

From: "5.1.2e" <5.1.2e@meppel.nl>
Sent: 8/20/2025 1:15:39 PM
To: "5.1.2e" <5.1.2e@meppel.nl>
Cc: "5.1.2e" <5.1.2e@meppel.nl>
Subject: stukken Fietspad BBV

He 5.1.2e ,

Zoals net besproken alvast de stukken rondom het fietspad Blankensteinweg 53.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e Team Ruimte Initiatief

T. 5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e@meppel.nl



logo

www.meppel.nl

Advies verkeersveiligheid

Naar aanleiding van een melding bij het VVN Participatiepunt



Melding

106983
28 januari 2025, Blankensteinweg in Meppel.

Locatie

Rijweg/fietspad Blankensteinweg te Meppel



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland (VVN) is een vereniging met als motto 'Iedereen veilig over straat'. Verkeersveiligheid is belangrijk voor een fijne leefomgeving. Soms worden buurtbewoners geconfronteerd met een verkeerssituatie die onveilig is (objectief) of voelt (subjectief). Dit kunnen zij melden bij het VVN Participatiepunt.

VVN Buurtacties en advies

Als melders van een onveilige situatie dat willen, ondersteunen wij bij het zoeken naar een oplossing. Dat doen we door het bieden van handvatten, zoals VVN Buurtacties (vvn.nl/buurtactie), waarmee melders of vrijwilligers zelf een actieve rol kunnen spelen in het verbeteren van de situatie. Deze acties zijn vooral gericht op beïnvloeding van het verkeersgedrag. Waar nodig bieden we uitgebreider of infrastructureel advies.

Samenwerking met de gemeente

Waar mogelijk wordt de gemeente bij het vinden van een oplossing betrokken. Veilig Verkeer Nederland vormt een neutrale schakel tussen buurtbewoners en gemeenten, met als doel buurten verkeersveiliger te maken. In het gesprek met gemeenten en andere betrokken kiezen wij daarom voor een bemiddelende rol.

Tot slot helpen wij gemeenten met maatwerktrajecten op aanvraag, waarbij we hen advies geven over verkeersgedrag en -inrichting.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën worden niet meegewogen, tenzij deze een directe invloed hebben op de verkeersveiligheid.
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden.
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid.
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie 'Duurzaam Veilig' en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen. Ook sluiten we aan op de landelijk gestimuleerde risico gestuurde aanpak, zoals beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030).

Situatie

De eerste melding naar de gemeente is gedaan door 5.1.2e 5.1.2e en het betreft de verkeerssituatie ter plaatse van de Blankensteinweg nabij huis no. 53 De weg/fietspad is plm. 150 m1 lang en plm. 2.70 m1 breed en is gelegen tussen de kruising (achterzijde woning Haverstuk no.26) en de kruising Oosterboerweg.

De 2^e melding aan VVN kwam van de bewoners van 5.1.2e grenzend aan het bestaande fietspad. Het belangrijkste bezwaar was het verplaatsen van het fietspad langs de waterpartij. Later zijn er nog 958 bezwaarden bijgekomen, middels een aangeboden petitie.





Probleemstelling

De melder van 5.1.2e, sinds twee jaar eigenaar van de woonboerderij, heeft zich bij de gemeente gemeld omdat zij de Blankensteinweg als onveilig ervaart. De vorige bewoners die er meer dan 30 jaar aan de Blankensteinweg hebben gewoond hebben nooit klachten bij de gemeente ingediend. De rijweg wordt nu als fietspad gebruikt en is afgesloten voor autoverkeer. Dit wordt aangeduid middels bord G11 ter plaatse van de kruising, achterzijde woning 5.1.2e en middels bord C12 ter plaatse van de kruising Blankensteinweg/Oosterboerweg met als onderbord m.u.v. van bestemming verkeer. Zie foto's op de vorige pagina: Het bord C12 correspondeert niet met het bord G11 geplaatst nabij de kruising Haverstuk. Bord G11 geeft aan verplicht fietspad, terwijl het bord C12 ter plaatse van de Oosterboerweg aangeeft verboden voor auto's en fietsers met onderbord, uitgezonderd bestemmingsverkeer. Het onderbord is jaren geleden aangebracht voor de bewoner van no. 5.1.2e die regelmatig gebruikte van de rijweg.

Standpunt wegbeheerder

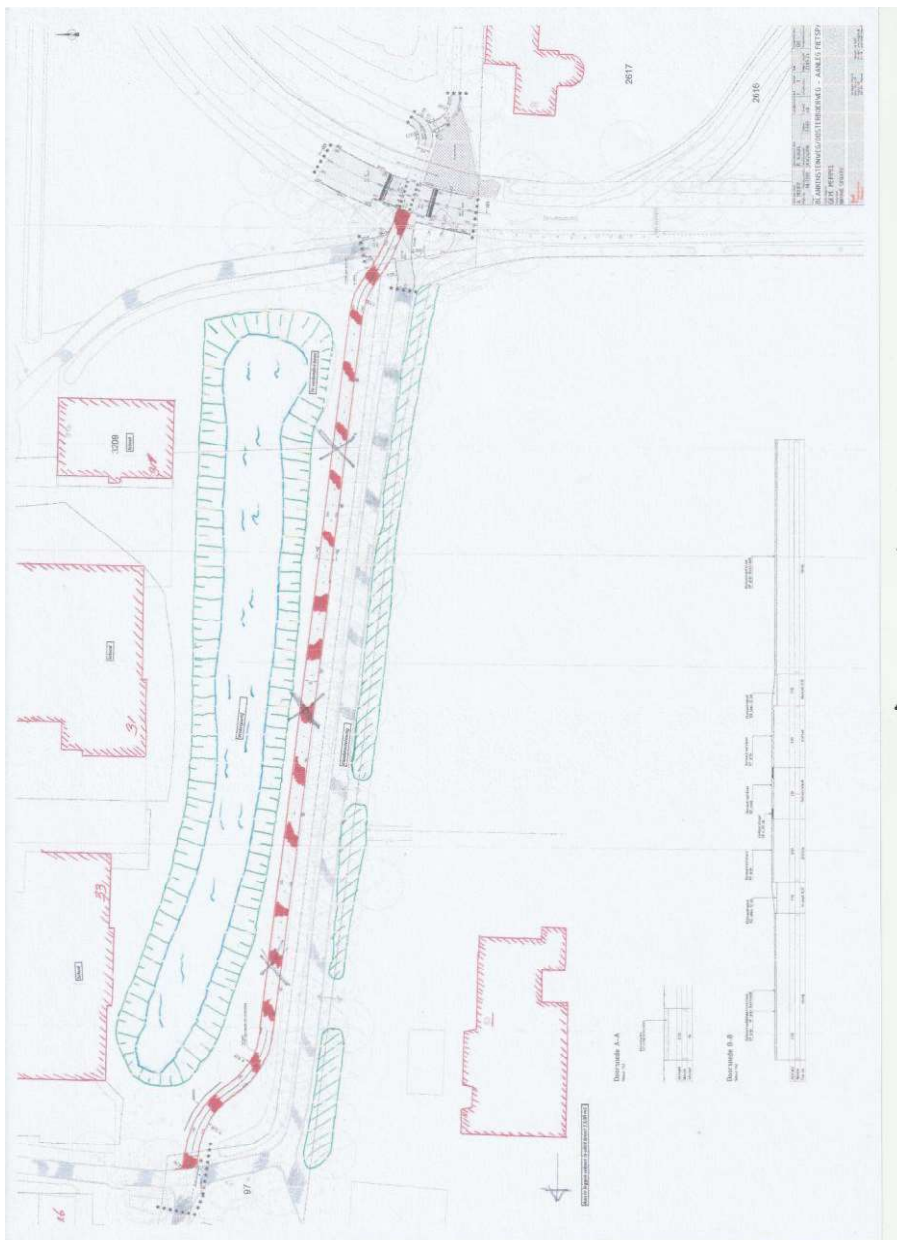
Naar aanleiding van de vraag van de nieuwe bewoner van 5.1.2e inzake de klacht dat het fietspad onveilig is, en de bewoner zijn rechten gaat claimen van eigendom van het fietspad, is de gemeente gaan zoeken naar een alternatief. De bewoner had een alternatief voor een nieuwe uit/inrit aan de achterzijde van het perceel naar de Bouwkamp. Op het erfinrichtingsplan van het perceel staat de wens van een uit/inrit aangegeven. Zie tekening. Met deze voorgestelde uit/inrit kan de weg/het fietspad blijvend worden gebruikt. De gemeente Meppel kwam gelijktijdig met het alternatief om het bestaande fietspad te verschuiven naar de waterpartij. Zie bijlage tekening. Deze verplaatsing heeft men ook opgenomen in het actieplan fiets dat in de raadsvergadering van januari 2024 is vastgesteld, inclusief de bijbehorende middelen.

Bovengenoemde maatregelen hebben commotie veroorzaakt in de woonomgeving. Dit heeft zelfs geleid tot het aanbieden van een petitie aan de burgemeester van de gemeente Meppel. Ruim 959 personen hebben de petitie ondertekend. Aanleiding voor de petitie is het verschuiven van het fietspad naar de vijverpartij, wat men als zeer onveilig ervaart en verspilling van gemeenschapsgeld, ondanks de financiering door de provincie.

Ten aanzien van de meldingen geeft VVN vanuit haar rol en expertise slechts een oordeel over de verkeersveiligheidsaspecten van de huidige situatie en van de voorgestelde maatregelen.



Bestaande sloot/watergang met talud



Probleemanalyse

Het huidige fietspad Blankensteinweg is al jaren in gebruik als fietspad en gelegen tussen twee bomenrijen. Het fietspad wordt voornamelijk gebruikt door fietsers en wandelaars. Per dag is er sprake van 400 verkeersbewegingen. Het overgrote aandeel komt voort uit langzaam verkeer van fietsers en wandelaars. De verkeersintentie van gemotoriseerd verkeer komt uit op gemiddeld zo'n 5 à 10 per dag, zijnde bestemmingsverkeer. De Nota Actieplan Fiets spreekt ook niet over ongevallen, wel dat het een belangrijke fietsverbinding is.

De in de nota genoemde kruising nabij de Oosterboerweg met de Blankensteinweg wordt als onveilig ervaren, vanwege de vele oversteken. Verder hebben we gekeken in de landelijke lijst van ongevallencijfers. Ook daar komt de Blankensteinweg niet voor.

Ten aanzien van het verplaatsen van het fietspad naar de groenstrook nabij de waterpartij het volgende. De breedte van zowel het fietspad als de bermen moet voldoen aan de voorwaarden van de inrichtingseisen van het CROW/Duurzaam Veilig. Belangrijk is om wel aandacht te hebben voor de verkeersonveiligheidsgevoelens nabij het water. Maar zulke situaties van een fietspad naast water komen in Nederland veel vaker voor.

Conclusies en aanbevelingen

Informatie is ingewonnen/verkregen van

- De melders
- De verkeersambtenaar van de gemeente Meppel
- Het telrapport van 5.1.2e er Management en Advies.
- De Nota Actieplan fiets van de gemeente Meppel.
- De krant Het Nieuwsblad van het Noorden.
- Gesprekken met meerdere burgers ter plaatse.
- Informatie betreffende ongevallencijfers van het Ministerie
- Het verslag van de commissievergadering.

