



# Fietsverbinding Oosterbroekenweg, Meppel

Verkenning nieuwe fietsverbinding

10 augustus 2026



**BVA**  
verkeersadviezen  
vormgevers van mobiliteit

# Fietsverbinding Oosterbroekenweg, Meppel

**in opdracht van**

Gemeente Meppel

5.1.2e

**pagina's**

29

**publicatienr.**

25030

**auteur(s)**

J. Haveman

M. Wittingen

**BVA Verkeersadviezen**

Hanzeplein 11-27

8017 JD Zwolle

(038) 460 67 47

[www.bvaverkeer.nl](http://www.bvaverkeer.nl)



**BVA**  
verkeersadviezen  
vormgevers van mobiliteit



# Inhoudsopgave

|                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inleiding</b>                                          | <b>3</b>  |
| 1.1. Aanleiding                                              | 3         |
| 1.2. Potentieel van de route                                 | 3         |
| 1.3. Leeswijzer                                              | 3         |
| <b>2. Onderzochte varianten</b>                              | <b>4</b>  |
| 2.1. Inleiding                                               | 4         |
| 2.2. Varianten                                               | 5         |
| 2.2.1. Fietzers toestaan op de Oosterbroekenweg              | 6         |
| 2.2.2. Vrijliggend fietspad parallel aan de Oosterbroekenweg | 7         |
| 2.2.3. Alternatieve route                                    | 8         |
| <b>3. Beoordeling varianten</b>                              | <b>10</b> |
| 3.1. Inleiding                                               | 10        |
| 3.2. Directheid                                              | 10        |
| 3.3. Veiligheid                                              | 10        |
| 3.4. Comfort                                                 | 11        |
| 3.5. (Landschappelijke) inpasbaarheid/realiseerbaarheid      | 11        |
| 3.6. Samenhang/Koppelmogelijkheden met andere routes         | 11        |
| 3.7. Kosten                                                  | 12        |
| 3.8. Samenvatting beoordelingscriteria                       | 12        |
| <b>4. Nadere uitwerking</b>                                  | <b>14</b> |
| 4.1. Voorkeursvariant                                        | 14        |
| 4.2. Nadere uitwerking                                       | 14        |
| 4.3. Kostenraming                                            | 17        |
| <b>Bijlage I. Intensiteiten verkeersmodel</b>                | <b>18</b> |
| <b>Bijlage II. Afwegingsschema</b>                           | <b>19</b> |
| <b>Bijlage III. Potentiële gebruik</b>                       | <b>20</b> |
| <b>Bijlage IV. Ontwerp</b>                                   | <b>25</b> |
| <b>Bijlage V. Kostenraming</b>                               | <b>27</b> |



# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

Om de inwoners van Meppel (en omgeving) te stimuleren meer (en zo veel mogelijk) de fiets te gaan gebruiken in en van en naar Meppel is het Actieplan Fiets! opgesteld. Het actieplan bevat een groot aantal maatregelen en voorstellen om het fietsgebruik te doen toenemen. Onderdeel hiervan is onder andere het creëren van een aantrekkelijk en sluitend fietsnetwerk. Ten tijde van het opstellen van het Actieplan Fiets! is inwoners gevraagd welke verbindingen zij in het netwerk missen. Een van deze zogenaamde missing links die veelvuldig zijn genoemd betreft de verbinding langs de Oosterbroekenweg aan de oostzijde van de kern Meppel (wijk Oosterboer). Het gaat hierbij meer specifiek om de kortsluiting tussen de Hoogeveenseweg (N851) aan de zuidzijde en Broekhuizen (N375) aan de noordzijde.

Een wens van de gemeente Meppel is om deze nieuwe route te koppelen aan de oost-west georiënteerde fietsroute aan de noordzijde van de wijk Oosterboer waardoor ook de relatie tussen het centrum van en Meppel en Broekhuizen kan worden versterkt.

De route kent een aantal uitdagingen, waarbij de kruising met de spoorlijn de grootste is. Omdat nieuwe gelijkvloerse spoorwegkruisingen vanuit spoorveiligheid geen optie zijn, dient het spoor ongelijkvloers te worden gekruist. Dit betekent dat gebruik zal moeten worden gemaakt van bestaande ongelijkvloerse kruisingen, in dit kader dus het bestaande viaduct in de Oosterbroekenweg, of dat er een nieuwe (ongelijkvloerse) kruising moet worden gerealiseerd in welke vorm dan ook (tunnel of brug).

## 1.2. Potentieel van de route

Op basis van het aantal verplaatsingen tussen Ruinerwold (en omgeving) en Meppel is een inschatting gemaakt over het potentiële gebruik van de route. Ingeschat wordt dat de route een rol zal gaan vervullen voor circa 1.000 fietsers per etmaal. Het betreft een inschatting op basis van uit het NDW bepaalde aantal autorelaties in de huidige situatie en het aantal middelbare scholieren uit Ruinerwold. Op welke wijze deze onderbouwing tot stand is gekomen wordt uitgebreid beschreven in bijlage III.

In voorliggende rapportage wordt een eerste stap gezet naar de realisatie van een nieuwe fietsroute. Hierbij worden in eerste instantie een aantal varianten beschouwd die globaal worden afgewogen. De meest kansrijke variant wordt vervolgens verder in detail uitgewerkt.

## 1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan we in op de varianten die in dit onderzoek zijn beschouwd. Vervolgens worden deze varianten in hoofdstuk 3 op een aantal aspecten beoordeeld en tegen elkaar afgewogen. Op basis van de beoordeling is vervolgens één voorkeursvariant vastgesteld, die verder in detail is uitgewerkt in een schetsontwerp (SO). Deze uitwerking komt tezamen met een raming van de uitvoeringskosten in hoofdstuk 4 aan de orde.

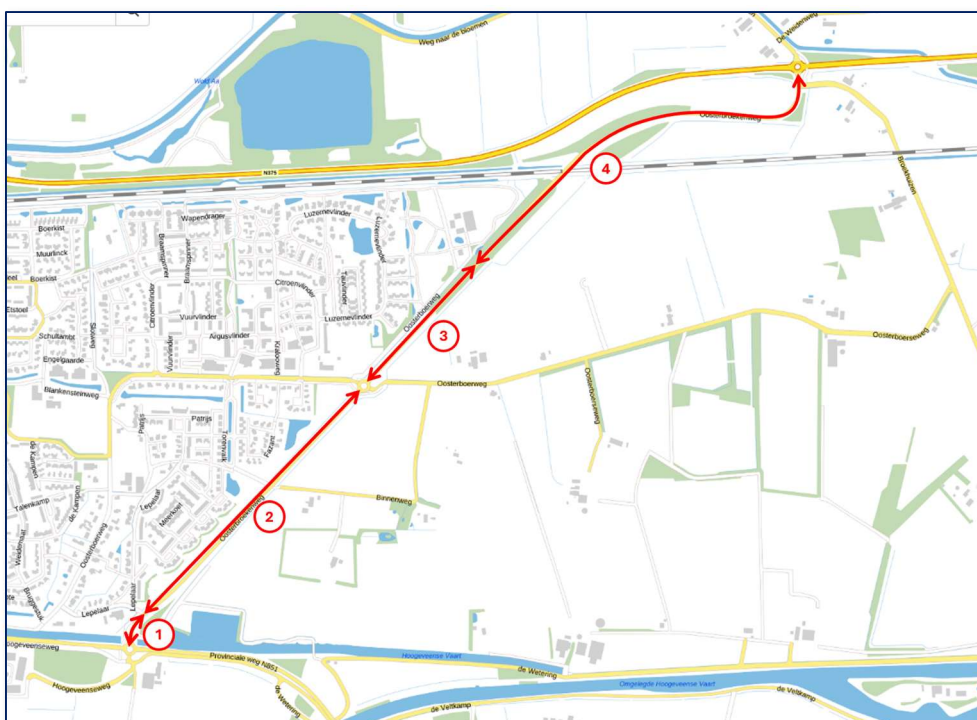


## 2. Onderzochte varianten

### 2.1. Inleiding

Vanwege het feit dat er aan de westzijde van de Oosterbroekenweg op delen van het tracé al (fiets)voorzieningen aanwezig zijn en de wijk Oosterboer zich ook aan deze zijde van de Oosterbroekenweg bevindt, worden alleen varianten beschouwd die voorzien in de realisatie van (nieuwe) voorzieningen voor langzaam verkeer aan de westzijde van de Oosterbroekenweg. Op deze wijze kan efficiënt gebruik worden gemaakt van al aanwezige infrastructuur en daarnaast kan de fietsverbinding, naast voor het doorgaande fietsverkeer, ook voor Oosterboer gerelateerd fietsverkeer een belangrijke rol spelen. Bij het realiseren van nieuwe fietsinfrastructuur aan de oostzijde van de Oosterbroekenweg zou genoemde weg een grote barrière tussen woonwijk en deze nieuwe fietsinfrastructuur vormen. Bovendien is een ten oosten van de Oosterbroekenweg gelegen fietspad vanuit sociale veiligheid ook een minder wenselijke oplossing.

Mede op basis van de reeds aanwezige infrastructuur aan de westzijde van de Oosterbroekenweg kan voor het totale tracé van de fietsroute tussen de Hoogeveenseweg en de N735 min of meer onderscheid worden gemaakt in vier trajecten. Gezien van zuid naar noord betreft het hier de volgende trajecten.



- **Deeltraject 1 (Hoogeveenseweg-Lepelaar)**

Het meest zuidelijke deel, gelegen tussen de rotonde in de Hoogeveenseweg en de eerste ontsluitingsweg van de wijk Oosterboer (Lepelaar), beschikt al over een in twee richtingen te berijden fiets/bromfietspad. Mogelijk dat dit deel enigszins verbreed moet worden, maar hier worden geen grote (infrastructurele) ingrepen voorzien.



- **Deeltraject 2 (Lepelaar-Oosterboerweg)**

Het tweede deel van het tracé, tussen de Lepelaar en de Oosterboerweg is ook al aanwezig, maar betreft een (relatief smal) ongedefinieerd pad waar fietsers en voetgangers samen gebruik van (kunnen) maken. Deze min of meer recreatief ingerichte verbinding voldoet niet aan de kwaliteitseisen die aan een goede fietsverbinding worden gesteld. Opwaardering van dit deel van de route is dus nodig. Dat kan door verbreding van het betreffende combipad, maar ook door een geheel nieuwe voorziening voor (brom)fietsers parallel aan te leggen en de bestaande verbinding als voetpad aan te wijzen. In de keuze voor het totale tracé is dit deel hierin echter niet onderscheidend.

- **Deeltraject 3 (Oosterboerweg-einde parallelweg)**

De grootste uitdagingen bevinden zich op het gedeelte tussen de Oosterboerweg en de N375. Ook dit deel van het tracé is weer op te delen in twee trajecten. Op het meest zuidelijke deel is sprake van de aanwezigheid van een ondergeschikte wegverbinding (parallelweg) aan de westzijde van de Oosterbroekenweg die enkele (maatschappelijke) voorzieningen, gelegen ten zuiden van het spoor, ontsluit.

- **Deeltraject 4 (einde parallelweg-N375):**

Op deeltraject 4 is in tegenstelling tot de eerste drie trajecten nog geen parallelle infrastructuur aanwezig. Op dit traject dient het spoor te worden gekruist en moet een koppeling worden gerealiseerd met de oost-west georiënteerde fietsroute aan de noordzijde van Oosterboer parallel aan de N375. Laatstgenoemde fietsroute is op dit moment ook nog een soort ondergeschikte recreatieve route, maar kan wel een belangrijkere rol gaan spelen als onderdeel van de fietsverbinding naar het centrum van Meppel.

Zoals aangegeven is op traject 1 en 2 al een voorziening aanwezig, waarbij traject 2 verbetering behoeft, maar niet direct onderscheidend is. In het vervolg van deze notitie wordt weliswaar op het gehele tracé ingegaan, maar ligt de nadruk bij de afweging vooral op de twee noordelijk gelegen trajecten van het tracé tussen het kruispunt met de N375 en het kruispunt met de Oosterboerweg.

## 2.2. Varianten

Voor het zuidelijke deel wordt op traject 1 gebruik gemaakt van het bestaande fietspad. Voor traject 2 dient nog een keuze te worden gemaakt tussen het opwaarderen van het bestaande combipad tot een volwaardig fiets- en voetpad of de realisatie van een nieuw fietspad parallel aan de Oosterbroekenweg. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid en comfort heeft voor een mogelijk nieuw tracé een ligging nabij het bestaande pad de voorkeur boven een pad direct naast de Oosterbroekenweg, temeer daar het pad dan ook weer middels een sloot is afgescheiden van de wijk Oosterboer en de nieuwe verbinding hierdoor weer minder goed bereikbaar is vanuit de wijk.

Voor de twee trajecten ten noorden van de Oosterboerweg zijn in hoofdlijnen zijn drie varianten te onderscheiden:

- Fietsers toestaan op de Oosterbroekenweg;
- Vrijliggend fietspad parallel aan de Oosterbroekenweg;
- Alternatieve route fietspad.

