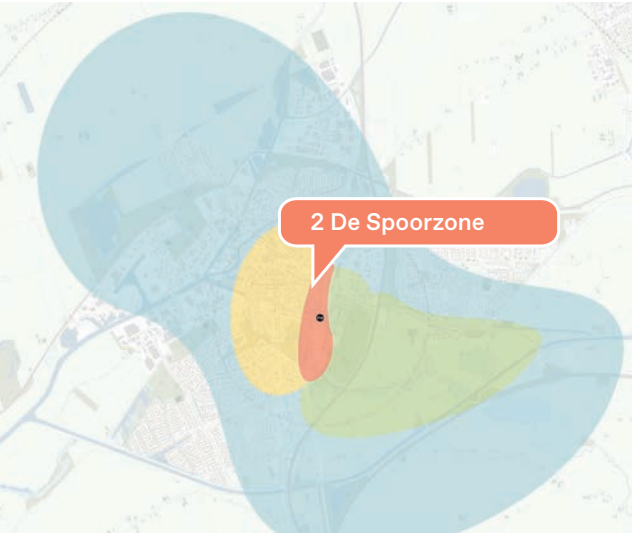
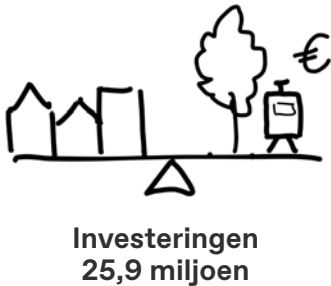
NS, ProRail, stationsmanager, en vanuit mobiliteit partijen als OV-bureau, veiligheidsregio, Gemeente Meppel

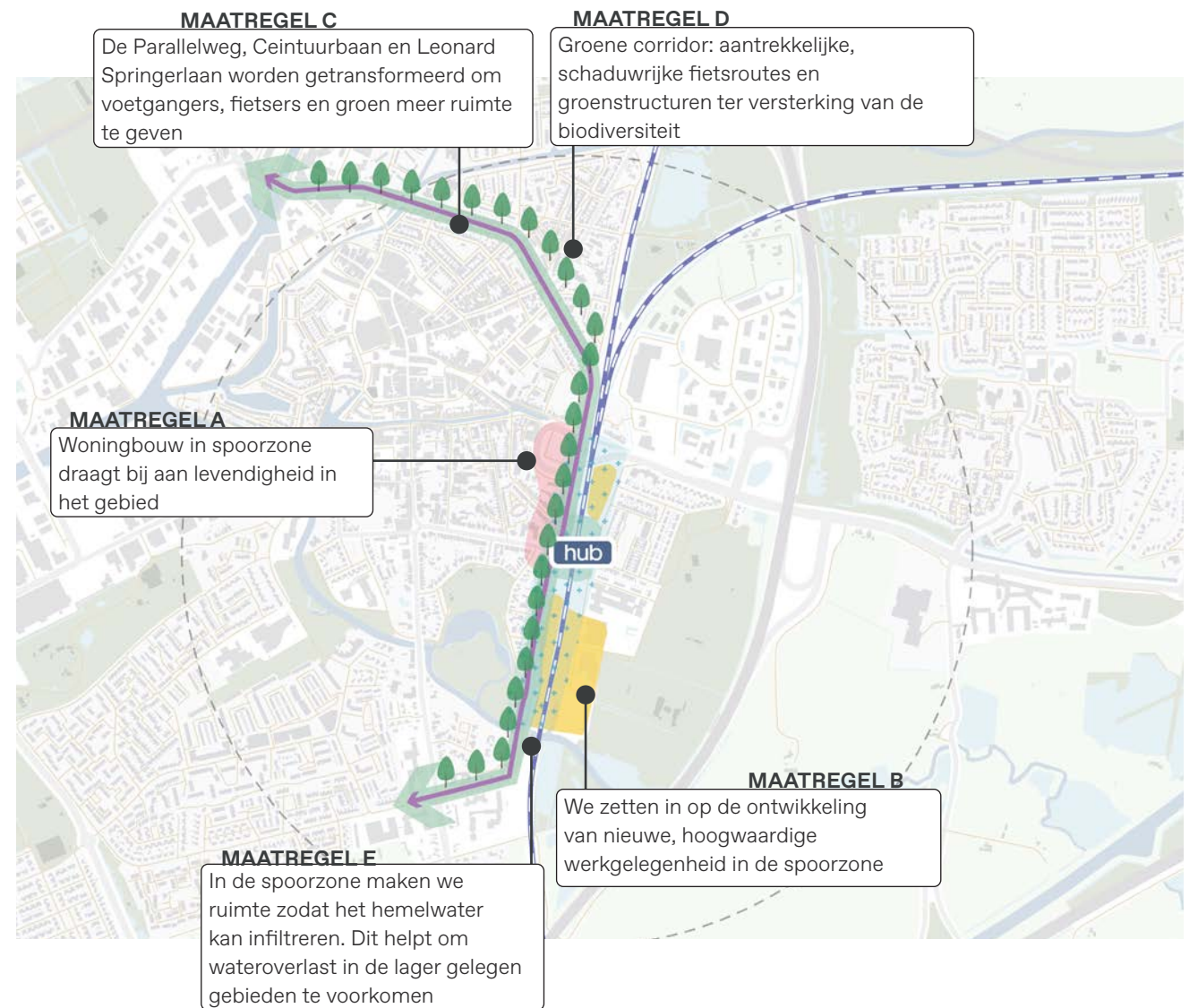
Spoorzone: levendig en groen gebied voor wonen en werken

De spoorzone omvat beide zijden van het station. We zetten hier in op het toevoegen van nieuwe hoogwaardige werkgelegenheid. Richting het centrum voegen we op meerdere plekken woningbouw toe als entree naar de stad, met onder andere het Kraton. De infrastructuur wordt meer gericht voor langzaam verkeer. Zo maken we het gebied aantrekkelijker om er te wonen, te werken en te recreëren.

“De openbare ruimte in dit gebied nodigt uit tot verblijven, ontmoeten en bewegen. Er zijn goede en snelle wandel en fietspaden naar de binnenstad, het station en het Reestdal. Momenteel mist een goede fiets- en wandelverbinding langs de Reest ter hoogte van het spoor. Voor de voorzieningen dichtbij kijken we naar de begane grond van de gebouwen. Hier zijn commerciële ruimtes mogelijk ten dienste van de bewoners. Denk hierbij aan horeca, afhaal, werkplekken en wasserettes.”
- Omgevingsvisie ‘Samen bouwen aan duurzaam geluk’

- 500 woningen
- 750 - 1.000 banen
- 2,5 km herinrichting straatprofiel
- 7.500 m² groen





Maatregel 2.A

Een levendig woongebied nabij het station

Het stationsplein fungeert als entree naar de stad. Daarom worden de panden aan het stationsplein verbeterd en voegen we woningen toe. De toevoeging bestaat uit twee projecten: Poort van Drenthe en Kraton. De Poort van Drenthe ligt op de kop van het stationsplein en speelt een belangrijke rol in de aanduiding van de routing naar het centrum via de Emmastraat. Het Kraton krijgt met het nieuwe parkeergebouw en de transformatie van de Ceintuurbaan/Burgemeester Knopperslaan een mooie positionering aan het Oosteinde en markeert het begin van de spoorzone.

Inhoud van de opgave:

- Realisatie van 500 woningen
- gemengde type woningen

Risico's en afhankelijkheden:

- Het toevoegen van massa bij het station verhoogt de meerwaarde van het station voor de stad. Het station is meer dan een regionale overstapmachine
- De ontwikkeling is afhankelijk van ontwikkelaars, eigenaren van panden rond het stationsplein en ruimtelijke procedures inclusief bezwaar en beroep.

