Gemeente Meppel

Fractie VVD gemeente Meppel
Postbus 501
7940 AM Meppel

Uw brief van 29 januari 2026

Ons kenmerk 3600162

Behandeld door Ruimte Initiatief
Telefoon 14 0522
Bijlage(n) -
Datum 2 februari 2026
Onderwerp vraag op het basis van het Reglement van Orde

Geachte heer/mevrouw van Scheijen,

Hierbij zenden wij u het antwoord op de door u gestelde vragen op grond van artikel 32 Reglement van Orde van de gemeenteraad.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Meppel,

A.J. Kastelein	A. Maathuis
secretaris	burgemeester

Beantwoording ingediende vragen op grond van artikel 32 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad
Vraagsteller : H. van Scheijen, Fractie VVD gemeente Meppel
Brief van : 29 januari 2026
Onderwerp : Artikel 32 vragen VVD over de Nieuwe Nijeveenseweg

Vra(a)g(en)	Antwoord(en)
1. Kan het college bevestigen dat het raadsbesluit van 18 juni 2020 uitgaat van het beëindigen van de doorgaande autoverkeersfunctie van de Nieuwe Nijeveenseweg? a. Zo ja, op welke expliciete besluiten of nieuwe feiten baseert het college het afwijken van dit vastgestelde uitgangspunt?	Ja, in het raadsvoorstel behorende bij het raadsbesluit van 18 juni 2020 wordt expliciet benoemd dat de aantakking van de Nieuwe Nijeveenseweg op de rotonde watertoren komt te vervallen. Daarnaast wordt in dit voorstel ook expliciet vermeld dat de Nieuwe Nijeveenseweg door realisatie van de fietstunnel wordt afgewaardeerd naar een fietspad. Van dit vastgestelde uitgangspunt wijkt de gemeente niet af.
2. Kan het college toelichten waarom een weg die sinds 2012 onder overgangsrecht valt en jarenlang als tijdelijk is gepresenteerd, nu feitelijk een structurele verkeersfunctie heeft gekregen?	Dat is onjuist. De huidige Nieuwe Nijeveenseweg valt nog steeds onder het overgangsrecht. Er is nog geen nieuw ruimtelijk kader vastgesteld die een wijziging hieraan heeft aangebracht. De gemeente heeft ook nooit gecommuniceerd of feitelijke acties ondernomen om hierin verandering aan te brengen. Op 17 december 2020 heeft uw raad het Chw bestemmingsplan ‘Meppel – Nieuwveense Landen 2020’ vastgesteld waarin dit overgangsrecht is overgenomen. Het Chw bestemmingsplan heeft een looptijd van 20 jaar.
3. Welke concrete termijn hanteert het college nog voor beëindiging van deze tijdelijke situatie?	Het afwaarderen van de Nieuwe Nijeveenseweg hangt nauw samen met de overige aanpassingen van de infrastructuur in Meppel Noord. De aanleg van de nieuwe rotonde N375, N371, Stadsentree en de aanleg van de nieuwe fietstunnel Watertoren zijn hierbij van essentieel belang. Voor deze werkzaamheden zijn we afhankelijk van de planning van de provincie. Hierover staan we in nauw contact met de provincie en trekken we samen op. Een studie van Goudappel (2020) heeft aangetoond dat het niet mogelijk is om de Nieuwe Nijeveenseweg af te sluiten zonder dat de andere genoemde maatregelen zijn getroffen.
4. Waarom is bij vergelijkbare situaties (zoals de tijdelijke aansluiting Zeefdruk) wél gekozen voor beëindiging van een tijdelijke verkeersfunctie en hier niet?	De tijdelijke aansluiting Zeefdruk was niet meer nodig omdat de infrastructuur in de buurt (aanleg bruggen) in de definitieve vorm is aangelegd. De afsluiting van de aansluiting Zeefdruk op de Nieuwe Nijeveenseweg is onderdeel van de definitieve inrichting van de wijk en draagt bij aan een veilige en duurzame verkeersstructuur. Afsluiting van de Nieuwe Nijeveenseweg voor het autoverkeer is op dit moment nog niet mogelijk omdat daarvoor eerst andere maatregelen moeten worden getroffen (zie het