Binnen deze hoofdvarianten zijn diverse subvarianten denkbaar. Deze subvarianten zullen wel worden benoemd, maar zijn vaak niet onderscheidend in de beoordeling ten aanzien van de kwaliteit van de fietsvoorziening. Wel kunnen de subvarianten onderling kostentechnisch (enorm) verschillen.

In de volgende paragrafen volgt er een overzicht van genoemde varianten en een beoordeling van deze varianten op basis van (voornamelijk verkeerskundige) criteria. Vervolgens wordt de voorkeursvariant verkeerstechnisch verder uitgewerkt.

### 2.2.1. Fietzers toestaan op de Oosterbroekenweg

De eerste variant betreft het toestaan van fietsverkeer op de Oosterbroekenweg

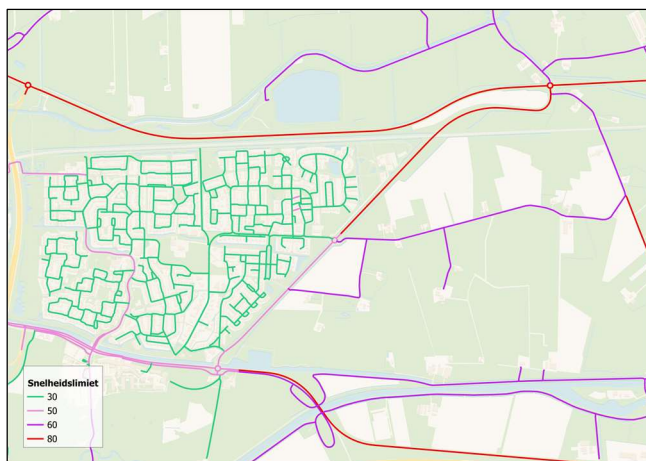
vanaf het kruispunt met de Oosterboerweg tot het kruispunt met de N375. In deze variant is er sprake van een gemengde verkeersafwikkeling en de Oosterbroekenweg wordt hierbij ingericht als route voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer. Om dit veilig mogelijk te kunnen maken dient de maximum snelheid op de Oosterbroekenweg te worden verlaagd van 80 km/uur (zie figuur 2) naar 60 km/uur en dienen



Figuur 1: Variant 1; Fietzers op de rijbaan

voorzieningen voor het fietsverkeer (rode fietsstroken) op de rijbaan te worden aangebracht. Feitelijk betekent dit min of meer een functieverlaging van het noordelijke deel van de Oosterbroekenweg (erftoegangsweg). Uit het verkeersmodel van de gemeente Meppel (basisjaar 2019) blijkt dat de intensiteit op het noordelijke

deel van de Oosterbroekenweg circa 2.500 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Op basis hiervan zou een functieverlaging naar erftoegangsweg buiten de bebouwde kom zeker tot de mogelijkheden behoren.



Figuur 2: Huidige snelheidsregimes

In een nog verdergaande variant kan zelfs worden overwogen dit deel van de Oosterbroekenweg in zijn geheel te onttrekken uit het netwerk van het autoverkeer. In dat geval kan het gehele wegvak als fietspad worden ingericht, maar is dit voor de korte termijn niet eens nodig. Immers als het autoverkeer geen toegang meer heeft kan het fietsverkeer gewoon gebruik maken van de rijbaan.

Beide varianten hebben (in meer en mindere mate) uiteraard impact op de autobereikbaarheid van het meest oostelijke deel van Meppel en de wijk Oosterboer. Vooralsnog is de verregaande variant (volledige afsluiting) niet verder meegenomen in de beoordeling. Dit mede omdat het onttrekken van deze verbinding kan leiden tot ongewenste verplaatsing van de verkeersbewegingen, bijvoorbeeld naar de route Broekhuizen-Oosterboerseweg vice versa (hoewel deels niet toegestaan en er plannen bestaan de spoorwegovergang in genoemde weg te sluiten voor gemotoriseerd verkeer). Of de minder verregaande variant (60 km/uur + fietsstroken) past binnen de gewenste toekomstige verkeersstructuur van Meppel is vooralsnog onduidelijk, omdat het verkeersstructuurplan van de gemeente Meppel nog in ontwikkeling is.

### 2.2.2. Vrijliggend fietspad parallel aan de Oosterbroekenweg

De tweede variant voorziet in de realisatie van een vrijliggend in twee richtingen te berijden fietspad aan de westzijde van de Oosterbroekenweg (variant 2). Er zijn dan meerdere opties denkbaar. Het fietspad kan vanaf de rotonde Oosterboerweg direct naast de Oosterbroekenweg worden gerealiseerd en als het ware over het talud van de Oosterbroekenweg meelopen (Variant 2a). Mogelijk dat het talud hiervoor verbreed moet worden of dat de weg moet worden opgeschoven. Indien voor deze variant wordt gekozen is er sprake van een comfortabel hellingspercentage voor het fietsverkeer tussen rotonde en viaduct van circa 1%.

Een andere optie is om op het eerste deel gebruik te maken van de aanwezige ondergeschikte toegangsweg naar de voorzieningen en aansluitend hierop het

fietspad ten westen van de bomenrij te leggen en een eigen route te laten volgen naar het viaduct over het spoor (variant 2b). De afstand tussen het einde van de toegangsweg en het viaduct bedraagt circa 300 meter. Indien we uitgaan van een te overbruggen hoogte verschil van 7,5 meter betekent dit een hellingspercentage voor het fietsverkeer van 2,5%. Dit is voor fietsverkeer een acceptabele waarde, maar ligt wel iets boven de streefwaarde van 1,8% die van toepassing is bij dergelijke hoogte verschillen. Wel moet hierbij worden bedacht dat het hellingspercentage met de grootschalige intreding van elektrische fietsen iets minder van belang is geworden.



Figuur 3: Variant 2; Vrijliggend fietspad

(Op hoogte) aangekomen bij het spoor zijn er twee opties denkbaar. Een nieuw parallel gelegen viaduct voor fietsverkeer of gebruik maken van het bestaande viaduct van het autoverkeer. Het bestaande viaduct is circa 12 meter breed. Rekening houdend met de geleiderails aan de zijkanten is netto circa 10,5 meter beschikbaar. Het lijkt daarom goed mogelijk een twee richtingen fietspad met een breedte van 3 – 3,5 meter te kunnen realiseren. Er resteert dan circa 6 meter rijbaan en 1 meter tussen rijbaan en fietspad. Mogelijk dat op de brug een snelheidsbeperking voor gemotoriseerd verkeer moet worden ingesteld om de veiligheid te waarborgen en te kunnen voldoen aan de gewenste obstakelafstanden.



Figuur 4: Viaduct Oosterbroekenweg Meppel (Google Earth, 2025).

Een derde optie (Variant 2c) is om het fietspad in het geheel op maaiveld te realiseren langs de Oosterbroekenweg en het spoor middels een tunnel te kruisen. Deze optie is comfortabeler voor het fietsverkeer, maar brengt naar verwachting wel

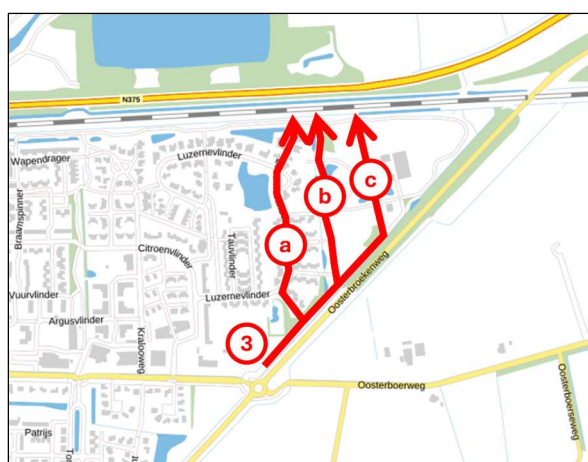
veel hogere kosten met zich mee. Voor de realisatie van een fietstunnel moet al snel worden gedacht aan een bedrag tussen de € 5 – 10 miljoen.



### 2.2.3. Alternatieve route

Naast het gebruik maken van de Oosterbroekenweg of een route parallel hieraan is

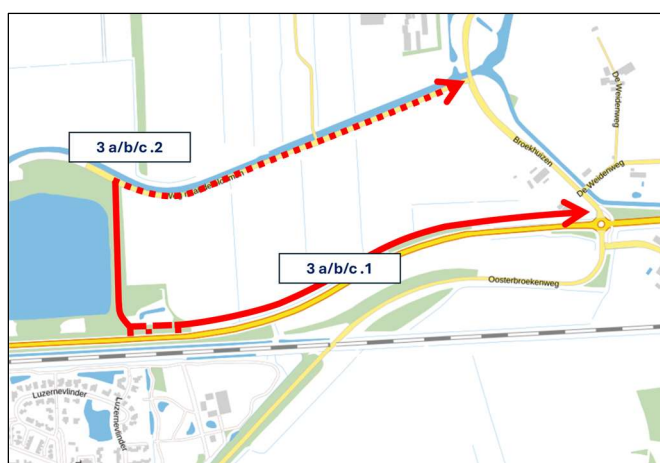
het ook mogelijk alternatieve routes, (deels) los van de Oosterbroekenweg te realiseren (variant 3). Ook hier zijn weer meerdere opties denkbaar. In de eerste opzet kenmerken deze routes zich in een afbuiging vanaf de Oosterbroekenweg in westelijke richting en verlopen vervolgens door of langs het noordelijke deel van de wijk Oosterboer naar de spoorlijn toe. Mogelijke tracés zijn bijvoorbeeld via de Luzernevlinder (3a), direct ten oosten van de Luzernevlinder (3b) of direct ten westen van Stichting van Boeijen (3c). Op nagenoeg alle genoemde tracés is al infrastructuur aanwezig, die kan worden opgepakt en verbeterd tot een volwaardige fietsroute.



Figuur 5: Variant 3; Alternatieve routes door/langs Oosterboer

Vervolgens moet de route de spoorlijn en de N375 (ongelijkvloers) kruisen. De realisatie van een tunnel ligt hierbij het meest voor de hand vanuit comfort oogpunt. Temeer daar bij een tunnel veel minder hoogteverschil hoeft te worden overbrugd.

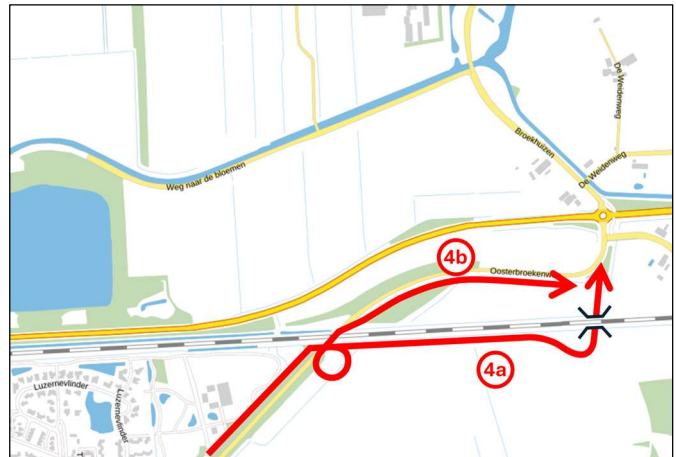
Daarna buigt de route vervolgens af in oostelijke richting naar de Broekhuizen. Dit kan door een nieuw tracé te realiseren langs en aan de noordzijde van de N375, maar er kan ook voor worden gekozen om de route vanaf de ongelijkvloerse kruising door te trekken naar de Weg naar de Bloemen (eventueel via het al bestaande pad langs het water) en laatstgenoemde weg onderdeel te maken van de route naar Broekhuizen. In al deze varianten hoeft het fietsverkeer de N375 niet gelijkvloers te kruisen bij de rotonde Oosterbroekenweg, maar is hiervoor een tunnel (of brug) aanwezig.



Figuur 6: Variant 3, alternatieve routes noordzijde



In de tweede optie (variant 4) wordt het tracé van de Oosterbroekenweg langer gevolgd en loopt het fietspad aan de westzijde van de Oosterbroekenweg door tot aan de spoorlijn. De route buigt vervolgens ten zuiden van het spoor af in oostelijke richting af en kruist (ten zuiden van het spoor) de Oosterbroekenweg. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het bestaande viaduct. Hoewel niet in detail uitgewerkt, lijkt hiervoor voldoende ruimte onder het viaduct beschikbaar. Vervolgens zou de route het spoor kunnen volgen naar de Broekhuizen, waar het spoor gelijkvloers gekruist kan worden, maar dit lijkt geen logische optie aangezien deze route weinig meerwaarde biedt (slechts circa 400 meter korter; 2,1 versus 2,5 km) ten opzichte van de bestaande route via Broekhuizen en de Oosterboerseweg. Het spoor dient om die reden eerder gekruist te worden. Dit zou wederom kunnen door een tunnel aan te leggen en vervolgens de route aan te sluiten op de Oosterbroekenweg ter hoogte van Broekhuizen (variant 4a). Ook hier geldt dat er sprake is van een comfortabele oplossing voor het



fietsverkeer, maar dat een tunnel aanzienlijke kosten met zich meebrengt. Een alternatief kan zijn om een zogenaamde wokkel (zie foto) aan te brengen in het zuidoostelijke kwadrant van het kruispunt Oosterbroekenweg – spoorlijn en vervolgens weer gebruik te maken van het bestaande viaduct. Het voordeel van beide varianten is dat de fietsroute verloopt aan de zuidzijde van de Oosterbroekenweg en dat deze weg dus niet meer gekruist hoeft te worden.



