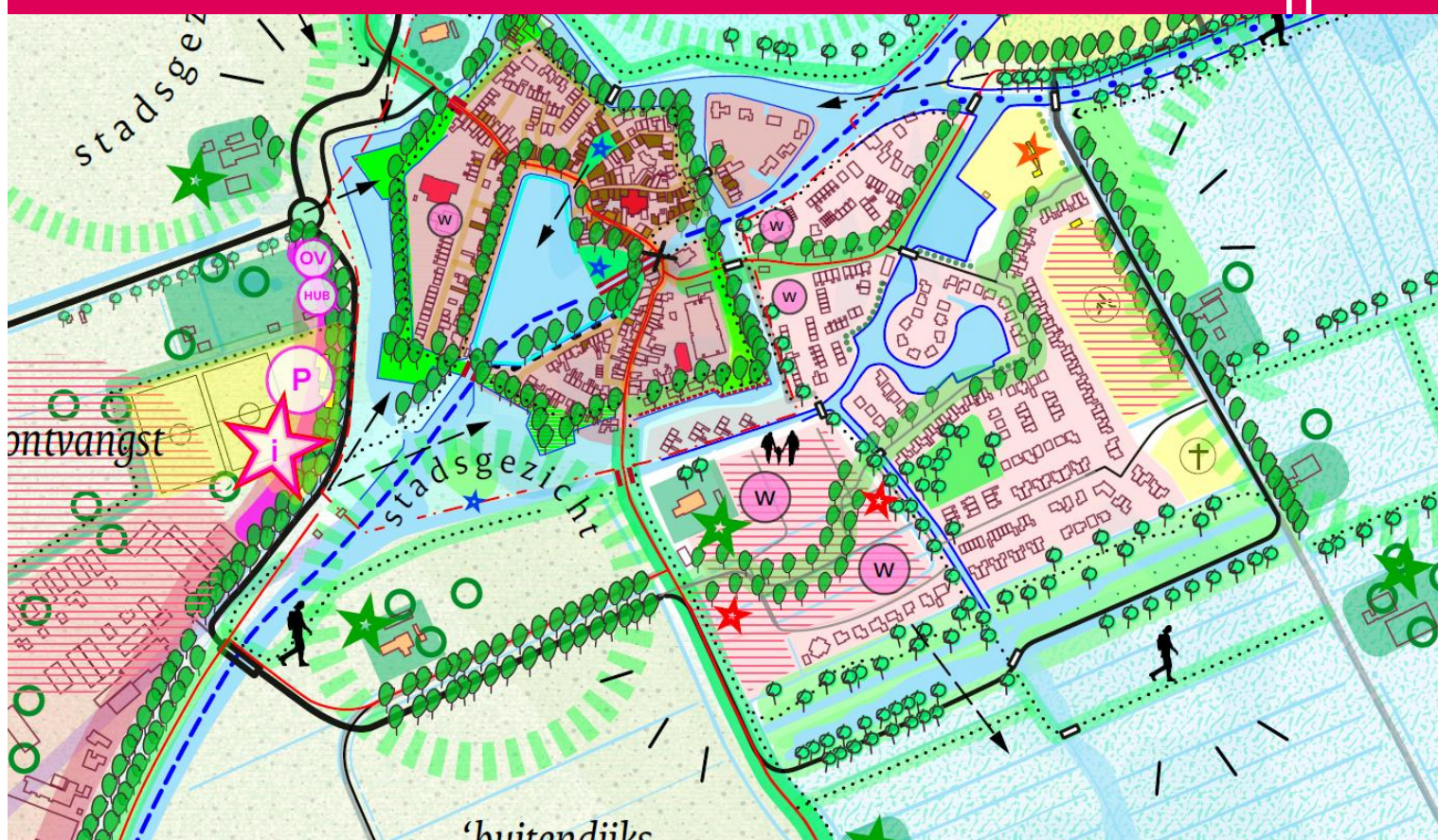


Zuidelijke ontsluiting Blokzijl

Verkeersonderzoek



Opdrachtgever	Gemeente Steenwijkerland
Titel rapport	Zuidelijke ontsluiting Blokzijl
Kenmerk	19895.20250617.R1.05
Kenmerk opdrachtgever	[Kenmerk opdrachtgever]
Datum publicatie	12 november 2025
Projectleider Goudappel	Richard ter Avest
Projectteam Goudappel	Rogier van der Honing, Martijn Kuiper
Projectteam opdrachtgever	Jaap Schram, Peter Mensink
Status	Definitief

Bron afbeelding voorblad: Stadsvisie Blokzijl (concept), oktober 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Uitgangspunten	3
3. Verkeerseffecten	6
4. Kruispuntanalyses	9
5. Ontwerp	13
6. Conclusie en aanbevelingen	15
Bijlage 1 Intensiteitenplots	16
Bijlage 2 Beoordeling vormgeving- gebruik	19
Bijlage 3 Kruispuntanalyse Marknesserweg – Kanaalweg	21

1. Inleiding

Aanleiding

Aanleiding van de verkeersstudie is het verbeteren van de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid in het historische centrum van Blokzijl. De leefbaarheid in het centrum staat onder druk door de hoeveelheid verkeer in het centrum. Het aanpakken van de verkeersoverlast in het centrum past binnen de visie van Blokzijl waarin onder andere gestreefd wordt naar het behouden en het versterken van de historische kwaliteiten van de stad. Door (doorgaand) gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk buiten het centrum te leiden komen de historische kenmerken van de stad meer tot uiting, krijgt groen meer kans en is verblijven in het centrum aangenamer waardoor de leefbaarheid verhoogt. Daarnaast wil de gemeente de bereikbaarheid van het bedrijventerrein vergroten.

Onderzoeksdoel

Doel van de verkeersstudie is om de verkeerseffecten van een zuidelijke ontsluitingsweg op het centrum en de omliggende wegen te toetsen. Daarnaast dienen verkeerskundige uitgangspunten ten aanzien van de nieuwe ontsluitingsweg te worden vastgelegd in een ontwerp. In Figuur 1 is de ontsluitingsweg langs de zuidzijde indicatief weergegeven.



