

Colofon

Project: Wegencategoriseringsplan gemeente Terneuzen
Opdrachtgever: Gemeente Terneuzen
Projectteam opdrachtgever: De heer P. van de Kerkhove, De heer C. de Vos
Projectcode: GemTnz/P02

Documenttitel: Wegencategorisering gemeente Terneuzen
Documentcode: GemTnz/P02/R001
Versie: Definitief
Datum: 13 januari 2009

Auteur: J.P. d'Haens
E-mail: jan@dhaensadvies.nl
Telefoon: 06-28637530

Inhoudsopgave

1	Inleiding	05
1.1	Achtergrond	05
1.2	Wegencategorisering: wat en waarom?	05
2	Begrenzing plan	07
2.1	Plangebied	07
2.2	Planhorizon	07
3	Inventarisatie	09
3.1	Beleidskader	09
3.2	Ruimte	13
3.3	Mobiliteit	17
3.4	Kader	23
3.5	Knelpunten en uitdagingen	23
4	Categorisering in Terneuzen	25
4.1	Terugblik	25
4.2	De categorieën	27
4.3	Wegencategorisering 2008	33
4.4	Wegencategorisering 2020	36
5	Inrichtingseisen	47
	Bijlagen	49



1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De Kanaalzone in Zeeuws-Vlaanderen is volop in beweging. In en om de kern Terneuzen worden diverse ruimtelijke projecten ontwikkeld, zoals de invulling van de Stedelijke Randzone en de uitvoering van het Masterplan Axelse Dam. Daarnaast heeft de opening van de Westerscheldetunnel in 2003 de verkeersstromen in de regio fors gewijzigd. Als gevolg hiervan worden plannen voorbereid om het (boven)regionale wegennet op te waarderen. Om adequaat in te spelen op deze aspecten en nieuwe ontwikkelingen voor de toekomst mogelijk te maken is een actualisering van het verkeers- en vervoersbeleid gewenst.

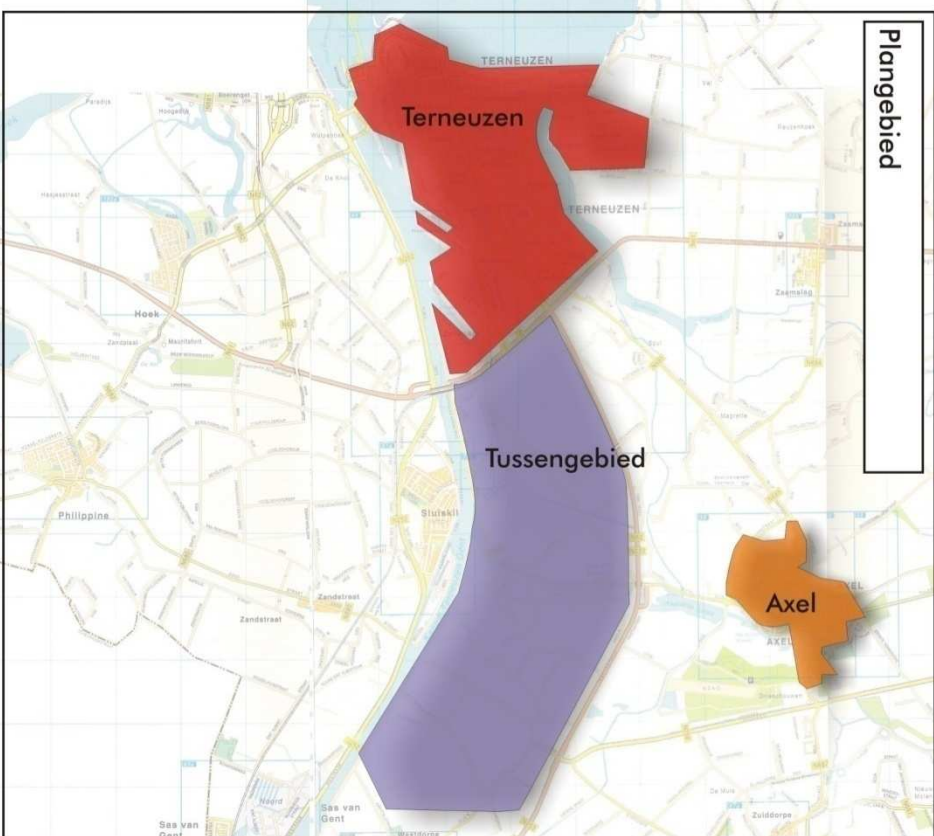
Gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid wordt vastgelegd in een GVVP, oftewel **G**emeentelijk **V**erkeers- en **V**ervoers**P**lan. De gemeente Terneuzen heeft in een kadernota vastgesteld op welke wijze dit beleid moet worden vormgegeven. Een verdere uitwerking heeft tot op heden niet plaatsgevonden. Het opstellen van een dergelijk plan kost veel tijd, tijd die gelet op de snelheid van diverse projecten niet beschikbaar is. Om die reden is besloten, vooruitlopend op een eventueel GVVP of Mobiliteitsplan, een nota op te stellen over de huidige en toekomstige verkeersstructuur. Gekozen is voor het vormgeven van een wegencategoriseringsplan, zowel voor de situatie anno 2008 alsmede de planhorizon van de kadernota Mobiliteitsplan, 2020.

1.2 Wegencategorisering: wat en waarom?

De term Wegencategorisering is afkomstig uit het Duurzaam Veilig principe. Het doel van een Duurzaam Veilig ingericht wegennet is het netwerk af te stemmen en in te richten op het gewenste gebruik. De basis van een Duurzaam Veilig verkeerssysteem vormt het categoriseringsplan. Hierin worden de verschillende wegen in een (plan)gebied ingedeeld in categorieën. De categorie is o.a. afhankelijk van de functie van de weg. Voor iedere categorie wordt een dwarsprofiel, wensbeeld, opgesteld.