Realisatietermijn:

2035 - 2040

Betrokken partijen:

NS/ProRail, ontwikkelaars, private eigenaren, Gemeente Meppel

Maatregel 2.B

Bedrijvigheid in de Spoorzone

De bedrijfsgebouwen in het stationsgebied zijn voor een groot deel verouderd en passen niet goed bij de potentie van het stationsgebied. Wij ontwikkelen dit gebied door naar hoogwaardiger bedrijvigheid met meer toegevoegde waarde voor Meppel en de regio. Het gebied heeft een (her) ontwikkelpotentieel van 5 hectare. Door actief te sturen op multifunctioneel ruimtegebruik en menging van functies is er ook ruimte voor bijvoorbeeld onderwijs, zorg of wonen. Wij ontwikkelen het nieuwe bedrijvenpark in samenhang en met respect voor een beter beleefbare Reest.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van 750 - 1.000 banen, waarvan 80% voor hoger opgeleiden
- 5 hectare aan ontwikkelpotentieel, waarvan 70% uitgeefbaar en 30% niet uitgeefbaar
- Voor het niet uitgeefbare oppervlak wordt ingezet op 50% groen; oftewel 7.500 m2 verhard en 7.500 m2 onverhard
- Sanering van voormalige rangeerterreinen

Risico's en afhankelijkheden:

- De ontwikkeling van nieuwe werkmilieus is afhankelijk van de vraag uit de markt. Het stationsgebied is als mogelijke vestigingslocatie opgenomen in het regioprofiel rijksdiensten van de provincie Drenthe.

Realisatietermijn:

2030-2035

Betrokken partijen:

ProRail, vastgoedeigenaren, herstructureringsmaatschappij, Gemeente Meppel

Maatregel 2.D

Groene herstructurering Ceintuurbaan

Langs de gehele Ceintuurbaan, Parallelweg en Burgemeester Knopperslaan creëren we ruimte voor de vergroening van de openbare ruimte. Daarmee houden we hemelwater zo lang mogelijk vast en vertragen we de afstroming. Aanliggende wijken langs deze wegen worden hierdoor minder belast en plekken voor waterberging gelijkmatiger benut.

Inhoud van de opgave:

West en oost van het spoor: Ceintuurbaan – Burgemeester Knopperslaan en Ezingerweg

- Realiseren van ruimte in wegprofiel voor plantsoenen en begroeide bermen, zodat oppervlakkige afstroming van hemelwater wordt vertraagd
- Aanleggen van wadi's en infiltratiegreppels op hoger gelegen wegdelen om water op te vangen en vertraagd af te voeren
- Verminderen van de hoeveelheid verharding op de P+R en andere parkeerterreinen met 50%
- Inrichten van (privé)tuinen als regentuinen, als onderdeel van een robuuste groenstructuur die bijdraagt aan de wateropgave.
- In nieuwe gebiedsontwikkelingen, zoals Kraton, Leonard Springerlaan, Gasgracht/Rumptigerpad en het Onderwijspark, extra ruimte maken voor opvang, vertraging en waar mogelijk infiltratie van water uit de omgeving
- Toepassen van wadi's en regentuinen als functionele groenelementen in de waterstructuur
- Bestaande watergangen, zoals de spoorsloot, verbreden, verondiepen en inrichten voor waterberging in plaats van uitsluitend afvoer

Risico's en afhankelijkheden:

- Versteende wegprofielen en verharding op parkeerterreinen, rond bedrijven en voorzieningen zorgen voor veel afvoer van water naar lagergelegen wijken die al kwetsbaar zijn voor wateroverlast.
- Deze opgave is afhankelijk van maatregel 2.C en moet in samenhang worden opgepakt en uitgewerkt.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

2,9 miljoen

Betrokken partijen:

Gemeente Meppel

Maatregel 2.C

Transformeren Ceintuurbaan naar langzaamverkeercorridor

De herinrichting van de Ceintuurbaan, Parallelweg en Burgemeester Knopperslaan biedt een unieke kans om een aantrekkelijke, groene langzaamverkeercorridor te realiseren. Deze corridor verbindt het station met de woningbouwontwikkelingen in Noordpoort en Nieuwveense Landen.

Door de nadruk te leggen op voetgangers en fietsers – en de auto een minder prominente rol te geven – ontstaat een hoogwaardige verblijfsruimte die langzaam verkeer stimuleert. De langzaamverkeercorridor draagt niet alleen bij aan de bereikbaarheid van nieuwe woonwijken, maar versterkt ook de samenhang tussen buurten en het centrum van Meppel. Deze aanpak sluit bovendien aan op de bredere herontwikkeling van het stationsgebied. Door het profiel aan te passen, maken we ruimte voor groen en verblijf en werken we aan een toekomstbestendige stad.

Inhoud van de opgave:

- Transformatie Parallelweg, Burgemeester Knopperslaan en Ceintuurbaan van 50km/h naar 30km/h
- Vergroening stroken langs de weg, met klimaatbestendige inrichting, ter breedte van 0,5m tot 1,5m aan weerszijde van de weg, grootte afhankelijk van wegprofiel
- Lengte 2,8 km
- Parkeren integreren met omgeving
- Aanpakken kruispunt Oosteinde
- Realiseren voet- en fietsoverstekten
- Plateaus kruispunten

Risico's en afhankelijkheden:

- Tijdige realisatie van de herinrichting zorgt ervoor dat nieuwe bewoners Noordpoort en Nieuwveense Landen vanaf het begin op een aantrekkelijke manier naar station (en centrum) kunnen. Hierdoor heeft de transformatie meer impact. Het is lastig om een al ingezette gewoonte later te veranderen.
- De transformatie is afhankelijk van het elders kunnen parkeren van auto's.

Realisatietermijn:

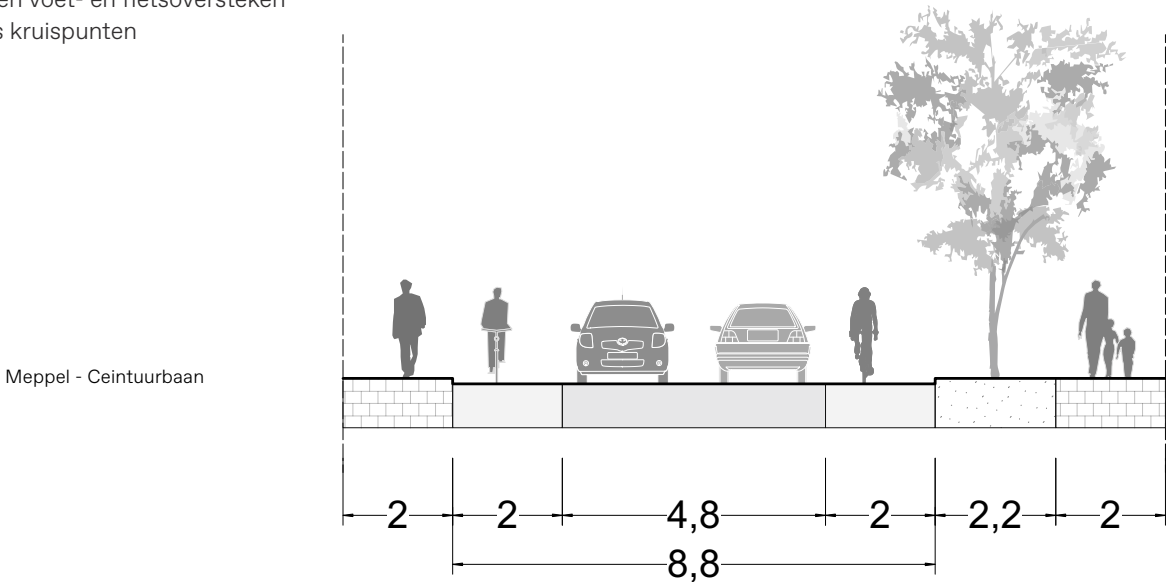
2030-2035

Kosten:

23 miljoen

Betrokken partijen:

Aanwonenden/bewoners, Gemeente, OV-bureau, Fietzersbond, Gemeente Meppel



Deze doorsnede vormt het uitgangspunt voor het basisprofiel van de betreffende straat en wordt in het ontwerp locatiespecifiek uitgewerkt voor een goede inpassing in de omgeving

Compact en leefbaar centrum met ruimte voor groen en verbinding

Het centrum van Meppel is volop in ontwikkeling. Op meerdere plekken zijn al woningen toegevoegd, ook zijn meerdere locaties nog in ontwikkeling. Door de verdichting van het centrum neemt de druk op de binnenstad toe als het gaat om bereikbaarheid, leefbaarheid en klimaat. Daarom zoeken we een extra parkeervoorziening tussen station en binnenstad en verbeteren we de looproute van het station naar de binnenstad via de Emmastraat en de Prinsengracht. Daarbij streven we naar vergroening en het oplossen van de wateroverlast in de binnenstad.

