

Gemeenteraad

Vergadering van 20 januari 2026

Beleid en Uitvoering - Openbare ruimte

2026_RAAD_00004 Tracékeuze Randweg Blokzijl

Overlegd met

Team Ruimtelijke ontwikkeling en projecten, Team Beheer openbare ruimte

Portefeuillehouder

Miriam Slomp-Dekkers

Samenvatting

Bij raadsbesluit van 12 november 2024 heeft de raad ingestemd met de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg voor Blokzijl. Op 30 september 2025 is de Stadsvisie Blokzijl vastgesteld als richtinggevend document. Het tracé van de randweg Blokzijl zoals opgenomen in de stadsvisie wijkt af van het tracé waarvoor in 2019 een raming is opgesteld. In een verkenning van 3 tracés is een landschappelijke afweging gemaakt. Vanuit de gevolgen voor het verkeer is een verkeerskundige toets gedaan.

In de projectwerkgroep met daarin een afvaardiging van Plaatselijk Belang Blokzijl, is de voorkeur uitgesproken voor een tracé passend bij de Stadsvisie Blokzijl. De raad wordt gevraagd in te stemmen met dit voorkeurstracé (tracé C).

Beschrijving

Inleiding

Bij raadsbesluit van 12 november 2024 heeft de raad ingestemd met de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg voor Blokzijl. Hiervoor is in totaal € 8,4 miljoen beschikbaar gesteld.

Samen met vertegenwoordigers uit Blokzijl is in een projectwerkgroep het projectplan verder uitgewerkt. Om aan te sluiten bij andere ruimtelijke ontwikkelingen die spelen in Blokzijl en omdat de randweg daarop ook impact heeft, is aansluiting gezocht bij de Stadsvisie Blokzijl "Stip op de horizon 2030/2050" die de raad heeft vastgesteld op 30 september 2025. In deze stadsvisie is met betrekking tot het tracé opgenomen dat er waarde gehecht wordt aan het historische karakter van de laanbeplanting langs de Zuiderzeeweg. Vanuit de verwachting dat deze weg verbreed moet worden om de toename van het verkeer veilig te kunnen verwerken (waardoor deze laanbeplanting deels moet verdwijnen), wordt in de stadsvisie een alternatieve route ten zuiden van de Zuiderzeeweg voorgesteld.

Door Goudappel Coffeng is studie gedaan naar de ontwikkelingen van de verkeersstromen in Blokzijl, waarbij rekening is gehouden met de ontwikkelopgaven woningbouw en de verwachte autonome groei tot 2040. Op basis van de te verwachten verkeersintensiteiten is een advies voor de weginrichting van de randweg opgesteld. Dit advies bevestigt dat voor een randweg over de Zuiderzeeweg die voldoet aan de inrichtingseisen, de ruimte tussen de bomen ontbreekt. De locatie van de aansluiting van de randweg op de Kanaalweg ligt vast omdat alleen op die locatie de

afwikkeling van het verkeer van en naar het Scheepsdiep geborgd kan worden. Daarmee is ook de plek voor de te bouwen brug bepaald.

Voor dit tracé is onderzoek gedaan naar de vitaliteit van de bomen en het effect van de aanleg van een randweg op de Zuiderzeeweg op het in stand kunnen houden van de bomenrij (bijlage 5). De hele bomenrij aan de zuidzijde van de bestaande weg moet worden gekapt, daarnaast blijven er risico's op de vitaliteit van de noordelijke bomenrij.

Om een goede afweging te kunnen maken zijn drie tracé's (bijlage 1) voor de verbinding tussen de Vollenhoofsedijk en de kruising Kanaalweg/Scheepsdiep onderzocht op landschappelijke inpassing (bijlage 2), verkeersveiligheid (bijlage 3) en kosten (bijlage 4). Hierbij is de Stadsvisie Blokzijl als uitgangspunt genomen. Samen met de projectwerkgroep zijn de 3 tracés beoordeeld en gewogen. De voorkeur gaat uit naar het tracé waarbij parallel aan de Zuiderzeeweg, op een afstand van ca. 50 meter, een nieuwe weg wordt aangelegd (tracé C). Deze weg buigt af naar de nieuw te bouwen brug. Deze brug sluit aan op de noordelijke kruising van de Kanaalweg en het Scheepsdiep. Wij vragen de raad in te stemmen met deze variant.