## 3. Beoordeling varianten

### 3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk toetsen wij de voorgestelde varianten op een aantal aspecten. Het gaat hierbij veelal om de bekende criteria ten aanzien van beoordeling van de kwaliteit van fietsroutes. Een deel van de normaliter gehanteerde criteria wordt niet in het algemeen beschouwd maar meer specifiek. Zo wordt de 'samenhang' in routes in deze situatie vooral getoetst op de koppelingsmogelijkheden met de route richting het centrum van Meppel aan de noordzijde van de wijk Oosterboer. Dit omdat alle routes (nagenoeg) hetzelfde start en eindpunt hebben. De toetsing op de aspecten richt zich nagenoeg uitsluitend op het gedeelte ten noorden van de Oosterboerweg, waarbij aandacht besteed wordt aan de volgende criteria:

- **Directheid:** in hoeverre biedt de route een directe verbinding met zo min mogelijk omrijden?
- **Veiligheid:** in hoeverre draagt de route bij aan het waarborgen van de verkeersveiligheid van fietsers? En in hoeverre is de route sociaal veilig? (aanwezigheid van bebouwing en voldoende verlichting)
- **Comfort:** in hoeverre is de route comfortabel? (type verharding, aantal bochten, hellingen etc.)
- **(Landschappelijke) inpasbaarheid/realiseerbaarheid:** in hoeverre is de route in te passen in de omgeving zonder ingrijpende aanpassingen?
- **Samenhang:** in hoeverre is de route te koppelen aan de oost west fietsroute richting centrum?
- **Kosten:** welke kosten brengt de realisatie van de fietsroute met zich mee?

In de volgende paragrafen gaan wij nader op de toetsing in.

### 3.2. Directheid

Wij merken op dat de rotonde Oosterboerweg en de rotonde N375 hierbij als ijkpunt zijn genomen. De hemelsbrede afstand tussen beide punten bedraagt 1,45 kilometer. De routes via de Oosterbroekenweg (variant 1 en 2), zijn 1,6 kilometer lang en hebben daarmee een omrijdafstand van 150 meter (10%). De varianten door de wijk Oosterboer (variant 3) zijn circa 1,8 kilometer lang indien langs de N375 wordt gereden. Wordt aan de noordzijde van de N375 de route via de Weg naar de Bloemen gevolgd dat bedraagt de afstand 2,3 kilometer en is de omrijdafstand dus aanzienlijk groter. Hierbij merken wij wel op dat de fietsers in de richting Ruinerwold hier niet direct mee belast worden aangezien deze vanaf de aansluiting van de Weg naar de Bloemen-Broekhuizen niet 'terug' rijden naar de rotonde N375, maar hun route vervolgen in noordelijke richting. Voor variant 4a geldt dat de route circa 1,7 kilometer bedraagt, terwijl voor variant 4b de afstand met 1,8 kilometer weer iets groter is.

### 3.3. Veiligheid

Het veiligheidsaspect valt uiteen in twee delen: Verkeersveiligheid en Sociale veiligheid.

Als we de verkeersveiligheid beschouwen dan geldt voor alle varianten met uitzondering van variant 1 dat er (overwegend) sprake is van gescheiden fietsvoorzieningen. Variant 3 (en subvarianten) maakt weliswaar ook gebruik van (delen van) bestaande wegen, maar het gaat hierbij om zeer ondergeschikte wegen met lage intensiteiten en snelheden, die in dat kader niet vergelijkbaar met de



Oosterbroekenweg. Variant 1 scoort vanwege het gemengde gebruik van de Oosterbroekenweg aanzienlijk slechter dan de overige varianten. Het verschil tussen de overige varianten ligt voornamelijk in de mate waarin drukke wegen moeten worden gekruist. In variant 1 en 4 hoeft alleen de N375 te worden gekruist. In variant 2 moet zowel de Oosterbroekenweg als de N375 worden gekruist, terwijl in de variant 3 alleen de Broekhuizen ten noorden van de N375 gekruist hoeft te worden. Het kruisen van de N375 is hierbij het meest zwaarwegend.

Op het gebied van sociale veiligheid is vooral van belang dat er direct zicht is vanuit woningen of vanaf wegen op de fietsvoorziening. Voor nagenoeg alle varianten geldt dat deze sociale veiligheid redelijkerwijs geborgd kan worden. Dit omdat veelal langs drukke wegen of door/langs woonwijken wordt gereden. Bij de detailuitwerking dient rekening te worden gehouden met de realisatie van open zichtlijnen. Dus geen paden achter bosschages langs et cetera. Ten aanzien van de sociale veiligheid zijn tunnels in algemene zin iets kwetsbaarder dan bruggen.

In dit kader is variant 4a wel de minst scorende vanwege de geïsoleerde ligging langs het spoor en de realisatie van een tunnel in een buitengebied. Ook het noordelijke deel van variant 3 verdient niet de hoofdprijs. Vooral de variant langs het water en over de Weg naar de Bloemen is niet sociaal veilig. Ook de route aan de noordzijde van de N375 is minder geschikt. Er is hier weliswaar toezicht vanaf de weg, maar de 'binding' met de weg is vanwege het grote functionele onderscheid geringer dan langs de Oosterbroekenweg.

### **3.4. Comfort**

Het comfort aspect heeft betrekking op diverse aspecten. Omdat er nog geen uitwerking heeft plaatsgevonden kan op basis hiervan op veel onderdelen nog geen oordeel worden gegeven (onder andere verharding). Dit dient in de detailuitwerking verder te worden meegenomen. Het comfort onderscheidt zich in deze situatie vooral in de hoogteverschillen die overwonnen moeten worden. In dit verband scoren de varianten met tunnels beter dan de varianten met bruggen.

Tevens scoren de varianten met veel afslagen en bochten minder goed dan de varianten met een vloeiend routeverloop. variant 1 en 2 scoren hierdoor het beste, waarbij bij variant 1 wel moet worden opgemerkt dat anderszins in hoge mate op comfort wordt ingeleverd door de aanwezigheid van passerend autoverkeer dat gebruik maakt van dezelfde rijbaan. De '3' varianten scoren op dit aspect het minst goed en de '4' varianten vormen de middenmoot.

### **3.5. (Landschappelijke) inpasbaarheid/realiseerbaarheid**

Variant 1 kent de beste landschappelijke inpasbaarheid. Deze variant maakt volledig gebruik van de huidige infrastructuur en vergt daarom geen landschappelijke aanpassingen. De overige varianten voorzien wel in extra ruimtegebruik, maar het betreft hier overwegend zones langs bestaande infrastructuur. De grootste impact wordt voorzien in de '3' varianten aan de noordzijde van de N375 en dan vooral de route langs het water. Maar ook de route langs de N375 kan op problemen stuiten. Datzelfde geldt voor variant 4a. Het gaat hierbij niet zozeer over de landschappelijke impact, maar vooral om het feit dat deze varianten vrij ver van de bestaande gemeentelijke infrastructuur zijn afgelegen en in dat kader naar verwachting meer andere partijen nodig zullen zijn om tot realisatie over te kunnen gaan, waarbij naar verwachting ook gronden van derden zullen moeten worden verworven.

### **3.6. Samenhang/Koppelmogelijkheden met andere routes**

Zoals al aangegeven betreft de samenhang vooral de koppeling met de route ten noorden van de wijk Oosterboer richting het centrum van Meppel. Bijna alle routes



bieden hiervoor goede mogelijkheden, immers in bijna alle gevallen ligt de nieuwe route aan de westzijde van de Oosterbroekenweg. Het verschil tussen de routes is dan ook met name gelegen in de hoogteverschillen. In de meeste gevallen ligt de nieuwe fietsroute ter hoogte (in het verlengde) van de oost-westverbinding op hoogte en dient dus hoogteverschil te worden overwonnen of dient de oost-westroute te worden afgebogen om op maaiveldniveau aan te kunnen sluiten. Alleen bij de '3' en '4' varianten is dat niet het geval. Daar kan de oost-westroute zonder problemen worden aangesloten, hoewel bij de '3' varianten wel rekening moet worden gehouden met de benodigde hellingbanen voor de tunnels. Maar deze zijn vanwege de geringere te overbruggen hoogte minder lang dan de hellingbanen bij bruggen.

### 3.7. Kosten

Op dit moment zijn er nog geen ramingen gemaakt van de verschillende varianten. Echter op basis van de voorstellen kan in globale zin wel wat gezegd worden over de kosten. Het is evident dat indien er geen nieuwe kunstwerken gemaakt hoeven te worden de kosten aanzienlijk lager zullen liggen dan dat dit wel het geval is. Geconcludeerd kan dan ook worden dat variant 1 naar verwachting verreweg de goedkoopste variant zal zijn. Daarna volgt variant 2 waarbij gebruik gemaakt wordt van het bestaande viaduct. De '3' varianten zullen naar verwachting de hoogste kosten met zich meebrengen vanwege de lengte van de tunnels die hier gerealiseerd moeten gaan worden. 4a en 2 C bevatten ook tunnels maar hier betreft het minder grote exemplaren. De 'wokkel' in variant 4b bevindt zich naar verwachting qua kosten niveau tussen de goedkopere varianten en variant 4a en 2c in.

### 3.8. Samenvatting beoordelingscriteria

In onderstaande tabel zijn de bevindingen samengevat weergegeven.

| Beoordelingscriterium                            | varianten |      |      |      |      |     |         |      |     |    |
|--------------------------------------------------|-----------|------|------|------|------|-----|---------|------|-----|----|
|                                                  | 1         | 2a*  |      | 2b*  |      | 2c  | 3 a/b/c |      | 4a  | 4b |
|                                                  |           | 2a.1 | 2a.2 | 2b.1 | 2b.2 |     | N375    | WvdB |     |    |
| Directheid                                       | ++        | ++   | ++   | ++   | ++   | ++  | 0       | -    | 0/+ | 0  |
| Verkeersveiligheid                               | -         | -    | -    | -    | -    | -   | ++      | +    | 0   | 0  |
| Sociale veiligheid                               | ++        | ++   | ++   | +    | +    | -   | -       | -    | -   | -  |
| Comfort                                          | 0         | +    | +    | 0/+  | 0/+  | ++  | 0/-     | -    | 0   | 0  |
| Landschappelijke inpassing/<br>realiseerbaarheid | ++        | +    | 0/+  | 0/-  | -    | -   | -       | -    | -   | -  |
| Samenhang                                        | -         | -    | --   | 0    | 0    | ++  | +       | +    | ++  | ++ |
| Kosten                                           | ++        | 0    | -    | 0    | -    | -   | --      | -    | -   | 0  |
| Totaal score (ongewogen)                         | 0/+       | 0/+  | 0    | 0/+  | 0    | 0/+ | 0/-     | -    | 0   | 0  |

Bij de tabel merken wij op dat bij de aspecten de beste scorende variant een '++' toegekend is en de slechtst scorende variant een '--'. De overige scores zijn naar rato toegekend. Dit betekent dus ook dat een '++' niet per definitie hoeft te betekenen dat een variant op het betreffende aspect ook daadwerkelijk goed scoort. Echter ten opzichte van alle andere varianten scoort deze het beste. Daarnaast merken wij op dat bij de bepaling van de overallscore beide veiligheidsaspecten zijn gesommeerd en vervolgens gedeeld door 2. Deze samengevoegde score is meegenomen bij de bepaling van de totaalscore, waarbij de totaalscore een ongewogen optelling is waarbij alle aspecten dus even zwaar wegen.



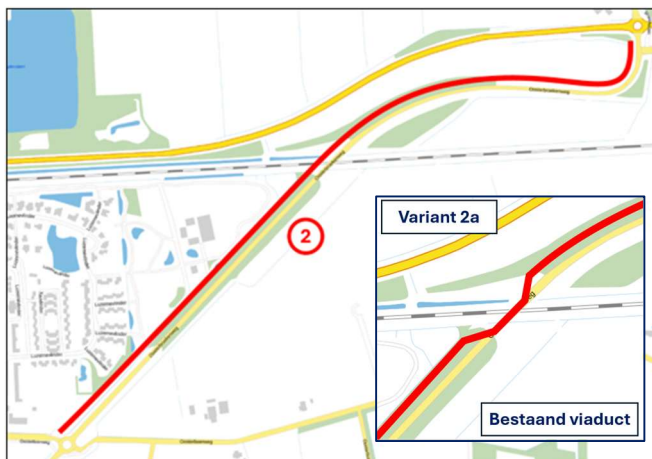
Uit de beoordeling blijkt dat de verschillen, bij een ongewogen score tussen de varianten, niet heel erg groot zijn. Er zijn geen echt heel slechte of heel goede varianten. Wel kan worden geconcludeerd dat de varianten met een fietspad langs de Oosterbroekenweg de hoogste scores hebben. Hierbij scoren de varianten die gebruik maken van het bestaande viaduct beter dan varianten waarbij een nieuw viaduct wordt aangelegd. Ook de 2c variant waarbij een tunnel onder het spoor wordt gerealiseerd scoort vergelijkbaar, maar zal in kosten aanzienlijk hoger liggen. Voor de realisatie van een (fiets)tunnel moet al snel rekening worden gehouden met een kostenpost van € 5 à 10 miljoen.