Op grond van deze informatie stellen wij vast dat:

- *Bestaande situatie:* er lijkt geen objectieve verkeersonveiligheid te bestaan, gezien de rapportages over ongevallen en de lage intensiteit. Een enkele auto geeft geen aanleiding tot verkeersonveiligheid op genoemd wegvak. Een weg van plm. 2,70 m1 breed met bermen van 0,50 m1 geeft voldoende uitwijkmogelijkheid.
- *Nieuwe situatie:* wij voorzien geen veiligheidsprobleem vanwege de waterpartij. Soortgelijke situaties vinden we op heel veel andere plaatsen, zelfs in de buurt van scholen. Wij geven als advies dat de nieuwe fietsvoorziening wordt aangelegd volgens de geldende richtlijnen, wat betreft verharding, breedte, evt. markering en/of verlichting, zonder fietspaaltjes en met een goede en verkeersveilige aansluiting op bermen. Het is daarnaast goed om in de communicatie rekening te houden met het onveiligheidsgevoel van bewoners bij de aanleg van het fietspad. Vanwege de aanwezigheid van de vijver naast het geplande fietspad en het steile talud, moet extra aandacht zijn voor de veiligheid van (vooral kwetsbare) fietsers op gewone en elektrische fietsen.
- *De inrit constructie:* het is belangrijk om aandacht te hebben voor een veilige en overzichtelijke inrichting van het kruispunt Oosterbierweg-Blankensteinweg – Slotweg, zowel richting het bestaande fietspad als het eventueel nieuw aan te leggen fietsvoorziening.

We begrijpen dat het een situatie waarbij veel belangen meespelen en dat het een beladen onderwerp is. Echter kunnen wij, als Veilig Verkeer Nederland, alleen een advies geven met betrekking tot de Verkeersveiligheid van de situaties.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door 5.1.2e verkeerskundige bij Veilig Verkeer Nederland.

Dit advies te sturen aan;

- 5.1.2e, melder, 5.1.2e [@gmail.com](mailto:5.1.2e@gmail.com)

Afschrift van dit advies te sturen aan;

- 5.1.2e, verkeerskundige gemeente Meppel, 5.1.2e [@meppel.nl](mailto:5.1.2e@meppel.nl)

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit onderzoek kun je het beste contact opnemen met het kantoor van Veilig Verkeer Nederland in jouw regio. Zie vvn.nl/contact. Onze algemene contactgegevens zijn:

Veilig Verkeer Nederland
Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

5.1.2e (maandag t/m vrijdag van 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl

Help mee

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden, bijvoorbeeld als [vrijwilliger](#). Met jouw steun maken we buurten veiliger. Je kunt Veilig Verkeer Nederland ook steunen als [donateur](#), [lid](#) of [bedrijfspartner](#). Bekijk voor alle mogelijkheden vvn.nl/aandeslag.

Memo

Kenmerk : 3263374
Aan : Gemeenteraad Meppel
Van : College van Burgemeester en Wethouders
Datum : 08 september 2025
Onderwerp : Voorgenomen besluit inzake variantkeuze fietspad thv.
Blankensteinweg 53

Afschriften voor :

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 28 januari 2025 hebben we u geïnformeerd over het proces rondom de mogelijke aanleg van een fietspad langs de Blankensteinweg ter hoogte van nr. 53. In deze memo hebben we aangekondigd dat we een voorgenomen besluit zouden nemen en deze met de buurt en u zouden delen. Via deze memo willen we het besluit met u delen.

Voorkeursvariant

We zijn voornemens om het fietspad en de kruising Oosterboerweg/Blankensteinweg conform onze eerdere plannen aan te leggen. We zijn tot deze conclusie gekomen door vier varianten tegen elkaar af te wegen op verkeerskundige aspecten, gevolgen voor de buurt en financiële consequenties.

Afweging

Bij deze memo vindt u de variantenstudie en de bijlagen die bij deze studie horen, zoals de reacties van Veilig Verkeer Nederland, de fietsersbond, de scholen en het wijkplatform. Op basis van deze stukken zien wij dat de variant waarbij het oorspronkelijke plan wordt uitgevoerd de meeste voordelen oplevert. Zowel op verkeerskundig vlak, uitvoerbaarheid en financieel.

We zijn ons er terdege van bewust dat deze variant op voorhand weerstand oproept bij een deel van de samenleving. Toch zien we bij de overige varianten grotere obstakels die een duurzame oplossing in de weg staan. Denk hierbij aan het niet oplossen van de verkeersveiligheid rondom de oversteek Oosterboerweg of het mogelijk verdwijnen van een rechtstreekse fietsverbinding waardoor inwoners moeten omfietsen via de Bouwkamp.

Vervolgproces

We hebben nu een voorgenomen besluit. Dit voorgenomen besluit zullen we delen met de inwoners van de wijk Oosterboer. Hiervoor gaan wij op 23 september 2025 een bewonersbijeenkomst houden. Hier zullen we de bewoners een nadere toelichting geven op de varianten. Daarna zullen we overgaan tot aanleg van het fietspad.



Reacties stakeholders Fietspad Blankensteinweg

Overzicht geanonimiseerde reacties stakeholders

21 augustus 2025



Inhoudsopgave

1.	Veilig Verkeer Nederland.....	3
2.	Fietsersbond afdeling Meppel.....	4
3.	Wijkplatform Oosterboer/Ezinge.....	5
4.	OBS De IJsvogel.....	6
5.	CBS De Akker.....	7
6.	Oorspronkelijk advies VVN.....	8



1. Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland heeft in een eerder stadium een advies uitgebracht. Deze is als bijlage bij dit document bijgevoegd. Na aanleiding van de variantenstudie heeft Veilig Verkeer Nederland een nieuwe reactie gegeven. Hieronder een afschrift van deze reactie.

Van: @vvn.nl>

Verzonden: maandag 11 augustus 2025 14:06

Aan:

CC:

Onderwerp: RE: Advies Verkeersveiligheid Blankensteinweg

Beste,

Naar aanleiding van ons telefoongesprek de volgende bevestiging.

Wij als Veilig Verkeer Nederland blijven bij ons advies wat wij op 28 januari 2025 hebben opgesteld over de verkeersveiligheid van de Blankensteinweg.

Omdat de situatie politiek beladen is met veel verschillende belangen, geven wij geen aanvullend advies.

Fijne dag!

Met vriendelijke groet,

Projectleider Regio Noord
Veilig Verkeer Nederland

M:

T:

Aanwezig op maandag, dinsdag, woensdagochtend en donderdag

De Knobben 100
9202 XJ Drachten
vvn.nl/contact



2.Fietsersbond afdeling Meppel

Nog geen reactie...



3. Wijkplatform Oosterboer/Ezinge.

Geachte heer, beste,

Bedankt voor de aanvullende informatie. Na overleg met de leden kunnen we onze reactie over het door u aangegeven voorgenomen besluit met u delen.

Na bestudering van de verschillende scenario's en het beoordelen van de plattegronden is scenario 1 voor ons de meest veilige optie en wordt voorkomen dat bij het onttrekken van de erftoegangsweg er geen alternatief meer voorhanden is. Bij dit scenario wordt het kruispunt veilig voor de fietsers, is er een veilig nieuw fietspad en komt de haakse bocht te vervallen. De cultuurhistorische waarde van de oude weg blijft gehandhaafd aangezien de oude bomen bewaard moeten blijven.

Belangrijk is wel een goede communicatie met een duidelijke uitleg richting de bewoners en de scholen, zodat de rust weer hersteld kan worden.

Met vriendelijke groet,



4.OBS De IJsvogel

Nog geen reactie



5.CBS De Akker

Nog geen reactie...



6. Oorspronkelijk advies VVN

Duurzaamheid in Gemeente Meppel

Gemeente Meppel staat voor duurzaamheid. Dit document is ontworpen voor online gebruik. Wil je het document toch printen? Print dan in zwart-wit en minimale printkwaliteit.

Kijk voor meer informatie over duurzaamheid in Gemeente Meppel op www.meppel.nl/duurzaam.

Advies verkeersveiligheid

Naar aanleiding van een melding bij het VVN Participatiepunt



Melding

106983
28 januari 2025, Blankensteinweg in Meppel.

Locatie

Rijweg/fietspad Blankensteinweg te Meppel



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland (VVN) is een vereniging met als motto 'Iedereen veilig over straat'. Verkeersveiligheid is belangrijk voor een fijne leefomgeving. Soms worden buurtbewoners geconfronteerd met een verkeerssituatie die onveilig is (objectief) of voelt (subjectief). Dit kunnen zij melden bij het VVN Participatiepunt.

VVN Buurtacties en advies

Als melders van een onveilige situatie dat willen, ondersteunen wij bij het zoeken naar een oplossing. Dat doen we door het bieden van handvatten, zoals VVN Buurtacties (vvn.nl/buurtactie), waarmee melders of vrijwilligers zelf een actieve rol kunnen spelen in het verbeteren van de situatie. Deze acties zijn vooral gericht op beïnvloeding van het verkeersgedrag. Waar nodig bieden we uitgebreider of infrastructureel advies.

Samenwerking met de gemeente

Waar mogelijk wordt de gemeente bij het vinden van een oplossing betrokken. Veilig Verkeer Nederland vormt een neutrale schakel tussen buurtbewoners en gemeenten, met als doel buurten verkeersveiliger te maken. In het gesprek met gemeenten en andere betrokken kiezen wij daarom voor een bemiddelende rol.

Tot slot helpen wij gemeenten met maatwerktrajecten op aanvraag, waarbij we hen advies geven over verkeersgedrag en -inrichting.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën worden niet meegewogen, tenzij deze een directe invloed hebben op de verkeersveiligheid.
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden.
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid.
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie 'Duurzaam Veilig' en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen. Ook sluiten we aan op de landelijk gestimuleerde risico gestuurde aanpak, zoals beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030).

Situatie

De eerste melding naar de gemeente is gedaan door 5.1.2e 5.1.2e en het betreft de verkeerssituatie ter plaatse van de Blankensteinweg nabij huis no. 53 De weg/fietspad is plm. 150 m1 lang en plm. 2.70 m1 breed en is gelegen tussen de kruising (achterzijde woning Haverstuk no.26) en de kruising Oosterboerweg.

De 2^e melding aan VVN kwam van de bewoners van 5.1.2e grenzend aan het bestaande fietspad. Het belangrijkste bezwaar was het verplaatsen van het fietspad langs de waterpartij. Later zijn er nog 958 bezwaarden bijgekomen, middels een aangeboden petitie.





Probleemstelling

De melder van 5.1.2e, sinds twee jaar eigenaar van de woonboerderij, heeft zich bij de gemeente gemeld omdat zij de Blankensteinweg als onveilig ervaart. De vorige bewoners die er meer dan 30 jaar aan de Blankensteinweg hebben gewoond hebben nooit klachten bij de gemeente ingediend. De rijweg wordt nu als fietspad gebruikt en is afgesloten voor autoverkeer. Dit wordt aangeduid middels bord G11 ter plaatse van de kruising, achterzijde woning 5.1.2e en middels bord C12 ter plaatse van de kruising Blankensteinweg/Oosterboerweg met als onderbord m.u.v. van bestemming verkeer. Zie foto's op de vorige pagina: Het bord C12 correspondeert niet met het bord G11 geplaatst nabij de kruising Haverstuk. Bord G11 geeft aan verplicht fietspad, terwijl het bord C12 ter plaatse van de Oosterboerweg aangeeft verboden voor auto's en fietsers met onderbord, uitgezonderd bestemmingsverkeer. Het onderbord is jaren geleden aangebracht voor de bewoner van no. 5.1.2e die regelmatig gebruikte van de rijweg.