Gewenst resultaat

Door de aanleg van de randweg Blokzijl op het voorkeurstracé (C) ontstaat een nieuwe ontsluiting voor Blokzijl, met een landschappelijke inpassing die recht doet aan het behoud van de waardevolle bomenlaan langs de Zuiderzeeweg en past binnen het open karakter van de polder.

Argumenten

1.1 De Stadsvisie Blokzijl is als vertrekpunt genomen bij de afweging van de tracés

De stadsvisie Blokzijl is op 30 september 2025 vastgesteld als richtinggevend document. Tracé C is de variant die het meest recht doet aan het behoud van de cultuurhistorische waarden van de Blokzijler Uiterdijken, de historisch en landschappelijk waardevolle bomenlaan en het achterliggende open polderlandschap.

1.2 Met dit tracé ontstaan kansen voor waterberging in combinatie met natuurontwikkeling

De aanleg van de ontsluitingsweg op het tracé zoals opgenomen in de Stadsvisie Blokzijl houdt geen rekening met de wateropgave in dit gebied. Juist door het nieuwe talud op enige afstand van de Zuiderzeeweg te positioneren ontstaan hier kansen voor waterberging in combinatie met natuurontwikkeling. Dit biedt tevens mogelijkheden om alvast te werken aan de in de stadsvisie benoemde aantrekkelijke groene stadsrand, waarbij ruimte is voor ommetjes en natuurontwikkeling. Deze plas-draszone heeft toegevoegde waarde als wateropvang en als ecologische zone voor vogels en insecten.

1.3 De weg wordt gecategoriseerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom

De maximumsnelheid op deze weg bedraagt 60 km/u. De wegbreedte van de aan te leggen randweg bedraagt 5,80m inclusief twee fietsstroken van elk 1,70m. De minimaal benodigde obstakelvrije ruimte in de berm bedraagt 1,50m. Hiermee wordt voldaan aan de inrichtingseisen conform de landelijke richtlijnen van het CROW. Bij de aansluiting van de Zuiderzeeweg vanaf het zuiden op de randweg wordt een kruispuntplateau aangelegd.

1.4 Door niet te kiezen voor een tracé over de Zuiderzeeweg wordt voorkomen dat een grote afbreuk aan de landschappelijke kwaliteit en de cultuurhistorische waarden van de laanstructuur wordt gedaan

Uit het onderzoek naar de vitaliteit van de bomen blijkt dat vrijwel alle bomen gezond, stabiel en vitaal zijn. De verwachte impact van de aanleg van een randweg op de Zuiderzeeweg op de vitaliteit van de bomenrij is groot. Zeker is dat de zuidelijke bomenrij gekapt moet worden. Voor de aanleg van de wegfundering zal de bestaande wegconstructie afgegraven worden. Dat brengt ernstige risico's voor de bomenrij aan de noordzijde met zich mee.

1.5 De Zuiderzeeweg krijgt de functie van recreatieve wandelroute (dorpsommetje)

Om deze wandelverbinding tot een dorpsommetje te maken is een wandelpad nodig aan de noordzijde van de nieuw aan te leggen weg vanaf de Zuiderzeeweg naar de brug. Op de brug wordt een voetpad in het dwarsprofiel meegenomen.

1.6 Door het aanleggen van de weg op enige afstand van de Zuiderzeeweg is de impact van de nieuwe ontsluitingsweg voor de bewoners van de Zuiderzeeweg 2 en 2a het kleinst.

Kanttekeningen en risico's

1.1 De voorkeursvariant wijkt enigszins af van de variant die in de stadsvisie is opgenomen

Bij de variant in de stadsvisie ontstaat een onlogisch beeld met twee dijklichamen vlak naast elkaar. Ook de compensatie voor waterberging is in deze variant niet opgelost. Bij het voorkeurstracé zijn beide vragen opgelost.

1.2 Er worden geen bomen langs de nieuwe ontsluitingsweg aangeplant

Dat zou afbreuk doen aan het open karakter van de polder en de herkenbaarheid van de oorspronkelijke structuren.

1.3 Er is niet gekozen om de Zuiderzeeweg als fietsroute in te richten

Doordat de meeste fietsers vanaf de zuidwestzijde komen zou dat een omrijbeweging opleveren. Daarom is gekozen voor het openstellen van de randweg voor fietsers, net als op de brug en de Kanaalweg. De aanwezigheid van brede fietsstroken op de randweg heeft een snelheidsremmend effect. Ook draagt dit bij aan een uniforme uitstraling van de weg.

