

From: "5.1.2e" <5.1.2e@live.nl>
Sent: 1/22/2025 11:12:38 AM
To: "5.1.2e" <5.1.2e@meppel.nl>
Cc: "5.1.2e" <5.1.2e@kpnmail.nl>, "StichtingFietspadenMeppel" <stichtingfietspadenmeppel@gmail.com>
Subject: Rapport 5.1.2e

Geachte 5.1.2e,
Op verzoek van 5.1.2e stuur ik u hierbij mijn rapport dat ook al in het gemeentelijk apparaat van Meppel beschikbaar is en als zodanig onderdeel is van het bezwaar van de Stichting tot behoud van cultuurhistorische fietspaden in Meppel eo. tegen het verkeersbesluit. Het onderzoek en daarmee het rapport is in ontwikkeling. Tot nu toe hebben we te maken met formeel proces van een bezwaar tegen een besluit van de gemeente. Van de gemeente hebben we tot nu toe geen enkele handreiking gehad. Daarom is het nu niet opportuun om u nu al een nieuwe versie beschikbaar te stellen.

Met vriendelijke groet,
5.1.2e

Verstuurd vanaf mijn iPad

Begin doorgestuurd bericht:

Onderzoek 5.1.2e **Meppel**

ir. 5.1.2e CPC

5.1.2e Management en Advies

Kvk: 84370564

Verantwoording

Dit onderzoek betreft een literatuuronderzoek en vergelijkend onderzoek naar de aard en omstandigheden van de 5.1.2e ter hoogte van nummer 53. Het verkeersonderzoek is uitgevoerd door buurtbewoners die wonen rond de 5.1.2e.

Meppel, december 2024.

Inhoud

	Pag.
1. Aanleiding	4
2. Is de 5.1.2e verkeersonveilig	5
3. Verkeerstellingen	7
3.1. Opzet	7
3.2. Resultaten	7
3.3. Tijdsduur van het gebruik van de 5.1.2e	9
3.4. Conclusie verkeersveiligheid	10
4. De Natuur	11
5. De Bomen	13
6. De Cultuurhistorie	13
Bijlagen Verkeerstellingen	15 ev.

1. Aanleiding

Op 4 oktober 2024 heeft de gemeente Meppel omwonenden van de 5.1.2e geïnformeerd over een nieuw fietspad¹. De omwonenden worden uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst op 23 oktober. De gemeente geeft aan dat het op korte termijn aan de slag gaat met de aanleg van een nieuw fietspad bij 5.1.2e. Aangegeven wordt dat de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers daarmee wordt verbeterd. Het naastgelegen stuk 5.1.2e wordt daarna afgesloten, aan de openbaarheid onttrokken en wordt daarna alleen nog als toegangsweg voor de naastgelegen woning gebruikt.

Op de bijeenkomst geven de vertegenwoordigende ambtenaren van de gemeente aan dat dit plan gebaseerd is op de nota "Actieplan Fiets!"². De ambtenaren geven aan dat er een knelpunt is op het gebied van verkeersveiligheid op de weg ter hoogte van de 5.1.2e. Het bestaande stuk weg wordt afgesloten en beschikbaar gesteld aan de eigenaar van de ondergrond. Parallel aan de bestaande weg wil de gemeente Meppel een nieuw fietspad van 2.50 m breed aanleggen vlak langs een diepe vijver.



Figuur 1: Topografische kaart van Meppel uit 1966 met centraal de 5.1.2e

Op de bijeenkomst waren niet meer dan 15 omwonenden aanwezig. De aanwezige omwonenden spraken zich fel uit tegen het plan. Volgens hen vooral omdat de verkeersveiligheid met de nieuwe aanpak juist in gevaar komt.³

¹ Gemeente Meppel, brief met kenmerk 1700943/2013329 betreffende aanleg fietspad 5.1.2e, 4 oktober 2024.

² Gemeente Meppel, "Actieplan Fiets!", Uitvoeringsagenda en Fietsbeleid 2024 – 2029. 25 januari 2024.

³ 5.1.2e Struikelt Meppel nu ook al over een fietspad, ingezonden brief in de Meppeler Courant van 28 oktober 2024.

De ambtenaren zegden een verslag van de bijeenkomst per mail toe. Bewoners geven aan dat dit op 17 december 2024 nog door niemand is ontvangen.

De weg met berm wordt omzoomd door monumentale eiken met daaronder struikgewas. Het asfalt van het bestaande stuk 5.1.2e is bijna 3 meter breed. Daarnaast is er ruimte tussen het asfalt en de bomen. Tussen de bomen is er aan weerszijden van het asfalt minstens 50 centimeter ruimte. De huidige weg heeft al decennia dezelfde functie. Op topografische kaarten van rond 1900 wordt de gehele 5.1.2e al aangegeven als openbare weg. Dit blijkt ook uit een topografische kaart van 1966 (zie figuur 1).