112 woningen

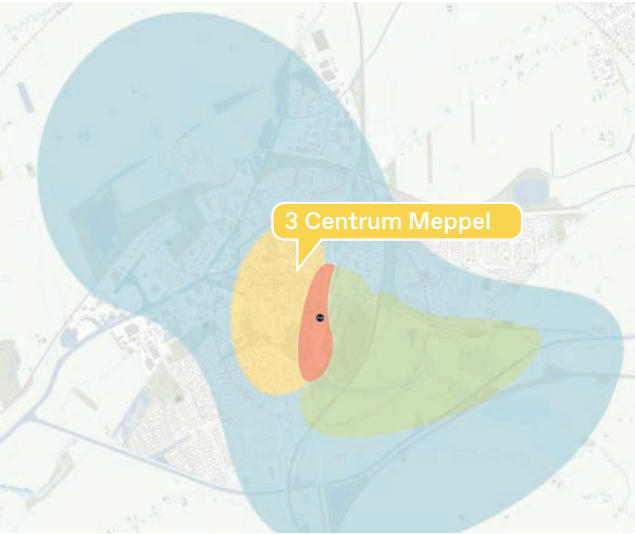


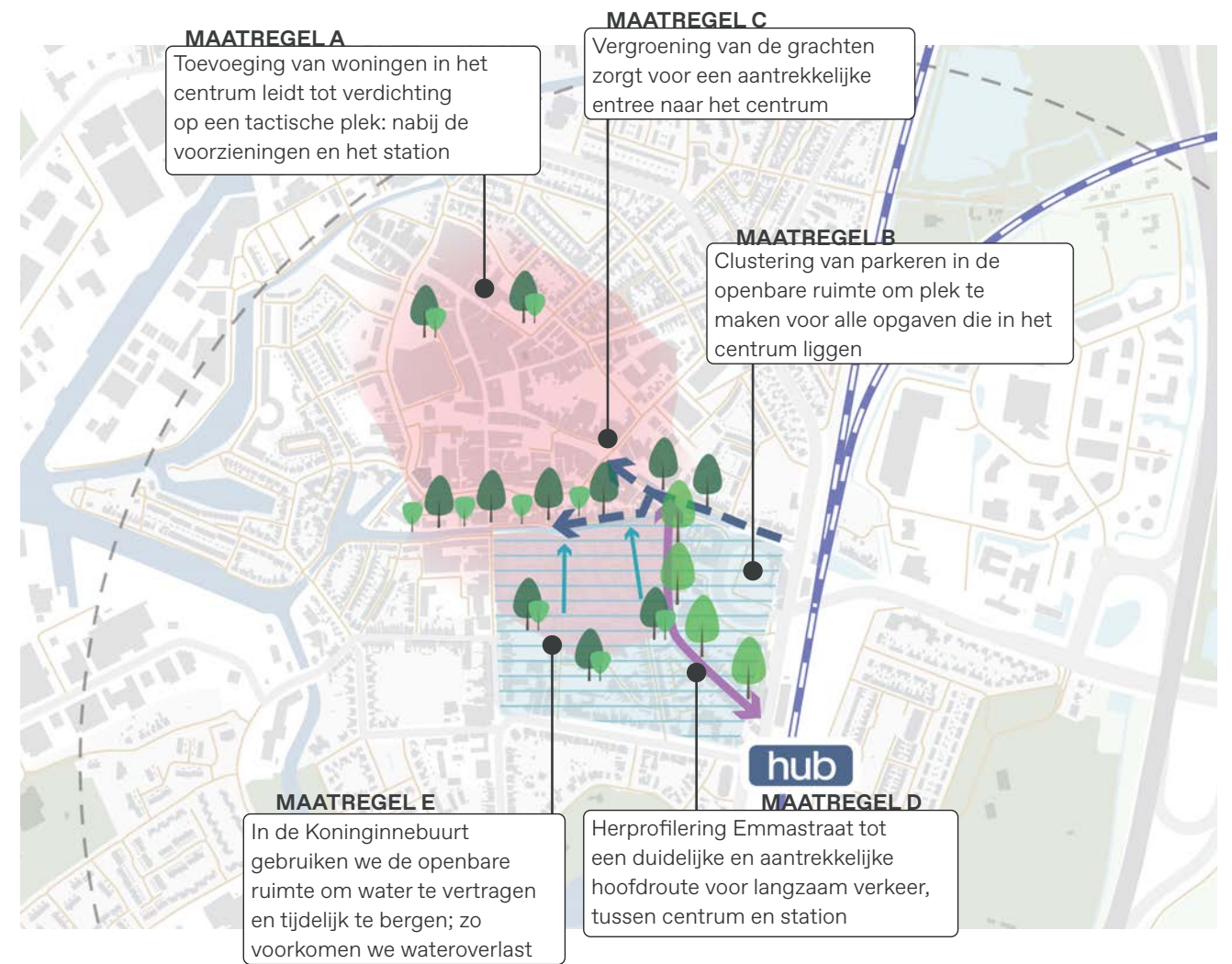
Investeringen
75,5 miljoen

WATERVERTRAGINGSMAATREGELEN

3 straten herinrichten

500 parkeerplaatsen





Referenties (linker pagina, boven naar beneden)

- Woningbouwontwikkeling Weespergilde, Weesp
- Groene kades, Breda
- Fietsstraat, Stationsstraat Ede
- Watervertragende groenstrook, Kop Zuidas, Amsterdam
- Infiltratie en waterberging, Kontich

Legenda:

- Woningbouw verdichting
- Lokaal vertragen
- Water bovengronds afvoeren
- Vergroenen, verminderen verhard oppervlak, plaatsen bomen
- Vergroenen grachten door afwaarderen autoverkeer
- Langzaam verkeer verbinding station - centrum verbeteren
- Van station naar Regionale HUB

Maatregel 3.A

Verdichten centrum

In het centrum vinden meerdere transformaties en verdichtingen plaats om bij te dragen aan de woningbouwopgave en om de vitaliteit van de stad te verbeteren. Voor 2030 worden hier al 180 woningen gerealiseerd. Tussen 2030 en 2040 komen daar nog zeker 110 woningen bij. Daarbij moet een parkeeroplossing worden gevonden, passend bij het type woningen en de af te waarderen straten in het centrum (pakket 3, maatregel 2). Ook moet voldoende groen voor de huidige en nieuwe woningen gegarandeerd worden.

Inhoud van de opgave:

- 112 woningen

Risico's en afhankelijkheden:

- De realisatie van een aantrekkelijke woonomgeving en een aantrekkelijk en veilig centrum vereist alternatieve, geclusterde parkeeroplossingen die ruimte maken voor andere opgaven.

Realisatietermijn:

2030-2035

Betrokken partijen:

Bewoners, ondernemers, Gemeente Meppel

Maatregel 3.B

Onderzoek geclusterd parkeren

De gewenste verdichting met woningbouw in het centrum vereist ruimte voor parkeren. Deze ruimte is schaars, daarom is geclusterd parkeren een goede oplossing. We onderzoeken waar deze parkeerplaatsen nodig zijn en of er mogelijkheden zijn om dit te combineren met parkeren voor huidige bewoners en daarbij ook ruimte te maken voor groen.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van 500 parkeerplaatsen
- Onderzoek naar geschikte parkeerlocatie(s), bijvoorbeeld door stapeling op al bestaande parkeerplaatsen zoals P1 Stadhuis/Centrum. Hierbij wordt rekening gehouden met acceptabele loopafstanden.