Met het opstellen van een wegencategoriseringsplan wordt dus feitelijk de (auto)verkeersstructuur voor een bepaald gebied vastgelegd. Door ook een plan op te stellen op basis van toekomstige ontwikkelingen kan een groeimodel worden ontwikkeld wat afgestemd is op de vraag van de gemeente Terneuzen: Inzicht in oplossingen voor zowel de korte als lange termijn.

De categorieën en inrichtingseisen zoals beschreven in dit rapport zijn van toepassing op alle wegen binnen het beheersgebied van de gemeente Terneuzen. Qua verkeersstructuur wordt het plangebied gevormd door de kernen Terneuzen en Axel en een tussengebied grofweg bestaande uit de Koegorspolder en de Axelse Vlakte.



2. Begrenzing plan

2.1 Plangebied

Het plangebied van het wegcategoriseringsplan sluit aan bij de ruimtelijke en infrastructurele knelpunten en ontwikkelingen. Gelet op de huidige knelpunten en de toekomstige ontwikkelingen is er voor gekozen drie deelgebieden op te nemen in deze studie.

Terneuzen

De kern Terneuzen vormt deelgebied 1. Enerzijds bestaat hier de wens duidelijkheid te verschaffen over de toekomstige verkeersstructuur zodat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen hierop kunnen inspelen. Anderzijds kent de huidige infrastructuur enkele knelpunten die moeten worden opgelost.

Axel

Deelgebied 2 bestaat uit de kern Axel. Voor de bebouwde kom van Axel is tot op heden nooit een wegcategoriseringsplan opgesteld. Met het opstarten van het project Axel Vooruit en de wens om enkele straten te herinrichten een goed moment om dit alsnog te doen.

Tussengebied

Ingeklemd tussen grofweg Terneuzen, Axel, Westdorpe en het Kanaal Gent-Terneuzen is het derde deelgebied gelegen. Dit gebied bestaat deels uit industrie/bedrijvigheid en deels uit landbouwgrond. De planvorming voorziet echter in ontwikkeling van een grootschalig glastuinbouwgebied, een tunneloefencentrum en invulling van de Stedelijke Randzone met leisure-activiteiten. Daarnaast bestaat de vraag hoe de ontsluiting van dit gebied er uit ziet na de verdubbeling van de N62 Tractaatweg.

2.2 Planhorizon

Naast de ruimtelijke begrenzing van het plangebied is er ook een begrenzing in tijd. Het wegcategoriseringsplan Terneuzen & Axel gaat in op zowel de huidige als de toekomstige situatie. Als planhorizon is voor het jaar 2020 gekozen (tevens planhorizon zoals benoemd in Kadernota Mobiliteitsplan).

3. Inventarisatie

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie en relevante toekomstige ontwikkelingen beschreven. In eerste instantie wordt het relevante mobiliteitsbeleid op landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau beschreven. Dit bestaande beleid is reeds afgestemd op andere relevante vakgebieden zoals milieu en ruimtelijke ordening waardoor in het kader van het categoriseringsplan kan worden volstaan met het bestuderen van het mobiliteitsbeleid. Op schaal van de gemeente Terneuzen wordt naast het bestaande beleid ook de huidige situatie voor wat betreft Ruimte en Mobiliteit bestudeerd, de praktijksituatie. Vervolgens wordt een overzicht gegeven van de relevante ontwikkelingen op het gebied van Ruimte en Mobiliteit, tot het jaar 2020. De inventarisatie omvat dus een totaalbeeld van huidige situatie tot toekomstig beleid, van theorie tot praktijk.

3.1 Beleidskader

3.1.1 Landelijk

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het Nationale Verkeers- en VervoersPlan (NVVP) dat doelen en kaders voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. Het motto van deze nota is sneller, schoner en veiliger van deur tot deur. Voor deze drie speerpunten zijn concrete doelstellingen vastgelegd:

- Sneller: In 2020 arriveert 95% van de reizigers op de verwachte tijd op de plaats van bestemming en staan we 40% minder in de file dan in 2000;
- Schoner: De uitstoot van fijnstof en stikstof (NOx) daalt met ongeveer 40% en inwoners hebben minder last van lawaai;
- Veiliger: In 2020 ligt het aantal verkeersdoden nog eens 300 slachtoffers lager dan in het topjaar 2004. Toen vielen er 881 slachtoffers, in 2020 mogen dat er maximaal 580 zijn.

Het standpunt van het huidige kabinet is dat Mobiliteit moet. Mobiliteit, zowel van personen en goederen, is een absolute voorwaarde om de samenleving en de economie te laten draaien. Waar de verantwoordelijkheid van oudsher bij het rijk zelf lag nemen nu de verschillende overheden een deel van het beleid en de uitvoering voor hun rekening.

Duurzaam Veilig

Om een verkeersveilige leefomgeving te creëren wordt in Nederland het principe Duurzaam Veilig gehanteerd. Hierbij wordt gestreefd naar een duurzaam (en) veilig verkeers- en vervoerssysteem, overeenkomstig de volgende kenmerken:

- Een omgeving die qua infrastructuur aangepast is aan de beperking van het menselijke vermogen (herkenbaarheid);
- Voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen;
- Verkeersdeelnemers die adequaat worden opgeleid en geïnformeerd.