De gemeente heeft ruim 30 jaar geleden het wegdek verhard en onderhoudt zowel het groen, de verharding, de verlichting en de bebording ook al vele decennia. Daarmee is dit stuk 5.1.2e een openbare weg in beheer bij de gemeente Meppel⁴. Om een openbare weg aan de openbaarheid te onttrekken is een besluit van het bevoegd gezag nodig⁵. Uitsluitend het bevoegd gezag kan, in veel gevallen de gemeenteraad, alleen op zwaarwegende gronden besluiten om een openbare weg aan de openbaarheid te onttrekken.

Op de stelling van de gemeente Meppel dat dit stuk 5.1.2e verkeersonveilig is omdat “de bestaande erftoegang voor nr. 53 te smal is voor auto’s en fietsers”⁶ is het nodige aan te merken.

2. Is de 5.1.2e verkeersonveilig?

Met de huidige inrichting en gebruik van het onderhavige stuk 5.1.2e kan worden aangegeven dat dit stuk kan worden gekarakteriseerd als een woonerf. Het stuk weg wordt voornamelijk gebruikt door fietsers en wandelaars (zie paragraaf 3.2. van deze nota). Slechts een enkele keer per dag wordt de weg gebruikt door vertrek en aankomst van autoverkeer naar de aanliggende woonboerderij. Voor een woonerf geldt dat het voldoet aan meerdere veiligheidsprincipes en daarom een laag ongevalsrisicocijfer kent⁷.

De 5.1.2e is al vele tientallen jaren in gebruik en hebben zich er nog nooit verkeersongevallen voorgedaan. Dit blijkt o.a. uit paragraaf 4.2 Ongevallenanalyse van het “Actieplan Fiets!” van de gemeente Meppel.

In deze ongevallenanalyse komt de 5.1.2e niet voor. In een enquête zijn zo’n 1900 inwoners gevraagd naar plekken die zij als verkeersonveilig ervaren. In de tabel “Subjectieve verkeerveiligheid” komt de 5.1.2e ook niet voor (paragraaf 4.3. “Actieplan Fiets!”).

⁴ 5.1.2e & 5.1.2e; Openbare weg in de zin van de Wegenwet; 5.1.2e legal en taks; 11 september 2024.

⁵ Overheid.nl; Wegenwet; artikel 7 lid II; geldend vanaf 01-01-2024.

⁶ Gemeente Meppel, “Actieplan Fiets!”, Uitvoeringsagenda en Fietsbeleid 2024 – 2029 paragraaf 9.1. 25 januari 2024.

⁷ 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e & 5.1.2e; Verkeer is als water; Wageningen UR rapport 235; augustus 2007.

Op de afgeleide prioritering (paragraaf 4.4 “Actieplan Fiets!”) komt de 5.1.2e als zodanig niet voor. Wel wordt het kruispunt 5.1.2e – 5.1.2e – 5.1.2e op plek 32 van de prioritering aangegeven.

Daarnaast zijn er meerdere redenen om de stelling van de gemeente Meppel over de verkeersonveiligheid te weerspreken. Ten eerste werden er rond het perceel 5.1.2e vroeger veel activiteiten georganiseerd, er was een manage, een jeu de boules veld, hondendressuur, feesten en partijen. Deze activiteiten komen nu niet meer voor en zijn in het kader van het Bestemmingsplan Blankenstein 53⁸ niet meer toegestaan. Ook wordt in dit bestemmingsplan aangegeven dat de verkeerintensiteit zal afnemen.

Ten tweede was er tijdens de verbouwing van de boerderij 5.1.2e in 2022 veel bouwverkeer met veel bestelbussen en auto's van bouwvakkers, met grote vrachtauto's voor de aanvoer van bouw materiaal en ook met grote vrachtauto's met grote containers voor de afvoer van bouwafval. De 5.1.2e was toen niet afgesloten en kon normaal worden gebruikt. Ook toen hebben er zich geen ongevallen voorgedaan, zoals blijkt uit de registratie van de gemeente Meppel.



Figuur 2: 5.1.2e in Meppel tussen de snelweg A32 en de spoorlijn naar Groningen

Ten derde is er op het andere eind van de 5.1.2e een kilometer verderop een vergelijkbare situatie als hier (zie figuur 2). Daar staan meerdere huizen, 6 in getal, met grote personenauto's en bestelbussen op het erf. Voor de toegang naar hun huis maken ze gebruik van dit stuk 5.1.2e via het bedrijventerrein Blankenstein.

⁸ Gemeente Meppel; Bestemmingsplan Meppel – 5.1.2e pag. 24; maart 2023

Naast het grotere aantal woningen is er ook nog bedrijvigheid aan dit stuk 5.1.2e, dat ook verkeersproductie veroorzaakt. Bovendien is hier sprake is van één van de hoofdfietsroutes van Meppel.