Risico's en afhankelijkheden:

- Met een toename van het aantal woningen neemt ook de behoefte aan parkeerplaatsen toe. Deze vraag moet worden opgelost voordat de woningen worden gerealiseerd.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

74,3 miljoen

Betrokken partijen:

Bewoners, Centrummanagement, ondernemers, Gemeente Meppel

Maatregel 3.D

Profielen aanpassen en vergroenen langs de grachten

Bijna iedere bezoeker die met de fiets of te voet naar het station gaat, komt door of langs het grachtengebied. De Keizersgracht en Heerengracht krijgen een groene metamorfose. Met de toevoeging van 1.000 m² nieuw groen maken we deze historische straten mooier en ook toekomstbestendig. De auto is op de Keizersgracht écht te gast, zodat bewoners en eigenaren, ook van de daar liggende historische schepen, en bezoekers kunnen genieten van een rustige, groene omgeving.

Klimaatadaptatie en biodiversiteit
Groen helpt water beter te infiltreren bij hevige regenval, voorkomt hittestress en draagt bij aan een gezondere leefomgeving.

Aantrekkelijk voor bezoekers
Groene grachten trekken mensen aan. Denk aan wandelaars, fietsers en toeristen die genieten van het historische karakter én de natuurlijke uitstraling van Meppel. Dit versterkt de lokale economie en het imago van de stad. Daarnaast biedt het groen op warme dagen verkoeling en maakt de grachten tot een fijne plek om te verblijven en te bezoeken.

Ruimte voor ontmoeting en meer leefkwaliteit
De auto is te gast op de Keizersgracht. Hierdoor ontstaat letterlijk ruimte voor ontmoeting, spel en ontspanning. De straat wordt een plek om te leven, niet alleen om doorheen te rijden. Een groene straat is een prettige straat. Meer schaduw, minder geluidsoverlast en een aantrekkelijk uitzicht zorgen voor meer woongenot.

Inhoud van de opgave:

- Langs de grachten maken stenen plaats voor groen. We kiezen voor een radicaal andere inrichting waarbij gemiddeld 1 meter groen wordt toegevoegd aan het straatprofiel. Over 1.000 meter straat levert dit 1.000 m² groen op.
- Onderzoek naar de optimale aanpassing van de verkeersrichting: éénrichtingsverkeer of auto-te-gast. Herprofilen van de wegen om fietsparkeervoorzieningen te realiseren en de verkeersstructuur te verbeteren.

Risico's en afhankelijkheden:

- Zonder ingrijpen blijft wateroverlast een probleem dat in de toekomst hoogstwaarschijnlijk alleen maar erger wordt
- De realisatie van deze maatregel vraagt alternatieve parkeeroplossingen op loopafstand (maatregel 3.B).

Realisatietermijn:
2027 - 2030
2030 - 2035

Kosten:
0,2 miljoen

Betrokken partijen:
Vastgoedeigenaren, ondernemers in het gebied, booteigenaren, bewoners, Gemeente Meppel

Maatregel 3.C

Looproute Emmastraat en Prinsengracht

De Emmastraat vormt de meest logische en directe verbinding tussen het vernieuwde station en het centrum. Deze route is essentieel voor voetgangers en fietsers die dagelijks gebruikmaken van het station, en speelt daarmee een sleutelrol in de bereikbaarheid en beleving van de stad.

Op dit moment mist de Emmastraat de uitstraling en kwaliteit die passen bij deze belangrijke functie. De straat kent weinig groen en biedt weinig comfort of verblijfskwaliteit voor langzaam verkeer. De herinrichting van de straat biedt de kans om de looproute tussen station en centrum duidelijker te profileren en aantrekkelijker te maken.

De herinrichting betreft een traject van circa 600m, inclusief het kruispunt met de Prinsengracht. Door de toepassing van slimme parkeeroplossingen (zie maatregel 3.C), kan ruimte worden vrijgespeeld voor vergroening en een prettigere verblijfskwaliteit. Zo ontstaat er tussen het station en het centrum een aantrekkelijke, duidelijke route en meer verbinding.

Inhoud van de opgave:

- Aanpassen straatprofiel, vriendelijker voor voetgangers en fietsers
- Minder parkeren, meer groen
- Aansluiting op stationsplein
- Aansluiting op kruispunt Prinsengracht
-

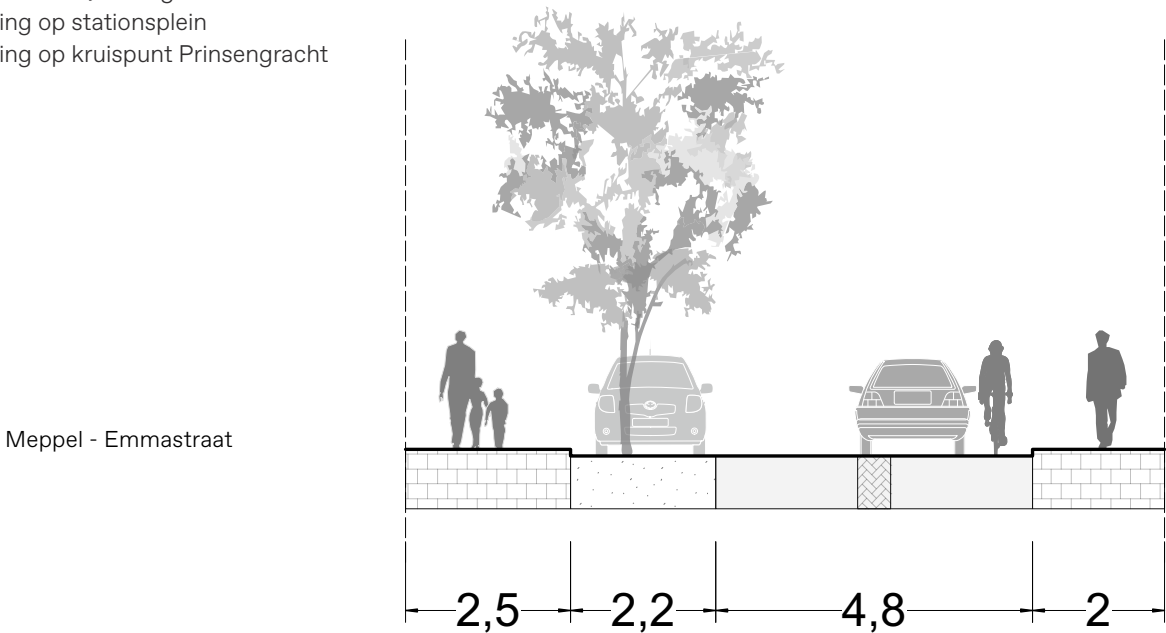
Risico's en afhankelijkheden:

- Het realiseren van geclusterd parkeren is nodig om ruimte te winnen om meer groen in het profiel te realiseren en daarmee de route aantrekkelijker te maken.
- Dit vraagt om keuzes en ingrepen in de directe omgeving van het station (Leonard Springerlaan/parallelweg) om de oversteekbaarheid te verbeteren en de weg als fysieke barrière te

Realisatietermijn:
2030 - 2035

Kosten:
1 miljoen

Betrokken partijen:
Bewoners, NS vastgoed, omliggende scholen, Gemeente Meppel



Deze doorsnede vormt het uitgangspunt voor het basisprofiel van de betreffende straat en dient in het ontwerp locatiespecifiek te worden uitgewerkt voor een goede inpassing in de omgeving

Maatregel 3.E

Klimaatadaptieve Koninginnebuurt

We vergroten de weerbaarheid van de historische Koninginnebuurt tegen extreme weersomstandigheden, zowel wateroverlast als hittestress. In de openbare ruimte creëren we ruimte voor vergroening. Hierdoor houden we hemelwater zo lang mogelijk vast, vertragen we de afstroming en laten we het water waar mogelijk infiltreren. De vergroening gaat hittestress tegen in de relatief versteende buurt en zorgt voor betere verbindingen met omliggende groenstructuren.