Om deze reden is ervoor gekozen de verdere uitwerking eerst te richten op de varianten die gebruik maken van het bestaande viaduct over het spoor en waarbij een vrijliggende fietsvoorziening wordt gerealiseerd. De varianten 2a (fietspad parallel aan de Oosterbroekenweg) en 2b (eerst gebruik maken van de aanwezige parallelweg) verschillen in de basis niet heel veel. Echter omdat bij variant 2b een hoger hellingspercentage geldt en fietsverkeer dus minder comfort ondervindt, gaat de voorkeur in eerste instantie uit naar variant 2a. Belangrijker is echter nog dat indien voor variant 2b wordt gekozen een nieuwe hellingbaan zal moeten worden gerealiseerd tussen parallelweg en viaduct over het spoor. Dit leidt ertoe dat nagenoeg alle bomen die nu in het bestaande talud van de Oosterbroekenweg staan zullen moeten worden gekapt. Om die reden is ervoor gekozen variant 2a nader uit te werken. Hierbij merken wij wel op dat koppeling met de bestaande oost-west fietsroute niet of nauwelijks mogelijk is.

## 4. Nadere uitwerking

### 4.1. Voorkeursvariant

In paragraaf 3.8 is aangegeven dat variant 2a als voorkeursvariant kan worden aangemerkt. Kenmerkend voor traject 3 en 4 van deze variant is de realisatie van een parallel aan de Oosterbroekenweg lopend fietspad tussen de Oosterboerweg en de N375 dat via het bestaande viaduct het spoor kruist. Op de trajecten 1 en 2 maakt deze variant grotendeels gebruik van reeds aanwezige infrastructuur.

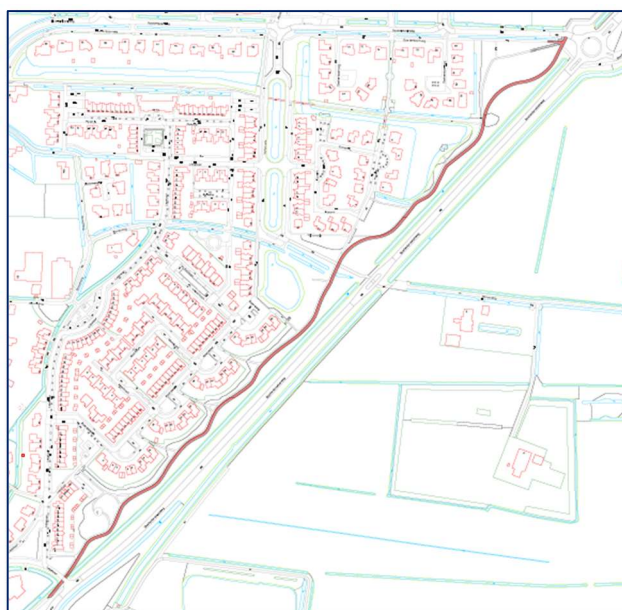


### 4.2. Nadere uitwerking

In deze paragraaf beschrijven wij de vormgeving van de te realiseren fietsvoorziening. Hierbij is in de basis uitgegaan van het realiseren van een twee richtingen fietspad met een breedte van 3,0 meter.

#### • *Tracé Lepelaar - Oosterboerweg*

Voor het gedeelte tussen de Lepelaar en de Oosterboerweg is ervoor gekozen een pad te realiseren in hoofdlijnen naast het bestaande pad. Het bestaande pad blijft

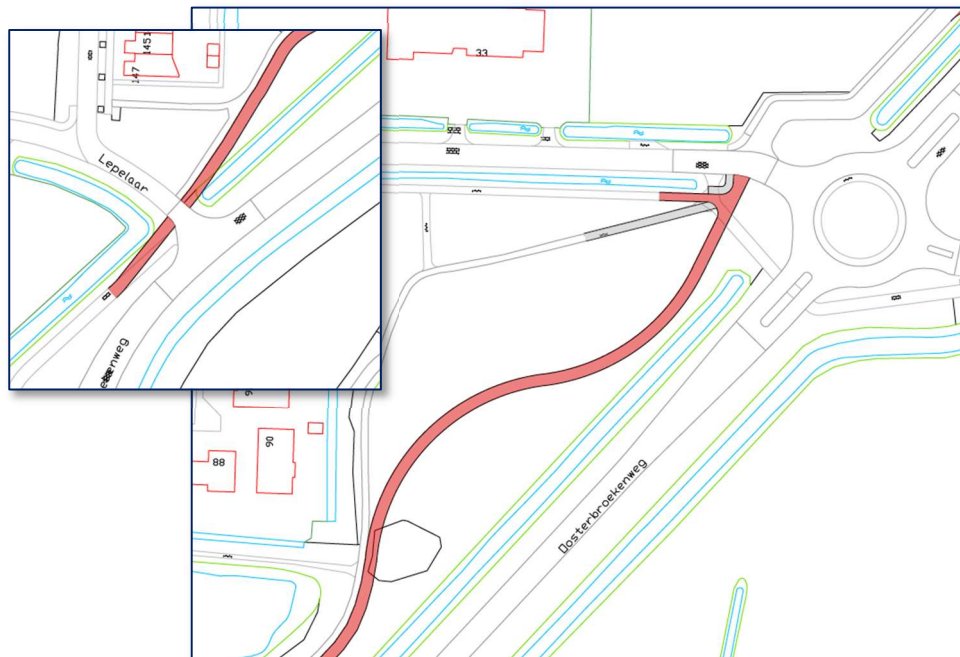


hierdoor in stand als wandelpad. Bij nadere inventarisatie in het veld is gebleken dat deze vormgeving op een aantal locaties zou kunnen leiden tot het kappen van bomen. Dit is niet gewenst. Om die reden zal het pad op een beperkt aantal locaties moeten worden verlegd. Op zichzelf is dat geen probleem en zal ook niet leiden tot substantieel hogere kosten. Vooral nog is uitgegaan van een parallel lopend pad naast het bestaande pad. Na exacte inmeting van de situatie en de positie van de bomen dient te worden

bepaald waar enige verlegging van het fietspad nodig is of eventueel op basis van de toestand van de bomen verwijdering van bomen mogelijk is. Aan de noord- en zuidzijde van dit tracé worden de paden iets verlegd ten opzichte van het bestaande pad om een betere aansluiting op de kruisende wegen te realiseren, in casu de



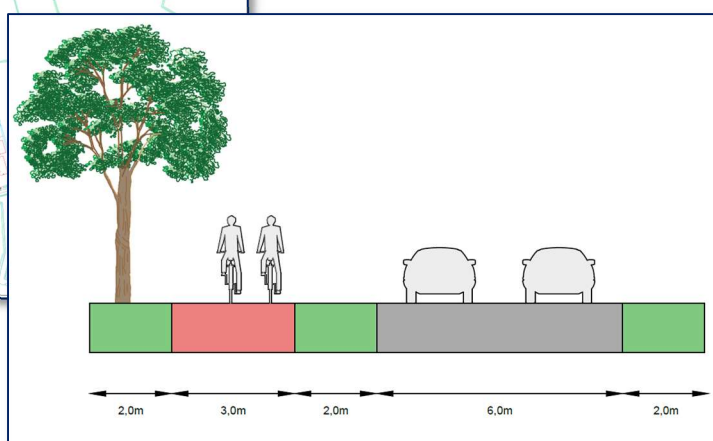
Lepelaar aan de zuidzijde en de Oosterboerweg aan de noordzijde (zie onderstaande figuren).



#### • **Tracé Oosterboerweg – N375**



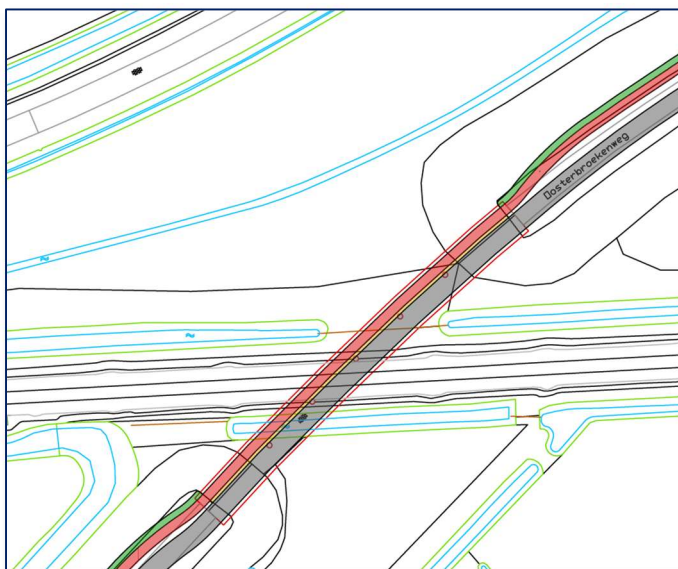
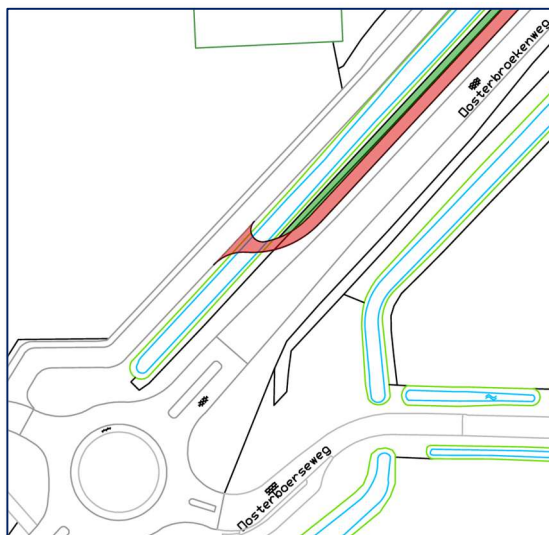
Zoals al aangegeven is er op dit tracé voor gekozen om het fietspad naast en parallel aan de Oosterbroekenweg te realiseren. Hierbij is het fietspad wederom 3 meter breed en is



een tussenberm aangehouden van 2 meter. Hiermee voldoet de tussenbermbreedte niet aan de richtlijnen die voor een 80 km/uur weg van toepassing zijn (voorkeursbreedte tussenberm 6,0 meter, minimaal 4,5 meter). Om deze vormgeving mogelijk te maken kan worden overwogen af te wijken van de richtlijn, een afscherming te plaatsen in de tussenberm of de snelheid op de Oosterbroekenweg te verlagen naar 60 km/uur. Voor 60 km/uur wegen bedraagt de minimale tussenbermbreedte 1,5 meter (voorkeursbreedte 2,5 meter). Het is uiteraard ook mogelijk om de maximum snelheid van 80 km/uur te handhaven en de tussenbermbreedte te vergroten. Dit

betekent echter dat het talud aanzienlijk moet worden verbreed, waardoor vele bomen gekapt zullen moeten worden en de onderliggende parallelweg zal moeten worden verplaatst. Gezien deze grote impact wordt laatstgenoemde optie niet als reëel beschouwd.

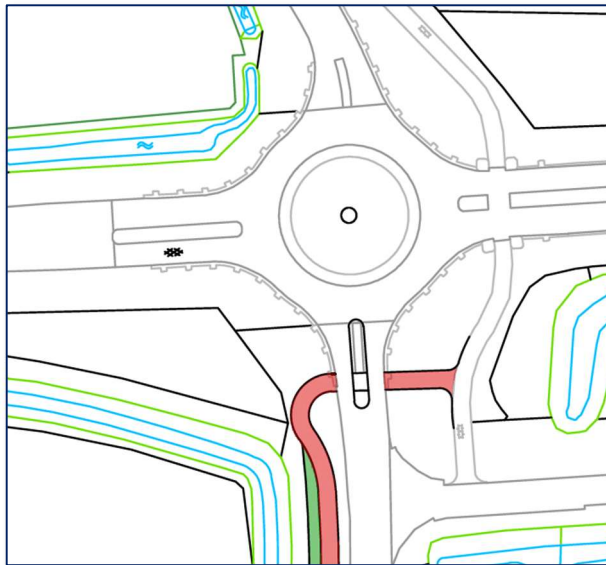
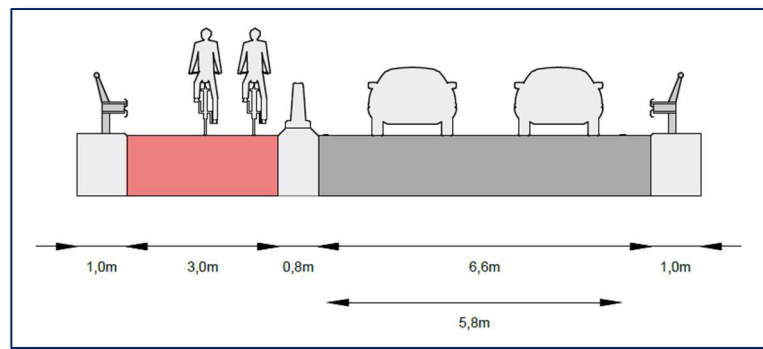
Vanaf de rotonde Oosterboerweg wordt voor het eerste deel (circa 50 meter) nog gebruik gemaakt van de parallelweg. Dit omdat er op dit deel onvoldoende bermbreedte tussen de sloot en de Oosterbroekenweg beschikbaar is om het fietspad te kunnen realiseren. Als gevolg van deze keuze kunnen de eerste zes grote bomen gespaard worden. Daarna volgt het fietspad de route langs de weg tot aan het viaduct over het spoor. Ook voor dit tracé geldt dat nog een exacte inmeting plaats moet vinden, maar op basis van een eerste globale inschatting aan de hand van een inventarisatie ter plaatse lijkt deze vormgeving mogelijk, al dan niet door middel van aanvullende maatregelen (vlonder; gedeeltelijke overkluizing sloot). Mogelijk dat hiervoor wat kleinere bomen verplaatst moeten worden. Hiermee zal in de kostenraming rekening worden gehouden.