Standpunt wegbeheerder

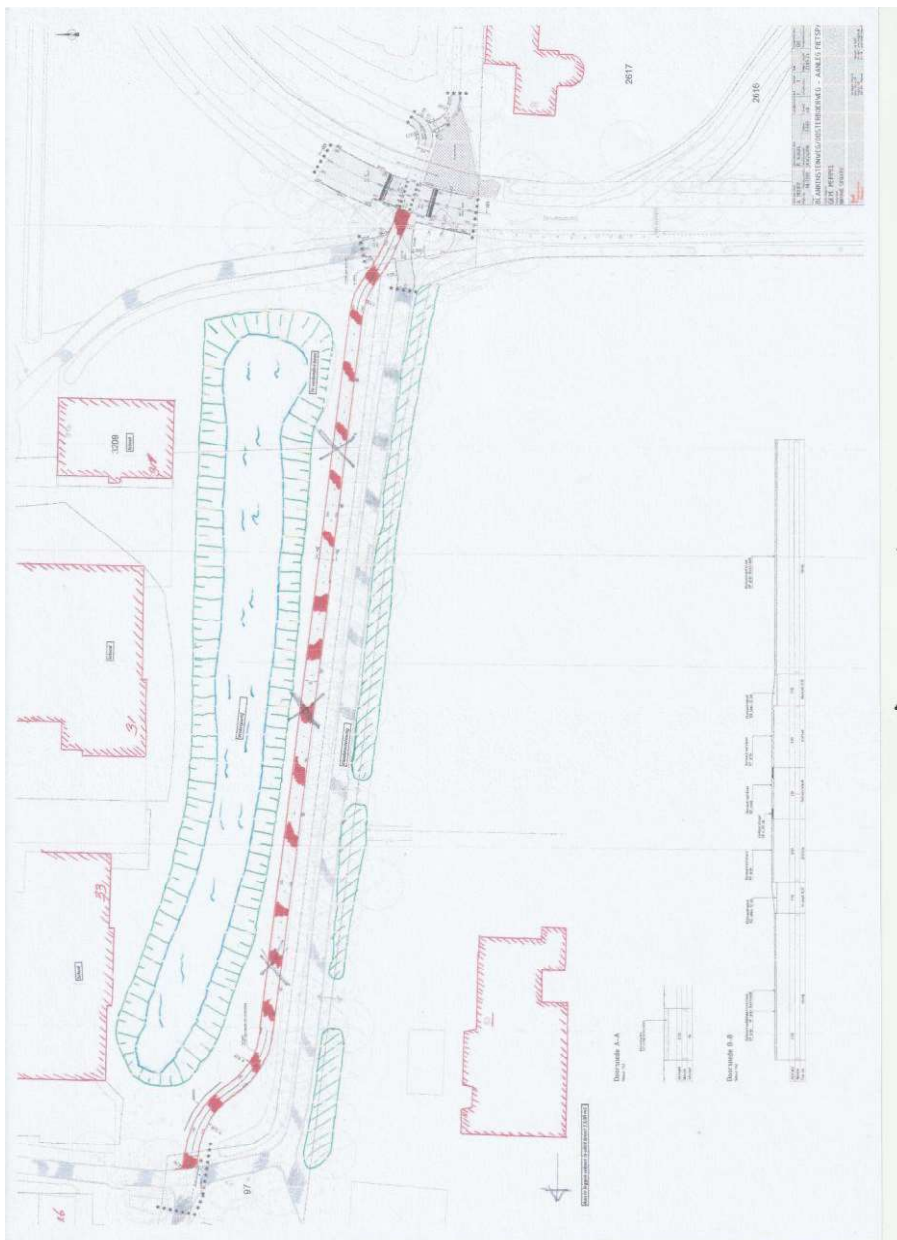
Naar aanleiding van de vraag van de nieuwe bewoner van 5.1.2e inzake de klacht dat het fietspad onveilig is, en de bewoner zijn rechten gaat claimen van eigendom van het fietspad, is de gemeente gaan zoeken naar een alternatief. De bewoner had een alternatief voor een nieuwe uit/inrit aan de achterzijde van het perceel naar de Bouwkamp. Op het erfinrichtingsplan van het perceel staat de wens van een uit/inrit aangegeven. Zie tekening. Met deze voorgestelde uit/inrit kan de weg/het fietspad blijvend worden gebruikt. De gemeente Meppel kwam gelijktijdig met het alternatief om het bestaande fietspad te verschuiven naar de waterpartij. Zie bijlage tekening. Deze verplaatsing heeft men ook opgenomen in het actieplan fiets dat in de raadsvergadering van januari 2024 is vastgesteld, inclusief de bijbehorende middelen.

Bovengenoemde maatregelen hebben commotie veroorzaakt in de woonomgeving. Dit heeft zelfs geleid tot het aanbieden van een petitie aan de burgemeester van de gemeente Meppel. Ruim 959 personen hebben de petitie ondertekend. Aanleiding voor de petitie is het verschuiven van het fietspad naar de vijverpartij, wat men als zeer onveilig ervaart en verspilling van gemeenschapsgeld, ondanks de financiering door de provincie.

Ten aanzien van de meldingen geeft VVN vanuit haar rol en expertise slechts een oordeel over de verkeersveiligheidsaspecten van de huidige situatie en van de voorgestelde maatregelen.



Bestaande sloot/watergang met talud



*Tekening verplaatsen
fietspad naar de
waterpartij*

Probleemanalyse

Het huidige fietspad Blankensteinweg is al jaren in gebruik als fietspad en gelegen tussen twee bomenrijen. Het fietspad wordt voornamelijk gebruikt door fietsers en wandelaars. Per dag is er sprake van 400 verkeersbewegingen. Het overgrote aandeel komt voort uit langzaam verkeer van fietsers en wandelaars. De verkeersintentie van gemotoriseerd verkeer komt uit op gemiddeld zo'n 5 à 10 per dag, zijnde bestemmingsverkeer. De Nota Actieplan Fiets spreekt ook niet over ongevallen, wel dat het een belangrijke fietsverbinding is.

De in de nota genoemde kruising nabij de Oosterboerweg met de Blankensteinweg wordt als onveilig ervaren, vanwege de vele oversteken. Verder hebben we gekeken in de landelijke lijst van ongevallencijfers. Ook daar komt de Blankensteinweg niet voor.

Ten aanzien van het verplaatsen van het fietspad naar de groenstrook nabij de waterpartij het volgende. De breedte van zowel het fietspad als de bermen moet voldoen aan de voorwaarden van de inrichtingseisen van het CROW/Duurzaam Veilig. Belangrijk is om wel aandacht te hebben voor de verkeersonveiligheidsgevoelens nabij het water. Maar zulke situaties van een fietspad naast water komen in Nederland veel vaker voor.

Conclusies en aanbevelingen

Informatie is ingewonnen/verkregen van

- De melders
- De verkeersambtenaar van de gemeente Meppel
- Het telrapport van 5.1.2e er Management en Advies.
- De Nota Actieplan fiets van de gemeente Meppel.
- De krant Het Nieuwsblad van het Noorden.
- Gesprekken met meerdere burgers ter plaatse.
- Informatie betreffende ongevallencijfers van het Ministerie
- Het verslag van de commissievergadering.

Op grond van deze informatie stellen wij vast dat:

- *Bestaande situatie:* er lijkt geen objectieve verkeersonveiligheid te bestaan, gezien de rapportages over ongevallen en de lage intensiteit. Een enkele auto geeft geen aanleiding tot verkeersonveiligheid op genoemd wegvak. Een weg van plm. 2,70 m1 breed met bermen van 0,50 m1 geeft voldoende uitwijkmogelijkheid.
- *Nieuwe situatie:* wij voorzien geen veiligheidsprobleem vanwege de waterpartij. Soortgelijke situaties vinden we op heel veel andere plaatsen, zelfs in de buurt van scholen. Wij geven als advies dat de nieuwe fietsvoorziening wordt aangelegd volgens de geldende richtlijnen, wat betreft: verharding, breedte, evt. markering en/of verlichting, zonder fietspaaltjes en met een goede en verkeersveilige aansluiting op bermen. Het is daarnaast goed om in de communicatie rekening te houden met het onveiligheidsgevoel van bewoners bij de aanleg van het fietspad. Vanwege de aanwezigheid van de vijver naast het geplande fietspad en het steile talud, moet extra aandacht zijn voor de veiligheid van (vooral kwetsbare) fietsers op gewone en elektrische fietsen.
- *De inrit constructie:* het is belangrijk om aandacht te hebben voor een veilige en overzichtelijke inrichting van het kruispunt Oosterbierweg-Blankensteinweg – Slotweg, zowel richting het bestaande fietspad als het eventueel nieuw aan te leggen fietsvoorziening.

We begrijpen dat het een situatie waarbij veel belangen meespelen en dat het een beladen onderwerp is. Echter kunnen wij, als Veilig Verkeer Nederland, alleen een advies geven met betrekking tot de Verkeersveiligheid van de situaties.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door 5.1.2e verkeerskundige bij Veilig Verkeer Nederland.

Dit advies te sturen aan;

- 5.1.2e, melder, 5.1.2e@gmail.com

Afschrift van dit advies te sturen aan;

- 5.1.2e, verkeerskundige gemeente Meppel, 5.1.2e@meppel.nl

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit onderzoek kun je het beste contact opnemen met het kantoor van Veilig Verkeer Nederland in jouw regio. Zie vvn.nl/contact. Onze algemene contactgegevens zijn:

Veilig Verkeer Nederland
Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

5.1.2e (maandag t/m vrijdag van 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl

Help mee

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden, bijvoorbeeld als [vrijwilliger](#). Met jouw steun maken we buurten veiliger. Je kunt Veilig Verkeer Nederland ook steunen als [donateur](#), [lid](#) of [bedrijfspartner](#). Bekijk voor alle mogelijkheden vvn.nl/aandeslag.

Verzoek onttrekking Blankensteinweg uit de openbaarheid

Situatie

Op 4 juni 2025 is er door 5.1.2e, eigenaar van perceel de Blankensteinweg 53 een verzoek ingediend tot onttrekking uit de openbaarheid van een gedeelte van de Blankensteinweg. Verzoeker is eigenaar van dit gedeelte van de Blankensteinweg. Er wordt verzocht om dit gedeelte van de weg uit de openbaarheid te onttrekken, omdat:

- Het pad veel te druk en onveilig is voor zoveel verschillende gebruikers (wandelaars, fietsers, scooters, auto's, trailers, koeriers etc.);
- Het is de enige oprit naar de woning, waardoor de verzoeker veel hinder ondervindt;
- Wandelaars en hardlopers zijn niet bereid even aan de kant te gaan, waardoor verzoeker stapvoets achter hen aan moet blijven rijden tot de inrit wordt bereikt;
- Onlangs is een oude eik in de brand gestoken naast de oprit van verzoeker. Verzoeker geeft aan dat dit een groot gevaar oplevert voor het rietendak dat een paar meter van de boom is verwijderd;
- Er wordt hout van het terrein van verzoeker gestolen;
- Omwonenden die over het pad wandelen maken boze gebaren naar verzoeker en haar kinderen, maken foto's van hetgeen op het terrein gebeurt, gaan regelmatig uitgebreid staan praten en gebaren voor het huis van verzoeker en op de oprit en maken o.a. nare sarcastische en dreigende opmerkingen als verzoeker voorblijft loopt of vraagt waarom er gebaren naar verzoeker worden gemaakt;
- Gemeente heeft voldoende grond naast het perceel voor alternatieven en er liggen voldoende andere route voor openbaar gebruik.

Juridisch kader

Ingevolge artikel 9, eerste lid van de Wegenwet, in samenhang met artikel 8 van de Wegenwet, kan een weg, welke niet door het Rijk, een provincie of waterschap wordt onderhouden en waarop evenmin een waterschap krachtens zijn inrichting of zijn reglement heeft toe te zien, aan het openbaar verkeer worden onttrokken bij een besluit van de raad der gemeente waarin de weg is gelegen.

Op grond van artikel 11, eerste lid, van de Wegenwet heeft iedere belanghebbende bij een weg het recht aan de raad der gemeente, waarin de weg is gelegen, ten opzichte van die weg toepassing van artikel 9 te verzoeken.

Alleen een belanghebbende kan om onttrekking van een weg aan het openbaar verkeer verzoeken. Aan de hand van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en de door de rechtspraak ontwikkelde (sub)criteria zal bepaald moeten worden of een verzoeker al dan niet als belanghebbende kan worden aangemerkt. Zo zal er sprake dienen te zijn van een eigen, persoonlijk, actueel en rechtstreeks belang van degene die om een onttrekking van een weg verzoekt.¹

In artikel 11, tweede lid van de Wegenwet is neergelegd dat op alle ingekomen verzoeken tot onttrekking de in afd. 3.4 van de Awb geregelede uniforme openbare voorbereidingsprocedure van toepassing is. Dit betekent concreet dat er voordat een definitief besluit wordt genomen, een ontwerpbesluit moet worden genomen, waartegen zienswijzen kunnen worden ingediend.