Inhoud van de opgave:

- Vergroten van de ruimte voor groene wegprofielen en plantsoenen om de oppervlakkige afstroming van hemelwater te vertragen:
 - Verminderen van verhard oppervlakte met 50%.
 - Realiseren van een samenhangende, robuuste groenstructuur voor efficiënte wateropvang en koppeling met buurt- en wijkgroen.
 - Aanleggen van groen op een manier die de natuurwaarde van de wijk versterkt.
- Buurt- en wijkparken beter inrichten op de opvang van (extra) water uit de omgeving:
 - Zorgen voor samenhang en opschaling: van geveltuin naar pocketpark tot wijkpark.
 - Ruimte maken voor waterberging: waterpleinen (op buurt- en schoolpleinen)
 - Infiltreren waar dat kan.
 - Zo mogelijk verhogen van de (tijdelijke) bergingscapaciteit van het Wilhelminapark.

Risico's en afhankelijkheden:

- Niet inzetten op vergroening van de relatief versteende openbare ruimte van de Koninginnebuurt kan plaatselijk tot wateroverlast leiden. De wijk is tevens op veel plekken kwetsbaar voor hittestress.
- Afhankelijk van andere maatregelen in dit pakket, zoals de parkeeropgaven in maatregel 3.B.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

Maatregel zit nog in studiefase om de juiste scope te bepalen. Investeringsvolume nog niet te bepalen.

Betrokken partijen:

Vastgoedeigenaren, ondernemers in het gebied, bewoners, hulpdiensten, veiligheidsregio, schoolbesturen, Gemeente Meppel

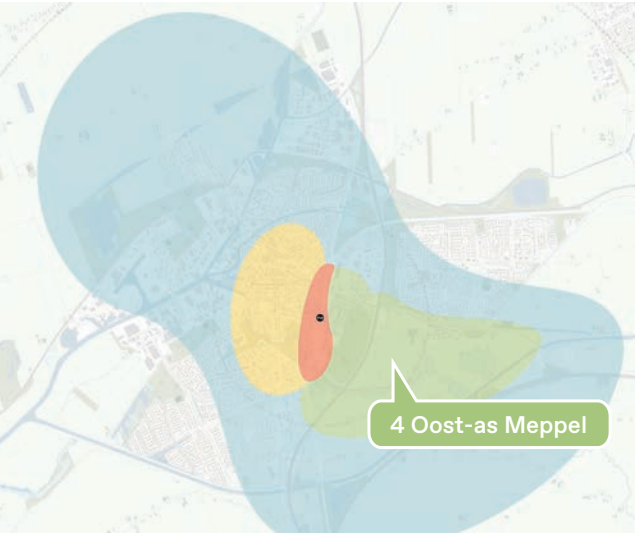
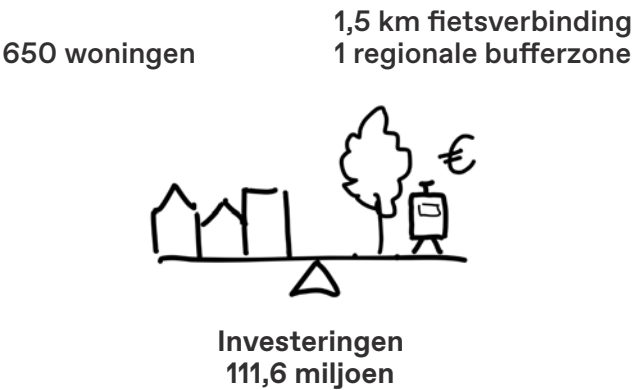
Gemengd stadsdeel: onderwijs, wonen en werken in en aan het groen

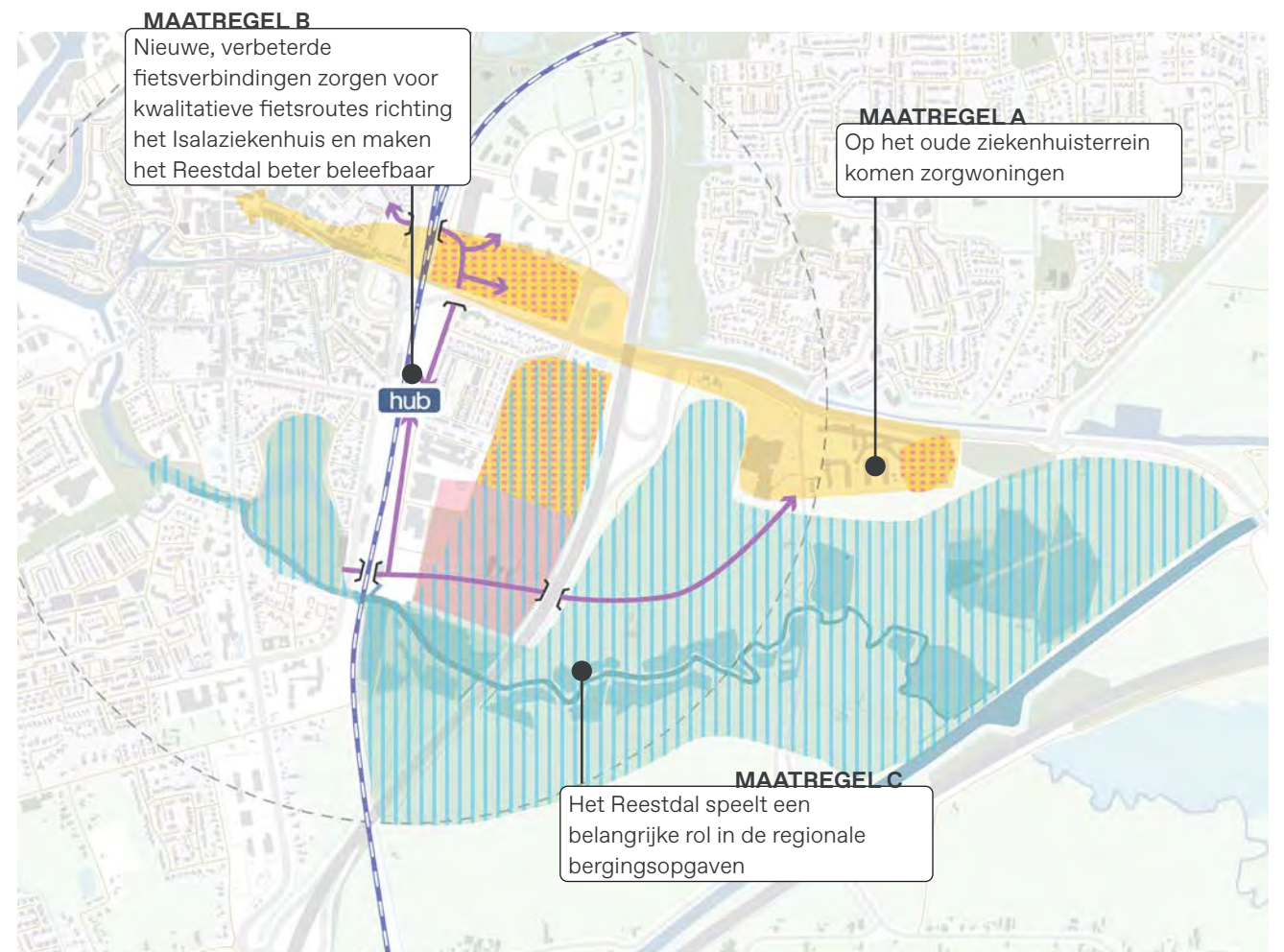
Aan de oostzijde van het station kijken we naar de ontwikkeling van een gemengd gebied met de functies onderwijs, wonen en werken, met speciale aandacht voor de bestaande woningen en sportfuncties.