Ter hoogte van het viaduct wordt het fietspad ingebogen richting de rijbaan. De breedte van het viaduct is ruim 12 meter en tussen de geleiderails op het viaduct is (ruim) 10,4 meter beschikbaar. Op het viaduct wordt het profiel voorgesteld zoals weergegeven in onderstaande figuur. Hierbij is het fietspad wederom 3 meter breed is er sprake van een tussenberm van 0,8 meter en een rijbaan van 5,8 meter breed (tussen de markering).



Ook hier is uiteraard sprake van een kleine ruimte tussen fietspad en rijbaan waarop in afscherming en een (ter plaatse) verlaagde snelheid naar 60 km/uur noodzakelijk is.



Op het tracé tussen viaduct en de rotonde met de N375 is het profiel weer identiek aan dat op het deel ten zuiden van het viaduct. Ter hoogte van de aansluiting met de rotonde N375 kruist het fietspad de Oosterbroekenweg ten zuiden van de rotonde en kunnen fietsers vervolgens gebruik maken van de bestaande oversteek aan de oostzijde van de rotonde om de N375 te kruisen. De bestaande oversteek dient hiervoor te worden voorzien van een in de Oosterbroekenweg aan te

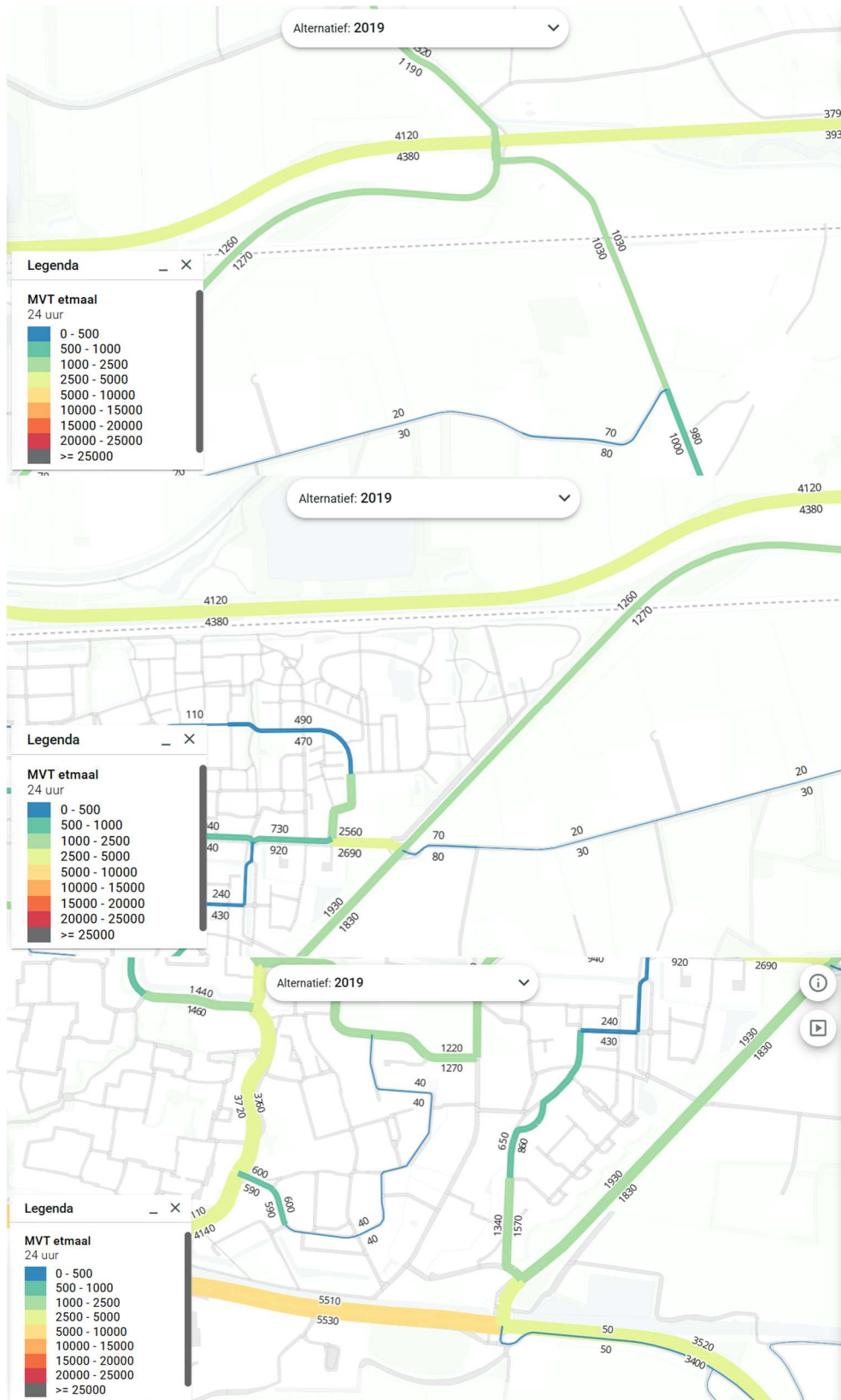
brengen middengeleider.

#### 4.3. Kostenraming

Van het hiervoor gepresenteerde ontwerp is een raming van de realisatiekosten opgesteld (zie bijlage V). De kosten voor de realisatie van deze fietsvoorziening worden globaal geschat op € 2,5 miljoen. Hierbij is rekening gehouden met herplant en verplaatsing van enkele bomen en de realisatie van een vlonder op locaties waar de zijbermbreedte onvoldoende is. Het is evident dat traject 3, maar vooral traject 4 hoge kosten met zich meebrengen.



## Bijlage I. Intensiteiten verkeersmodel





## Bijlage II. Afwegingsschema

| Beoordelingscriterium                            | varianten |      |      |      |      |     |         |      |     |    |
|--------------------------------------------------|-----------|------|------|------|------|-----|---------|------|-----|----|
|                                                  | 1         | 2a*  |      | 2b*  |      | 2c  | 3 a/b/c |      | 4a  | 4b |
|                                                  |           | 2a.1 | 2a.2 | 2b.1 | 2b.2 |     | N375    | WndB |     |    |
| Directheid                                       | ++        | ++   | ++   | ++   | ++   | ++  | 0       | -    | 0/+ | 0  |
| Verkeersveiligheid                               | -         | -    | -    | -    | -    | -   | ++      | +    | 0   | 0  |
| Sociale veiligheid                               | ++        | ++   | ++   | +    | +    | -   | -       | -    | -   | -  |
| Comfort                                          | 0         | +    | +    | 0/+  | 0/+  | ++  | 0/-     | -    | 0   | 0  |
| Landschappelijke inpassing/<br>realiseerbaarheid | ++        | +    | 0/+  | 0/-  | -    | -   | -       | -    | -   | -  |
| Samenhang                                        | -         | -    | -    | 0    | 0    | ++  | +       | +    | ++  | ++ |
| Kosten                                           | ++        | 0    | -    | 0    | -    | -   | -       | -    | -   | 0  |
| Totaal score (ongewogen)                         | 0/+       | 0/+  | 0    | 0/+  | 0    | 0/+ | 0/-     | -    | 0   | 0  |

\*.1 = gebruik maken van bestaande viaduct en .2 = gebruik maken van nieuw viaduct.

|                                                  |    |    |     |      |     |    |      |    |      |    |
|--------------------------------------------------|----|----|-----|------|-----|----|------|----|------|----|
| Directheid                                       | 2  | 2  | 2   | 2    | 2   | 2  | 0    | -2 | 0,5  | 0  |
| Verkeersveiligheid                               | -2 | -1 | -1  | -1   | -1  | -1 | 2    | 1  | 0    | 0  |
| Sociale veiligheid                               | 2  | 2  | 2   | 1    | 1   | -1 | -1   | -2 | -2   | -1 |
| Comfort                                          | 0  | 1  | 1   | 0,5  | 0,5 | 2  | -0,5 | -1 | 0    | 0  |
| Landschappelijke inpassing/<br>realiseerbaarheid | 2  | 1  | 0,5 | -0,5 | -1  | -1 | -1   | -2 | -1   | -1 |
| Samenhang                                        | -2 | -2 | -2  | 0    | 0   | 2  | 1    | 1  | 2    | 2  |
| Kosten                                           | 2  | 0  | -1  | 0    | -1  | -1 | -2   | -2 | -1   | 0  |
| Totaal score (ongewogen)                         | 4  | 3  | 1,5 | 2    | 0,5 | 2  | -1,5 | -7 | -1,5 | 0  |

|                                                  |    |     |     |      |     |    |      |      |      |      |
|--------------------------------------------------|----|-----|-----|------|-----|----|------|------|------|------|
| Directheid                                       | 2  | 2   | 2   | 2    | 2   | 2  | 0    | -2   | 0,5  | 0    |
| Veiligheid                                       | 0  | 0,5 | 0,5 | 0    | 0   | -1 | 0,5  | -0,5 | -1   | -0,5 |
| Comfort                                          | 0  | 1   | 1   | 0,5  | 0,5 | 2  | -0,5 | -1   | 0    | 0    |
| Landschappelijke inpassing/<br>realiseerbaarheid | 2  | 1   | 0,5 | -0,5 | -1  | -1 | -1   | -2   | -1   | -1   |
| Samenhang                                        | -2 | -2  | -2  | 0    | 0   | 2  | 1    | 1    | 2    | 2    |
| Kosten                                           | 2  | 0   | -1  | 0    | -1  | -1 | -2   | -2   | -1   | 0    |
| Totaal score (ongewogen)                         | 4  | 2,5 | 1   | 2    | 0,5 | 3  | -2   | -6,5 | -0,5 | 0,5  |

SCORE 0,67 0,42 0,17 0,33 0,08 0,50 -0,33 -1,08 -0,08 0,08  
SCORE 0/+ 0/+ 0 0/+ 0 0/+ 0/- - - 0 0

|               |      |
|---------------|------|
| 1,75 - 2,00   | ++   |
| 1,25 - 1,75   | ++/+ |
| 0,75 - 1,25   | +    |
| 0,25 - 0,75   | 0/+  |
| -0,25 - 0,25  | 0    |
| -0,25 - -0,75 | 0/-  |
| -0,75 - -1,25 | -    |
| -1,25 - -1,75 | -/-  |
| -1,75 - -2,00 | --   |



## Bijlage III. Potentiële gebruik

Om de meerwaarde van de nieuwe fietsverbinding langs de Oostenbroekenweg te kunnen beoordelen, is eerst inzicht nodig in de verkeersstromen van personenvoertuigen tussen Ruinerwold en Meppel. Dit inzicht vormt de basis voor een uitspraak over het potentieel van de verbinding: hoeveel automobilisten zouden er mogelijk op de fiets kunnen overstappen, en voor welke relaties maakt de nieuwe route daadwerkelijk een verschil?

De analyse bestaat uit drie stappen: het bepalen van de verkeersgeneratie van Ruinerwold, het opstellen van een herkomst-/bestemmingsmatrix, en het toetsen van de nieuwe verbinding op bereikbaarheidswinst en verbeterde routekwaliteit.

### • **Verkeersgeneratie van Ruinerwold**

Als uitgangspunt voor de analyse is bepaald hoeveel verkeer Ruinerwold op een gemiddelde weekdag genereert. Hiervoor is gebruikgemaakt van de kengetallen uit CROW-publicatie 744, die per functie en per eenheid de te verwachten verkeersgeneratie aangeven, uitgesplitst naar ligging en stedelijkheidsgraad.

Om de kengetallen correct toe te kunnen passen, is eerst een inventarisatie gemaakt van de functies en aantallen verblijfsobjecten in Ruinerwold. Hiervoor is de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) van het Kadaster geraadpleegd. De BAG geeft per object inzicht in de gebruiksfunctie en de relevante eenheid (zoals oppervlakte of aantal). Voor woningen is aanvullend gebruikgemaakt van de wijk- en buurtcijfers van het CBS, om de verdeling naar woningtype (appartement, tussenwoning, hoekwoning, twee-onder-een-kapwoning en vrijstaande woning) te kunnen meenemen.

Ruinerwold heeft 255 adressen per vierkante kilometer en valt daarmee in de categorie 'niet stedelijk'. De verblijfsobjecten zijn overwegend gelegen in de 'rest bebouwde kom'; een klein deel bevindt zich in het buitengebied. Voor alle objecten zijn de kengetallen voor de 'rest bebouwde kom' gehanteerd.