Figuur 1: Stedenbouwkundige plattegrond 'Stip op de horizon Blokzijl' (Bron: Stadsvisie Blokzijl (concept), oktober 2024)

Werkwijze

Tijdens de uitvoering van het onderzoek zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

1. Inventarisatie bestaande infrastructuur
2. Opstellen planscenario (conform Stadsvisie) en infrastructurele variant
3. Analyse planscenario en infrastructurele variant
4. Positionering en verkeersimpact beweegbare brug
5. Kruispuntenanalyses
6. Ontwerp nieuwe situatie

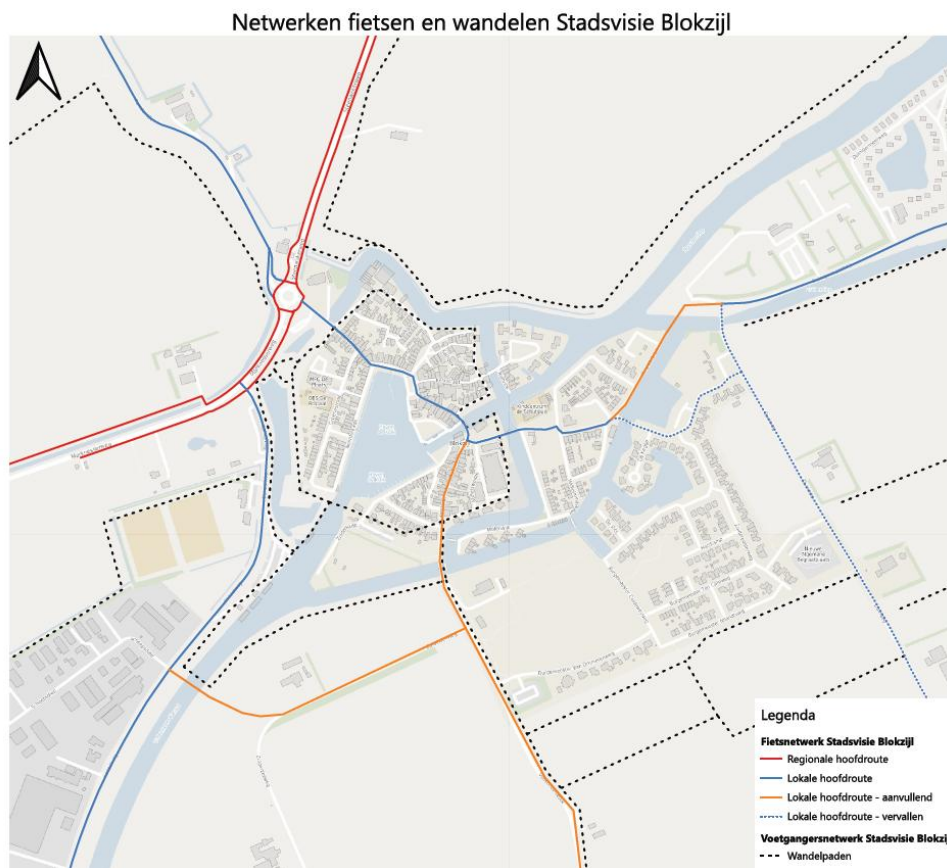
Leeswijzer

In deze rapportage zijn de uitgangspunten en resultaten van het uitgevoerde onderzoek opgenomen. In de verschillende hoofdstukken komen de hierboven beschreven werkzaamheden aan bod. Hoofdstuk 2 bevat een netwerkkaart van de geïnventariseerde infrastructuur en een invulling van de opgenomen modelvarianten in de studie, in hoofdstuk 3 zijn de modelresultaten beschreven en geanalyseerd. Hoofdstuk 4 bevat een toelichting op de verrichte kruispuntanalyses. Op basis van alle verkregen input is een ontwerp opgesteld welke toegelicht wordt in Hoofdstuk 5. De rapportage sluit af met conclusies en aanbevelingen in Hoofdstuk 6.

2. Uitgangspunten

Netwerken fietsers en voetgangers

Voordat aangevangen wordt met modellering- en ontwerpwerkzaamheden dienen de toekomstige netwerken vastgesteld te worden. Hierbij zijn de fiets- en voetgangersnetwerken nader uitgewerkt, het toekomstige netwerk voor de auto wordt nader uitgewerkt in deze studie. In Figuur 2 staan de netwerken voor fietsers en voetgangers weergegeven.



Figuur 2: Fiets- en voetgangersnetwerk Stadvisie Blokzijl

De basis voor het uitgewerkte fietsnetwerk is het Kernnet Overijssel. Dit netwerk is vergeleken met de voorziene hoofdfietsroutes opgenomen in de Stadvisie Blokzijl. Hieruit zijn enkele wijzigingen gebleken. In het toekomstige fietsnetwerk van Blokzijl ontstaat er een nieuwe hoofdfietsroute over de Vollenhoofsedijk richting Vollenhove. Daarnaast komt er via de Zuiderzeeweg en de nieuwe brug over het kanaal een verbinding tot stand met de hoofdroute over de Kanaalweg. De huidige hoofdroute richting de Vollenhove, welke loopt over de Duinweg, komt hiermee te vervallen. Verder voorziet de Stadvisie in een nieuwe fietsverbinding over het water, tussen de Mauritsstraat en de Duinigermeerweg.

De basis voor het voetgangersnetwerk betreffen de wandelpaden opgenomen in de Stadsvisie. Aanvullend hierop is het bestaande voetpad aan de oostzijde van de Kanaalweg toegevoegd. Met het toekomstige voetgangersnetwerk ontstaat de mogelijkheid een volledige ronde door het centrum van Blokzijl te wandelen, met onder andere een toegevoegde verbinding over het water bij de sluis nabij de Zuiderkade. Verder aan de zuidzijde het kanaal overgestoken worden over de nieuwe beweegbare brug over het water.

Verkeersmodel

Een verkeersmodel laat een prognose zien van hoe het verkeer nu en in de toekomst gebruik zal maken van de beschikbare wegen. Daarbij is het model een instrument om effecten door te rekenen van toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in verschillende varianten.

Basis voor het onderzoek is het meest recente verkeersmodel voor de gemeente Steenwijkerland, het RVM01.3. De intensiteiten in de huidige situatie zijn in het model reeds beschikbaar (modeljaar 2020). Voor het bepalen van de toekomstige situatie zijn 2 berekeningen uitgevoerd, een planscenario met hierin opgenomen alle maatregelen uit de Stadsvisie, en een infrastructurele planvariant; in de planvariant is o.a. geen rekening gehouden met de autoknip in het centrum. Het verschil in beide variant levert essentiële beleidsinformatie op.