Verwacht mag worden dat op dat stuk 5.1.2e de autoverkeersintensiteit en fietsverkeersintensiteit groter is dan op het stuk 5.1.2e ter hoogte van nummer 53. Verder is de breedte van de wegverharding vergelijkbaar. Het is hooguit een tiental centimeters breder dan op het onderhavige stuk weg. Opvallend is dat er met betrekking tot dit stuk weg verder op er in het actieplan geen stellingname te vinden dat de weg te smal is en onveilig.

Op zich zouden deze constateringenvoldoende moeten zijn om de stellingname van de gemeente Meppel te ontkrachten. Om ook een feitelijke indruk te kunnen geven van het gebruik van het stuk 5.1.2e ter hoogte van nummer 53 hebben buurtbewoners verkeertellingen verricht.

Conclusie: Is de 5.1.2e verkeersonveilig? Nee!

3. Verkeerstellingen

3.1. Opzet

Om een indruk te krijgen van de verkeersintensiteit op de Blankenstein ter hoogte van nummer 53 hebben buurtbewoners verkeerstellingen uitgevoerd. Dat gebeurde steeds vanaf het kruispunt 5.1.2e, 5.1.2e en 5.1.2e. In de week 4 november en in de week van 11 november is op verschillende momenten geteld. De afzonderlijke tellingen werden steeds uitgevoerd door één van drie buurtbewoners. Voor het uitvoeren van de tellingen werd gebruik gemaakt van een formulier, zoals weergegeven op bijlage 1.

Daarna zijn op 20 november op dezelfde plek een hele dag van 8.00 uur tot 20.00 uur achtereenvolgende tellingen uitgevoerd. Het was een gure herfst dag met af en toe regen en een hagelbui. Nu telden 6 buurtbewoners, om zich te beschermen tegen de weersomstandigheden, vanuit een personenauto van één van de buurtbewoners. Iedereen telde steeds een uur en werd daarna vervangen door een andere buurtbewoner. Steeds werd hetzelfde formulier gebruikt.

Op 9 tot en met 11 december zijn nogmaals verkeerstellingen uitgevoerd op dezelfde wijze als op 20 november. Nu waren er 5 buurtbewoners betrokken. De resultaten hiervan staan in bijlage 3.

3.2. Resultaten

De afzonderlijke tellingen in de week van 4 en 11 november zijn opgenomen in bijlage 1. Op veel verschillende momenten zijn er toen tellingen verricht, van 's-ochtend vroeg tot 's-avond laat. Uit de tellingen komen twee piekmomenten naar voren en wel tussen 8.00 tot 8.30 uur en tussen 16.00 en 17.00 uur.

In de ochtenduren werden gemiddeld 103 verkeersbewegingen per uur geteld. Op de middag tussen 16.00 en 17.00 was ook een piekmoment, toen waren het zo'n 83 per uur. Op andere momenten was het veel rustiger. In totaal is toen 8,5 uur geteld. In totaal werden 278 fietsers, 73 wandelaars en nog enkele andere soorten weggebruikers, waaronder 4 personenauto's. Ofwel gemiddeld zo'n 40 verkeersbewegingen per uur.

Op 20 november zijn in totaal 336 fietsers geteld, gemiddeld 28 per uur. Er waren 140 wandelaars al dan niet met hondjes of wagentjes; zo'n 11 per uur. En verder werden 17 andere voertuigen, waaronder 9 keer een personenauto geteld. Ofwel we hebben het over zo'n 500 verkeersgebruikers op de 5.1.2e op deze dag tussen 8.00 uur en 20.00 uur. Dat komt ook neer op gemiddeld zo'n 40 verkeersbewegingen per uur. Ook nu zijn er pieken in het gebruik van de weg zijn tussen 8.00 tot 8.30 uur en 's middags rond 17.00 uur. Verder is het in de ochtend wat rustiger met zo'n 20 verkeersbewegingen. Van 12.00 uur tot 16.00 uur zijn er zo'n kleine 40 per uur. Op het einde van de middag was er wat meer autoverkeer. Tussen 15.00 uur en 20.00 uur is 8 keer een auto geteld. Gemiddeld nog geen 2 per uur.

In de week van 9 tot en met 11 december zijn er opnieuw tellingen verricht (zie bijlage 3). Opvallend is dat met name op 11 december door enkele grote groepen hoge intensiteiten ontstaan, die afwijken van de eerdere tellingen. Het totaal van de tellingen en daarmee de verkregen informatie is samengevat om te komen tot een verkeersintensiteit per uur. Het geheel van de metingen strekt zich uit over een periode van 8.00 in de ochtend tot 23.00 uur in de avond. In tabel 1 wordt het eindresultaat van de verschillende tellingen weergegeven. In figuur 3 staat de grafische weergave.