Een van de hulpmiddelen bij het vormgeven van een duurzaam en veilig wegennet is het categoriseringsplan. In dit plan worden wegen verdeeld naar functie en worden inrichtingskenmerken per categorie (functie) vastgesteld. Bij de inrichting van wegen worden drie principes gehanteerd:

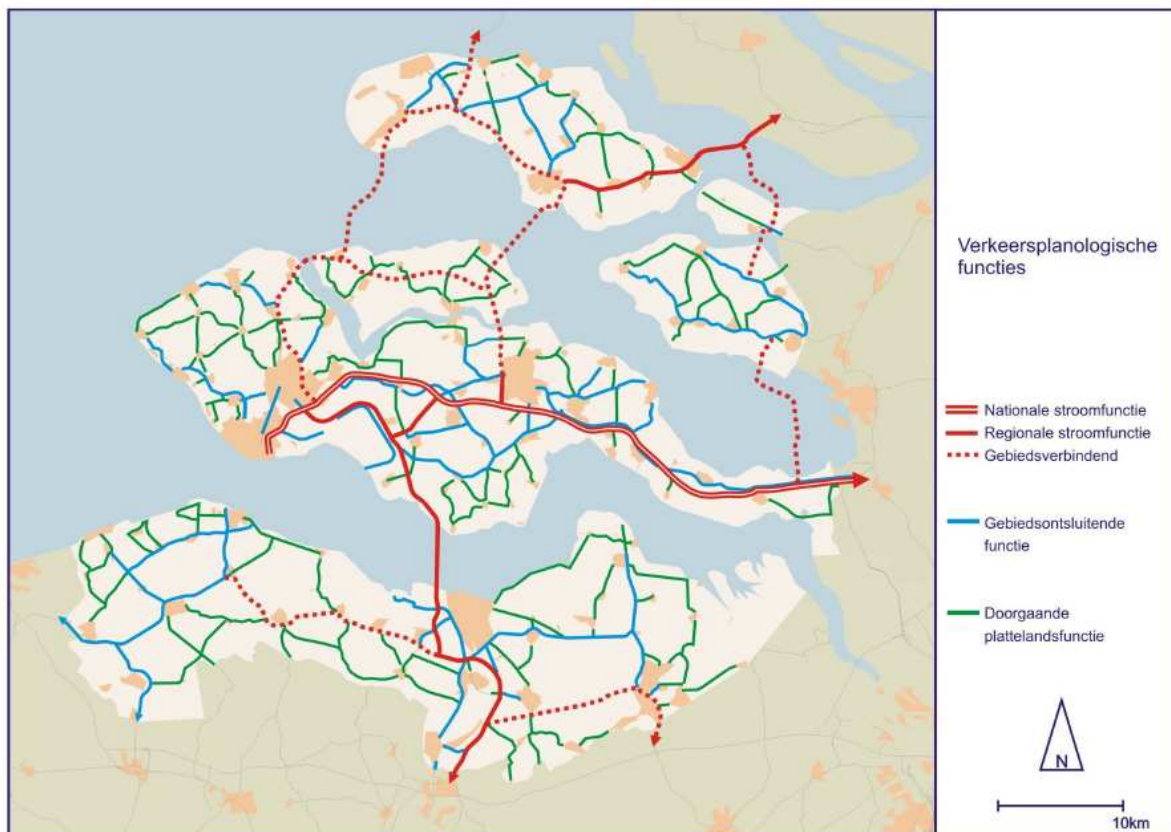
- Functionaliteit van het wegennet: de functie van de weg moet voldoende duidelijk zijn zodat onbedoeld gebruik van de infrastructuur wordt voorkomen;
- Homogeniteit van het verkeer: zoveel mogelijk voorkomen van ontmoetingen met hoge snelheids- en richtingsverschillen;
- Voorspelbaar verkeersgedrag: het moet duidelijk zijn wat van een weggebruiker wordt verwacht zodat onzeker gedrag zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Deze drie ontwerpprincipes zijn vertaald in drie wegencategorieën, te weten:

- Stroomwegen: wegen voor het snel verwerken van doorgaand verkeer;
- Gebiedsontsluitingswegen: wegen voor het ontsluiten van gebieden zoals woonwijken, bedrijfsterreinen, etc.;
- Erftoegangswegen: wegen voor de toegankelijkheid van woningen en winkels in combinatie met een straat als ontmoetingsplaats.

Essentiële herkenbaarheidkenmerken

Met het uitwerken van een wegencategorisering en het aanwijzen van functies voor bepaalde wegen is een eerste stap gezet naar een herkenbare infrastructuur. Om de herkenbaarheid van de wegen verder te verduidelijken heeft het Nationaal Mobiliteitsberaad in 2003 essentiële herkenbaarheidkenmerken vastgesteld. Het CROW heeft vervolgens de richtlijnen voor de uitvoering van de kenmerken vastgesteld. Deze bestaan o.a. uit as- en kantmarkeringen. Deze kenmerken moeten er uiteindelijk aan bijdragen dat de weggebruikers weten welk gedrag van hen wordt verwacht.



Verkeersplanologische functies (Bron: Mobiliteit op Maat, PVVP Zeeland)

3.1.2 Provinciaal

PVVP Zeeland

Momenteel wordt het beleidsplan Mobiliteit op Maat, het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan, geactualiseerd. Het PVVP Zeeland is bedoeld als koepelplan en geeft de integrale visie op verkeer en vervoer weer. De verdere uitwerking wordt in de meeste gevallen vormgegeven met deelplannen. Het PVVP en deze deelplannen vormen samen het provinciale mobiliteitsbeleid, met als algemene doelstelling: *“Zeeland biedt een optimaal verkeer- en vervoersysteem, waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in goede verhouding staat tot de kwaliteit van de samenleving als geheel, en dat recht doet aan het evenwicht tussen sociale, economische en ecologische waarden”*.

Wegencategoriseringsplan

In de actualisatie van het PVVP Zeeland is een verdeling weergegeven van het Zeeuwse wegennet naar verkeersplanologische functies. Momenteel wordt dit principe doorvertaald in een wegcategoriseringsplan voor de provincie Zeeland. De indeling naar verkeersplanologische functies biedt echter een goed aanknopingspunt om in te zoomen op de wegenstructuur op gemeentelijk niveau.

Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland 2005-2010

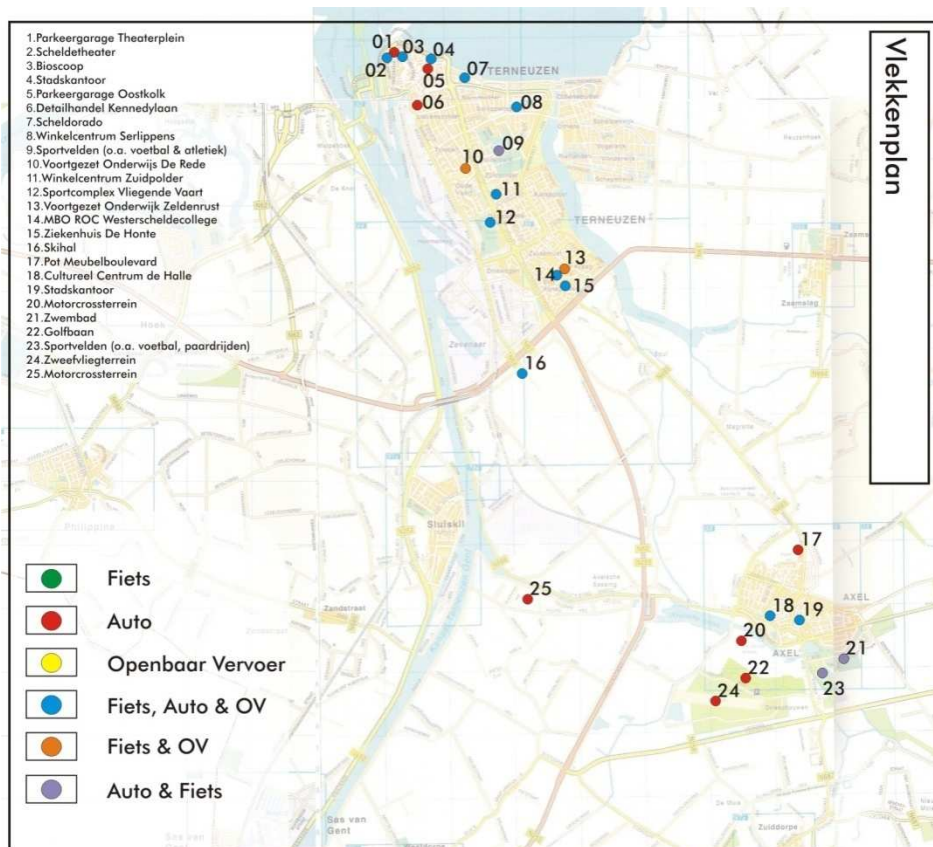
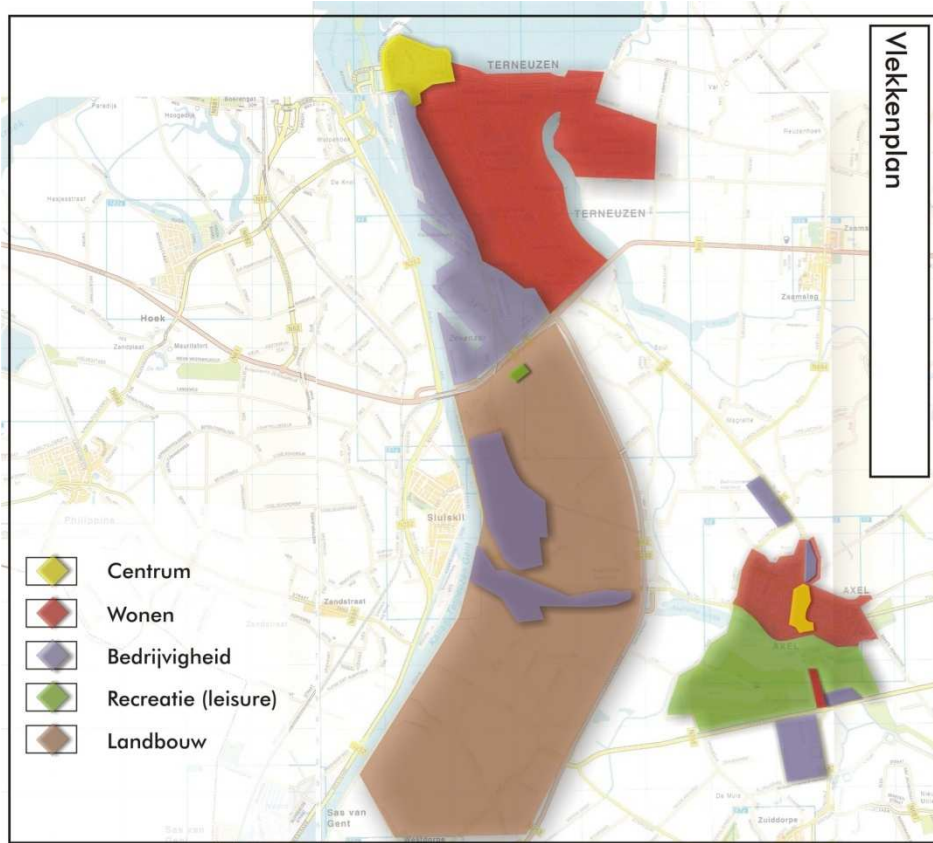
Het verkeersveiligheidsbeleid voor de provincie Zeeland is vastgelegd in het Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland 2005-2010. Dit plan is opgesteld door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) waarin alle Zeeuwse wegbeheerders (dus ook de gemeente Terneuzen) participeren. Als doelstelling is hierin opgenomen om in 2010 20% minder ernstige verkeersslachtoffers te behalen op de Zeeuwse wegen ten opzichte van het gemiddelde over 2001-2003. Dit komt neer op maximaal 321 ziekenhuisgewonden en doden. Met als extra voorwaarde ten hoogste 21 verkeersdoden.

In het Regionaal Werkplan Verkeersveiligheid Zeeland heeft het ROVZ haar verkeersveiligheidsprojecten voor het jaar 2008 gepresenteerd. Nieuw in dit werkplan is de gewijzigde doelstelling. Vanaf heden is het streven van het ROVZ verwoord in de slogan “op weg naar nul”. Doelstelling is om in Zeeland geen (nul) verwijdbare ongevallen te kunnen noteren.