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de verschillende modelvarianten. De beschreven maatregelen autoverkeer zijn schematisch weergegeven in Figuur 3.

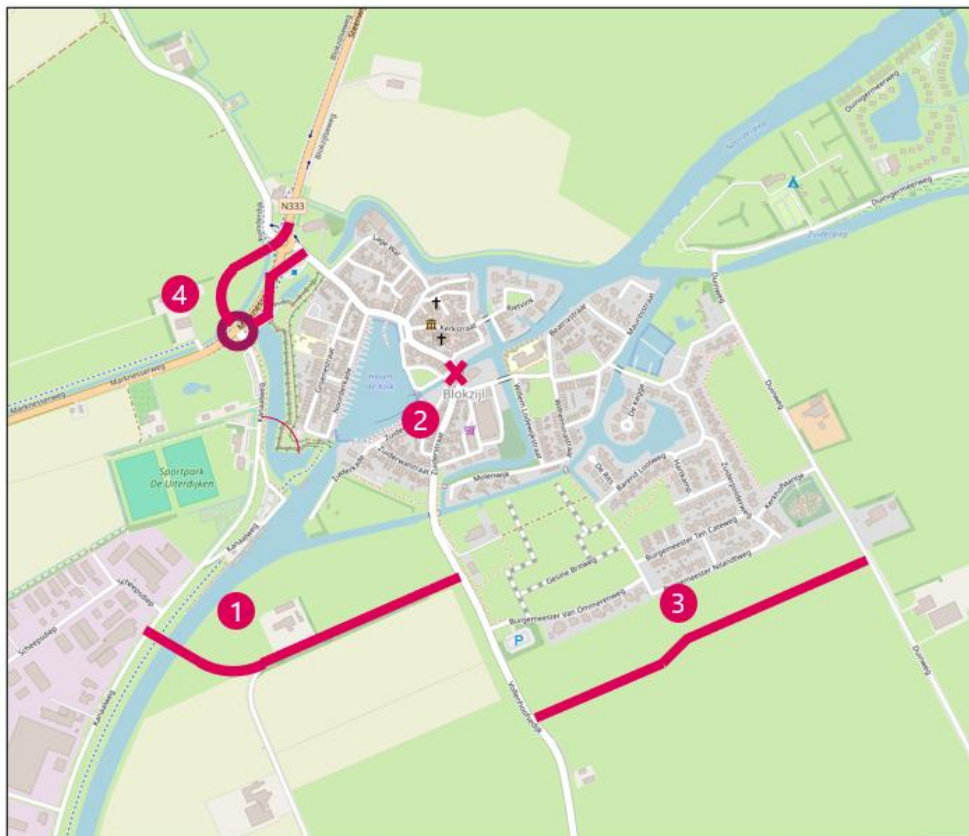
Tabel 2.1: Invulling modelvarianten``

	Referentie	Planscenario (conform Stadsvisie)	Planvariant scenario (zonder knip in centrum)
Prognosejaar	2040	2040	2040
Maatregelen autoverkeer	Geen (conform bestaande situatie)	1. Verbinding Kanaalweg – Zuiderzeeweg met brug 2. Autoknip centrum 3. Aanvullende zuidelijke ontsluitingsweg 4. Herinrichting kruispunt Marknesserweg – Kanaalweg	1. Verbinding Kanaalweg – Zuiderzeeweg met brug
Verrijking intensiteiten t.b.v. milieuonderzoek ¹	Ja	Ja	Nee

Voor de verbinding tussen de Kanaalweg en Zuiderzeeweg wordt een beweegbare brug gerealiseerd over het kanaal (1). De autoknip in het centrum betreft een volledige knip voor autoverkeer waarbij de ophaalbrug aan de Brouwersstraat niet meer met de auto betreden kan worden (2). De aanvullende zuidelijke ontsluitingsweg ten zuiden van de Burgemeester van Ommerenweg verbindt de Vollenhoofsedijk met de Duinweg, buiten het woongebied om (3). Bij de herinrichting van het kruispunt Marknesserweg – Kanaalweg vinden meerdere wijzigingen plaats ten opzichte van de huidige situatie. De huidige rotonde Marknesserweg – Kuinderdijk is komen te vervallen. Er is een nieuwe rotonde voorzien op het kruispunt Marknesserweg – Kanaalweg, conform de Stadsvisie. De Marknesserweg

¹ Deze gegevens zijn geschikt voor vervolgonderzoek t.a.v. geluid & stikstof

(N333) betreedt de voorziene rotonde aan de westzijde en takt vervolgens op de noordzijde van de rotonde aan. De noordzijde van Blokzijl kan met de auto betreden worden via de oostzijde van de rotonde. De huidige verbinding vanuit Blokzijl tussen de Kuinderdijk en de Marknesserweg is hiermee komen te vervallen (4).



Figuur 3: Overzicht verkeersmaatregelen Stadsvisie Blokzijl

Openingstijden beweegbare brug

Een vraagstuk binnen dit verkeersonderzoek is de inpassing van de beweegbare brug over het kanaal. De aanwezige ruimte op de beoogde locatie is gering met aan de ene zijde het industrieterrein en aan de andere zijde een dijk die dicht op de Kanaalweg ligt. Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten en de openingstijden van de brug worden de toekomstige wachtrijen bij de brug bepaald. Op basis hiervan wordt getoetst hoe inpassing van een beweegbare brug op deze locatie mogelijk is. Uitgangspunt hierbij is dat wachtenden voor de brug de doorstroming op de Kanaalweg en/of de Zuiderzeeweg niet mogen belemmeren.

Voor het benaderen van de toekomstige openingstijden van de brug zijn de openingen van de Vollenhoverbrug 2024 als uitgangspunt genomen (doorvaarthoogte minimaal 3,10 meter). Deze brug kruist hetzelfde kanaal en beidt daarmee representatieve openingstijden. Analyse van de openingstijden van de Vollenhoverbrug levert een gemiddelde opening van 242 seconden op met een standaardafwijking van 111 seconden. Ook is naar het aantal openingen per uur gekeken voor verschillende periodes in het jaar en maatgevende momenten. Conclusie hieruit is dat wachtrijen ook op de drukste momenten van het jaar tussen brugopeningen door de tijd krijgen om volledig op te lossen.