	antwoord op vraag 3). De afsluiting van de Zeefdruk is van een andere orde.
5. Acht het college de huidige situatie verkeersveilig, gelet op de gemeten snelheden, het toenemend aantal kwetsbare verkeersdeelnemers en de komst van de nieuwe school?	Uit meldingen en metingen maken we op dat er stevig wordt doorgereden op de Nieuwe Nijeveenseweg. Dit maakt de weg niet direct onveilig. Zo is langzaam verkeer niet toegestaan op de Nieuwe Nijeveenseweg (er zijn dus geen 'kwetsbare' verkeersdeelnemers op de Nieuwe Nijeveenseweg zelf, alleen op de kruispunten). Ook geldt er een beperking voor zwaar verkeer en zijn er op de rechtstand geen kruispunten, op de (voormalige) aansluiting Zeefdruk na. Deze is echter recent afgesloten, waarmee dit potentieel knelpunt ook is weggenomen. Wat de aansluiting van de Nieuwe Nijeveenseweg op de N375 betreft (rotonde Watertoren) is de verkeerssituatie niet ideaal. Hier komen kwetsbare weggebruikers en gemotoriseerd verkeer samen. Gezien de wegfuncties, aantallen fietsers en gemotoriseerd verkeer is een ongelijkvloerse kruising (de beoogde tunnel) hier de beste kruispuntvorm. Tot de tunnel is aangelegd zullen weggebruikers de bestaande rotonde moeten gebruiken. Ook als nu de Nieuwe Nijeveenseweg zou worden afgesloten dan verandert er niets aan het gebruik van de rotonde door kwetsbare weggebruikers (zoals fietsers).
6. Welke tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen, behalve de drempels, zijn concreet onderzocht sinds 2020, en waarom zijn deze niet uitgevoerd?	Behalve de drempels zijn er voor de Nieuwe Nijeveenseweg verder geen andere maatregelen (specifiek gericht op verkeersveiligheid) onderzocht. Hier zien we ook geen aanleiding toe. Wel is een matrix opgesteld om alle voor- en nadelen op structuurniveau inzichtelijk te maken. Wat de aansluiting van de Nieuwe Nijeveenseweg op de N375 betreft (rotonde Watertoren) is de verkeersituatie niet ideaal, zoals we in het antwoord op vraag 5 hebben toegelicht. Omdat de rotonde een provinciale weg is hebben we met de provincie verkend welke tijdelijke maatregelen mogelijk zijn om het oversteken te vergemakkelijken. Denk hierbij aan het plaatsen van verkeersregelaars, of een tijdelijk verkeerslicht. Beide hebben direct een weerslag op de (al slechte) doorstroom van de N375 en zullen niet direct leiden tot een verbetering van de situatie. We blijven met de provincie de situatie monitoren.
7. Welke verkeersmodellen worden gebruikt om afsluiting van de Nieuwe Nijeveenseweg te beoordelen, en is het college bereid deze met de raad te delen?	Voor de berekeningen wordt gebruik gemaakt van verkeersmodelleringssoftware van OmniTRANS. Voor de uitbreiding van Nieuwveense Landen is in 2020 een berekening gemaakt op basis van de nieuw te realiseren infrastructuur, en hoe dit op de beste manier kan worden ingepast. In de periode daarna zijn regelmatig nieuwe berekeningen uitgevoerd, ook in samenhang met de bredere opgave in Meppel-Noord, zoals de realisatie van de Nieuwe Stadsentree en Noordpoort.
8. Hoe borgt het college zijn eigen verantwoordelijkheid voor	Omdat het een provinciale weg is hebben we met de provincie verkend welke tijdelijke maatregelen mogelijk

verkeersveiligheid zolang provinciale oplossingen (zoals de fietstunnel) pas na 2028 worden gerealiseerd?	zijn om het oversteken te vergemakkelijken. Denk hierbij aan het plaatsen van verkeersregelaars, of een tijdelijk verkeerslicht. Beide hebben direct een weerslag op de (al slechte) doorstroom van de N375 en zullen niet direct leiden tot een verbetering van de situatie. We blijven met de provincie de situatie monitoren.

Meppel,
Burgemeester en wethouders.