3.1.3 Gemeentelijk

Mobiliteitsplan gemeente Terneuzen

Door de Raad is in 2006 de Kadernota Mobiliteitsplan vastgesteld. Hierin wordt het kader geschepd waarbinnen het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Terneuzen wordt vormgegeven. Als doelstelling voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Terneuzen staat hierin verwoord: *“Het bieden van een optimale mobiliteit voor de eigen inwoners en de gebruikers van de infrastructuur van de gemeente Terneuzen, afgestemd op de wensen en eisen per deelgebied en de beleidsdisciplines economie, ruimtelijke ordening en milieu en natuur”*.



3.2 Ruimte

3.2.1 Situatie 2008

De ruimtelijke structuur van Terneuzen wordt gekenmerkt door de excentrische ligging van het centrum. Ingeklemd tussen de Westerschelde en het Kanaal Gent-Terneuzen ligt dit centrumgebied in het uiterste noordwesten van de stad. Langs het kanaal Gent-Terneuzen en de van oudsher aanwezige verkeersroutes naar het zuiden (o.a. Axelsestraat) is Terneuzen verder gegroeid. Tot enkele jaren geleden vormden de Westerschelde, het Kanaal Gent-Terneuzen, de N61 en de Otheense Kreek de duidelijke begrenzing van de stad. Inmiddels zijn met de realisatie van de eerste fase Othene (nieuwbuurwijk) en de start van de ontwikkeling in de Stedelijke Randzone (leisurecenter) twee van de vier "harde" grenzen geslecht.

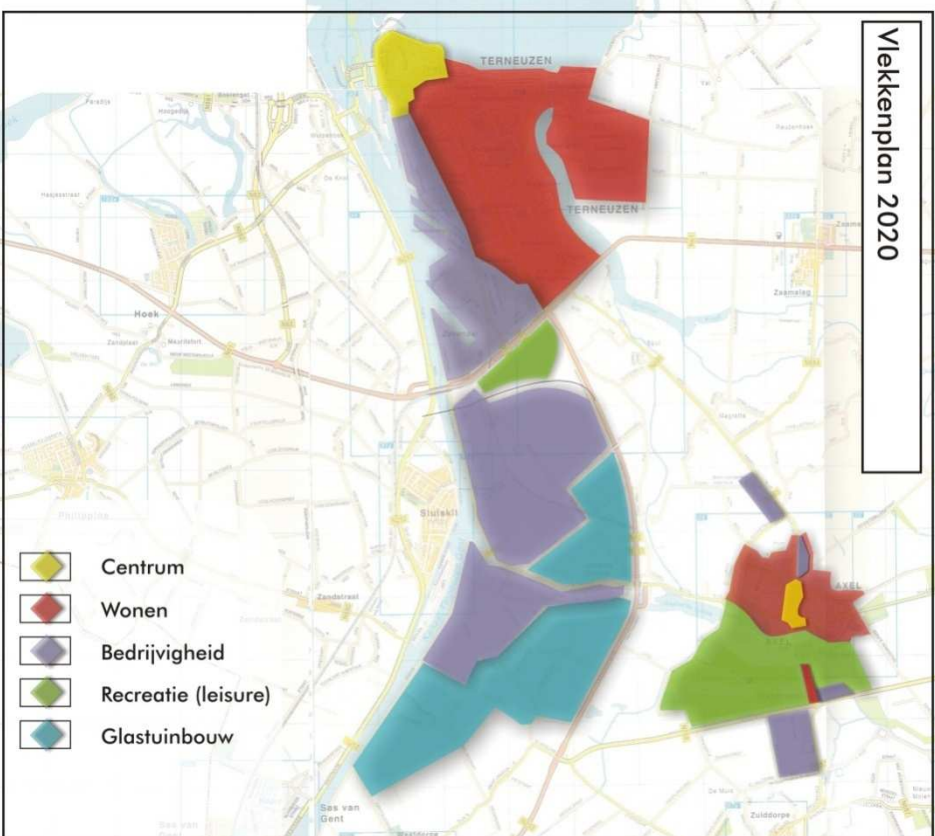
Globaal gezien is de stad op te splitsen in een aantal deelgebieden:

- Centrum: excentrisch gelegen in het noordwesten van Terneuzen. Hier bevinden zich diverse functies waaronder wonen, dienstverlening (kantoren), kernwinkelgebied en horeca (inclusief bioscoop en theater);
- Bedrijvigheid: langs het Kanaal Gent-Terneuzen zijn diverse haven- en niet havengebonden bedrijfsterreinen gelegen. Aan de oostzijde worden deze grofweg begrensd door de Mr. F.J. Haarmanweg en de Guido Gezellestraat (zuidelijk gedeelte);
- Wonen: in het gebied tussen de eerder genoemde bedrijvigheid en de Otheense Kreek wordt voornamelijk de functie wonen aangetroffen. Planmatige uitbreidingen hebben in de loop der tijd oude buurtschappen (Driewegen) en van oudsher aanwezige bebouwing, o.a. langs de Axelsestraat, opgenomen in de stedelijke structuur. Aan de Westerschelde is de woonbebouwing vormgegeven met een strip hoogbouw bestaande uit diverse flats en de woontoren Waterfront. De wijk Othene vormt de oostelijke uitbreiding van de stad en de overschijding van de Otheense Kreek als grens. Deze wijk bestaat uit diverse woonmilieus en heeft ook het buurtschap "Noten" opgenomen in de stedelijke structuur;
- Stedelijke randzone: aan de zuidzijde van de N61, het noordelijke gedeelte van de Koegorspolder, wordt momenteel gebouwd aan het leisurecenter. Deze skipiste vormt de eerste uitbreiding van stedelijke functies over de N61.