3. Verkeerseffecten

Planscenario (conform Stadsvisie)

Een vergelijking tussen het berekende Referentiescenario en het Planscenario (conform Stadsvisie) is te zien in Figuur 4: Verkeerseffecten planscenario maatregelen Stadsvisie Blokzijl (toename verkeersintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal, beide richtingen samen, afgerond op honderdtallen). Beide scenario's kennen prognosejaar 2040, waarbij in het Planscenario de verkeersmaatregelen uit de Stadsvisie zijn geïmplementeerd (zie



Figuur 4: Verkeerseffecten planscenario maatregelen Stadsvisie Blokzijl (toename verkeersintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal, beide richtingen samen, afgerond op honderdtallen)

Hoofdstuk 2). De intensiteitenplot van beide scenario's zijn te vinden in Bijlage 1. In Bijlage 2 zijn voor verschillende locaties in en rondom Blokzijl de intensiteiten weergegeven in tabelvorm.

Zichtbaar is dat er een duidelijk verschuiving plaatsvindt van het autoverkeer door het centrum van Blokzijl naar de zuidzijde van Blokzijl. Midden in het centrum nabij de ophaalbrug aan de Brouwerstraat rijden er 2.200 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) minder dan in de referentiesituatie. Richting de Marknesserweg verkleint deze afname tot

aan -1.000 mvt/etm. In totaal ontsluit zich aan de noordzijde van Blokzijl aan de Marknesserweg 1.600 mvt/etm in het Planscenario ten opzichte van 2.600 mvt/etm in het referentiescenario.

Ook ten oosten en ten zuiden van de ophaalbrug zijn sterke verschillen te zien, met een afname van 1.000 mvt/etm op het Slingepad en een afname van 600 in de Zuiderstraat. Wat zuidelijker in Blokzijl nemen verkeersintensiteiten logischerwijs toe. In de zuidelijkste woonwijk, o.a. aan de Burgemeester van Ommerenweg en de Burgemeester ten Catweg, nemen intensiteiten toe tot aan 700 mvt/etm. Opvallend is dat de toename op deze locatie groter is dan de toename op de nieuw aan te leggen 'Planweg'. Een verklaring hiervoor is dat het autoverkeer dat zich door de woonwijk begeeft vooral bestemmingsverkeer betreft. Een alternatieve routing via de 'Planweg' is voor bestemmingsverkeer niet logisch. De toename van verkeer op deze wegen zal voor de bewoners merkbaar zijn maar de intensiteiten van 700 mvt/etm zijn door de aanwezige ETW-30 wegen ruimschoots goed en veilig af te wikkelen (zie Bijlage 2 voor de beoordeling van de Burgemeester van Ommerenweg). Op de Kanaalweg en de Zuiderzeeweg zijn de verkeerstoenames het grootst, met toenames van 1.800 en respectievelijk 2.000 mvt/etm.

Verder is binnen dit verkeersonderzoek geanalyseerd in hoeverre de huidige infrastructuur in staat is de toekomstige verkeersintensiteiten te verwerken, voor zowel het referentiescenario als het planscenario. Hiertoe is voor 17 locaties in en rondom Blokzijl een beoordeling gegeven aan verschillende wegvakken aan de hand van de wegbreedtes, wegtypes en intensiteiten die deze wegprofielen op basis van hun eigenschappen zouden kunnen verwerken. Hieruit komt naar voren dat er in de referentiesituatie een aantal knelpunten aanwezig zijn in met name het centrum. Gedeeltes van de Brouwerstraat, Slingepad en Zuiderstraat kennen te smalle wegprofielen om de verwachte hoeveelheid verkeer veilig af te wikkelen. Te zien is dat in het planscenario deze knelpunten in centrum verdwijnen. De intensiteiten die dan op deze locaties verwacht worden zijn laag genoeg om met de aanwezige smalle wegprofielen veilig afgewikkeld te kunnen worden.

In het planscenario ontstaat er op de Zuiderzeeweg een knelpunt. Het wegprofiel is te smal om de toekomstige intensiteiten van 2.000 mvt/etm af te kunnen wikkelen. Hierbij dient bij ontwerpwerkzaamheden rekening gehouden te worden.

Planvariant scenario (Stadsvisie zonder knip in centrum)



Figuur 5: Verkeerseffecten planvariant scenario (toename verkeersintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal, beide richtingen samen, afgerond op honderdtallen)

In Figuur 5 zijn de intensiteit verschillen weergegeven tussen het referentiescenario en het planvariant scenario. Zoals in hoofdstuk 2 nader toegelicht is in het planvariant scenario enkel de zuidelijke rondweg gerealiseerd en is er (nog) geen knip in het centrum. De intensiteitenplot van beide scenario's zijn te vinden in Bijlage 1.

Te zien is dat er een lichte verschuiving plaatsvindt van autoverkeer door het centrum heen naar de zuidzijde van Blokzijl. Wel zijn deze verkeerseffecten een stuk minder significant dan in het planscenario. Zo neemt de verkeersintensiteit op de Bierkade en Brouwerstraat af met 400 mvt/etm. Dit betekent een afname van +/- 20% aan autoverkeer op deze wegvakken. Op het Slingerpad vindt een afname plaats van -200 mvt/etm en op de Zuiderstraat neemt het verkeer met 400 mvt/etm af. De knelpunten in de Brouwerstraat en de Juliana van Stolbergstraat in de referentiesituatie (Bijlage 2) worden in dit scenario niet opgelost. Wel nemen de intensiteiten in de Zuiderstraat af. De geringe afnames van de intensiteit in het centrum van Blokzijl zullen niet leiden tot een verbetering van de leefbaarheid.

4. Kruispuntanalyses

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten uit het planscenario is de inrichting van een 4-tal kruispunten in het studiegebied beschouwd. Dit betreft de kruispunten (zie Figuur 6):

1. Marknesserweg – Kanaalweg
2. Kanaalweg – 'Weg over het kanaal'
3. 'Weg over het kanaal' – Zuiderzeeweg
4. Zuiderzeeweg – Vollenhoofsedijk



Figuur 6: Te beschouwen kruispunten zuidelijke ontsluiting Blokzijl

1. Kruispunt Marknesserweg – Kanaalweg

Uitgangspunt voor het te beschouwen kruispunt Marknesserweg – Kanaalweg is de inrichting zoals opgenomen in de stadsvisie en dus het planscenario. Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 is op deze locatie een rotonde voorzien waarbij de Marknesserweg (N333) de rotonde aantakt op de west- en noordzijde. Aan de oostzijde wordt het centrum van Blokzijl ontsloten en de Kanaalweg takt aan op de zuidzijde van deze rotonde. Het kruispunt is getoetst middels een kruispuntberekening, gezien de significantie van de provinciale N-weg.