“Nu al wordt er volop gewoond, gewerkt, geleerd, gesport, kortom geleefd in dit gebied. Nieuwe ontwikkelingen kunnen dit versterken en zo op een levendige en leefbare manier groeiend kwaliteit toevoegen en bijdragen aan de leefbaarheid van de buurt Ezinge. Ezinge mag zijn eigen identiteit niet verliezen in deze transformatie.”
- Omgevingsvisie 'Samen bouwen aan duurzaam geluk'

De zuidelijke zone van bedrijventerrein Blankenstein ten noordoosten van station Meppel wordt ontwikkeld als gemengd gebied met onderwijs, kantoren en studentenhuisvesting. We vergroenen het gebied om het aantrekkelijk te maken als gemengd gebied waar wonen, werken en onderwijs samenkomen. Ook verbeteren we de verbindingen naar station en binnenstad. Zo wordt het een aantrekkelijk én goed bereikbaar gebied.

Om de bereikbaarheid van het ziekenhuis te verbeteren, leggen we een veilige en aantrekkelijke fietsverbinding en wandelroute aan tussen station en ziekenhuis. In het Reestdal leggen we een tweede, recreatieve route aan om recreatiewaarde aan het gebied toe te voegen. Ook kijken we naar het Reestdal voor het oplossen van een deel van de klimaatopgave.





Referenties (linker pagina, boven naar beneden)

- *Coffee and Bikes TU Delft*
- *Tegels in Cuyperspassage, Amsterdam*
- *Hortus Ludi, Nijmegen. Door Architectuur Maken*
- *Zorgwoningen Hofje Wendaker, Heerde. WoonWerk architecten*
- *wonen aan het groen. Alzheimer village, Dax, Frankrijk. Door NORD Architects*

Legenda:

- Woningbouw ontwikkelingen binnen bebouwd gebied
- Economisch cluster
- Gemengd ontwikkelgebied - woon-werk
- Bestaande groen- en waterstructuur inzetten als trekker
- Van station naar Regionale Hub
- Verbeteren van de langzaam verkeersroutes
- Doortraproutes naar de streek
- Onderdoorgang
- Water bergen

Maatregel 4.A

Woningbouw en sportvelden

Het stationsgebied krijgt door de gebiedsontwikkeling een hoogstedelijke uitstraling. Sportpark Ezinge is daar onderdeel van. De precieze invulling van dit gebied wordt nog door de gemeente Meppel bepaald, in samenwerking met stakeholders. De scholencampus en benodigde sportvoorzieningen behouden hun plek in Ezinge.

- Inhoud van de opgave:**
- Realiseren van 250 woningen.

- Risico's en afhankelijkheden:**
- Deze maatregel is nauw verbonden met de gebiedsontwikkeling, de samenwerking met de scholencampus Ezinge en de ontwikkelingen rond de Meppeler Oost-as in maatregel 4.C.

Realisatietermijn:
2027-2035

Betrokken partijen:
Huidige bewoners, sportverenigingen, scholencampus Ezinge, Gemeente Meppel

Maatregel 4.C

Campusontwikkeling Blankenstein en Reggersweg

Wonen, werken, innoveren, zorgen en recreëren langs Oost-as

Meppel heeft zich goed kunnen ontwikkelen dankzij de gunstige ligging langs spoorlijnen, (snel)wegen en waterwegen. De Meppeler Oost-as doorsnijdt deze routes en heeft daarmee een strategisch gunstige ligging. Doordat verschillende ontwikkelingen samenkomen, ontstaan hier kansen om nieuwe dynamiek te ontwikkelen met meerwaarde voor Meppel en de regio.

Langs de Oost-as komen kennis en innovatie rond voeding, gezondheid, zorgtechnologie en internationale educatie samen. Zo verzorgt NHL Stenden vanuit Meppel verschillende bachelors voor docenten uit de hele wereld alsook een masteropleiding pedagogiek. Isala vervoert medische materialen per drone tussen de ziekenhuizen in Meppel en Zwolle. Het oude ziekenhuis ontwikkelt zich tot verzamelplaats van bijzondere woonvormen voor studenten en ouderen. Innovatieve bedrijven rond voeding en gezondheid kunnen hier starten en opschalen. Opleidingen op het snijvlak tussen zorg, techniek en voeding kunnen hier zowel voor theorie als praktijk terecht.

- Inhoud van de opgave:**
- 3 nieuwe mbo/hbo-opleidingen in de Oost-as
 - Realiseren van circa 400 woningen, voornamelijk door hergebruik van bestaande gebouwen
 - Realiseren van circa 400 nieuwe banen, vooral op hbo+-niveau in onderwijs en innovatie
 - Realiseren van nieuwe ontsluitingen en openbare ruimte die aansluiten bij de doelgroep.

Risico's en afhankelijkheden:

- Investeringsbeslissingen van onderwijspartijen en vastgoedeigenaren.

Realisatietermijn:
2030-2035

Betrokken partijen:
Vastgoedeigenaren, onderwijspartijen als NHL Stenden, DCTerra en Stad & Esch, Provincie Drenthe, Isala, Gemeente Meppel

Maatregel 4.D

Realiseren nieuwe verbinding voor langzaam verkeer

Een nieuwe, vlotte, veilige en duurzame verbinding voor langzaam verkeer onder het spoor en de A32 door, zorgt voor een betere bereikbaarheid voor een groot deel van Meppel, met name Berggierslanden, Koedijkslanden en Oosterboer. Het gaat om de verbinding met station, scholen, (sport)voorzieningen en ziekenhuis. We betrekken het Reestdal meer bij het woongebied, waardoor dit beter beleefbaar wordt.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van een nieuw aantrekkelijk fietspad, circa 1,5 à 2 km door het Reestdal [4,5m], op natuurlijke wijze vormgegeven, met respect voor landschappelijke waarden, bijvoorbeeld in de vorm van halfverharding
- Aanleggen stoepen aanliggend aan fietspad (3,5 meter)
- Realiseren van 2 tunnels met een dwarsprofiel van circa 6m voor fietsers en voetgangers

Risico's en afhankelijkheden:

- Mogelijkheden zijn afhankelijk van de natuurwaarden van de Reest.
- Locatie van de tunnels hangt af van de mogelijkheden van gronden en de bezitters van die gronden.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

65,4 miljoen

Betrokken partijen:

Waterschap WDOD, Drents Landschap, provincie, Isala, NS, ProRail, Gemeente Meppel

Maatregel 4.E

Fiets en voetgangersverbinding Blankenstein

Bij de ontwikkeling van campus Meppel in het zuidelijk deel van Blankenstein speelt bereikbaarheid voor langzaam verkeer een belangrijke rol. De Ezingerweg en Gasgracht krijgen een kwaliteitsimpuls.

Inhoud van de opgave:

- Kwaliteitsimpuls, onderhoud uitvoeren, ook groen
- Verbeteren sociale veiligheid door betere verlichting
- Optimaliseren kruispunt Ezingerweg/Hoogeveenseweg
- Optimaliseren kruispunt/aansluiting op Gasgracht/Rumptigerpad
- Meer ruimte make voor langzaam verkeer op de Ezingerweg, deze weg beter met station verbinden . Realiseren van dwarsprofiel met 5,4m brede fietsstraat over 500m

Risico's en afhankelijkheden:

n.v.t.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

3,6 miljoen

Betrokken partijen:

Gemeente Meppel

Maatregel 4F

Reestpark als klimaatbuffer tussen stad en landschap

We versterken de waterbergende functie van het Reestdal door meer ruimte te maken voor (tijdelijke) berging/retentie. Daarmee wordt de beschikbare open ruimte tussen de Omgelegde Hoogeveense Vaart, A32 en spoorlijn optimaal benut als buffer voor het kwetsbare, laaggelegen stedelijke gebied van Meppel. De vernatting van het beekdal versterkt de natuurlijke kwaliteit van het gebied en de omgeving.