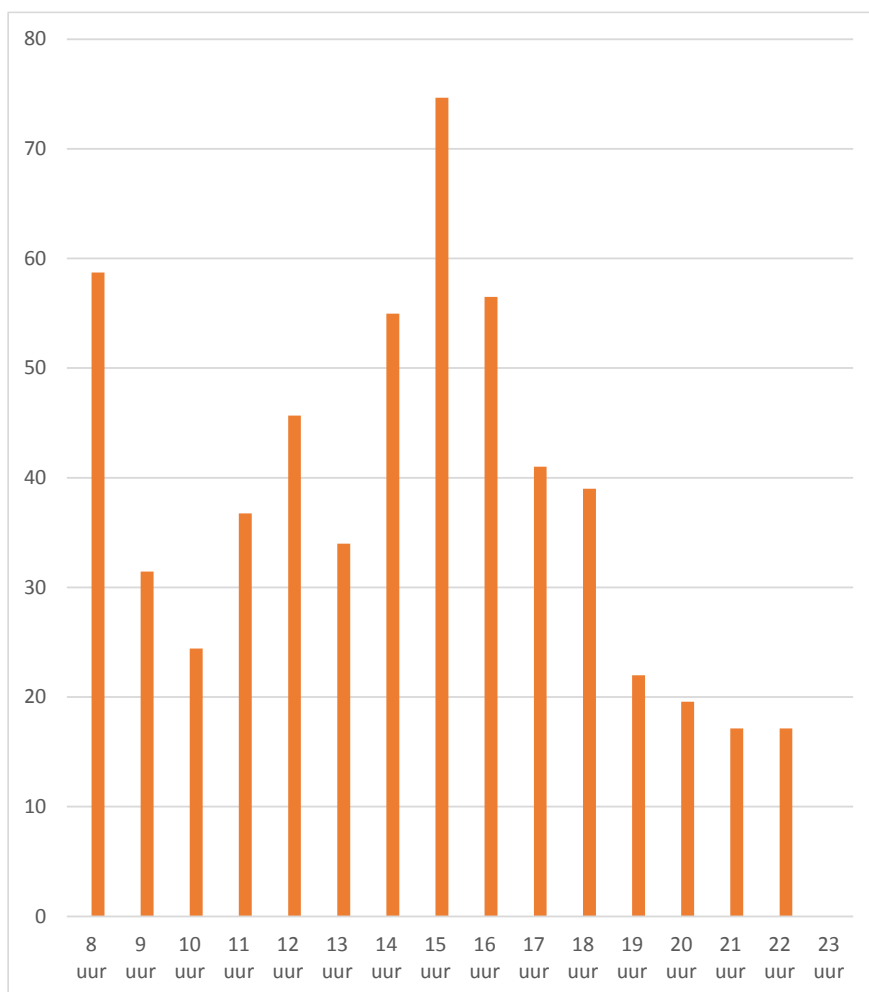
Zowel uit de tabel als uit de grafiek komen de pieken naar voren in de ochtend en op het eind van de middag. Het is ook duidelijk dat de weg gedurende de gehele dag van betekenis is voor de burgers in de 5.1.2e om naar school of naar hun werk te fietsen of voor vrijetijdsgebruik te wandelen met en of zonder hond.

dag	8- 8.30	8.30 - 9.00	9.00 - 10.00	10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00	13.00 - 14.00	14.00 - 15.00	15.00 - 16.00	16.00 - 17.00	17.00 - 18.00	18.00 - 19.00	19.00 - 20.00	20.00 - 21.00	21.00 - 22.00	22.00 - 23.00
5-nov	84	39	39	58												
6-nov									69	69						
8-nov	80	47	47													
9-nov			15	15											17	17
10-nov				6	6								22			
12-nov		48														
14-nov			45	45												
20-nov	83	22	21	25	36	38	35	39	74	44	41	39				
9-dec	82	70	42	23	39	33	33	71	81							
10-dec		33	12													
11-dec					66	66										
gem.		59	31	24	37	46	34	55	75	57	41	39	22	20	17	17

Tabel 1: Verkeersintensiteiten voor meetperiodes in november en december 2024 (#/uur)

Als er wordt gekeken naar de verkeersintensiteiten op de 5.1.2e gedurende de dag dan komt dan neer op zo'n 400 verkeersbewegingen. Het overgrote aandeel komt voort uit langzaam verkeer van fietsers en wandelaars. De verkeersintensiteit van gemotoriseerd verkeer komt uit op gemiddeld zo'n 5 à 10 per dag.

Als het aantal verkeersbewegingen wordt vergeleken met die in andere gebieden⁹, dan moet de verkeersintensiteit op dit deel van de 5.1.2e als laag worden beschouwd.