In de kruispuntenberekening is de verkeersafwikkeling van de toekomstige rotonde beoordeeld aan de hand van verliestijden en wachtrijen, op basis van de verkeersintensiteiten uit het planscenario. Hierbij is de aanname geweest dat er op elke tak van de rotonde een dubbelzijdige fietsersoversteek aanwezig is, met fietsers uit de voorrang. Dit is een zogenaamd 'worst case' scenario.

De bevindingen uit de berekening zijn als volgt. Voor de auto ontstaan in de ochtend- en avondspits verliestijden van veelal 5 seconden en op enkele richtingen 10 seconden, waarbij een maximale wachttijd van 30 meter ontstaat in de avondspits op de N333. Deze wachttijden kunnen ruimschoots als 'goed' bestempeld worden (een wachttijd kleiner dan 25 seconden voor een hoofdrichting worden als 'goed beschouwd'). Voor fietsers ontstaan in geen geval wachttijden langer dan 5 seconden, wat ook ruimschoots als 'goed' bestempeld kan worden. Conclusie is dus dat met een enkelstrooksrotonde als kruispuntinrichting er een vlotte en veilige verkeersafwikkeling verwacht mag worden in de toekomstige situatie.

In Bijlage 4 zijn alle resultaten weergegeven van de kruispuntberekening Marknesserweg – Kanaalweg, inclusief het gehanteerde beoordelingskader en een schematische inrichting van de rotonde.

Los van de verkeersafwikkeling zijn er meer argumenten om te kiezen voor een rotonde op het kruispunt Marknesserweg – Kanaalweg.

- Ten opzichte van een T-kruispunt heeft een rotonde het voordeel dat de snelheid ter hoogte van de bebouwde kom omlaag gaat. Dat komt ten goede aan de verkeersveiligheid
- Vanuit de STOMP-aanpak (met prioriteit voor voetgangers en fietsers) is het belangrijk om een goede oversteekvoorziening te hebben voor de actieve mobiliteit van kwetsbare groepen naar bijvoorbeeld de sportvelden, maar ook in het seizoen met extra toeristen die van en naar de stad Blokzijl komen. Een rotonde vormt daarin een essentieel onderdeel.

Het is nog onzeker of/wanneer de bestaande rotonde Kuinderstraat Blokzijl (zoals opgenomen in de stadsvisie) zal verdwijnen. We vinden het echter verstandig om op deze locatie een rotonde te handhaven.

- Allereerst draagt deze bij aan een goede afwikkeling van het verkeer op de provinciale weg N333, inclusief vrachtverkeer van en naar binnenstad
- Een rotonde draagt bij aan de verkeersveilig en ook een goede oversteekbaarheid voor alle verkeersdeelnemers, ook voetgangers en fietsers.
- We zien niet een probleem van een kralenketting van twee opeenvolgende rotondes. Beide hebben een functie en het tussenliggende wegvak stellen we voor een inhaalverbod (dubbele doorgetrokken asmarkering) in te stellen.

2. Kruispunt Kanaalweg – 'Weg over het kanaal'

De meest logische locatie voor het aansluiten van de nieuwe randweg op de Kanaalweg is ter plaatse van de bestaande aansluiting van de Kanaalweg met het Scheepsdiep. Daarmee is ook tegelijkertijd de locatie van de nieuwe brug bepaald.

Op deze wijze kan er rekening worden gehouden met de toegankelijkheid van het bedrijventerrein, met name als er sprake is van een brugopening. Er wordt daarvoor in het ontwerp van de Kanaalweg voor een wegprofiel gekozen dat rekening houdt met zowel vrachtverkeer voor het bedrijventerrein als voldoende ruimte voor fietsers. Tevens wordt een extra opstelstrook meegenomen voor het wachtende verkeer bij een brugopening, zodat het bedrijventerrein bereikbaar blijft.

Met als input de openingstijden van de Vollenhoverbrug (zie hoofdstuk 2) en de toekomstige verkeersintensiteiten uit het planscenario (conform Stadsvisie) is bepaald welke wachtrijen er in de ochtendspits (OS) en avondspits (AS) in de toekomstige situatie bij de brug ontstaan. Dit heeft de volgende resultaten opgeleverd:

Maximale wachtrij (m)	OS	AS
Richting west	40	35
Richting oost	30	50

Uitgangspunt voor de inrichting van dit kruispunt is dat het doorgaande verkeer op de Kanaalweg en Zuiderzeeweg niet gehinderd mag worden. De grootste wachtrijen die ontstaan zijn 40 meter lang richting de westzijde (vanaf de Zuiderzeeweg) en 50 meter richting de oostzijde (vanaf de Kanaalweg). Dat betekent dat er als vrije opstelruimte voor de brug vanaf de Kanaalweg minstens 50 meter gereserveerd dient te worden (ontwerpopgave). Richting de westzijde vanaf de Zuiderzeeweg dient met een vrije opstelruimte van 40 meter rekening gehouden te worden. De afstand van het kanaal tot aan de zuiderzeeweg is meer dan 110 meter, deze opstelruimte is dus reeds aanwezig.

3. 'Weg over het kanaal' - Zuiderzeeweg

De toekomstige intensiteiten op kruispunt 3 zijn weergegeven in Figuur 7. Op de hoofdrichting, bestaande uit de 'Weg over het kanaal' die doorloopt in de Zuiderzeeweg richting Blokzijl, worden 2.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) op doorsnede niveau verwacht. Het verkeersmodel laat 0 mvt/etm op de zuidtak van het kruispunt zien. De 11 woningen die zich aan dit deel van de Zuiderzeeweg bevinden zullen logischerwijs verkeer genereren, waarmee de etmaalintensiteit op deze zuidtak in werkelijkheid enkele tientallen mvt/etm zal bedragen. Binnen het verkeersmodel zijn zeer kleine lokale wegen niet opgenomen.

In de huidige én toekomstige situatie betreft de wegfunctie voor de getoonde wegen een ETW-60 weg. Bij deze wegfunctie, met de intensiteiten in Figuur 7, is een gelijkwaardig kruispunt de meest passende inrichting. Er is zeer weinig verkeer te verwachten vanuit de zuidtak. Verder is het zicht vanuit de 'Weg over het kanaal' richting de zuidtak zeer goed, dus het sporadische verkeer vanuit het zuiden kan tijdig opgemerkt worden.