Het "tussengebied" bestaat momenteel hoofdzakelijk uit grond die voor agrarische doeleinden wordt gebruikt. Hier en der zijn fabrieken en bedrijven aanwezig, maar het grootste oppervlak wordt nog steeds benut door landbouwgrond. Inmiddels zijn in de Koegorspolder een twintigtal windmolens geplaatst en worden plannen voorbereid voor verdere invulling van deze polder, o.a. de komst van Ricas en de bouw van een nieuwe brandweerkazerne. Verder zuidelijk voorziet de planvorming in glastuinbouw.

De kern Axel bestaat uit een aaneengesloten woongebied met centraal gelegen de centrumvoorzieningen. Aan de zuidzijde grenst de woonbebouwing aan een groot groengebied waarin diverse recreatieve functies zijn opgenomen. Opvallend aan Axel is de versnippering van de bedrijventerreinen.

De vlekkenkaart geeft een globale indeling naar (hoofd)functies. Het komt echter vaak voor dat in een bepaalde vlek ook andere functies zijn opgenomen. Zo is ziekenhuis de Honte in Terneuzen gelegen in de woonwijk Zeldenrust St. Anna. Op de kaart op pagina 12 staat een overzicht weergegeven met voor dit plan belangrijke functies. De verschillende functies zijn verdeeld naar bereikbaarheid per fiets, auto en/of openbaar vervoer. Per functie is aangegeven voor welke van deze drie modaliteiten een goede bereikbaarheid is vereist.

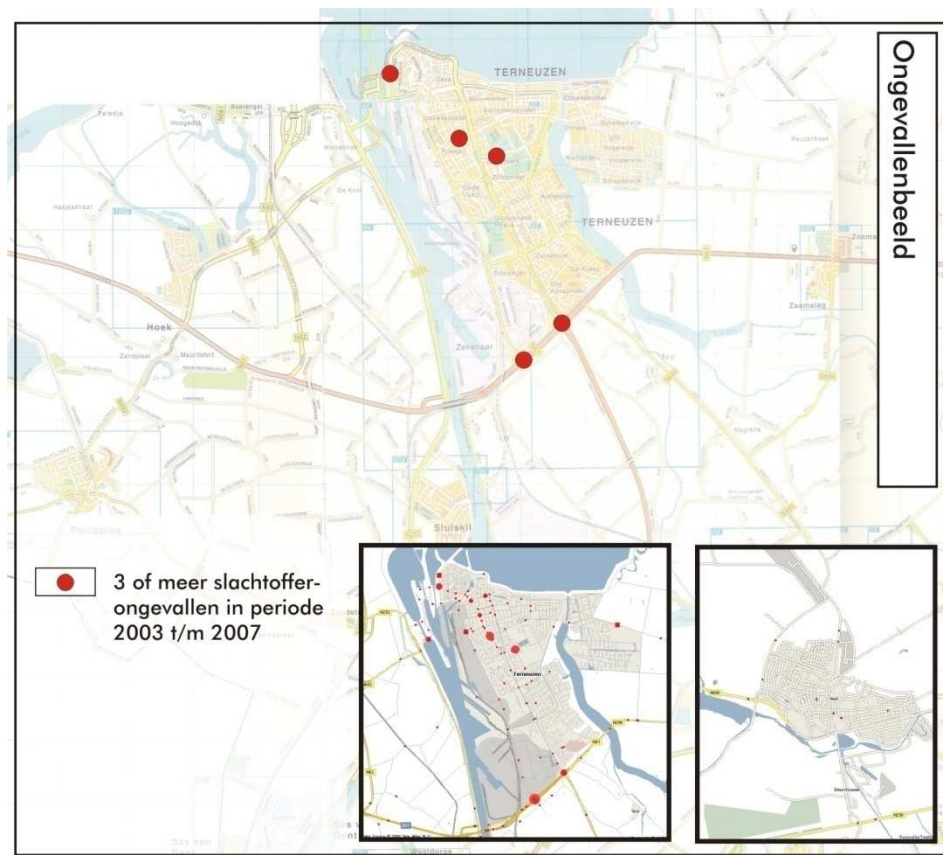
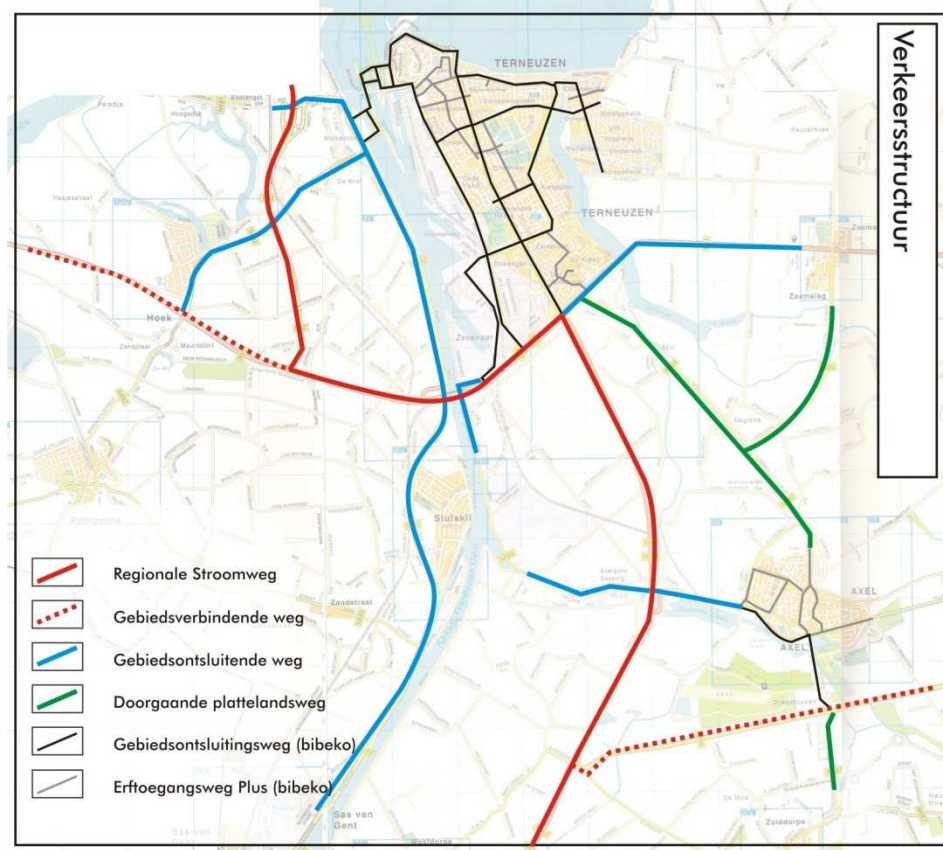