Figuur 3: Grafische weergave van de verkeersintensiteit op de 5.1.2e ter hoogte van nummer 53. (#/uur)

3.3 Tijdsduur van het gebruik van de 5.1.2e

De verkeerstellingen kunnen ook gebruikt worden om een beeld te krijgen hoeveel tijd een bepaald soort voertuig gebruikt maakt van de weg. Daartoe is de lengte van de 5.1.2e vanaf de uitrit van het erf van 5.1.2e tot aan het kruispunt 5.1.2e - 5.1.2e bepaald middels afstandmeten.nl. Deze lengte is vrijwel 150 meter. De werkwijze is weergegeven in bijlage 4. Daartoe is als eerste bepaald hoeveel van de verschillende voertuigen in gedurende alle meetperiodes zijn geteld.

⁹ 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e; Trendonderzoek naar het gebruik en niet-gebruik van openluchtrecreatieprojecten; DLO-Staring Centrum, Wageningen, 1992.

In totaal is er ruim 31 uur geteld. Verder is een schatting opgenomen van de snelheid waarmee de vervoermiddelen zich over de 5.1.2e zullen begeven.

Voor fietsers is aangenomen dat dit zo'n 12 kilometer per uur zal zijn. Voor een auto 20 km per uur. Aan de hand van de snelheid kan dan worden bepaald hoe lang een vervoermiddel dan gebruikt maakt van dit stuk weg. Voor een fiets komt dit neer op zo'n 45 seconden en voor een auto op circa 27 seconden, zo blijkt uit tabel 2. Als wordt gekeken naar het percentage van de gemeten tijd dat auto's gebruik maken van dit stuk 5.1.2e dan komt dit voor auto's neer op 0,4 %. Voor fietsers is dit 37,8 % en voor voetgangers al dan niet met hondenbegeleiding zo'n 40 %.

De economische afweging die de gemeente Meppel zou kunnen maken is de volgende. Als uitgangspunt wordt de waarde van een auto met bestuurder 5.1.2f euro per uur genomen. De autorit over dit stuk 5.1.2e duurt 27 seconden en kost dan afgerond 118 euro (overigens per halve minuut). De publieke investering van de gemeente Meppel bedraagt volgens mededeling van de ambtenaar 5.1.2f euro. Als het private belang van de aanwonenden de publieke investering moet gaan compenseren dan duurt dat bij 8 ritten per dag gedurende 365 dagen per jaar meer dan 45 jaar voordat de private kosten opwegen tegen de publieke investering (rente niet meegerekend). Daarmee lijkt deze investering economisch zeer onaantrekkelijk.

		totaal	geschatte snelheid (km/u)	geschatte snelheid (m/s)	verblijfsd uur op de weg (sec.)	totale tijd op weg (u)	% van de trltijd
aantal uur		31,4					
		950	12	3,33	45	11,88	37,8
		238	4	1	135	8,93	28,4
		80	3	1	180	4,00	12,7
auto		16	20	6	27	0,12	0,4

Tabel 2: Tijdduur berekeningen voor de belangrijkste vervoermiddelen op de

5.1.2e

3.4 Conclusie verkeersveiligheid

Uit het “Actieplan Fiets!” is niet af te leiden dat er een noodzaak is om de 5.1.2e ter hoogte van nummer 53 af te sluiten vanwege verkeersonveiligheid en dat er daarvoor een nieuw fietspad aangelegd zou moeten worden. Op het vergelijkbare stuk

5.1.2e tussen de A32 en de spoorlijnen naar Leeuwarden en Groningen is te verwachten dat daar hogere verkeersintensiteiten worden aangetroffen. Over dit stuk 5.1.2e wordt geen enkele opmerking gemaakt over verkeersonveiligheid.

Uit de verkeerstellingen blijkt dat er gemiddeld zo’n 40 verkeersbewegingen per uur voorkomen, waarvan ongeveer 30 fietsers. Hoewel de gemeente aangeeft dat het om een fietspad gaat, wordt het huidige pad voor het overgrote deel gebruikt door fietsers én voetgangers. Het aantal autobewegingen op dit stuk weg komt veel lager uit dan één gemiddeld per uur. In het recente verleden, rond 2022, hebben zich hogere verkeersintensiteiten met auto(vracht)verkeer voorgedaan en dat heeft nooit tot verkeersongevallen geleid op dit stuk 5.1.2e.

De nu gemeten intensiteiten kunnen als laag worden beoordeeld en gezien de aard en omstandigheden van de weg de verkeersveiligheid niet in gevaar brengen.

De stelling van de gemeente Meppel dat de 5.1.2e te smal is als erftoegang voor nummer 53 en fietsers moet daarmee ontkracht worden. Een nieuw pad naast de bestaande weg geeft geen enkele garantie voor meer veiligheid in zijn algemeenheid en voor kinderen in het bijzonder. Omdat het nieuwe pad naast een diepe vijver komt te liggen vrezende ouders voor het te water geraken van hun kinderen of erger. Daarom ook zijn de twee aanliggende scholen terecht faliekant tegen dit nieuwe pad. Eventuele maatregelen ter voorkoming hiervan zijn niet of nauwelijks mogelijk en leiden ook tot schijnveiligheid.