Figuur 7: Intensiteiten (mvt/etm) op kruispunt 'Weg over het kanaal' – Zuiderzeeweg in het planscenario

4. Zuiderzeeweg - Vollenhoofsedijk

De toekomstige intensiteiten op kruispunt 4 zijn weergegeven in Figuur 8. De Zuiderzeeweg verwerkt 2.000 mvt/etm op doorsnede niveau, de Vollenhoofsedijk 1.200 en 1.600 mvt/etm. In de huidige én toekomstige situatie betreft de wegfunctie voor de getoonde wegen een ETW-60 weg. Bij deze wegfunctie en met de getoonde intensiteiten is een gelijkwaardig kruispunt de meeste passende inrichting. Op deze locatie is het zicht vanuit alle takken goed. Met de getoonde intensiteiten is wat betreft de verkeersafwikkeling op het kruispunt geen enkel probleem te verwachten.



Figuur 8: Intensiteiten (mvt/etm) op kruispunt Vollenhoofsedijk – Zuiderzeeweg in het planscenario

5. Ontwerp

Uitgangspunt: ontwerp van Sweco

Op grond van voorgaande hoofdstukken over verkeersintensiteiten en de functies van de Zuidelijk ontsluiting voor auto/bedrijven, fiets en voetganger wordt in dit hoofdstuk aangegeven wat de gewenste wegprofielen zijn. Daarnaast is voor het kruispunt bij de brug een schetsontwerp gemaakt van een benodigd extra opstelvak, voor een goede afwikkeling van het verkeer, zonder belemmering voor het bedrijventerrein.

In bijgaande ontwerpen is aangegeven wat de huidige wegprofielen zijn en wat de beoogde wegprofielen in de toekomst moeten zijn, uitgaande van een maximaal gebruik van de Zuidelijke ontsluiting (robuustheid)

De intensiteiten (vracht)verkeer van de Kanaalweg en de (nieuwe) Zuiderzeeweg zijn in de toekomst zodanig dat:

- voor de Kanaalweg een wegprofiel van 6,80 meter wordt aanbevolen.
- voor de (nieuwe) Zuiderzeeweg een wegprofiel van 5,80 meter wordt aanbevolen.
- voor de Vollenhoofsedijk tussen de nieuwe randweg en de Burgemeester Van Ommerenweg wordt een wegprofiel van 5.80 m aanbevolen.

Binnen deze profielen zijn twee fietsstroken van elk 1,70 meter ingepast. De maat van 6,80 m is gebaseerd op twee naast elkaar rijdende vrachtauto's; dit kan voorkomen op de Kanaalweg tussen de provinciale weg en het bedrijventerrein. Voor de Kanaalweg is het naast de 6,80 meter rijbaan nog wenselijk om het huidige smalle voetpad te verbreden tot gewenste breedte voor voetgangers, rolstoelgebruikers etc in twee richtingen.

De intensiteiten van de (nieuwe) Zuiderzeeweg is iets lager dan op de Kanaalweg en bovendien zal het vrachtverkeer lager zijn. Immers: de Kanaalweg is de ontsluiting van het bedrijventerrein naar de provinciale weg. De kans dat twee vrachtwagens naast elkaar passeren op de Zuiderzeeweg veel kleiner dan op de Kanaalweg.

Het wegprofiel van de Zuiderzeeweg is in de nieuwe situatie daarom 5,80 meter. Binnen dat profiel zijn twee fietsstroken van elk 1,70 meter ingepast. Daarnaast is er voldoende ruimte (minimaal 1,60 m) naast de weg nodig voor een veilige afstand tot de bomen. Op verkeerskundige gronden is een bredere rijbaan dan 5,80 meter niet nodig.

De Zuiderzeeweg ligt op een dijklichaam met een bovenbreedte van 7,80 m, voor de verbreding van de bovenzijde van de kruin staan de bomen aan de zuidzijde te laag.

Daarnaast leert de ervaring dat het verbreden van wegen afhankelijk is van de aanwezigheid van kabels en leidingen. Met het verbreden van de weg tussen de bomen kan mogelijk schade ontstaan aan boomwortels, hiervoor is een nader onderzoek noodzakelijk.

Toevoeging 12 november 2025:

Er is inmiddels een BEA (bomeneffectanalyse) op de bomen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het verstandig is om de weg op enige afstand van de bomen te leggen, omdat anders de boomwortels beschadigd worden, hetgeen ten koste gaat van de historische laanstructuur. Voorgesteld wordt om de huidige laan als voetgangersvoorzieningen te gaan gebruiken.

Daar hoort dan ook een voetpad bij tussen de laan en de brug.

Naast de opstelstrook (linksaffer) op de Kanaalweg is een brede inrit van een bedrijfsperceel. Aanbevolen wordt om met de eigenaar/gebruik te overleggen. Verkeerskundig gezien verwachten we geen problemen.

Samenvattend de ontwerpen:

- Dwarsprofiel Kanaalweg (huidig en toekomstig profiel)
- Dwarsprofiel Zuiderzeeweg, huidig en toekomstig profiel, zuidelijk van de bomenrij.
- Dwarsprofiel Vollenhoofsedijk (tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de Burg van Ommerenweg.
- Bovenaanzicht situatie beweegbare brug (met opstelvak); hieruit blijkt dat er voldoende ruimte is tot aan het dijklichaam.

Zie separate tekeningen.