Op basis van deze inventarisatie genereert Ruinerwold op een gemiddelde weekdag ruim 15.000 motorvoertuigbewegingen. Omdat voor deze analyse alleen personenvoertuigen relevant zijn, is het aandeel vrachtverkeer hiervan afgetrokken. Op basis van het verkeersmodel 2022 van Goudappel bedraagt dit aandeel circa 6% op de wegen rondom Ruinerwold. Dit resulteert in een totaal van circa 14.000 personenvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag, dat als vertrekpunt dient voor de verdeling van de verkeersstromen in de volgende stap. Het betreft een theoretische benadering op basis van kengetallen; de uitkomst geeft een goede indicatie van de werkelijkheid, maar is geen exacte meting.

### • **Herkomst en bestemming**

Om inzicht te krijgen in de verdeling van de verkeersstromen naar herkomst en bestemming is gebruikgemaakt van de O/D Analysis-tool in het TomTom Move-platform, beschikbaar via het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). Hiermee zijn de verkeersrelaties tussen Ruinerwold en de verschillende wijken van Meppel in beeld gebracht.

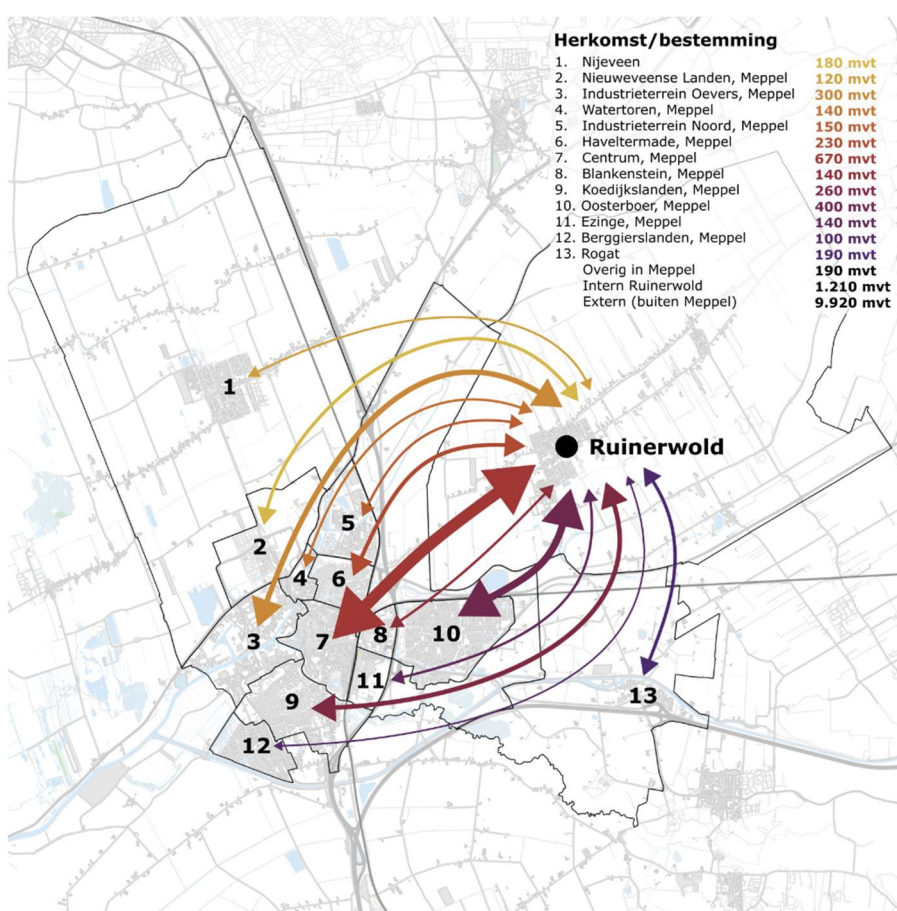
Omdat ook de ruimtelijke spreiding van bestemmingen binnen Meppel relevant is, is Meppel onderverdeeld in afzonderlijke wijken. De wijkgrenzen zijn gebaseerd op het CBS-bestand met wijk- en buurtgrenzen, geëxporteerd als GeoJSON en ingeladen in het platform. Op deze manier zijn nauwkeurige polygonen beschikbaar zonder dat



gebieden handmatig hoeven te worden ingetekend. De analyse is uitgevoerd voor de maand maart 2026, op basis van 24-uurscijfers. Alleen personenauto's zijn meegenomen, omdat uitsluitend die relevant zijn voor een eventuele verschuiving naar fietsverplaatsingen.

De tool levert een herkomst-bestemmingsmatrix op met verplaatsingen van personenauto's tussen alle gebieden, inclusief interne verplaatsingen binnen wijken. Voor dit onderzoek zijn alleen de relaties tussen Ruinerwold en de Meppelse wijken relevant; interne wijk-tot-wijkrelaties zijn buiten beschouwing gelaten.

De waarden in de matrix zijn geen absolute verkeersaantallen, maar gemeten aandelen: niet alle personenauto's worden waargenomen. De absolute getallen zijn daarmee niet direct bruikbaar, maar de onderlinge verhoudingen zijn dat wel. Op basis van deze verhoudingen kan worden bepaald welk aandeel van het verkeer van en naar Ruinerwold een herkomst of bestemming heeft in elk van de wijken. Door deze verhoudingen te combineren met de berekende verkeersgeneratie uit stap 1, kunnen de verkeersstromen worden gekwantificeerd.



Figuur 7: Verkeersstromen personenauto's van en naar Ruinerwold

Uit de matrix blijkt dat circa 69% van de verplaatsingen van en naar Ruinerwold een herkomst of bestemming heeft buiten Ruinerwold én buiten Meppel. Circa 9% betreft intern verkeer binnen Ruinerwold zelf. De overige 22% heeft een herkomst of bestemming in Meppel. Binnen dit aandeel zijn het Centrum (circa 5%) en de wijk Oosterboer (circa 3%) de belangrijkste bestemmingen.



- **Bereikbaarheidswinst en potentieel van fietsverbinding**

De volgende vraag is welke verkeersrelaties baat kunnen hebben bij de nieuwe fietsverbinding, en in welke mate. Hiervoor is per relatie bepaald wat de huidige fiets- en autoverbinding is, wat de rijtijd en rijafstand zijn, en of de huidige fietsroute al langs of door de wijk Oosterboer loopt.

De nieuwe verbinding loopt tussen Ruinerwold en de wijk Oosterboer. Dat betekent dat alleen relaties waarbij de huidige fietsroute die richting al ingaat, kunnen profiteren van de nieuwe verbinding. Relaties die een geheel andere kant opgaan, hebben er geen baat bij.

Daarnaast geldt als vuistregel dat een fietsafstand tot circa 7,5 kilometer het potentieel voor overstap van auto naar fiets vergroot. Rijtijden en rijafstanden zijn bepaald via Google Maps, gemeten tussen de middelpunten van de betreffende woon- en werkgebieden binnen elke wijk. Hierbij is de toekomstige verbinding onder het spoor ten hoogte van de Reestlaan meegenomen. Voor wijken met een groot buitengebied is het middelpunt van de woonkern aangehouden.

Tabel 1: Huidige rijafstanden en -tijden fiets Meppel – Ruinerwold (v.v.)

| Herkomst/bestemming             | Huidige rijafstand* | Huidige rijtijd* | Loopt de huidige fietsverbinding door/langs Oosterboer? |
|---------------------------------|---------------------|------------------|---------------------------------------------------------|
| Ruinerwold (intern)             | nvt                 | nvt              | nvt                                                     |
| Nijeveen                        | 8,6 km              | 26 min           | nee                                                     |
| Nieuwweense Landen, Meppel      | 7,0 km              | 22 min           | nee                                                     |
| Industrieterrein Oevers, Meppel | 7,0 km              | 22 min           | ja                                                      |
| Watertoren, Meppel              | 6,2 km              | 21 min           | nee                                                     |
| Industrieterrein Noord, Meppel  | 5,1 km              | 16 min           | nee                                                     |
| Haveltermade, Meppel            | 5,1 km              | 16 min           | nee                                                     |
| Centrum, Meppel                 | 5,8 km              | 18 min           | ja                                                      |
| Blankenstein, Meppel            | 4,7 km              | 15 min           | ja                                                      |
| Koedijkslanden, Meppel          | 7,2 km              | 23 min           | ja                                                      |
| Oosterboer, Meppel              | 4,8 km              | 15 min           | ja                                                      |
| Ezinge, Meppel                  | 5,5 km              | 18 min           | ja                                                      |
| Berggierslanden, Meppel         | 8,2 km              | 27 min           | ja                                                      |
| Rogat                           | 5,3 km              | 17 min           | nee                                                     |
| Verspreid gebied, Meppel        | 3,0 km              | 9 min            | ja                                                      |
| Extern (buiten Meppel)          | nvt                 | nvt              | nvt                                                     |

\* van/naar middelpunt woon/werkgebied in de wijk

Van de 16 beschouwde relaties loopt de huidige fietsroute bij 8 relaties langs of door de wijk Oosterboer. Alleen voor deze 8 relaties heeft de nieuwe verbinding potentieel effect.

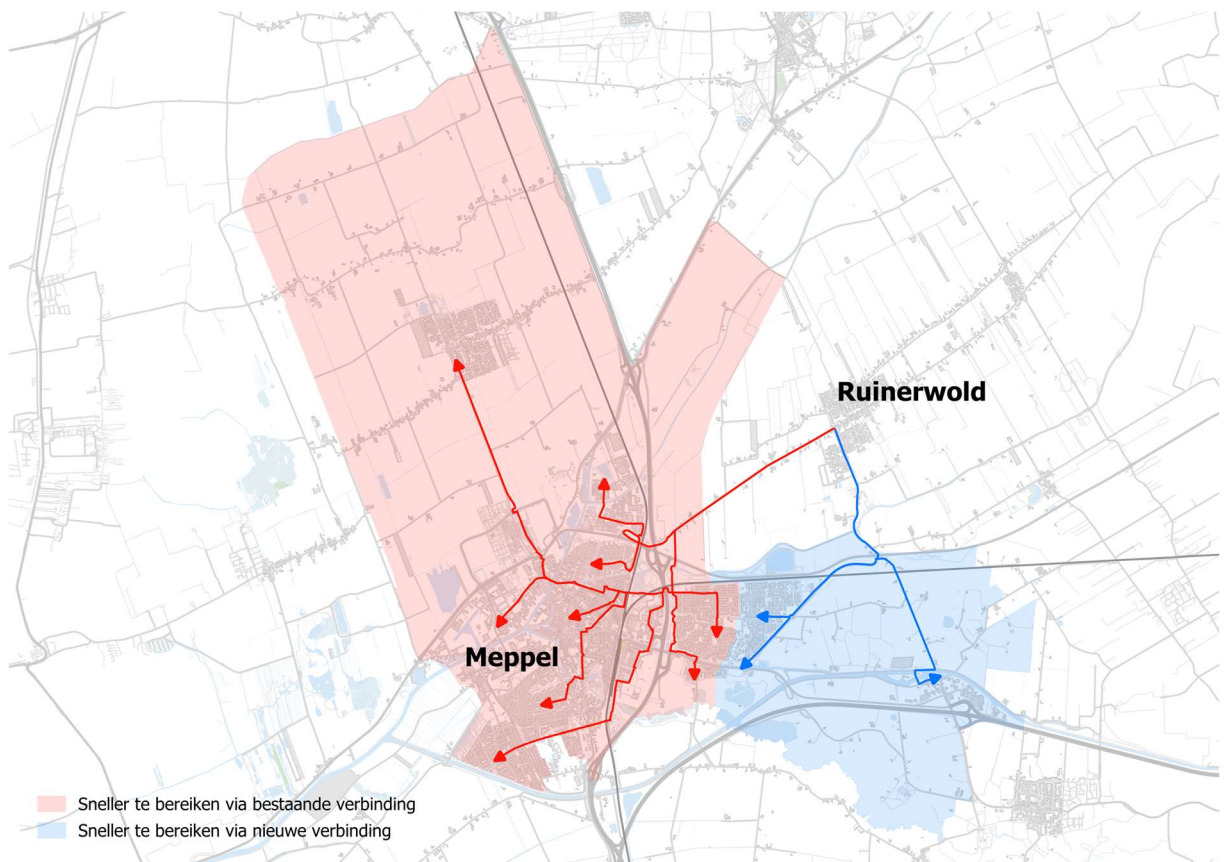
- **Beperkte tijdswinst, maar meerwaarde op comfort en sociale veiligheid**

Voor alle 8 relaties geldt dat fietsers nu gebruikmaken van de bestaande fietsverbinding tussen de Ruinerwoldseweg en de Blankensteinweg, die onder de N375 en het spoor door loopt (zie figuur 8). Ook na realisatie van de nieuwe verbinding langs de Oostenbroekenweg blijft deze route voor de meeste relaties de kortste en snelste optie. Op basis van rijtijd en afstand levert de nieuwe verbinding dan ook in de meeste gevallen geen directe tijdswinst op.