3.2.2 Situatie 2020

De situatie 2020 is weergegeven aan de hand van vaststaand beleid. In de kern Terneuzen resulteert dit in een uitvoering van het Masterplan Axelse Dam met een uitbreiding van het centrumgebied. Ook de woonwijk Othene is verder gegroeid in zuidelijke richting.

De grootste metamorfose vindt naar alle waarschijnlijkheid plaats in het tussengebied. De Stedelijke Randzone wordt verder ingevuld met leisure-gerelateerde functies en in de Koegorspolder ontstaat een groot bedrijventerrein. Verder is in 2020 het glastuinbouwgebied gerealiseerd.

De kern Axel kent slechts kleine aanpassingen. Op woningbouw gebied is dit de totstandkoming van plan Buitenweg aan de noordoostzijde van de kern.



3.3 Mobiliteit

3.3.1 Situatie 2008

Verkeersstructuur

Het Kanaal Gent-Terneuzen vormt een barrière voor het landverkeer. Slechts op drie plaatsen op Nederlands grondgebied kan het kanaal door gemotoriseerd verkeer worden gekruist. Deze locaties zijn de draaibrug bij Sas van Gent, de draaibrug te Sluiskil en het sluisencomplex in Terneuzen. Doordat de belangrijkste noord-zuid route (N62) en de belangrijkste oost-west route (N61) van Zeeuws-Vlaanderen beiden via de brug Sluiskil lopen kan dit kunstwerk dan ook worden gezien als een belangrijk scharnierpunt in de regionale verkeersstructuur. Dit heeft ook een duidelijke doorwerking op de verkeersstructuur van de kern Terneuzen. Vanaf de in het verlengde van de brug Sluiskil gelegen N61 lopen enkele ontsluitingswegen van Terneuzen parallel aan het kanaal Gent-Terneuzen naar het centrum. De Mr. F.J. Haarmanweg vormt hierbij de ontsluiting van de diverse bedrijventerreinen. De Guido Gezellestraat en de Rooseveltlaan verbinden de diverse woonwijken en sluiten aan de noordzijde van de stad aan op de route Churchilllaan-Scheldeboulevard. Deze route loopt parallel aan de Westerschelde, om het centrum heen, en takt op haar beurt weer aan op het sluisencomplex.

Behalve de eerder genoemde route Churchilllaan-Scheldeboulevard zijn er weinig duidelijke oost-west verbindingen. De eerstvolgende route wordt gevormd door de Rooseveltlaan die de Mr. F.J. Haarmanweg met de Guido Gezellestraat verbindt. De afstand van deze route tot de Scheldeboulevard is echter behoorlijk waardoor verkeer ook andere oost-west verbinding zoekt. Structuurmatig zijn de routes Van Steenbergelaan – Verlengde van Steenbergelaan en Dokweg-Zuidlandstraat ook duidelijk herkenbaar. Door de aanliggende functies, vormgeving van de kruispunten en/of de weginrichting hebben deze echter verkeerskundig een afwaardering gekregen.