Inhoud van de opgave:

- Versterken van de bebouwingscontour rond Isala bij de stadsentree en afrit 2. Benutten van de open ruimte tussen Reggersweg en A32 als retentiegebied; nieuwe functies worden hieraan ondergeschikt gemaakt.
- Bij de herontwikkeling van Ezinge de waterberging en retentie slim organiseren.
- Bij de vernieuwing en verduurzaming van de sportvelden retentie integreren als onderdeel van de sportfunctie.
- Gebiedsontwikkelingen inrichten volgens het ‘no regret’-principe, waarbij ruimte voor berging en retentie direct wordt meegenomen in het ontwerp.
- Aanpassen van kunstwerken in de Reest ter hoogte van de A32 en de spoorlijn om grotere waterafvoer mogelijk te maken.
- Vernatten van het beekdal van de Reest om de biodiversiteit in het gebied te versterken.
- Bij de verbetering van kruispunt Ezinge/ Hoogeveenseweg realiseren van een robuuste groene verbinding tussen de Reest, via de Hoogeveense Vaart en het Ringpark Oosterboer, naar de Wold Aa.

Risico's en afhankelijkheden:

- Langs de Reest liggen verschillende stukken grond, bruggen en andere obstakels die het moeilijk maken om extra ruimte te creëren voor waterberging. Als we deze kans niet benutten, blijft het laaggelegen deel van Meppel kwetsbaar voor wateroverlast. De verschillende ingrepen vragen intensief overleg met het waterschap om de functie van het watersysteem te waarborgen.
- Deze maatregel moet gelijktijdig met maatregel 4.D worden uitgevoerd, om te voorkomen dat de fietsroute de water- en biodiversiteitsmaatregelen in de weg gaat zitten.

Realisatietermijn:

2035-2040

Kosten:

42,6 miljoen

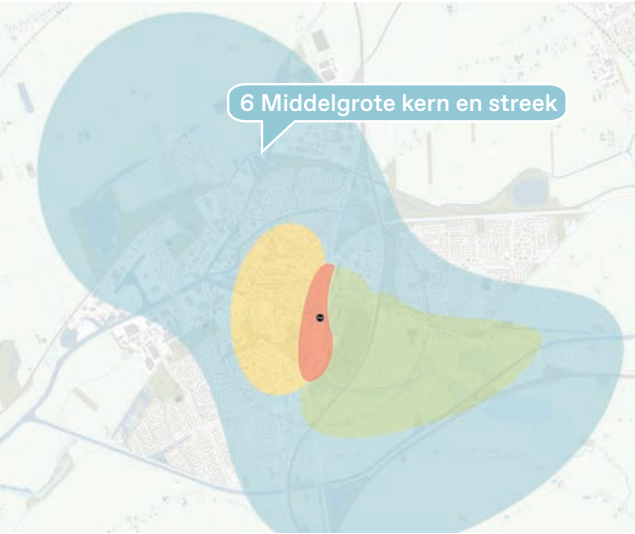
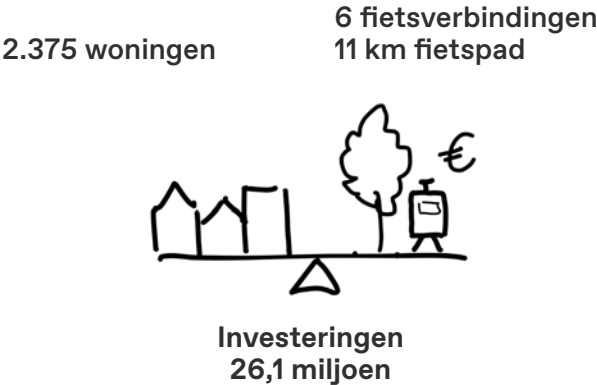
Betrokken partijen:

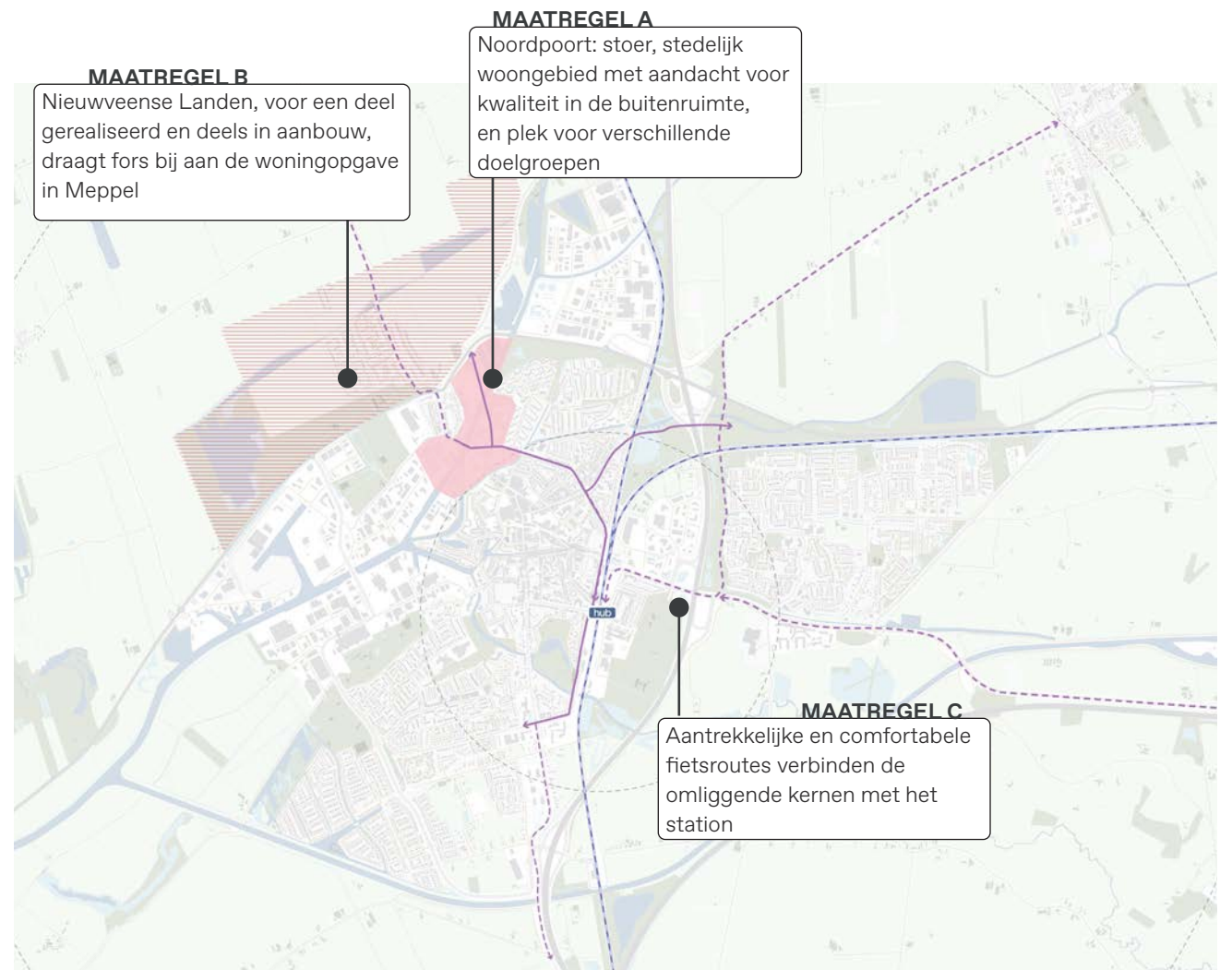
Waterschap, grondeigenaren, Isala, Provincie Drenthe, Gemeente Meppel

Omliggende kernen en nieuwe wijken goed verbonden met het station

Meppel groeit aan de noordkant. Niet alleen met de Nieuwveense Landen, maar ook binnenstedelijk, met de Noordpoort. Nijeveen, eveneens aan de noordkant van Meppel, groeit met Danninge Erve. Het is belangrijk om nieuwe inwoners op een snelle en efficiënte manier richting het station te krijgen met de fiets of het OV.

De Ceintuurbaan en de voortzetting daarvan tot aan de Reestlaan is een drukke autoroute van en naar het station. Deze wordt afgewaardeerd om een aantrekkelijkere langzaamverkeerscorridor te realiseren. Ook treffen we hier klimaatadaptieve maatregelen. Zo realiseren we een snelle en veilige fietsroute vanaf Nieuwveense Landen en Noordpoort.