4. De Natuur

De nota “Zo doen we groen” van de gemeente Meppel¹⁰ beschrijft uitgebreid de maatschappelijke waarde van groen. In de nota worden vier maatschappelijke waarden voor “groen” beschreven. De waarden van groen in Meppel worden beschreven voor vier aspecten, namelijk ruimte, cultuurhistorie, gebruik en ecologie. Voor dit stuk 5.1.2e zijn de vier maatschappelijk waarden uit de nota van belang.

¹⁰ Gemeente Meppel; “Zo doen we groen”; december 2016. Paragraaf 2.1.2

Ruimtelijke bouwstenen	Cultuurhistorische bouwstenen	Gebruiks-bouwstenen	Natuur-bouwstenen
Variatie	Erven	Paden	Bos(plantsoen)
Verhouding	Bebouwingsensembles	Plekken en elementen	Mantel-zoom ¹
Verzorgingsbeeld	Wegbeplanting	(Keuze in) routes	Kruidenrijk grasland
Logica	Waterstructuur	Entrees	Water
Oriëntatie	Singels en houtwallen	Mate van ruigte	Natuurlijke oevers
Ordering	Groenstructuur historisch	Mate van stilte	Oude bomen
	Groenstructuur ontwerp	(Over)zicht	Akkers
	Monumentale bomen	Waarnemen elementen	Bebouwing
	Reliëf	Betrokkenheid	Reliëf
	Grondgebruik	Benutten	
		Bereikbaarheid	

Figuur 2: Bouwstenen van de waarden uit “Zo doen we groen”.

Als eerste is met betrekking tot de 5.1.2e de ruimtelijke bouwsteen “oriëntatie” van belang. De monumentale bomen langs de weg met daaronder het struikgewas geven de gebruikers een duidelijk oriëntatie op de beslotenheid van de weg en daarmee de veiligheid die dat gebruikers geeft. Bij het nieuw aan te leggen pad geldt dat niet. De oriëntatie op beslotenheid en veiligheid is daar volledig verdwenen. Als het plan van B&W wordt uitgevoerd dan heb je aan een kant een greppel. Veel erger is de brede vijver aan de andere kant. Daar is geen sprake meer van beslotenheid en veiligheid. Daar is juist een gevaar dat gebruikers de sloot in rijden. Veel ouders met kleine kinderen vrezen met name dit gevaar. Nog maar kort geleden heeft een dergelijke openheid bij een sloot tot een verdrinkingslachtoffer geleid.

De tweede bouwsteen is het aspect cultuurhistorie. Hier zijn meerdere van de elementen van deze bouwsteen van belang. Het erf met de gebouwen, de monumentale bomen met daaronder het struikgewas, de historische groenstructuur. In combinatie met het stuk tussen de 5.1.2e en het winkelcentrum 5.1.2e kan elke weggebruiker deze waarde nu ervaren. Het is te waarderen als het mooiste stuk fietspad in Meppel. Bij het afsluiten van het onderhavige weg kan dat straks niet meer. Bovendien is het gevaar groot dat de bomenrij tussen beide verhardingen zal afsterven¹¹. Dan verdwijnt een belangrijke cultuurhistorische bouwsteen.

De derde bouwsteen die hier van toepassing is, is gebruik. Vrijwel alle vormen van gebruik zijn aan de orde bij de huidige 5.1.2e. Met aanleggen van het nieuwe fietspad verdwijnen voor de gebruikers meerdere vormen van gebruik. Op deze groenstrook wandelen zeer regelmatig mensen met of zonder hun hond (zoals blijkt uit de verkeerstellingen). Dat is straks niet meer mogelijk.

¹¹ <https://www.tenhove/thema/bomen-in-verharding-bomen-in-bestrating>

De vierde bouwsteen die benoemd wordt is de bouwsteen natuur. De natuur hier is een kruidenrijke grasstrook. Die verdwijnt als daarop een niet duurzaam betonnen fietspad wordt aangelegd.

Naast de flora speelt de fauna hier ook een rol. Rond de 5.1.2e en de aanliggende vijver komt regelmatig een IJsvogel. In de zomer worden de vijvers ook gebruikt door een stel knobelzwanen en hun jongen. Dieren die in hun omgeving niet verstoord horen te worden.

Kortom: Met het aanleggen van dit fietspad gaat de gemeente Meppel in tegen het door haar zelf geformuleerde beleid “Zo doen we groen” en gaat het in tegen de bescherming van beschermde diersoorten.

5. De Bomen

Langs dit stuk 5.1.2e staan aan de vijverzijde een 20 tal monumentale eiken. Meer dan een derde daarvan heeft een doorsnee van 60 cm of meer. Bij graafwerkzaamheden in de omgeving van deze bomen is een minimale afstand nodig van 3 à 3,5 meter.