Daarbij is nog van belang dat er volgens de systematiek van de Wegenwet twee verschillende rechtsbeschermingstrajecten bestaan tegen beslissingen van de

¹ Rb Zutphen 13 januari 2005, ECLI:NL:RBZUT:2005:AS2823.

gemeenteraad op verzoeken van derden tot onttrekking van een weg aan het openbaar verkeer.

Wanneer de raad besluit om tot onttrekking van de weg uit de openbaarheid over te gaan, kan hiertegen door (derde)belanghebbenden beroep worden ingediend bij de rechtbank en vervolgens hoger beroep bij de Afdeling.

Indien de raad weigert om aan het verzoek tot onttrekking te voldoen, kan de verzoeker eerst administratief beroep instellen bij Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie (artikel 11, derde lid van de Wegenwet). Vervolgens kan tegen de beslissing van GS, beroep worden ingediend bij de rechtbank en daarna hoger beroep bij de Afdeling.

Wanneer de raad ambtshalve besluit om de weg uit de openbaarheid te onttrekken is in beginsel de reguliere procedure van toepassing, tenzij de raad de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van toepassing heeft verklaard.

Openbaarheid weg

De weg is openbaar, omdat deze gedurende tien achtereenvolgende jaren voor een ieder toegankelijk is geweest en tevens gedurende dien tijd is onderhouden door de gemeente.

Beoordelingskader

Bij het besluit tot het al dan niet onttrekken van de weg uit de openbaarheid komt de gemeenteraad beleidsruimte toe.² Voor het besluit tot onttrekking van een weg(deel) aan het openbaar verkeer hoeft geen dringende reden te bestaan.³ Bij de beoordeling van het verzoek tot onttrekking aan de openbaarheid zullen de belangen voor en tegen de onttrekking aan de openbaarheid door de gemeenteraad moeten worden afgewogen.⁴ Aan een verzoek tot onttrekking kunnen persoonlijke dan wel bedrijfsbelangen ten grondslag liggen. De Afdeling heeft daarover geoordeeld dat noch de tekst, noch de wetsgeschiedenis van de Wegenwet grond bieden voor de stelling dat particuliere belangen en derhalve ook financiële belangen op zichzelf niet als gewichtige redenen voor onttrekking aan het verkeer kunnen worden aangemerkt. Deze belangen dienen afgewogen te worden tegen andere belangen van (weg)gebruikers.

De rechter zal uiteindelijk aan de hand van de verschillende belangen en argumenten die spelen bij een besluit tot onttrekking toetsen of er bij het uitoefenen van de discretionaire bevoegdheid door het bevoegd gezag sprake is van een zodanige onevenwichtigheid bij de afweging van de betrokken belangen dat in redelijkheid niet tot onttrekking van de weg of het weggedeelte gekomen had kunnen worden.

Uit eerdere uitspraken valt af te leiden, dat de verzoeker zijn belang bij onttrekking niet zeer uitgebreid hoeft te onderbouwen met bewijzen. Hij kan volstaan met het aannemelijk maken dat hij een bepaald belang heeft bij de bewuste onttrekking waarvoor hij een verzoek indient. Het is vervolgens aan de raad om te beoordelen of tegen het onttrekkingsverzoek overwegende bezwaren bestaan en/of het algemeen belang zich niet tegen onttrekking verzet. Daarbij is nog van belang of de in het geding zijnde weg nog een functie heeft voor het openbaar verkeer. In het kader van de belangenafweging zouden vragen kunnen worden gesteld in de trant van: Zijn er in de directe omgeving van de bewuste weg voor (weg)gebruikers alternatieve routes voorhanden als de weg daadwerkelijk wordt onttrokken

² ABRvS 15 maart 2023, ECLI:NL:RVS:2023:1038.

³ ABRvS 27 december 2018, ECLI:NL:RVS:2018:4268 en ABRvS 19 februari 2020 ECLI:NL:RVS:2020:488.

⁴ ABRvS 15 maart 2023, ECLI:NL:RVS:2023:1038.

aan het openbaar verkeer? Heeft de bewuste weg een noodzakelijke functie als doorgang voor het openbaar verkeer? Hoe zit het in dit kader met het aantal verkeersbewegingen op de bewuste weg, maken er veel mensen gebruik van, is er sprake van omrij(d)schade en zo ja, valt deze dan onder het zogenaamde normaal maatschappelijk risico of is er sprake van *onevenredige* schade die zal worden geleden?⁵

Uit eerdere uitspraken valt af te leiden welke belangen een rol kunnen spelen in de belangenafweging over het al dan niet intrekken van de weg uit de openbaarheid.

Belangen voor onttrekking

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid kan een doorslaggevende rol spelen in de belangenafweging. Dit is bijvoorbeeld terug te zien in een uitspraak van de Raad van State van 19 februari 2020. In deze zaak overwoog de rechtbank dat de fietsersbond tegenover het algemeen veiligheidsbelang uitsluitend een recreatief belang heeft gesteld. Niet was gebleken dat het recreatieve belang zo zwaar woog dat het algemene veiligheidsbelang daarvoor had moeten wijken.⁶

Bescherming van privacy

Ook privacy kan een belangrijke rol spelen bij de belangenafweging. Uit de uitspraak van de Raad van State van 17 maart 2004 blijkt dat ook bij weinig gebruik sprake kan zijn van een aantasting van de privacy. In deze zaak mocht er een zwaarder gewicht worden toegekend aan de inbreuk op de privacy dan het behoudt van recreatieve en cultuurhistorische waarden van de openbare weg. Daarbij was van belang dat niet was gebleken dat het pad deel uitmaakt van een aangegeven wandelroute of is opgenomen in een wandelrouteplan. Daarnaast was niet gebleken dat het pad een noodzakelijk functie heeft als doorgang voor het openbaar verkeer.⁷

Bescherming tegen overlast en vernieling

Uit de uitspraak van 15 juli 2015 van de Afdeling blijkt dat overlast en vernieling een rol kan spelen bij de belangenafweging tot het al dan niet onttrekken van de weg uit de openbaarheid. Ook als er andere mogelijkheden bestaan om overlast en vernielingen terug te dringen, betekent dit niet dat er geen betekenis mag worden toegekend aan het belang van de verzoeker om haar eigendommen tegen onrechtmatige inbreuken daarop te beschermen.⁸

Belangen tegen onttrekking

Recreatief belang

In de uitspraak van 19 februari 2020 is te zien dat een recreatief belang een rol kan spelen bij de belangenafweging. In deze zaak woog het recreatieve belang niet zo zwaar dat hieraan een zwaarder gewicht had moeten worden toegekend dan het algemene veiligheidsbelang. Daarbij was nog van belang dat de weg geen deel uitmaakt of zou gaan uitmaken van een officiële wandel- en fietsroutes. Ook was de weg noodzakelijke infrastructurele verbinding, omdat omrijden mogelijk was en deze omweg niet aanvaardbaar was.⁹

⁵ VR 2005, Onttrekking van wegen aan het openbaar verkeer, p. 306.

⁶ ABRvS 19 februari 2020, ECLI:NL:RVS:2020:488 en ABRvS 31 juli 2002, 200200077/1.

⁷ ABRvS 17 maart 2004, ECLI:NL:RVS:2004:AO5744.

⁸ ABRvS 15 juli 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2241.

⁹ ABRvS 19 februari 2020, ECLI:NL:RVS:2020:488.

Verkeerskundig belang

Verkeerskundige belangen kunnen zich verzetten tegen de onttrekking.¹⁰ Hiervan kan bijvoorbeeld sprake zijn als de weg onderdeel is van een noodzakelijke infrastructurele verbinding. Daarbij is ook relevant of er een alternatieve route in de buurt voorhanden is.

Cultuurhistorische waarde en toegankelijkheid natuurschoon

Tot slot blijkt uit de rechtspraak ook dat de cultuurhistorische waarde en de toegankelijkheid tot natuurschoon een rol kunnen spelen bij de belangenafweging om een weg al dan niet aan de openbaarheid te onttrekken.¹¹

Alternatieve route

Indien er een alternatieve route bestaat, doet dit af aan de noodzakelijke functie van een weg als doorgang van het openbaar verkeer. Deze Afdeling heeft bevestigd dat deze alternatieve route zich zelfs nog op 100 meter van de oorspronkelijke weg kan bevinden.¹²

Conclusie

Het besluit op het verzoek tot onttrekking van de weg uit de openbaarheid moet worden voorbereid met de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Awb. De raad zal bij het besluit tot het al dan niet onttrekken van de weg uit de openbaarheid de verschillende belangen die bij een eventuele onttrekking van de weg uit de openbaarheid betrokken zijn tegen elkaar af moeten wegen. Aan de hand daarvan zal besloten moeten worden of medewerking kan worden verleend aan het verzoek tot onttrekking uit de openbaarheid.

¹⁰ ABRvS 15 juli 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2241.

¹¹ Rb Noord-Nederland, ECLI:NL:RBNNE:2022:3894.

¹² ABRvS 17 maart 2004, ECLI:NL:RVS:2004:A05744.

Bijlage 5: Scenariomatrix fietspad Blankensteinweg

scenario	Gevolgen fietsveiligheid fietspad	Gevolgen inrichting kruising	Gevolgen sociale veiligheid bewoner nr 53.	Gevolgen inrichting en huidige pad	Gevolgen bezwaren vanuit omgeving	Financiële gevolgen
Aanleggen fietspad en reconstructie kruising	Door scheiding verkeersstromen wordt het voor de fietser veiliger. Nieuwe fietspad comfortabel voorzien van belijning en verlichting.	Door reconstructie kruising wordt het minder aantrekkelijk om op de kruising te stoppen, parkeren of keren tijdens haal- en breng momenten van de scholen. Fietzers krijgen voorrang op kruising.	Bewoner nr. 53 krijgt geen ongewenste bezoekers op het erf door gescheiden inrit woning. Dit vergroot de privacy van bewoner.	Er kan niet meer gefietst worden op huidige pad. Verlichting wordt verwijderd en onderhoud pad en bomen vervalt aan de eigenaar van het pad. De monumentale bomen op het pad staan op de bomenlijst en derhalve beschermd.	Bezwaren worden niet gehonoreerd.	Provinciale subsidie verleend voor aanleg. Door vertraging en extra werkzaamheden worden de extra kosten voor de gemeente geraamd op €20.000-30.000.
Reconstructie kruising en behoud huidige pad	Conflicten verschillende verkeersstromen op huidige pad blijven bestaan.	Door reconstructie kruising wordt het minder aantrekkelijk om op de kruising te stoppen, parkeren of keren tijdens haal- en breng momenten van de scholen. Fietzers hebben geen voorrang op kruising.	Bewoner blijft last houden van ongewenste bezoekers op erf.	Er mag gefietst worden onder de monumentale bomen. Onderhoud blijft in handen van gemeente. Verlichting blijft behouden maar moet vernieuwd worden. Conflict verkeersstromen blijft bestaan.	Bezwaren worden gehonoreerd.	Geraamde extra kosten gemeente met behoud van de provinciale subsidie. €40.000. Geraamde extra kosten gemeente zonder prov subsidie € 70.000-100.000.
Aanleggen andere uitrit perceel nr. 53	Er gaat alleen nog fietsverkeer over het huidige pad. Huidig pad wordt fietspad.	Door reconstructie kruising wordt het minder aantrekkelijk om op de kruising te stoppen, parkeren of keren tijdens haal- en breng momenten school. Fietzers krijgen voorrang op kruising.	Bewoner blijft last houden van ongewenste bezoekers op erf. Bovendien is bewoner van mening dat historisch pad bij de (historische) boerderij hoort en onderdeel is van haar erf en erftoegang. Bewoner is eigenaar grond waarover de erftoegang en het fietspad loopt. Bewoner wil daarom niet meewerken aan dit scenario.	Er mag alleen nog gefietst worden op huidige pad. Onderhoud blijft in handen van gemeente. Verlichting blijft behouden maar moet vernieuwd worden. Huidige pad moet aangepast worden zodat erftoegang gescheiden wordt van (fiets)pad.	Bezwaren worden gehonoreerd.	Vorbereidingskosten van €55.000 zijn voor rekening van de gemeente door vervallen subsidie. Daarnaast dient er rekening gehouden worden met de kosten voor het aanleggen van een alternatieve erftoegang tot het perceel. Geraamde kosten hiervan € 40.000-60.000. Hierdoor worden de totale kosten geraamd tussen €95.000 en €115.000 voor de gemeente.
Huidige situatie behouden	Conflicten verschillende verkeersstromen op huidige pad blijven bestaan.	Ongewenste situatie op kruising tijdens haal- en brengmomenten blijft bestaan. Onlogische fietspadaansluiting blijft bestaan.	Bewoner blijft last houden van ongewenste bezoekers op erf.	Bewoner blijft last houden van ongewenste bezoekers op erf.	Bezwaren worden gehonoreerd. Bezwaren vanuit omwonenden en scholen op inrichting kruising blijven bestaan.	Vorbereidingskosten van €55.000 zijn voor rekening van de gemeente door vervallen subsidie.