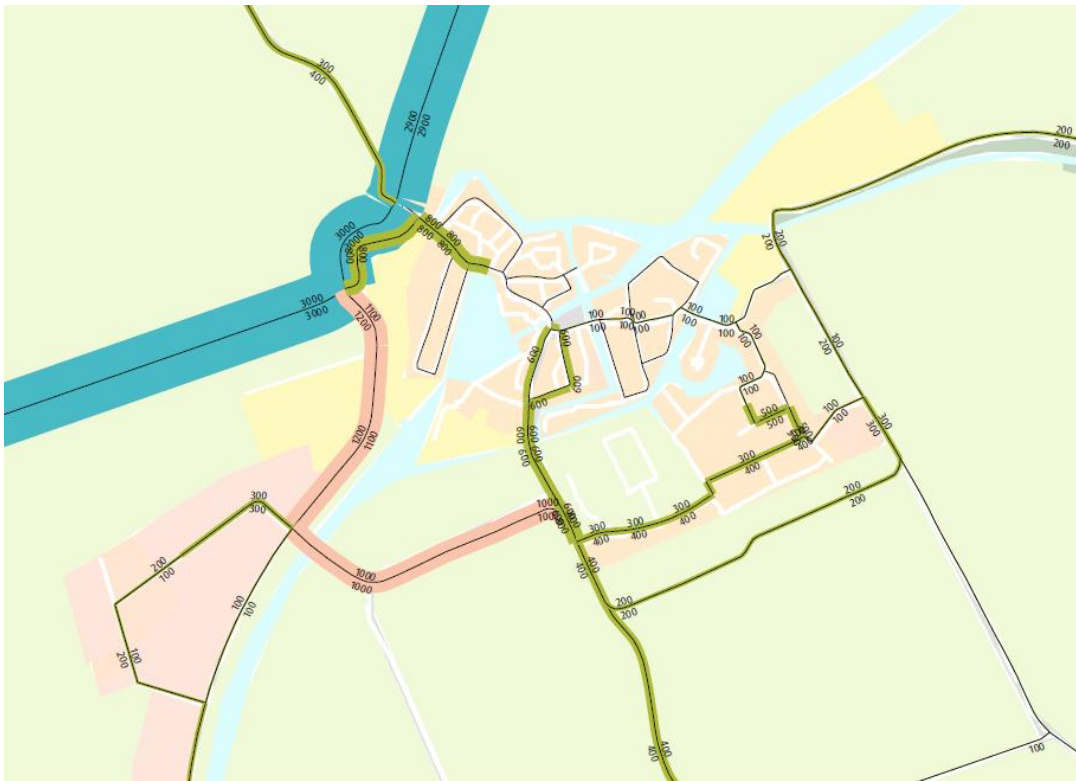
6. Conclusie en aanbevelingen

- De nieuwe ontsluitingsweg zorgt voor een veilige afwikkeling van het verkeer en vrachtverkeer om de stad Blokzijl. De leefbaarheid en verkeersveiligheid zullen in het stadscentrum toenemen
- De Kanaalweg dient een profiel te hebben met 6,80 meter inclusief fietsstroken en een voetpad.
- De (nieuwe) Zuiderzeeweg dient op verkeerskundige gronden een profiel te hebben van 5,80 meter breedte inclusief fietsstroken; smaller dan de Kanaalweg, aangezien op de Zuiderzeeweg naar verwachting nauwelijks vrachtverkeer zal rijden.
- De kruispunten op de nieuwe en te verbreden weg kan het verkeer veilig en met voldoende capaciteit afwikkelen. Op de Kanaalweg is ten westen van de brug richting Zuiderzeeweg wel een opstelvak nodig, om de doorstroming naar het bedrijventerrein niet te belemmeren, op de momenten dat de brug open staat.
- De Burgemeester van Ommerenweg en de Burgemeester Ten Catweg kunnen de toekomstige verkeersintensiteiten veilig afwikkelen; dit heeft te maken met de voldoende ruime rijbaanbreedte plus de aanwezigheid van voetpad(en); overwogen kan worden om nog wel een aanvullende snelheidsremmende voorziening toe te voegen op deze route.
- Aanbevolen wordt om de, in de Stadsvisie gedachte, nieuwe weg tussen Vollenhoofsedijk en Duinweg niet aan te leggen. De intensiteit bedraagt slechts 400 mvt/etmaal en daarmee is een nieuwe weg niet kosteneffectief. Bovendien heeft de route Burgemeester van Ommerenweg en voldoende capaciteit.

Bijlage 1 Intensiteitenplots



B1.1 Referentie met intensiteiten motorvoertuigen per etmaal (2040 Midden)



B1.2 Planscenario conform Stadsvisie met intensiteiten mvt/etm (2040 Midden)



B1.3 Planvariant Stadsvisie zonder knip centrum in mvt/etm (2040 Midden)

Bijlage 2 Beoordeling vormgeving- gebruik

Locatie	Intensiteiten motorvoertuigen werkdag etmaal					Weg- breedte	Wegtype	Ontwerp- intensiteit (max)	Beoordeling Referentie 2040M (goed / matig / slecht)	Beoordeling Plan 2040M (goed / matig / slecht)
	Tel 2024	Basis 2020	Referentie 2040M	Plan 2040M	Planvar 2040M					
1 – Steenwijkerweg	-	5.243	5.794	5.725	5.796	6,7	GOW 80	20.000 – 25.000	Goed	Goed
2 – Kuinderdijk	547	689	686	682	687	4,7	ETW 60	1.000	Goed	Goed
3 – Marknesserweg	-	5.280	5.911	5.932	5.789	7,1	GOW 80	20.000 – 25.000	Goed	Goed
4 – Duinigermeerweg	-	371	373	373	373	3,7	ETW 60	500	Matig	Matig
5 – Bierkade	-	2.514	2.521	1.530	2.107	6,4	ETW 30	4.000-6.000	Goed	Goed
6 – Brouwerstraat	2.613	2.258	2.237	0	1.823	3,4	ETW 30	0	Slecht	Goed
7 – Juliana van Stolb.st.	1.199	1.067	1.047	123	942	3,8	ETW 30	1.000	Slecht	Goed
8 – Barend Loosweg	433	865	840	144	765	5,5	ETW 30	3.000-6.000	Goed	Goed
9 – Kanaalweg	-	0	0	178	153	5,5	ETW 60	2.000 -3.000	Goed	Goed
10 – Zuiderzeeweg	-	0	0	2.033	451	3,6	ETW 60	500	Matig	Slecht
11 – Vollenhoofsedijk	1.421	866	868	888	888	4,5	ETW 60	1.000-4.000	Goed	Goed
12 – Burg v Ommerenw	-	0	0	699	115	5,1	ETW 30	3.000-6.000	Goed	Goed
13 – ‘Planweg’	-	0	0	431	0	-	-	-		
14 – Duinweg	-	275	280	74	269	3,8	ETW 60	1.000	Goed	Goed
15 – Kanaalweg	-	498	533	2.270	713	5,6	ETW 60	2.000 - 3000	Goed	Matig (geen markering)
16 – Vollenhoofsedijk	-	866	868	1.110	698	4,8	ETW 60	2.000 - 3000	Goed	Goed
17 – Zuiderstraat		1200	1200	600	800	4,3	ETW 30	1.000	Slecht	Goed

Figuur 9: Beoordeling verschillende wegvakken aan de hand van de wegbreedtes, wegtypes en modelintensiteiten