Bij de bestaande breedte van de groenstrook tussen de bomenrij en de vijver lukt dat niet. Het nieuwe fietspad komt dan aan tegen de taludrand van de vijver en daarmee neemt de onveiligheid van het gebruik fors toe. De gemeente heeft onderzoek laten doen naar de gevolgen voor de bomen door het plan¹². In het onderzoek is er met name gekeken naar de bodem. Er zijn 3 boringen verricht en er zijn vijf profielsleuven gegraven.

De drie profielboringen zijn uitgevoerd aan de noordzijde van het geplande fietspad. De afstand tot de bomenrij is daarmee meer dan 3 meter. Het rapport geeft aan dat er hier beperkte effecten zullen zijn op de beworteling van deze bomen. Hier is vrijwel geen beworteling aangetroffen, wat gezien de afstand niet onlogisch lijkt (zie ook de hierboven genoemde afstand van 3 meter).

Van de vijf profielsleuven hebben vier betrekking op de aansluitingen van het geplande fietspad op de bestaande wegen. Er is één profielsleuf gegraven langs de bomenrij. In het rapport wordt aangegeven dat de sleuf naast boom 870 is gegraven. Uit het rapport blijkt dat deze boom een toekomstverwachting heeft van minder dan 1 jaar. Of de beoordeling van deze profielsleuf een betrouwbare verwachting geeft van de wortelontwikkeling van de overige monumentale zomereiken mag worden betwijfeld.

Conclusie: Uit de literatuur blijkt dat er bij dikkere bomen voldoende afstand moet zijn om wortelschade te voorkomen. Het onderzoek van De Boominspecteurs toont ten aanzien van de bomen langs de 5.1.2e onvoldoende aan dat er slechts beperkte schade zal optreden bij het graven van het cunet van 75 cm. diep.

¹² De Boominspecteurs; Bomen Effect Analyse 5.1.2e Meppel; 15 maart 2024; Linschoten, pag. 10 en volgende.

6. Cultuurhistorie

De verbinding tussen de stad Meppel en het vroegere buurtschap 5.1.2e dateert al van rond 1500¹³. Meppel en de omgeving waren door de sterke banden goed met elkaar verweven¹⁴, zowel via het water als over land vanuit het zuiden en oosten. Over vrijwel de gehele lengte heeft de 5.1.2e een breedte van ongeveer 2.90 m.

Ook wegen die daarop aansluiten, zoals de 5.1.2e en de Binnenweg hebben dezelfde breedte, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Het historische karakter van deze hier en daar kronkelige wegen komt daaruit goed naar voren. Met het afsluiten van dit stuk 5.1.2e wordt dit historische geheel onderbroken.

Ook het beleid in de Cultuurhistorische inventarisatie en waardenstelling¹⁵, wordt niet gevolgd. De historische wegstructuren in de 5.1.2e krijgen de waardering hoog. Dit mooiste stuk 5.1.2e is daar onderdeel van. In de nota “Zo doen we Groen” wordt aangegeven dat de bouwstenen op zich waarde hebben, wat nog wordt versterkt door de samenhang tussen de bouwstenen. Die samenhang is hier sterk aanwezig.

Met dit plan beschermd het college deze waarden niet, maar breekt ze af.

¹³ Fietsknooppuntenbord 4 in het Ringpark 5.1.2e

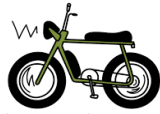
¹⁴ 5.1.2e e.a.; Geschiedenis van Meppel; Boom; 1991.

¹⁵ Gemeente Meppel; Cultuurhistorische inventarisatie en waardenstelling ‘Uitbreidingswijken & Buitengebied te Meppel; 28 januari 2016.

Bijlage 1: Verkeerstellingen op het kruispunt 5.1.2e, 5.1.2e 5.1.2e van
5 november tot 14 november (#)

	5- nov. Van 8 tot 8.30	5 nov. Van 8.30 tot 9.15	5 nov. Van 10.15 tot 10.40 uur	6 nov. Van 15.50 tot 16.40 uur	8 novv 8.00 tot 8.30 uur	8 nov van 8.30 tot 9.10 uur	9 nov. Van 9.15 tot 10.00	9 nov. Van 21.40 tot 22.15 uur	10 nov. 10.45 - 11.45	10 nov. 19.00 - 20.00 uur	12nov. 8.30 tot 8.40	14 nov. 9.10 tot 10.25
	55	25	13	54	33	25	5	8	2	11	7	40
	2				3	1						
				1								2
	1			1			1					
	2	2	8	8		3	1	1	4	4	1	10
	1			1						1		
	1	2	1	4	4	2	4			5		3
			1									
			1									
Overig (auto)	1							1		1		1
totaal	63	29	24	69	40	31	11	10	6	22	8	56
intensiteit (#/uur)	126	39	58	83	80	47	15	17	6	22	48	45

Bijlage 2: Verkeerstellingen op het kruispunt 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e op
20 november 2024 van 8.00 tot 20.00 uur (#)