Adviesnota

Behandeld door: Ruimte Initiatief	Datum: 20-05-2025	Vertrouwelijkheid: Openbaar	Verantw. Portefeuillehouder Klaas de Vries
		Besluit conform d.d.	Afdeling Ruimte Initiatief
		Besluit d.d.	Registratienummer 3453586

* Indien openbaar vertrouwelijke feiten opnemen in afzonderlijke bijlage.

Onderwerp

Voorgenomen besluit inzake variantkeuze fietspad thv. Blankensteinweg 53

Advies

1. Het fietspad ter hoogte van Blankensteinweg 53 aan te leggen conform scenario 1 van de "Variantenstudie fietspad Blankensteinweg thv nr.53" conform de uitkomsten van de notitie "Scenario's fietspad thv. Blankensteinweg 53" in Bijlage 1.
2. Hiervoor een besluit te nemen en dit te delen met de raad via bijgevoegde memo (bijlage 2) en met de buurt in de vorm van een bewonersbijeenkomst.

Samenvatting

Het college heeft een voorgenomen besluit genomen om een nieuw fietspad aan te leggen langs de Blankensteinweg ter hoogte van nr. 53 en de kruising Blankensteinweg/Oosterboerweg conform de eerdere plannen aan te passen. Dit besluit zal het college aan de gemeenteraad kenbaar maken middels een raadsmemo en aan de bewoners via een bewonersbijeenkomst. De aanleg zal pas plaatsvinden na de bewonersbijeenkomst

Aanleiding

In paragraaf 4.5 en 9.1 van Actieplan Fiets! is het plan opgenomen om ter hoogte van Blankensteinweg 53 een fietspad parallel aan de huidige erftoegang te realiseren en de aanpalende kruising Blankensteinweg-Oosterboerweg zo aan te passen dat fietsers voorrang krijgen. Deze wordt zo ingericht dat bestaande problemen tijdens haal- en brengmomenten van de basisscholen zo goed mogelijk opgelost worden. Tijdens de informatieavond over de voorgenomen werkzaamheden kwamen er bezwaren vanuit wijkbewoners met betrekking tot dit plan. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het indrukken van pauzeknop door het college tijdens de raadsvergadering van 28 november 2024. Naar aanleiding hiervan zijn de mogelijke varianten onderzocht op haalbaarheid en wenselijkheid en opnieuw afgewogen. De afwegingen die hierbij gemaakt zijn, zijn samengevat in de Scenariomatrix (bijlage 5)

Beoogd (maatschappelijk) effect/ doel

De wijk Oosterboer duidelijkheid geven over hoe de gemeente omgaat met de situatie rondom de kruising Blankensteinweg/Oosterboerweg en het oplossen van de knelpunten uit Actieplan Fiets, al dan niet door het aanleggen van een nieuw fietspad. En het voorkomen van een totale onttrekking van de Blankensteinweg tussen de Oosterboerweg en de Bouwkamp

Argumenten

- 1.1 Diverse scenario's nogmaals onderzocht.
Tijdens het onderzoek is er gedurende de "pauze" gekeken naar vier verschillende scenario's. Deze scenario's zijn bekeken vanuit verkeerstechnisch oogpunt, impact voor de buurt en financiële consequenties. In bijgevoegde document (bijlage 1) zijn deze scenario's omschreven en uitgewerkt. In bijlage 5 Scenariomatrix worden de verschillende scenario's afgewogen.
- 1.2 Voorkeursscenario.
Op basis van alle beschikbare informatie is scenario 1 als voorkeursscenario naar voren gekomen.
- 1.3 Verkeersveiligheid
Op basis van verkeerstechnische inzichten worden met dit scenario de meeste stappen gezet op het gebied van verkeersveiligheid. De overige scenario's maken minder stappen qua verkeersveiligheid doordat niet alle problemen qua oversteekbaarheid en paseerbaarheid wordt opgelost.
- 1.4 Gevolgen voor de buurt
Met scenario 1 hebben de gebruikers een snelle en veilige fietsverbinding tussen de Bouwkamp en de Oosterboerweg. Dit draagt bij het gebruiksgemak van deze fietsverbinding. Daarbij wordt er geen gebruik gemaakt van het historisch pad. Wel blijft deze historische structuur behouden. In de overige scenario's is er een gerede tot zekere kans dat het bestaande weg niet meer vrij toegankelijk is zonder dat er een sneller alternatief voor handen is. Men zal dan moeten omfietsen via de Oosterboerweg en Bouwkamp. Qua gebruiksgemak is dit een achteruitgang.
- 1.5 Financieel
Door de subsidie van de provincie zal scenario 1 het voordeligst uitvallen. De verschillen zijn tussen de scenario's niet heel groot met uitzondering van scenario 2. De verwachte financiële consequenties per scenario zijn uitgewerkt in de scenariomatrix (bijlage 5)
- 2.1 Het proces
De variantenstudie is gedeeld met de scholen, het wijkplatform, VVN en Fietzersbond Drenthe. Zij hebben een reactie mogen geven op deze studie. Hun reactie is bijgevoegd (Bijlage 3).

Kanttekeningen

1.1 Deel van de buurtbewoners is het hier niet mee eens.

Scenario 1 is ook het oorspronkelijke plan. We weten dat een aantal inwoners van Oosterboer hiertegen zijn. Dat is ook de reden dat we opnieuw naar alternatieven hebben gekeken. Gezien de voor en tegens van deze alternatieven komt het oorspronkelijke plan als voorkeur naar boven.

1.2 Verzoek om onttrekking

De eigenaar van de gronden waar de Blankensteinweg op ligt heeft een formeel verzoek tot onttrekking aan de openbaarheid ingediend. Dit verzoek moeten we in behandeling nemen. In bijgevoegde memo (bijlage 4) is opgenomen wat de juridische gevolgen zijn en op basis waarvan we de aanvraag moeten oordelen. Het verzoek ziet op het gehele tracé tussen de Oosterboerweg en de Bouwkamp. Ook het deel om van de Bouwkamp naar de scholen aan de Engelgaarde te fietsen.

Integrale afstemming

- Verkeerskundige, Team Ruimte Initiatief
- Wijkregisseur, Team Leefbaarheid en Wijkregie
- Communicatieadviseur, Team Advies
- Extern:
 - Fietzersbond
 - Veilig verkeer Nederland
 - Wijkplatform Oosterboer/Ezinge
 - De Akker
 - De IJsvogel

Financiën

Voor scenario 1 zijn de middelen via een subsidie van de provincie gedekt. Wel is er als gevolg van de vertragingen en de mogelijke extra maatregelen een overschrijding van het krediet te verwachten. Deze zal verantwoord worden in de bestuurs rapportage. Voor de overige scenario's zal aanvullende dekking gevonden moeten worden.

Effecten overige programma's

NVT

Communicatie

De raad wordt geïnformeerd over het proces middels een memo. Inwoners uit de wijk Oosterboer worden tijdens een bewonersbijeenkomst bijgepraat en geïnformeerd over het besluit en het verdere proces.

Uitvoering

De raadsmemo met de varianten wordt verzonden naar de raad. De buurt zal worden uitgenodigd voor in inloopbijeenkomst om kennis te nemen van het voorgenomen besluit. Na besluitvorming zal met de aanleg van het pad zo spoedig mogelijk gestart.

Bijlagen

Bijlage 1: Variantenstudie fietspad Blankensteinweg thv nr.53 met bijlagen

Bijlage 2: Raadsmemo

Bijlage 3: Reacties

Bijlage 4: Memo onttrekking aan de openbaarheid.

Bijlage 5: Scenariomatrix

Variantenstudie fietspad thv. Blankensteinweg 53 en financiële gevolgen daarvan

Tijdens de raadsvergadering op 28 november 2024 kondigde wethouder De Vries aan dat het college van Burgemeester en Wethouders (B&W) heeft besloten om de pauzeknop in te drukken voor de aanleg van een nieuw fietspad langs de Blankensteinweg. In deze notitie onderzoeken wij de verschillende scenario's. We kijken of er alternatieven zijn betreffende het fietspad. Goed om daarbij te vermelden is dat we niet alleen kijken naar de situatie op de Blankensteinweg maar ook naar de kruising van de Blankensteinweg met de Oosterboerweg. Beide waren integraal onderdeel van het besluit dat voorlag zijn integraal meegenomen in deze notitie.

Na afweging van alle mogelijke scenario's en oplossingsrichtingen blijven er vier reële scenario's over voor wat betreft het fietspad Blankensteinweg en de daarbij behorende aanpassing kruising Blankensteinweg/Oosterboerweg. Hieronder vindt u de vier scenario's. Per scenario hebben wij de haalbaarheid uitgewerkt. Hierbij wordt gekeken naar het verkeerstechnische aspect, de gevolgen voor de omgeving en de financiële gevolgen. De volgende scenario's hebben wij onderzocht:

1. We leggen het pad aan zoals oorspronkelijk gepland (Bijlage 1). Een nieuw fietspad parallel aan de Blankensteinweg;
2. We leggen geen fietspad aan maar kiezen wel voor een verbetering op de kruising Oosterboerweg-Blankensteinweg (Bijlage 2);
3. We leggen een nieuwe ontsluitingsweg aan voor de woning Blankensteinweg 53.26 en nemen de Blankensteinweg van de eigenaar over. Dit stukje Blankensteinweg wijzen we dan als fietspad aan;
4. We laten de huidige situatie in stand.

Scenario 1

Verkeerstechnisch

Door het ontvlechten van verkeerstromen (fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer) ontstaat een veiligere situatie voor alle gebruikers. De huidige erftoegang is te smal om de verschillende verkeerstromen goed te kunnen faciliteren. Uitwijken buiten de rijbaan is niet mogelijk vanwege de aanwezigheid van monumentale bomen direct naast de rijbaan. Bij elke passeerbeweging van een auto op het pad moeten de overige deelnemers in de berm wachten of via de berm de auto passeren indien deze stopt om voorrang te geven. Gezien de intensiviteit van met name het fietsverkeer is dit onwenselijk en kan dit leiden tot onveilige situaties.

Daarnaast kunnen wij het nieuw aan te leggen fietspad doortrekken tot over de kruising Blankensteinweg-Oosterboerweg, waardoor fietsers op deze kruising voorrang krijgen. Ook kunnen wij het kruispunt zo inrichten dat het onrechtmatig parkeren en keren op de kruising tijdens haal- en brengmomenten van de scholen

ontmoedigd wordt. Dit ook op uitdrukkelijke wens van de scholen. Die zien de huidige situatie als verkeersonveilig voor hun leerlingen die hier oversteken.

Tenslotte wordt door aanleg van het nieuwe fietspad een haakse bocht voor de fietser ter hoogte van erftoegang van Blankensteinweg 53 aangepast. Zo kunnen fietsers veiliger en comfortabeler vanaf de Bouwkamp richting de Oosterboerweg en visa versa fietsen. Van een onveilige situatie van het nieuw aan te leggen fietspad langs de bestaande sloot is volgens het rapport van VVN van 28-1-2025 (zie bijlage 3) geen sprake.