Een uitzondering geldt voor het meest oostelijke deel van de wijk Oosterboer, waaronder de sociale voorzieningen aan de Atalanta. Voor dit deelgebied leidt de nieuwe verbinding wel tot een kortere en snellere fietsroute vanuit Ruinerwold. Hetzelfde geldt voor de gehuchten ten zuiden van Ruinerwold (Buitenhuizen,



Blijdenstein, Berghuizen en Weerwille), waarvoor de gehele wijk Oosterboer sneller bereikbaar wordt via de nieuwe route.



Figuur 8: Fietsverbindingen Meppel – Ruinerwold

Voor de overige relaties ligt de meerwaarde niet primair in een kortere reistijd, maar in een verbetering van het fietscomfort en de sociale veiligheid. De bestaande route kent namelijk op beide deeltrajecten duidelijke tekortkomingen:

- Het traject tussen de Blankensteinweg en het Rumptigerpad slingert langs en door de wijk Oosterboer, met korte bochtige stukken en geen rechte lijnen. Dit is oncomfortabel fietsen, zeker bij hogere snelheden. Het fietspad is hier bovendien 2 tot 2,5 meter breed, aanmerkelijk smaller dan de beoogde breedte van 3 meter voor de nieuwe verbinding.
- Het traject tussen de Ruinerwoldseweg en de Blankensteinweg is sterk afgelegen van bebouwing en omgeven door bosschages en andere zichtbelemmerende elementen, waaronder twee tunnels (onder de N375 en onder het spoor). Straatverlichting ontbreekt op dit deel volledig. Zichtbaarheid en sociale controle zijn daardoor beperkt, wat de sociale veiligheid negatief beïnvloedt. Ook hier bedraagt de fietspadbreedte slechts 2 tot 2,5 meter.

De nieuwe verbinding langs de Oostenbroekenweg heeft op beide aspecten een duidelijk betere uitgangspositie: lange rechtstanden, grote boogstralen en een bredere rijbaan van 3 meter, in een omgeving met meer sociale controle.

#### • ***Inschatting van het fietspotentieel***

De vraag is in hoeverre een comfortabelere en veiligere route ook daadwerkelijk leidt tot een hogere fietsdeelname. Hierover bestaat geen harde zekerheid; de



onderstaande inschatting is gebaseerd op expert judgement en praktijkervaring, en moet dan ook als een theoretische benadering worden beschouwd.

Op de 8 relaties waarvoor de nieuwe verbinding relevant is, worden samen circa 2.200 autoritten per gemiddelde weekdag gereden. Daarvan vallen 730 ritten binnen een gemiddelde rijafstand van minder dan 5 kilometer, 1.370 ritten tussen de 5 en 7,5 kilometer, en 100 ritten boven de 7,5 kilometer. Het grootste overstappotentieel van auto naar fiets zit in de kortste afstandsklasse; het potentieel neemt af naarmate de afstand toeneemt. Op basis van praktijkervaring wordt ingeschat dat:

- circa 15% van de ritten korter dan 5 km overstapt naar de fiets → circa 110 ritten;
- circa 10% van de ritten tussen 5 en 7,5 km overstapt naar de fiets → circa 140 ritten;
- circa 5% van de ritten langer dan 7,5 km overstapt naar de fiets → circa 5 ritten.

Dit resulteert in een geraamde overstap van in totaal circa 255 autoritten per gemiddelde weekdag naar de fiets.

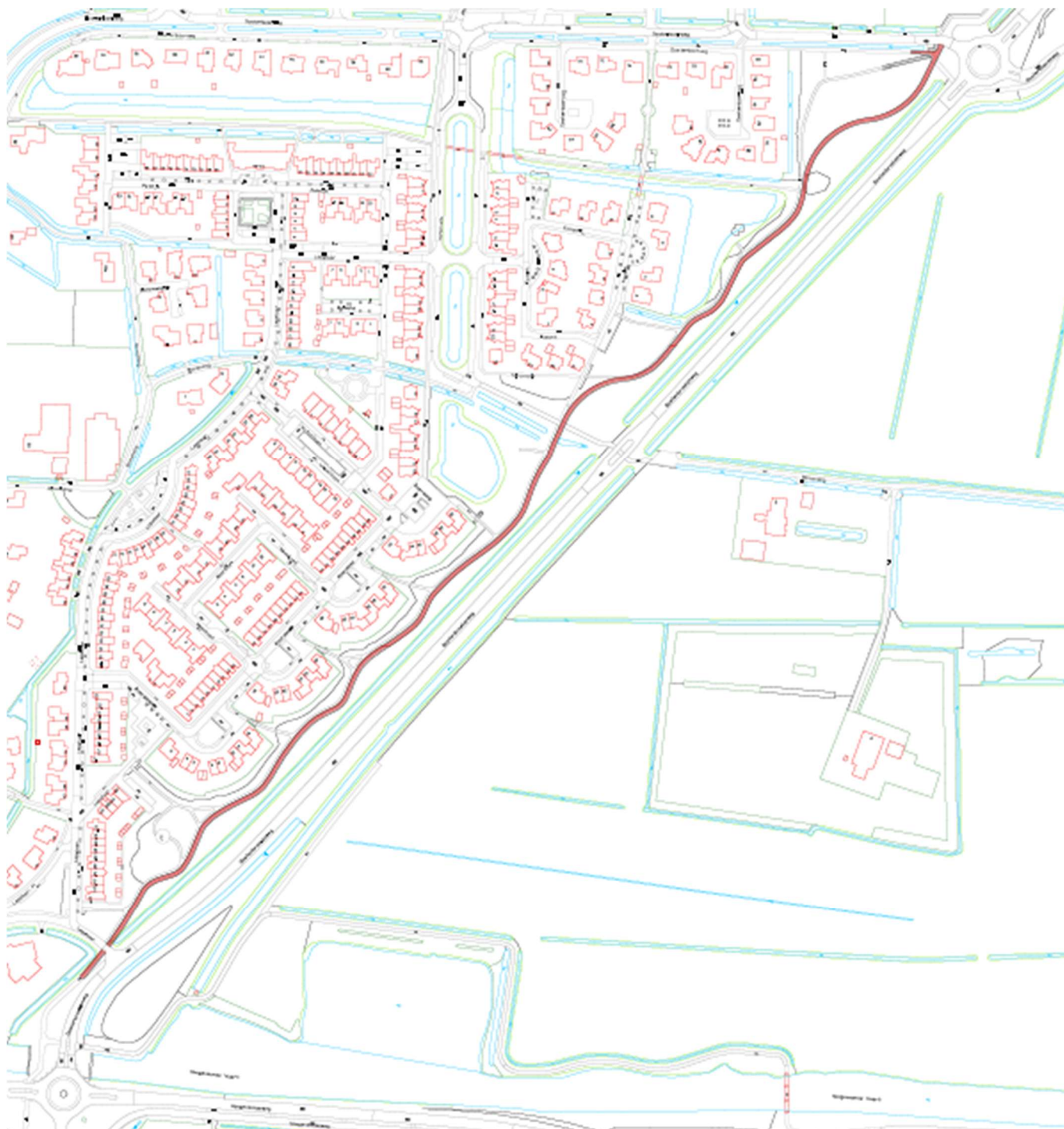
Daarnaast wordt ingeschat dat circa 50% van de huidige fietsritten op de relevante relaties zal verschuiven van de bestaande route naar de nieuwe verbinding. Het grootste deel van de fietsritten bestaat naar verwachting uit scholieren en werkenden. Op basis van CBS-gegevens (2024) gaat het om circa 350 leerlingen die dagelijks heen en terug fietsen (700 ritten) en naar schatting een vergelijkbaar aantal werkenden (eveneens 700 ritten). Bij een verschuiving van 50% maakt dat circa 700 fietsritten per gemiddelde weekdag gebruik zal gaan maken van de nieuwe verbinding.

In totaal wordt op basis van bovenstaande inschattingen gerekend met circa 950 fietsritten per gemiddelde weekdag die van de nieuwe verbinding gebruik zullen maken. Benadrukt wordt dat het hier een theoretische benadering betreft op basis van praktijkervaring en aannames; de werkelijke effecten zijn afhankelijk van uiteenlopende factoren zoals de exacte uitvoering van de verbinding, flankerend beleid en gedragsverandering op langere termijn.



## Bijlage IV. Ontwerp

### Deeltraject 1 en 2





### Deeltraject 3 en 4





# Bijlage V. Kostenraming

Project: Verkenning fietspad Oosterbroekenweg Meppel  
Versie raming: C01 Concept

INFORMATIE  
BVA Verkeer en Civix B.V.

Prijspeil: 3-5-2026  
Datum raming: 3-5-2026

Colofon

Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000

## Project:

Project  
Omschrijving / specificatie  
Projectfase  
Opdrachtgever  
Projectmanager  
Manager projectbeheersing  
Technisch manager

## Verkenning fietspad Oosterbroekenweg Meppel

Verkenningfase  
Gemeente Meppel - BVA Verkeer Zwolle  
-  
Dhr. J. Haveman  
Dhr. A. Reurink

## Bedrijfseconomische raming:

Type raming  
Datum opstelling raming  
Opsteller raming  
Mede opstellers raming  
Versie raming  
Status raming  
Prijspeil raming  
Valuta  
Classificering vertrouwelijkheid

Globale kostenraming  
01-01-25

C01  
Concept  
07-05-26  
Euro  
INFORMATIE

## Archivering:

Project-/dossier-/SAP-nummer  
Dossiernummer raming  
Kenmerk kostenrapportage/-memo/-nota  
Bestandsnaam raming  
Locatie (map) opgeslagen raming

2621 - SSK01-C01-Fietspad\_Oosterbroekenweg.xlsm  
[https://civixnl.sharepoint.com/sites/Civix/Gedeelde documenten/Projecten/2621 Meppel - Fietspad Oosterbroekenweg \(BVA\)/09\\_Ramingen](https://civixnl.sharepoint.com/sites/Civix/Gedeelde%20documenten/Projecten/2621%20Meppel%20-%20Fietspad%20Oosterbroekenweg%20(BVA)/09_Ramingen)

## Toetsing:

Raming intern getoetst door  
Datum interne toetsing  
Raming extern getoetst door  
Datum externe toetsing

## Parafering:

Paraaf opsteller raming  
Paraaf interne toetser  
Paraaf externe toetser  
Paraaf projectleider  
Paraaf manager projectbeheersing  
Paraaf projectmanager

## Bedrijfsgegevens:

Project: Verkenning fietspad Oosterbroekenweg Meppel  
Versie raming: C01

INFORMATIE  
BVA Verkeer en Civix B.V.