Bijlage 3 Kruispuntanalyse

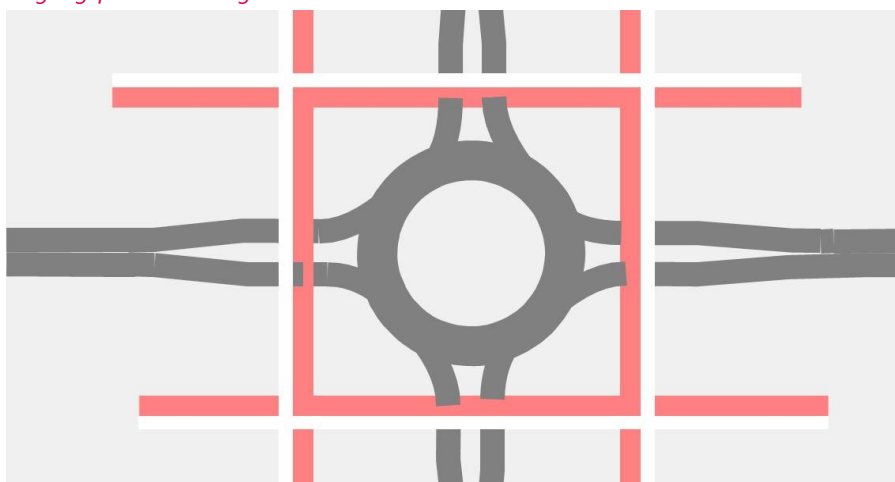
Marknesserweg – Kanaalweg

Beoordelingskader verliestijden enkelstrooksrotonde

Gemiddelde verliestijd (s)	Hoofdrichting		Zijrichting	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
Goed	< 25	< 10	< 40	< 20
Matig	25 - 45	10 - 20	40 - 60	20 - 40
Slecht	> 45	> 20	> 60	> 40

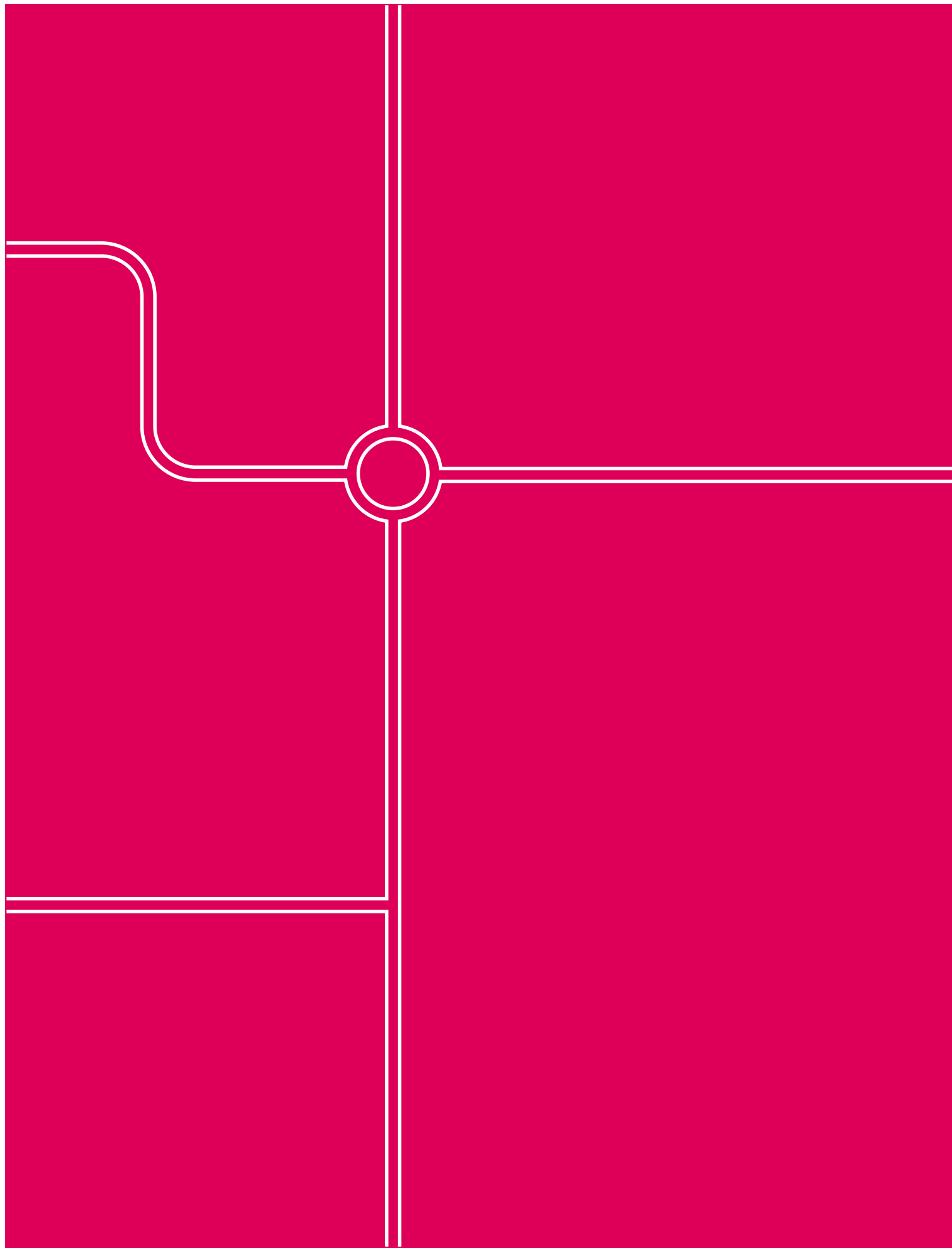
De *verliestijd* is de tijd dat verkeer in een spitsuur meer nodig heeft ten opzichte van een situatie zonder ander verkeer. Bij het wachten voor een kruispunt is er sprake van een verliestijd door het afremmen, optrekken en stilstaan. Een te hoge verliestijd kan leiden tot onverantwoorde risico's bij het oprijden. Dit gaat ten koste van de verkeersveiligheid.

Uitgangspunt inrichting enkelstrooksrotonde



Gemiddelde verliestijden autoverkeer

Gemiddelde verliestijd (s)	Enkelstrooksrotonde	
	OS	AS
N333 (noord)	10	5
Kuinderstraat	5	5
Kanaalweg	5	5
N333 (west)	5	10



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32