Gevolgen voor de buurt

De huidige erftoegangsweg naar nr. 53 wordt na de komst van het nieuwe fietspad aan de openbaarheid onttrokken. Hiervoor zal een na aanleg van het nieuwe fietspad een onttrekkingsvoorstel vanuit het college naar de raad gestuurd worden.

Gebruikers zullen voortaan vanaf de kruising Blankensteinweg/Oosterboerweg via het nieuwe fietspad richting het winkelcentrum fietsen. Het huidige pad komt volledig in beheer van de eigenaar en die heeft een instandhoudingsplicht voor de aanwezige bomen.

De eigenaar van Blankensteinweg 53 zal in dit geval de reeds gestarte eigen procedure om tot onttrekking aan de openbaarheid te komen intrekken.

Financieel

Voor de aanleg van het fietspad en de aanpassing van de kruising is door de provincie Drenthe een subsidie verstrekt. Deze subsidie voorziet in een 100 procent dekking van de oorspronkelijke investeringskosten. De meerwerkkosten en verdragingskosten zitten hier niet in en komen voor rekening van de gemeente Meppel. We ramen deze op 20.000 tot 30.000 euro. Dit is mede afhankelijk van de extra maatregelen die genomen dienen te worden om een veilige en adequate aanleg te garanderen.

Scenario 2

Verkeerstechnisch

In dit scenario pakken we de problematiek rondom de kruising Oosterboerweg-Blankensteinweg aan. Dit voorstel zal niet zo optimaal zijn als de versie met fietspad. Fietzers kunnen geen voorrang krijgen omdat er geen doorlopend fietspad is aan de Blankensteinweg kant. Dit is een vereiste om fietsers voorrang te geven.

Het is juridisch, op grond van de RVV 1990 en de BABW, niet mogelijk om de huidige erftoegangsweg aan te wijzen als fietspad. Er zijn voor een fietspad (RVV G11) doormiddel van onderborden uitzonderingen te maken qua gebruik van het fietspad, maar alleen om de juridische reikwijdte van het bord te beperken. Om de weg toegankelijk te houden voor de aanwonende zal de weg ten allertijd een erftoegangsweg moeten blijven. Daarnaast blijft de haakse bocht op de Blankensteinweg in stand. Dit blijft dan een aandachtspunt.

Gevolgen voor de buurt

Weggebruikers mogen nog steeds over de Blankensteinweg rijden. Hierbij blijft de huidige conflictsituatie bestaan. De oversteek op de kruising met de Oosterboerweg blijft ook voor fietsers minder aantrekkelijk omdat de auto's voorrang hebben. De kruising kan wel aangepast worden om het parkeren en keren te ontmoedigen en de oversteek voor fietsers zover mogelijk te optimaliseren.

De eigenaar van Blankensteinweg 53 heeft bij de gemeente een verzoek ingediend om de procedure om de erftoegangsweg en het fietspad aan de noordwestzijde van het perceel aan de openbaarheid te onttrekken opstarten aangezien beide delen van het pad vallen onder het perceel van Blankensteinweg 53. In dit geval is er geen alternatief fietspad voor handen en moeten fietsers omfietsen via de Bouwkamp.

Financieel

In dit scenario zijn de gemaakte voorbereidingskosten specifiek voor het fietspad niet subsidiabel en komen voor rekening van de gemeente. Op dit moment zijn we met de provincie in gesprek of de aanpassingen van de kruising in aanmerking komen voor subsidie. Dit zal afhangen van hoe veilig uiteindelijk de nieuwe situatie zal zijn voor de fietsers. De kosten met subsidie zullen ongeveer 40.000 euro bedragen. Mocht de subsidie niet toegekend worden dan worden deze geschat tussen de 70.000 en 100.000 euro.

Scenario 3

Verkeerstechnisch

Dit scenario heeft dezelfde voordelen als scenario 1 voor wat betreft de fietsers en voetgangers die de Blankensteinweg gebruiken, namelijk een veilige oversteek bij de Oosterboerweg en het ongehinderd door kunnen fietsen over de Blankensteinweg zonder dat er gemotoriseerd verkeer op dezelfde weg rijdt. Uitzondering is de haakse bocht. Dit blijft een aandachtspunt. Voor de ontsluiting van het perceel Blankensteinweg 53 komt er een nieuwe inrit komen aan de Bouwkamp en de inrit voor Slotweg 1 zal ingepast worden in de kruising Blankensteinweg/Oosterboerweg.

Gevolgen voor de buurt

Om dit scenario uit te kunnen voeren, hebben we instemming nodig van de eigenaar van Blankensteinweg 53. In de verschillende overleggen is kenbaar gemaakt dat de eigenaar hier niet aan mee wil werken. Eigenaar van mening dat het historische pad bij de (historische) boerderij hoort en onderdeel is van haar erf en erftoegang.

Financieel

Vorbereidingskosten van € 55.000 zijn voor rekening van de gemeente door het vervallen van de provinciale subsidie. Daarnaast dient er rekening gehouden worden met de kosten voor het aanleg van een alternatieve erftoegang tot het perceel. Geraamde kosten hiervan € 40.000-60.000. Hierdoor worden de totale kosten geraamd tussen € 95.000 en 115.000 voor de gemeente.

Scenario 4

Verkeerstechnisch

Er verandert niks. De kruising Blankensteinweg/Oosterboerweg blijft ongewijzigd. VVN heeft in zijn rapportage geen uitspraak over deze situatie gedaan.

Gevolgen voor de buurt

De bestaande situatie blijft in stand en de gebruikers kunnen de weg blijven gebruiken zoals ze gewend zijn. De wens van de scholen om iets te doen aan de verkeersveiligheid rondom haal en breng momenten en de oversteekbaarheid van de Oosterboerweg op de kruising wordt niet aangepakt. Weggebruikers mogen nog steeds over de Blankensteinweg gaan. Hierbij blijft de huidige conflictsituatie bestaan, ook al is het aantal gemotoriseerd verkeer beperkt.

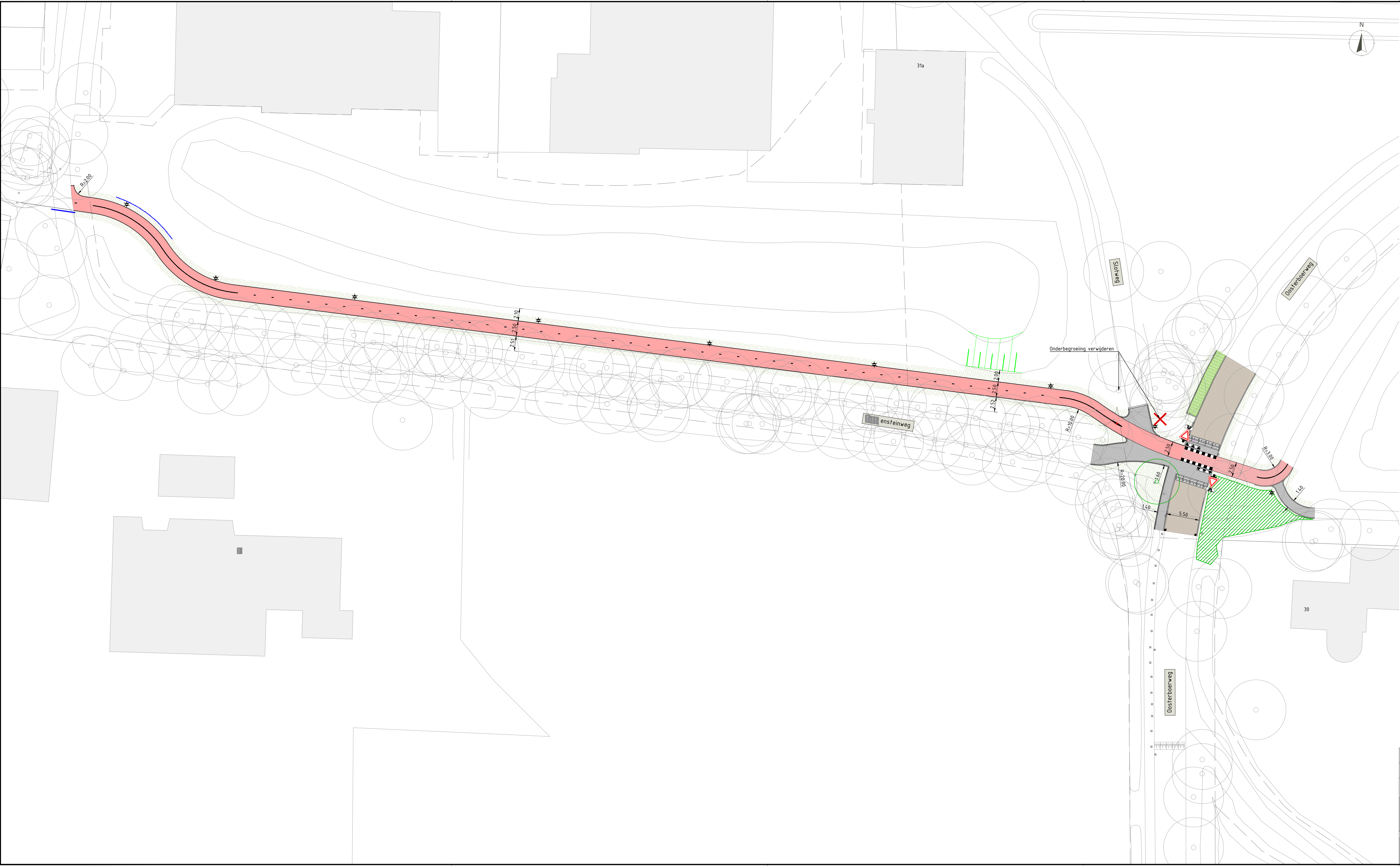
De eigenaar van Blankensteinweg 53 heeft de procedure om de erftoegangsweg aan de openbaarheid te onttrekken zelfstandig opgestart. In geval van onttrekking aan de openbaarheid van het gehele pad is er geen alternatief fietspad voor handen en moeten fietsers omfietsen via de Bouwkamp. Omdat er een alternatieve route (via de Bouwkamp) voor de fiets voorhanden zijn er geen juridische gronden om dit verzoek af te wijzen en zal de gehele Blankensteinweg tussen de kruising Oosterboerweg en kruising Bouwkamp aan de openbaarheid worden onttrokken.

Financieel

De voorbereidingskosten die al zijn gemaakt zijn niet subsidiabel en zullen gedragen moeten worden door de gemeente zelf. Deze bedragen tot op heden ongeveer 55.000 euro.

Conclusie en advies

Op basis van de door ons gewogen aspecten van de verschillende scenario's adviseren wij het college alsnog over te gaan tot de uitvoering van scenario 1. Alle overwegingen zijn samengevat in een scenariomatrix. Deze is bijgevoegd als Bijlage 5 bij deze notitie. Wij adviseren het college de extra kosten als gevolg van de vertraging op te nemen in de Bestuurlijke rapportage en de gemeenteraad hierover in te lichten middels een memo.