		8.00-8.30	8.30 - 9.00	9.00 - 10.00	10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00	13.00 - 14.00	14.00 - 15.00	15.00 - 16.00	16.00 - 17.00	17.00 - 18.00	18.00 - 19.00	19.00 - 20.00
		42	21	16	14	16	33	21	28	27	51	32	16	19
		3	1								1			
														
					1								1	
		5	4	5	5	6	1	10	4	6	17	9	16	15
		1				2		1		1	1			
		4	2		1	1	2	6	1	3		2	5	4
									2					
														
Overig (auto)				1						1	2	1	3	1
Overig (scooter)										1	2			
intensiteit (#/uur)														
Totaal		55	28	22	21	25	36	38	35	39	74	44	41	39
intensiteit		110	56	22	21	25	36	38	35	39	74	44	41	39

Bijlage 3: Verkeerstellingen op het kruispunt 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e van 9 december tot en met 11 december op verschillende tijdstippen(#)

	9 dec. 2024 8.00-8.30	9 dec. 2024 8.30- 9.00	9 dec. 2024 9.00- 10.00	9 dec. 2024 10.00 - 11.00	9 dec. 2024 11.00 - 12.00	9 dec. 2024 12.00 - 13.00	9 dec. 2024 13.00 - 14.00	9 dec. 2024 14.00 - 15.00	9 dec. 2024 15.00 - 16.00	10-dec. Van 9.00- 10.00	10 dec. Van 10- 11.00	11- dec. Van 11.15 - 12.15
minuten	30	30	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	34	30	30	16	21	19	22	54	53	26	11	41
	3	1				1	1	3				
								1				1
			3			1			3			
	1	1	5	3	15	5	5	9	23	4	1	20
	1			3	1	1	2		1	1		
	2	3	3	1	2	6	2	1				2
								2				
												
Overig (auto)			1				1					1
Overig									1			1
intensiteit (#/uur)												
Totaal	41	35	42	23	39	33	33	71	81	31	12	66
intensiteit	82	70	42	23	39	33	33	71	81			

Bijlage 4: Verblijfsduur van de verschillende vervoermiddelen op de 5.1.2e .

		tellingen gedurende				geschatte snelheid (km/u)	geschatte snelheid (m/s)	verblijfsduur op de weg (sec.)	totale tijd op weg (u)	% van de trltijd
		5 tot 14 nov.	20-nov	9 to 11 dec.	totaal					
aantal min		505	720	660	31,4					
		257	336	357	950	12	3,33	45	11,88	37,8
		7	5	9	21	12	3	45	0,26	0,8
		3		1	3	12	3	45	0,04	0,1
		2	2	7	11	24	7	23	0,07	0,2
		43	103	92	238	4	1	135	8,93	28,4
		3	6	10	19	4	1	135	0,71	2,3
		27	31	22	80	3	1	180	4,00	12,7
		1	2	2	5	3	1	180	0,25	0,8
		1			1	12	3	45	0,01	0,0
auto		4	9	3	16	20	6	27	0,12	0,4

Bijlage 5: Verwerkingsmethodiek van de verkeerstellingen.

Alle verkeertellingen zijn terug gebracht naar verkeersintensiteiten per uur. Als de periode van tellen een vol uur overschrijdt, dan wordt de gemeten verkeersintensiteit in die periode geëxtrapoleerd naar een periode van een vol uur. Met andere woorden: als er is geteld van bijvoorbeeld van 8.30 uur tot 9.15 uur en er zijn 45 verkeersbewegingen geteld, dan is de verkeersintensiteit 60 verkeersbewegingen per uur. Voor de bepaling van de verkeersintensiteiten per uur wordt er in de periode van 8.00 tot 9.00 gerekend met een intensiteit van 60. Omdat er ook 15 minuten is geteld in de periode van 9.00 tot 10.00 uur wordt aan deze periode ook een intensiteit van 60 toegeschreven. In de onderstaande tabel zijn de uitkomsten van de bijlagen 1 tot en met 3 samengevat weergegeven. Van de verkregen gegevens is vervolgens een gemiddelde bepaald. Zie de tabel hieronder.

dag	8- 8.30	8.30 - 9.00	9.00 - 10.00	10.00 - 10.11	11.12	12 - 13	13-14	14-15	15 - 16	16-17	17 - 18	18 - 19	19 - 20	20 - 21	21- 22	22 - 23
5-nov	84	39	39	58												
6-nov									69	69						
8-nov	80	47	47													
9-nov			15	15											17	17
10-nov				6	6								22			
12-nov		48														
14-nov			45	45												
20-nov	83	22	21	25	36	38	35	39	74	44	41	39				
9-dec	82	70	42	23	39	33	33	71	81							
10-dec		33	12													
11-dec					66	66										
gem.		59	31	24	37	46	34	55	75	57	41	39	22	20	17	17

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, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub f	De bescherming van andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens	11