Prijspeil: 3-5-2026  
Datum raming: 3-5-2026

| Deelraming aan                          |                                                                                        | Deelraming Oosterbroekenweg |         | Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000 |           |         |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|---------|-----------------------------------|-----------|---------|
| Code                                    | Omschrijving post                                                                      | Hoeveelheid                 | Eenheid | Prijs                             | Totaal    |         |
| Investeringskosten:                     |                                                                                        |                             |         |                                   |           |         |
| AANLEG FIETSPAD OOSTERBROEKENWEG MEPPEL |                                                                                        | 1,00                        | PM      | €                                 | -         |         |
|                                         | --                                                                                     | 1,00                        | pm      | €                                 | -         |         |
| 1                                       | Algemeen                                                                               | 1,00                        | pm      | €                                 | -         |         |
|                                         | Voorbereiden werkzaamheden, inmetsen, bebording aanpassen, vergunningen                | 1,00                        | pm      | €                                 | 5.000,00  | 5.000   |
|                                         | -                                                                                      | 1,00                        | pm      | €                                 | -         |         |
| 2                                       | Aanleg fietspad                                                                        | 2.500,00                    | m1      | €                                 | -         |         |
| OPRUIMINGEN                             |                                                                                        |                             |         |                                   |           |         |
|                                         | Opruimwerkzaamheden ter plekken van het nieuwe tracé (incl. frezen op viaduct)         | 12.500,00                   | m2      | €                                 | 1,50      | 18.750  |
| GRONDWERKEN                             |                                                                                        |                             |         |                                   |           |         |
|                                         | Grond ontgraven cunet, breed 4m, dik 0,75m                                             | 7.500,00                    | m3      | €                                 | 2,50      | 18.750  |
|                                         | Grond ontgraven uit heuvels park (inschatting)                                         | 250,00                      | m3      | €                                 | 2,50      | 625     |
|                                         | Grond vervoeren naar depot (75%)                                                       | 5.812,50                    | m3      | €                                 | 3,00      | 17.438  |
|                                         | Grond vervoeren naar plaats van verwerking (25%)                                       | 1.937,50                    | m3      | €                                 | 1,50      | 2.906   |
|                                         | Grond verwerken in aanvulling, bermen en aan te vullen taluds                          | 1.937,50                    | m3      | €                                 | 5,00      | 9.688   |
|                                         | Grond verwerken in depot (overtolig)                                                   | 5.812,50                    | m3      | €                                 | 1,50      | 8.719   |
|                                         | Overtolige grond laden en afvoeren (aannames 75%, schoon/AW2000)                       | 5.812,50                    | m3      | €                                 | 10,00     | 58.125  |
|                                         | Uitvoeren APD4 (onderdeel van de totale APD4 Keuring)                                  | 3,00                        | stuks   | €                                 | 2.500,00  | 7.500   |
|                                         | Toepassen rijplaten                                                                    | 1,00                        | EURO    | €                                 | 15.000,00 | 15.000  |
|                                         | Zand leveren en verwerken in cunet, lengte 2500m breed 4m, dik 0,50m.                  | 5.000,00                    | m3      | €                                 | 35,00     | 175.000 |
|                                         | Zand leveren en verwerken in aanvulling talud viaduct over spoor                       | 1.000,00                    | m3      | €                                 | 35,00     | 35.000  |
| RIOLERING - DUIKERS                     |                                                                                        |                             |         |                                   |           |         |
|                                         | Schoonmaken van duikers, aansluiting op ontsluitingsweg Van Boejenoord                 | 1.500,00                    | EUR     | €                                 | 1,00      | 1.500   |
|                                         | Verlengen duiker, incl. grondwerk t.b.v. maken vlinder nabij Viaduct.                  | 15,00                       | m1      | €                                 | 200,00    | 3.000   |
|                                         | Aanpassen afwatering straat-/trottoirkolken en -aansluitleidingen (kruisingen 4 stuks) | 4,00                        | st      | €                                 | 1.400,00  | 5.600   |
| VERHARDINGEN                            |                                                                                        |                             |         |                                   |           |         |
|                                         | Afwerken zandbed                                                                       | 10.000,00                   | m2      | €                                 | 1,50      | 15.000  |
|                                         | Menggranulaat leveren en aanbrengen, breedte 4m, dik 0,25m                             | 10.000,00                   | m2      | €                                 | 8,50      | 85.000  |
|                                         | Lev. en aanbrengen betonverharding 150mm incl. voegen, bewaking, textuur e.d. 2,5m b   | 7.104,00                    | m2      | €                                 | 65,00     | 461.760 |
|                                         | Leveren en aanbrengen rood asfalt incl. kleeftaag                                      | 32,67                       | ton     | €                                 | 500,00    | 16.335  |
|                                         | Markering, asstreep 0,3-2,70, 0,10m                                                    | 2.500,00                    | m1      | €                                 | 3,50      | 8.750   |
|                                         | Aanpassen verhardingen 4x kruisingen t.b.v. fietspad                                   | 400,00                      | m2      | €                                 | 35,00     | 14.000  |
|                                         | Aansluiten voetpaden uit wijk op fietspad, beton, 8 stuks, lengte 10 m, breedte 1,5    | 120,00                      | m2      | €                                 | 75,00     | 9.000   |
| BOUWKUNDIGE VOORZIENINGEN               |                                                                                        |                             |         |                                   |           |         |
|                                         | Aanpassen geleiderail                                                                  | 250,00                      | m1      | €                                 | 50,00     | 12.500  |
|                                         | Leveren en aanbrengen scheiding d.m.v. betonnen scheidsband                            | 132,00                      | m1      | €                                 | 65,00     | 8.580   |
|                                         | Leveren en aanbrengen verlichting, om de 30 m.                                         | 85,00                       | st      | €                                 | 1.750,00  | 148.750 |
|                                         | Aanpassingen K&L, nutsvoorzieningen                                                    | 7.500,00                    | EUR     | €                                 | 1,00      | 7.500   |

Print: 7-5-2026 om 08:31

Pagina 2 van 5

Bestand: 2621 - SSK01-C01-Fietspad\_Oosterbroekenweg  
Tabblad: Oosterbroekenweg



Project: Verkenning fietspad Oosterbroekenweg Meppel  
Versie raming: C01

INFORMATIE  
BVA Verkeer en Civiel B.V.

Prijspeil: 3-5-2026  
Datum raming: 3-5-2026

| Deelraming aan                                       |                                                                              | Deelraming Oosterbroekenweg |                                 | Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000 |                           |                  |
|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---------------------------|------------------|
| Code                                                 | Omschrijving post                                                            | Hoeveelheid                 | Eenheid                         | Prijs                             | Totaal                    |                  |
|                                                      | Leveren en aanbrengen vloender nabij viaduct, 3,50 m1 breedte, incl. leuning | 175,00                      | m2                              | € 1.000,00                        | €                         | 175.000          |
| <b>GROENVORZIENINGEN</b>                             |                                                                              |                             |                                 |                                   |                           |                  |
|                                                      | Verplanten bomen richting park en watergang t.b.v. ruimte fietspad           | 26,00                       | st                              | € 750,00                          | €                         | 19.500           |
|                                                      | Bermen frezen en afwerken en inzaaien.                                       | 7.500,00                    | m2                              | € 5,00                            | €                         | 37.500           |
|                                                      | Kappen bomen i.v.m. aanleg fietspad, Oosterbroekenweg                        | 6,00                        | st                              | € 200,00                          | €                         | 1.200            |
|                                                      | Leveren en aanbrengen bomen t.b.v. kap, herplantplicht                       | 12,00                       | st                              | € 500,00                          | €                         | 6.000            |
|                                                      | Treffen maatregelen t.b.v. beschermen bomen en wortels                       | 10.000,00                   | EUR                             | € 1,00                            | €                         | 10.000           |
| <b>OVERIGE VOORZIENINGEN</b>                         |                                                                              |                             |                                 |                                   |                           |                  |
|                                                      | Verkeersmaatregelen                                                          | 25.000,00                   | EUR                             | € 1,00                            | €                         | 25.000           |
|                                                      | Opstellen verkeersplannen, V&G-plan, BLVC, informatieavonden, etc.           | 10.000,00                   | EUR                             | € 1,00                            | €                         | 10.000           |
|                                                      | Revisies en opleverdossiers                                                  | 5.000,00                    | EUR                             | € 1,00                            | €                         | 5.000            |
| <b>Benoemde directe bouwkosten</b>                   |                                                                              |                             |                                 |                                   | €                         | <b>1.458.975</b> |
|                                                      | Werken van algemene aard (kwaliteitsborging, etc)                            | 2,0%                        | van                             | €                                 | 1.458.975,00              | € 29.180         |
|                                                      | Nader te detailleren bouwkosten (%)                                          | 15,0%                       | van                             | €                                 | 1.458.975,00              | € 218.846        |
| <b>Directe bouwkosten</b>                            |                                                                              |                             |                                 |                                   | €                         | <b>1.707.001</b> |
|                                                      | Overige eenmalige kosten (%)                                                 | 0,0%                        | van                             | €                                 | 1.707.000,75              | € -              |
|                                                      | Eenmalige kosten totaal                                                      |                             |                                 | €                                 | -                         | -                |
|                                                      | Algemene bouwplaatskosten totaal                                             |                             |                                 | €                                 | -                         | -                |
|                                                      | Uitvoeringskosten (%)                                                        | 6,0%                        | van                             | €                                 | 1.707.000,75              | € 102.420        |
|                                                      | Projectmanagementkosten (%)                                                  | 2,0%                        | van                             | €                                 | 1.707.000,75              | € 34.140         |
|                                                      | Algemene kosten (%)                                                          | 8,0%                        | van                             | €                                 | 1.843.580,81              | € 147.485        |
|                                                      | Winst (%)                                                                    | 3,0%                        | van                             | €                                 | 1.901.045,67              | € 59.731         |
|                                                      | Risico (%)                                                                   | 3,0%                        | van                             | €                                 | 1.901.045,67              | € 59.731         |
| <b>Indirecte bouwkosten</b>                          |                                                                              |                             |                                 | 23,6%                             | t.o.v. directe bouwkosten | € 403.508        |
| <b>Voorziena bouwkosten</b>                          |                                                                              |                             |                                 |                                   | €                         | <b>2.110.508</b> |
|                                                      | Niet benoemd risico bouwkosten (%)                                           | 15,0%                       | van                             | €                                 | 2.110.508,42              | € 316.576        |
|                                                      | Risicoreservering bouwkosten                                                 | 15,0%                       | t.o.v. voorz. bouwkosten        | €                                 |                           | € 316.576        |
| <b>Bouwkosten Deelraming Oosterbroekenweg</b>        |                                                                              |                             |                                 |                                   | €                         | <b>2.427.085</b> |
|                                                      | VAT-kosten opdrachtgever                                                     | 5,0%                        | van                             | €                                 | 2.110.508,42              | € 105.525        |
| <b>Benoemde directe engineeringkosten</b>            |                                                                              |                             |                                 |                                   | €                         | <b>105.525</b>   |
|                                                      | Directe engineeringkosten                                                    | 0,0%                        | t.o.v. voorz. bouwkosten        | €                                 |                           | € 105.525        |
| <b>Voorziena engineeringkosten</b>                   |                                                                              |                             |                                 |                                   | €                         | <b>105.525</b>   |
|                                                      | Niet benoemd risico engineeringkosten (%)                                    | 0,0%                        | van                             | €                                 | 105.525,42                | € -              |
|                                                      | Risicoreservering engineeringkosten                                          | 0,0%                        | t.o.v. voorz. engineeringkosten | €                                 |                           | € -              |
| <b>Engineeringkosten Deelraming Oosterbroekenweg</b> |                                                                              |                             |                                 |                                   | €                         | <b>105.525</b>   |
|                                                      | Niet benoemd risico vastgoedkosten (%)                                       | 0,0%                        | van                             | €                                 | -                         | € -              |

Print: 7-5-2026 om 08:31

Pagina 3 van 5

Bestand: 2621 - SSK01-C01-Fietspad\_Oosterbroekenweg  
Tabblad: Oosterbroekenweg

Project: Verkenning fietspad Oosterbroekenweg Meppel  
Versie raming: C01

INFORMATIE  
BVA Verkeer en Civiel B.V.

Prijspeil: 3-5-2026  
Datum raming: 3-5-2026

| Deelraming aan                                                                 |                                                                                       | Deelraming Oosterbroekenweg |                                    | Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000 |           |                  |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------|------------------|
| Code                                                                           | Omschrijving post                                                                     | Hoeveelheid                 | Eenheid                            | Prijs                             | Totaal    |                  |
|                                                                                | (Leges)kosten voor het verkrijgen van vergunningen, ontheffingen, beschikkingen, e.d. | 0,0%                        | van                                | € 2.110.508,42                    | €         | -                |
|                                                                                | Verzekeringspremies                                                                   | 0,0%                        | van                                | € 2.110.508,42                    | €         | -                |
|                                                                                | Mitigerende en/of compenserende inpassingsmaatregelen                                 | 1,0%                        | van                                | € 2.110.508,42                    | €         | 21.105           |
| <b>Benoemde directe overige bijkomende kosten</b>                              |                                                                                       |                             |                                    |                                   | €         | <b>21.105</b>    |
|                                                                                | Directe overige bijkomende kosten                                                     | 0,0%                        | t.o.v. voorz. bouwkosten           | €                                 |           | € 21.105         |
| <b>Voorziena overige bijkomende kosten</b>                                     |                                                                                       |                             |                                    |                                   | €         | <b>21.105</b>    |
|                                                                                | Niet benoemd risico overige bijkomende kosten (%)                                     | 0,0%                        | van                                | €                                 | 21.105,08 | € -              |
|                                                                                | Risicoreservering overige bijkomende kosten                                           | 0,0%                        | t.o.v. voorz. overige bijk. kosten | €                                 |           | € -              |
| <b>Overige bijkomende kosten Deelraming Oosterbroekenweg</b>                   |                                                                                       |                             |                                    |                                   | €         | <b>21.105</b>    |
| <b>Investeringskosten Deelraming Oosterbroekenweg exclusief BTW</b>            |                                                                                       |                             |                                    |                                   | €         | <b>2.553.715</b> |
| <b>Investeringskosten Deelraming Oosterbroekenweg exclusief BTW</b>            |                                                                                       |                             |                                    |                                   | €         | <b>2.553.715</b> |
| Investeringskosten Deelraming Oosterbroekenweg exclusief BTW (contante waarde) |                                                                                       |                             |                                    |                                   | --        | --               |
| Investeringskosten Deelraming Oosterbroekenweg exclusief BTW (contante waarde) |                                                                                       |                             |                                    |                                   | --        | --               |

Print: 7-5-2026 om 08:31

Pagina 4 van 5

Bestand: 2621 - SSK01-C01-Fietspad\_Oosterbroekenweg  
Tabblad: Oosterbroekenweg



**Uitgangspunten:**

**Inclusief:**

- Nader te detailleren bouwkosten (15%);
- Niet benoemd objectrisico bouwkosten (10%);
- VAT-kosten (voorbereiding, administratie, toezicht) 5%;

**Exclusief:**

- Objectoverslijgende risicoreservering;
- Instandhoudingskosten;
- Kosten voor vervuilingen/grond(water)-saneringen;
- Kosten t.b.v. eventuele voorbelastingen;
- Kosten voortkomend uit flora & fauna, OOO en archeologische vondsten;
- Kosten op te geven door financier (onzekerheidsreserve, scopewijzigingen, etc);
- Aanvullende kosten agv stikstofproblematiek (emissieloos materieel, e.d.);
- Verleggen en/of nieuw aan te leggen kabels en leidingen;
- Vastgoedkosten (grond aankopen);
- Prijs is exclusief BTW, prijspeil mei 2026.

**Versiebeheer:**

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief 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 | 2        |