- Legenda

ingemeten lijn

kadastrale grens

bebouwing

geometrielijn ontwerp

kantopsluiting

schrikhek

talud steiler dan 1:7

markering nieuw

lichtmast

afsluitpaal

bestaande boom

te verwijderen boom

nieuw te planten boom

beton (rood)

klinkerverharding

grasbetonstenen

gras

lage bossages

verkeersbord nieuw te plaatsen

Getekend door A. MEIJER		Gecontroleerd door R. KUGEL		Goedgekeurd Blad 1	Aantal 1	Taal	Documentstatus BESTEK
Projectnr. RI-7289	Tekeningnummer RI-7289	Besteknummer AW24096	Schaal 1:200	Formaat A0	Documenttype	Datum uitgifte 08-05-25	Documentnummer

Project

BLANKENSTEINWEG/OOSTERBOERWEG - AANLEG FIETSPAD

Opdrachtgever

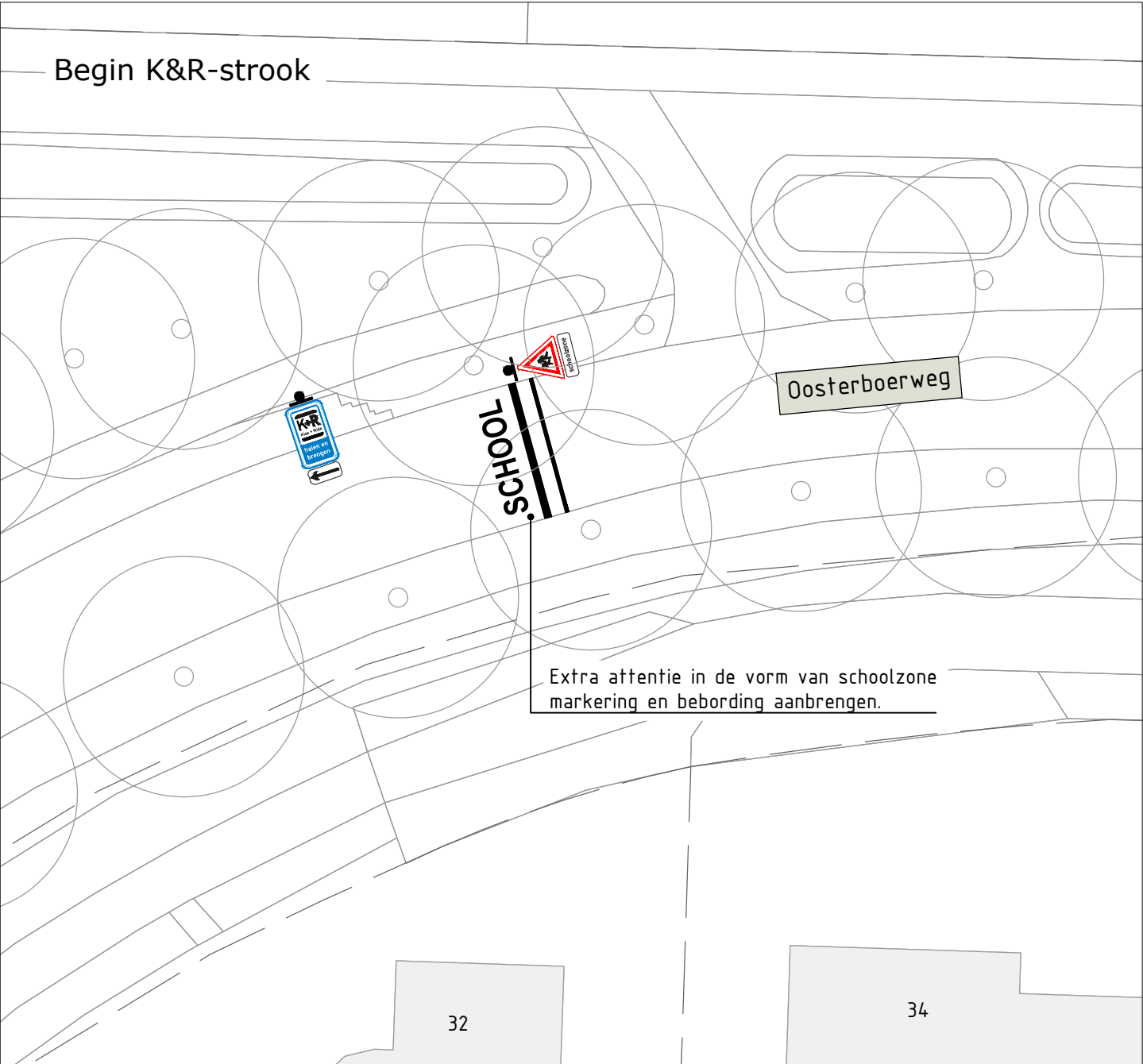
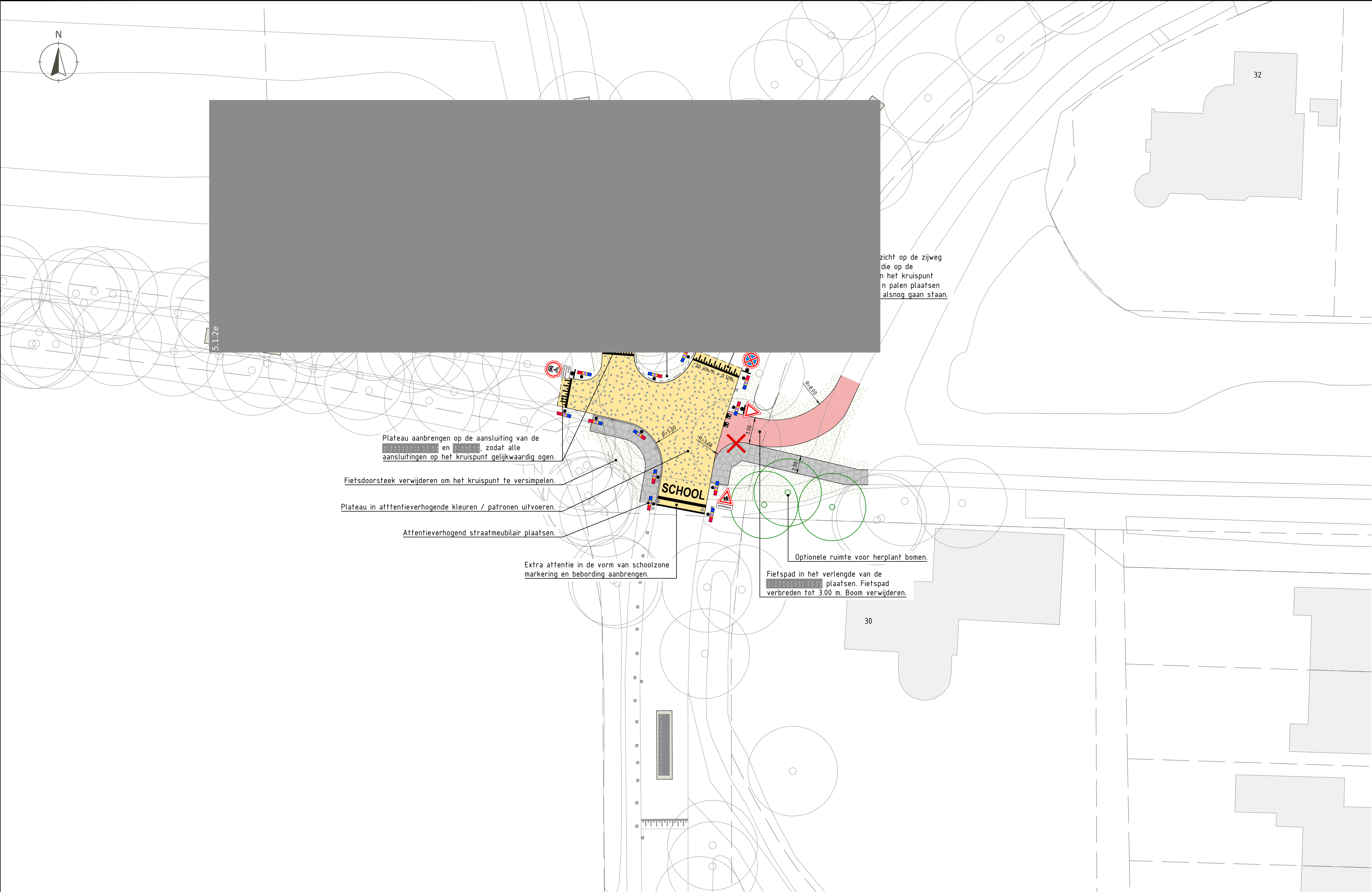
GEM. MEPPEL