Referenties (linker pagina, boven naar beneden)

- Recreatieve fietsroute langs de Deurzerdiep, Assen
- Defensieeiland, Woerden
- Zicht op toren, ENKA terrein, Ede
- Nieuwveense Landen, Meppel

Maatregel 6.A

Noordpoort

Noordpoort wordt een stoer stedelijk woongebied aan het water met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit. Hier komen verschillende type woningen, waarvan minimaal de helft betaalbaar is. Bij de watertoren komt een nieuwe stadsentree voor fietsers, om de wijk binnen te gaan of via de aangepaste Ceintuurbaan naar de binnenstad of het station te rijden. We kiezen voor een parkeernorm passend bij een autoluw gebied. Auto's worden geparkeerd in een hub.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van 1000 woningen

Risico's en afhankelijkheden:

- Verdichting binnen een beperkte fysieke ruimte maakt het uitdagender om groen, water en voorzieningen te combineren met woningbouw
- Binnen Noordpoort heeft de WBI voorwaarden gesteld ten aanzien van het minimumaantal betaalbare en sociale huurwoningen
- Grote onrendabele top door verwerving, verhuizing van gevestigde bedrijven, sloop en sanering
- De ontwikkeling binnen Noordpoort is afhankelijk van meerdere grondeigenaren,
- nutsbedrijven en corporaties voor het toevoegen van sociale huur.

Realisatietermijn:

2030-2035

Betrokken partijen:

Grondeigenaren, nutsbedrijven, woningcorporaties, Gemeente Meppel

Maatregel 6.B

Nieuwveense Landen

Nieuwveense Landen is een grootschalige uitbreidingswijk aan de noordzijde van Meppel, waarmee de gemeente inspeelt op de regionale woningbehoefte. Hier zijn de afgelopen tien jaar al ruim 3.500 woningen gerealiseerd. De wijk combineert een groene, waterrijke opzet met een stedelijke woonkwaliteit en biedt ruimte aan diverse woonmilieus. In de komende jaren volgt fase 3. De wijk is goed verbonden met het centrum en het station, en vormt een belangrijke schakel in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad.

Inhoud van de opgave:

- 1600 woningen

Risico's en afhankelijkheden:

- Bij ontwikkelingen in het buitengebied moet de provincie een afweging maken tussen woningbouw, landbouw, natuur, landschap en energie.
- Projecten zijn afhankelijk van ontwikkelaars en corporaties voor de nieuwbouw.
- Voor nieuwe bewoners moeten voorzieningen worden ingepast.
- Woningen moeten worden aangesloten op infrastructuur en nutsvoorzieningen.

Realisatietermijn:

< 2030

Betrokken partijen:

Woningcorporaties, Gemeente Meppel

Maatregel 6.C

Fietsroutes streek

De fietsverbindingen tussen Meppel en de omliggende streek worden versterkt om de huidige en nieuwe bewoners beter te verbinden met het station en het centrum. De Ceintuurbaan speelt hierin een centrale rol als hoofdas, waarlangs ontbrekende schakels worden aangevuld en routes worden verbeterd. In het vervolgtraject wordt onderzocht welke delen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente vallen en welke maatregelen daar nodig zijn. Deze analyse vormt de basis voor een toekomstbestendig en samenhangend fietsnetwerk in de regio.

Inhoud van de opgave:

- Staphorst - Meppel:
 - Asfalteren 750m parallelle fietspaden (2x3 meter breed) Werkhorst
 - Herinrichten kruispunt Wetsterstouwe/Werkhorst (aanleggen plateau)
 - Herinrichting rotonde Werkhorst/Reestlaan (fietsers in de voorrang)
- Rogat/De Wijk/Koekange - Meppel
 - Vrijliggend fietspad Schiphorsterweg verbreden, ca. 2.5km
 - Bypass De Wetering (oude tolhuisje), ca. 200m
 - Realiseren fietsstraat Kuipersdijkje, ca. 1.5km
- Ruinerwold - Meppel
 - Fietstunnel (ca. 35m) fietspad Haakswold-Blankensteinweg (onder N375 door) verbreden.
 - Fietstunnel fietspad Haakswold-Blankensteinweg (onder N375 door) aanliggende kruispunten optimaliseren en zicht verbeteren.
 - Aanleggen nieuw fietspad Oosterbroekenweg, ca. 2.5km
- Nijeveen - Meppel
 - Parralelweg Meppelerweg inrichten als fietsstraat, ca. 2km.
- Wanneperveen/Zwartsluis e.o. - Meppel
 - Setheweg fietsvriendelijker inrichten (aan/vrijliggend fietspad, ca. 1km)
 - Matenweg snelheidsremming realiseren, plateau kruispunt LvdL Albertzoonweg
 - Matenweg snelheidsremming realiseren drempelversmallingen (4x)
- Havelte-Meppel
 - Rijksomweg fietsvriendelijker inrichten (fietsstraat), ca. 2,5km

Risico's en afhankelijkheden:

- Goede fietsroutes naar de buitenwijken en de streek zijn van belang om ook vanaf daar mensen met de fiets naar het centrum en station van Meppel te krijgen.

Realisatietermijn:

<2030, 2030-2035

Kosten:

26,1 miljoen

Betrokken partijen:

Provincie, Gemeente Meppel

Colofon

Maatregelenboek Stationsomgeving Meppel

Onderdeel van NOVEX-gebied Regio Zwolle, Programma Stationsomgevingen

februari 2026

In opdracht van

Gemeente Meppel, Gemeente Steenwijkerland, Gemeente Hardenberg, Gemeente Hoogeveen, Gemeente Raalte en Gemeente Kampen

Samengesteld door

De Zwarte Hond
info@dezwartehond.nl

Kade 75
info@kade75.nl

In samenwerking met

Maatregelen met betrekking tot het SPONS programma zijn geschreven in samenwerking met Bureau MA.AN en Hydrologic.

Regio Zwolle
Provincie Overijssel
Provincie Drenthe
NoordOost ProRail
NoordOost NS
Waterschap Drents Overijsselse Delta
Waterschap Vechtstromen



Disclaimer

1. Karakter van de ramingen
De in deze rapportage opgenomen verkennende investeringsramingen zijn indicatief van aard en gebaseerd op het maatregelenboek zoals dit ambtelijk met de gemeente is afgestemd. De ramingen vormen geen formele begrotingen, geen basis voor krediet- of budgetaanvragen en evenmin een representatie van vigerend beleid.

2. Doel en gebruikscontext
De informatie is opgesteld ten behoeve van ambtelijk en interbestuurlijk beraad tussen betrokken bestuurslagen, overheden en instanties. In de onderbouwing kunnen beleidsmatige interpretaties voorkomen, passend bij het verkennende karakter van deze fase.

3. Reikwijdte van de prognoses
De ramingen geven uitsluitend een prognose van het mogelijke toekomstige investeringsvolume dat samenhangt met een selectie van ingrepen en maatregelen uit het maatregelenboek. De veronderstelde dekking en financiering betreft een toekomstige verantwoordelijkheid van meerdere partijen en potentiële exploitaties.

4. Aggregatie en functionele samenhang
Afzonderlijke ingrepen zijn geaggregeerd op maatregelniveau, omdat zij na ambtelijke afstemming in functionele zin niet los van elkaar worden beschouwd. De samengevoegde presentatie dient daarmee de inhoudelijke samenhang en de planlogica van de betreffende maatregelen.

5. Inhoud en aard van de kosten
De ramingen hebben uitsluitend betrekking op all-in investeringskosten, waaronder: grondinbreng, bouw- en realisatiekosten, voorbereidings- en begeleidingskosten, rente, indexering en onvoorzien. Zij vormen nadrukkelijk geen bedrijfsmatige exploitatieberekening en geen businesscase.

6. Bandbreedte en onzekerheden
Met het oog op de complexiteit van de opgaven en de benodigde nadere planuitwerking is een aanvullende opslag met een bandbreedte van 40% toegepast.

7. Presentatie van bedragen
In het licht van de interbestuurlijke samenwerking tussen verschillende overheden zijn de investeringsbedragen integraal inclusief BTW weergegeven.