1.4 Met de bewoners van Zuiderzeeweg 2 moet nog gesproken worden over hoe de ontsluiting van hun perceel gaat lopen.

2.1 De aanleg van een nieuwe weg is duurder

Desondanks wordt gekozen voor de landschappelijk beste inpassing waarbij de waardevolle kwaliteit van de bomenlaan generaties lang behouden zal blijven.

2.2 De voorkeursvariant maakt dat er meer grond aangekocht moet worden om een nieuwe wegconstructie aan te leggen

De extra gronden bieden een logische plek voor het invullen van de watercompensatie. We vragen de raad het voorkeurstracé vast te stellen voordat we de grond in eigendom hebben.

Duurzaamheid en social return

Er wordt gekozen voor een duurzaam tracé waarbij de waardevolle bomenlaan langs de Zuiderzeeweg behouden blijft. In de verdere uitwerking van de plannen worden in de materialisaties duurzame materialen toegepast. Met de aanleg van waterberging in het deel tussen de Zuiderzeeweg en het voorgestelde tracé wordt invulling gegeven aan klimaatadaptatie.

Financiële toelichting

De gemeenteraad heeft op 12 november 2024 de programmabegroting 2025-2028 vastgesteld. Daarin is voor de realisatie van de randweg Blokzijl een budget beschikbaar gekomen van € 8,4 miljoen. Dit bedrag is gebaseerd op de SSK-raming in de variantenstudie van Sweco uit 2019. Deze ging uit van een randweg over de Zuiderzeeweg zoals weergegeven als tracé A.

Dit bedrag is opgebouwd als volgt:

Raming randweg Blokzijl	
1. Voorbereiding	€ 450.000
2. Verbreding Zuiderzeeweg en weg naar brug	€ 800.000
3. Verbreding en aanpassingen Kanaalweg	€ 1.200.000
4. Brug over Vollenhoofsekanaal	€ 4.500.000
5. Aansluiting N333	€ 900.000
6. Onvoorzien	€ 550.000

Totaal	€ 8.400.000
--------	-------------

In bijlage 3 is het kostenvergelijk van de verschillende tracés opgenomen. De daarin genoemde totaalbedragen verhouden zich tot het bedrag in bovenstaande raming van onderdeel 2. Het voorkeurstracé, tracé C, wordt geraamd op een bedrag van € 1.536.213. Dit bedrag is exclusief BTW. De BTW is compensabel via het BTW-compensatiefonds.

De meerkosten ten opzichte van de raming bedragen € 736.213. De kapitaalslasten van deze extra investering bedragen de komende jaren:

	Kapitaalslasten (afschrijving 30 jaar)			
Meerkosten	2026	2027	2028	2029
€ 736.213	39.785	39.255	38.725	38.195

In de gesprekken met de adviseur over de nieuwe brug wordt aangegeven dat het geraamde bedrag (onderdeel 4) toereikend is. Ook de raming voor de gewenste rotonde als kruispuntoplossing bij de N333 past binnen de raming in bovenstaande tabel (onderdeel 5). De opgenomen post onvoorzien (onderdeel 6) is voor tegenvallers in de voorbereiding of bij uitvoering van de werkzaamheden.

Communicatie en participatie

In de projectwerkgroep hebben vertegenwoordigers van Plaatselijk Belang Blokzijl en een vertegenwoordiging van de ondernemers op het bedrijventerrein een adviserende rol. De inwoners van Blokzijl worden ieder kwartaal via een nieuwsbrief geïnformeerd over de voortgang van het project. Op de website van de gemeente wordt de actuele voortgang van het project gedeeld en zijn de nieuwsbrieven terug te lezen. Bij het afronden van het voorlopig ontwerp, en bij de start van de uitvoering zijn informatieavonden gepland.

Uitvoering en planning

De verwachting is dat de voorbereiding in Q2 van 2026 kan worden afgerond. De verwachting is dat eind 2026 het omgevingsplan is vastgesteld en alle benodigde vergunningen zijn verkregen. Verwachting is dat in het voorjaar van 2027 gestart kan worden met de realisatie van de randweg. Oplevering staat gepland voor december 2027.

Is het besluit openbaar?

Ja

Besluit

Het college legt het volgende voor aan de gemeenteraad:

1. In te stemmen met de keuze voor tracé C als voorkeurstracé voor de nieuwe ontsluitingsweg voor Blokzijl.
2. De financiële consequenties hiervan, te weten € 736.213 aanvullend investeringskrediet (wat leidt tot een extra structurele kapitaallast van € 39.785), te verwerken in de Perspectiefnota 2026-2030.