Onderdeel

NIEUWE SITUATIE

Gemeente Meppel
Grote Oever 26
Postbus 501
7940 AM Meppel

Telefoon: 14 0522
Website: www.meppel.nl
E-mail: postbus@meppel.nl



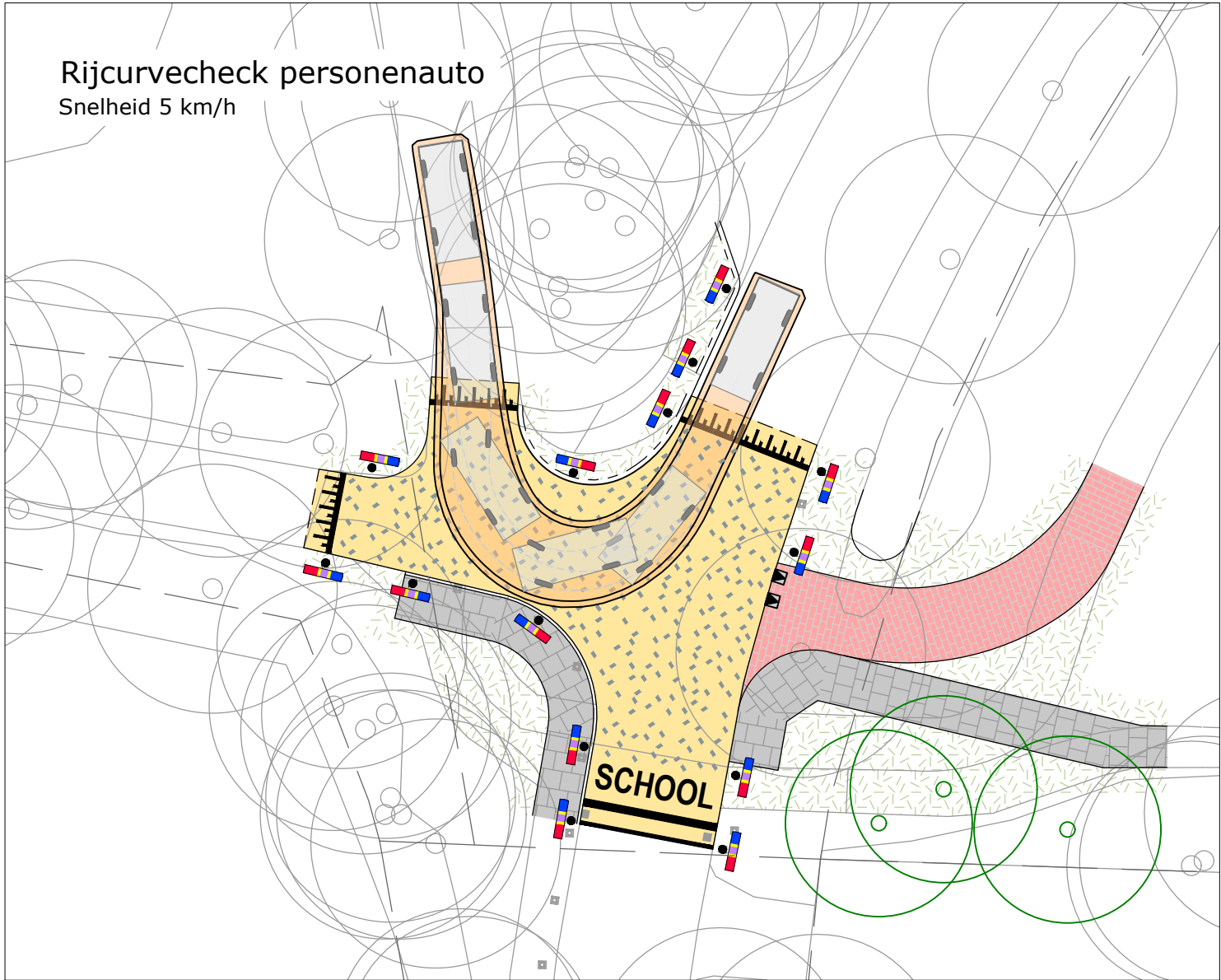
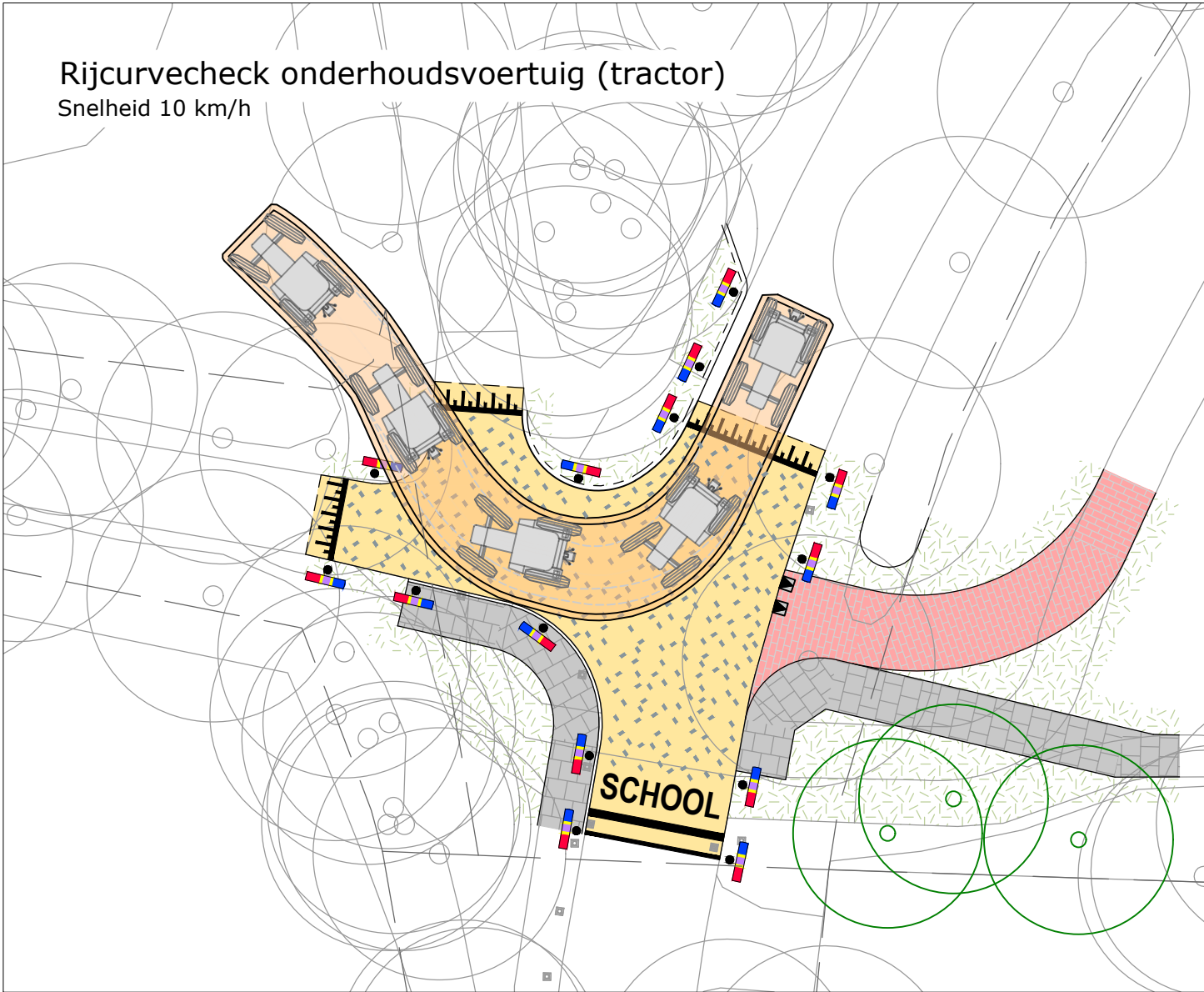
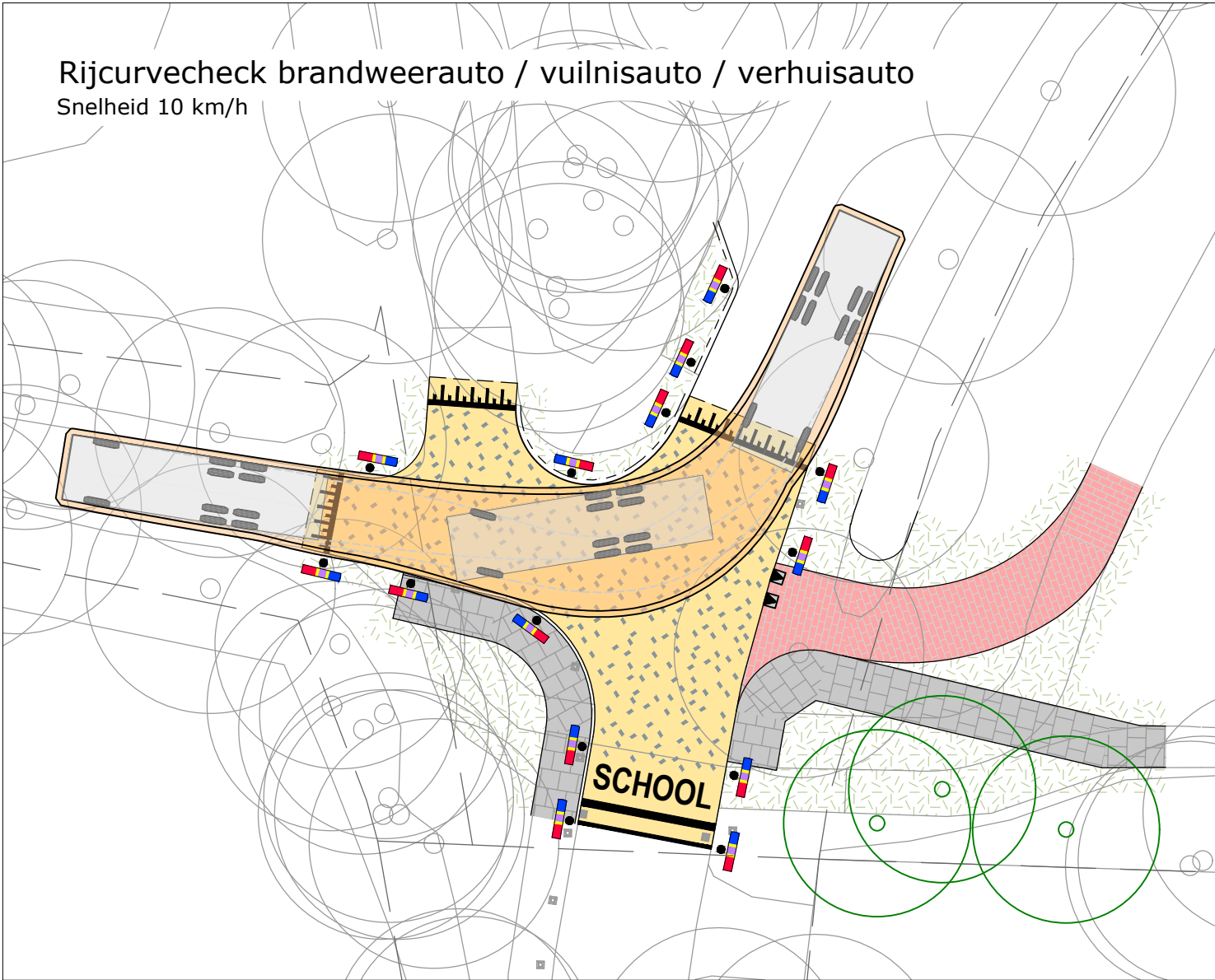
Legenda			
	ingemeten lijn		kadastrale grens
	bebouwing		bestaande boom
	geometrielijn ontwerp		gele klinkerverharding met losse antraciete klinkers
	trottoirband		klinkerverharding fietspad (kleur n.t.b.)
	markering nieuw		betontegels (grijs)
	verkeersbord nieuwe situatie		gras
	te verwijderen boom		nieuw te planten boom

Maatvoering:

- Maten in meters, tenzij anders vermeld.
- Materiaalmaten in mm, tenzij anders vermeld.
- Peilmaten in meters t.o.v. NAP, tenzij anders vermeld.
- Diameters in mm, tenzij anders vermeld.
- Coördinaten op RD-stelsel.
- Het gehanteerde gradenstelsel is het 360-gradenstelsel.

Referentiebestanden:

- Inmeting kruispunt XR Inmeting 11-04-25
- BGT: XR-BGT 11-04-25.dwg
- Kadastrale grenzen: XR-Kadastrale grenzen 11-04-25.dwg



Wijzigingen	
01	Eerste uitwerking ontwerp optimalisatie kruispuntvormgeving.

Kp. Oosterboerweg - Blankensteinweg - Slotweg

Omschrijving ontwerp
Ontwerp optimalisatie kruispuntvormgeving

Opdrachtgever
Gemeente Meppel

Tekeningnummer 101	Tekenaar O. Huisman	Formaat A1	Verse 01
Aantal bladen 1	Gecontroleerd R. Rouwenhorst	Schaal 1:250	Status Concept
Bladnummer 1	Vrijgegeven O. Huisman		

Planning besluitvorming en informatieavond fietspad Blankensteinweg

Om de besluitvorming en het informeren van bewoners over de te nemen of genomen beslissing omtrent de aanleg van het fietspad Blankensteinweg is het van belang de planning en stappen die wij als gemeente hierin moeten nemen helder te maken.

Bewonersavond

Voor de bewonersavond willen wij een externe dagvoorzitter vragen de avond te leiden. Deze is beter in staat de avond ordentelijk te laten verlopen door zijn onafhankelijke positie. Wij hebben de bewonersavond gepland op 22 september om 19.00 uur in de Boerhoorn te Meppel. Tijdens deze avond bespreken wij het ambtelijk advies of het voorgenomen besluit.

Wij lichten het ambtelijk advies of voorgenomen besluit toe en nemen bewoners mee in de afwegingen die wij als gemeente hierin gemaakt hebben.

Naast een ambtelijke afvaardiging zal ook gevraagd worden aan de wijkagent om aanwezig te zijn.

Omwonenden worden per brief uitgenodigd aanwezig te zijn. Voorstel is hierbij dezelfde verzendlijst te gebruiken als die voor de eerste avond is samengesteld. Daarnaast zal de avond toegankelijk zijn voor alle wijkbewoners.

Er zijn twee scenario's mogelijk

Scenario 1 bewonersbijeenkomst na besluit B&W

Pfo	maandag 01-09-2025
Bewonersbrief uitnodiging versturen	maandag 08-09-2025
<i>COLLEGEVERGADERING</i>	<i>dinsdag 16 september 2025</i>
<i>MEMO raadscommissie</i>	<i>donderdag 18 september 2025</i>
<i>Persbericht</i>	<i>donderdag 18 september 2025</i>
Informatieavond	dinsdag 23 september
<i>RAADSVERGADERING</i>	<i>donderdag 25 september 2025</i>

Scenario 2 bewonersbijeenkomst voor besluit B&W

Pfo	maandag 01-09-2025
Bewonersbrief uitnodiging versturen	maandag 08-09-2025
Informatieavond	dinsdag 23 september

COLLEGEVERGADERING

dinsdag 30 september 2025

MEMO raadscommissie

woensdag 1 oktober 2025

Persbericht

woensdag 1 oktober 2025

RAADSVERGADERING

donderdag 16 oktober 2025

Voordeel van scenario 2 is dat eerst bewoners geïnformeerd worden over het ambtelijk advies alvorens er een besluit genomen wordt. Daarnaast worden eerst omwonenden geïnformeerd alvorens een persbericht met het besluit gepubliceerd wordt.

Veiligheid

Gezien het verloop van dit dossier is het van belang de (sociale) veiligheid tijdens de bewonersavond te borgen en daar preventief op in te zetten zodat bewoners en ambtenaren in een veilige omgeving het gesprek kunnen voeren.

Vervolg

Bij een besluit van het college om het fietspad alsnog aan te leggen zal op een zo kort mogelijke termijn (in overleg met de aannemer) gestart worden met de uitvoering. Dat kan ook aangezien alle voorbereidende werkzaamheden al gedaan zijn.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 9, 26, 27

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 26, 36, 40, 41