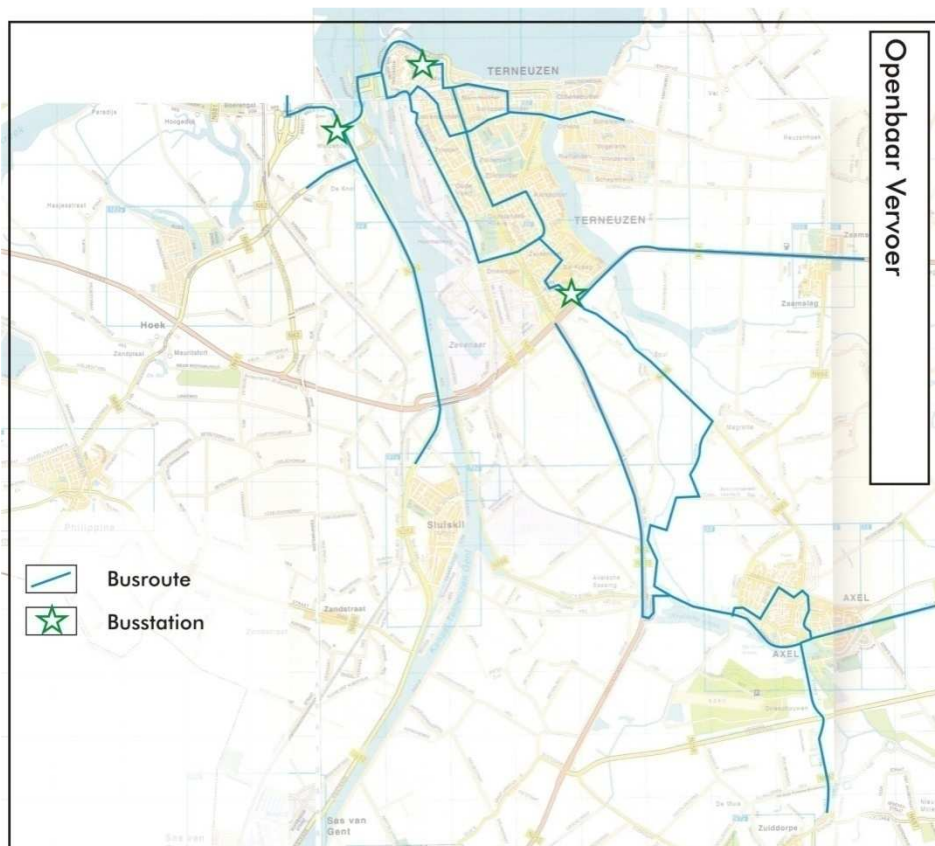
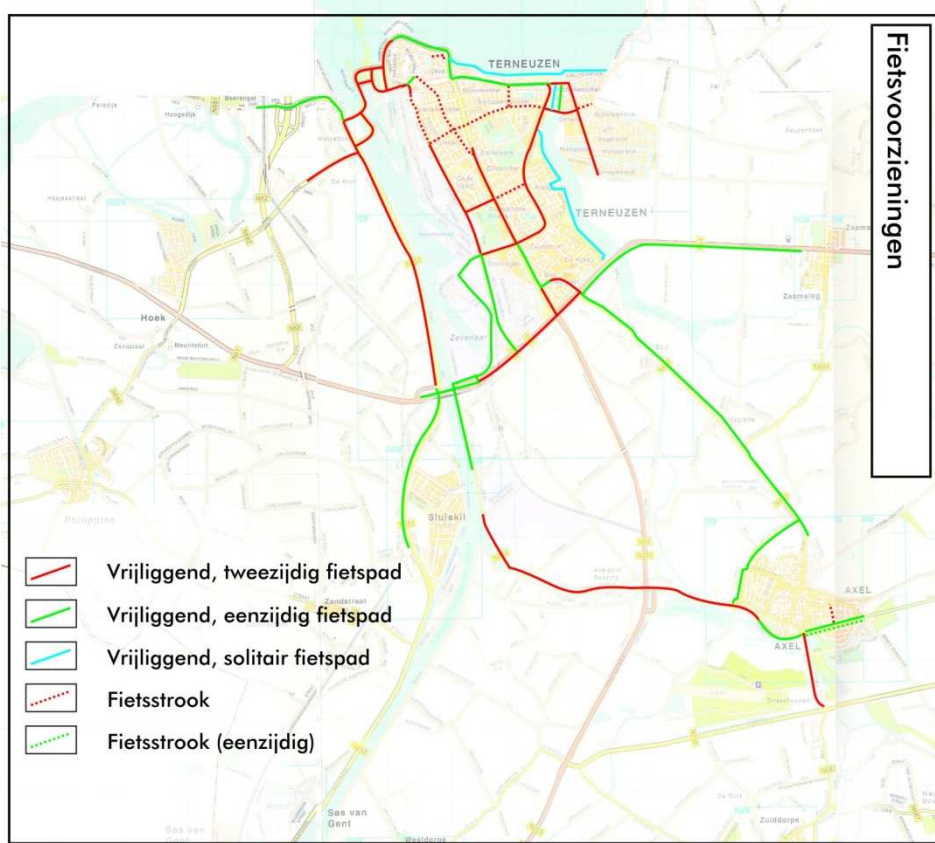
Aan de rand van de kern Axel loopt de route Zuidsingel-Kinderdijk. Deze kent voornamelijk een functie als ontsluitingsweg voor de kern Axel. De route wordt ook gebruikt als alternatief voor de Langeweg-Tractaatweg en kortsluiting van/naar de Koegorspolder. In de kern Axel zijn verder enkele Erftoegangswegen Plus aangewezen. Deze bestaan grotendeels uit (relatief) brede asfaltwegen. Uitzondering hierop vormt de Kerkdreef-Stationstraat die relatief smal is en door de vele geparkeerde auto's nog smaller aan doet.

Ongevallenbeeld

Voor het plangebied is een overzicht weergegeven van de ongevalsconcentraties in de periode 2003 t/m 2007. Op kaart zijn de locaties aangegeven waar in een periode van vijf jaar drie of meer ernstige ongevallen (ongevallen met ernstige slachtoffers) hebben plaatsgevonden. Het betreft de volgende locaties:

- Buitenhaven-Binnenvaartweg;
- Dokweg-Axelsestraat;
- Frederik van Eedenstraat-Bellamystraat;
- N61-Guido Gezellestraat;
- N61-Mr. F.J. Haarmanweg.

Op de twee inzetten zijn alle ernstige ongevallen in de kernen Axel en Terneuzen in deze periode weergegeven. Om een goed overzicht van het ongevallenbeeld te verkrijgen is een verdere uitwerking gewenst waarbij onderscheid wordt gemaakt naar type ongevallen. Voor dit categoriseringsplan volstaat het beeld op pagina 16.





Structuur fietsverkeer

De fietsvoorzieningen in het plangebied zijn in beeld gebracht, verdeeld naar fietspaden en fietsstroken. Het merendeel van de fietsvoorzieningen is gekoppeld aan een hoofdroute voor het autoverkeer. Alleen langs de Westerschelde en de Otheense Kreek zijn enkele solitaire (recreatieve) routes gelegen. Voorts valt het gebrek aan fietsvoorzieningen op in het tussengebied. Met de afsluiting van de weg langs Yara/Heros, in verband met ISPS-regelgeving, is er geen doorgaande fietsvoorziening meer tussen Kanaal Gent-Terneuzen en de Spuiweg ten noorden van Axel.

De meeste fietsoversteken op de hoofdwegen zijn vormgegeven met fietsers uit de voorrang. Ook op rotondes binnen de bebouwde kom is dit, in tegenstelling tot de landelijke CROW-richtlijn (zie o.a. CROW-publicatie 126), het geval. Verder is er geen vaste maatvoering en vormgeving voor fietsstroken en vrijliggende fietspaden.

Structuur openbaar vervoer

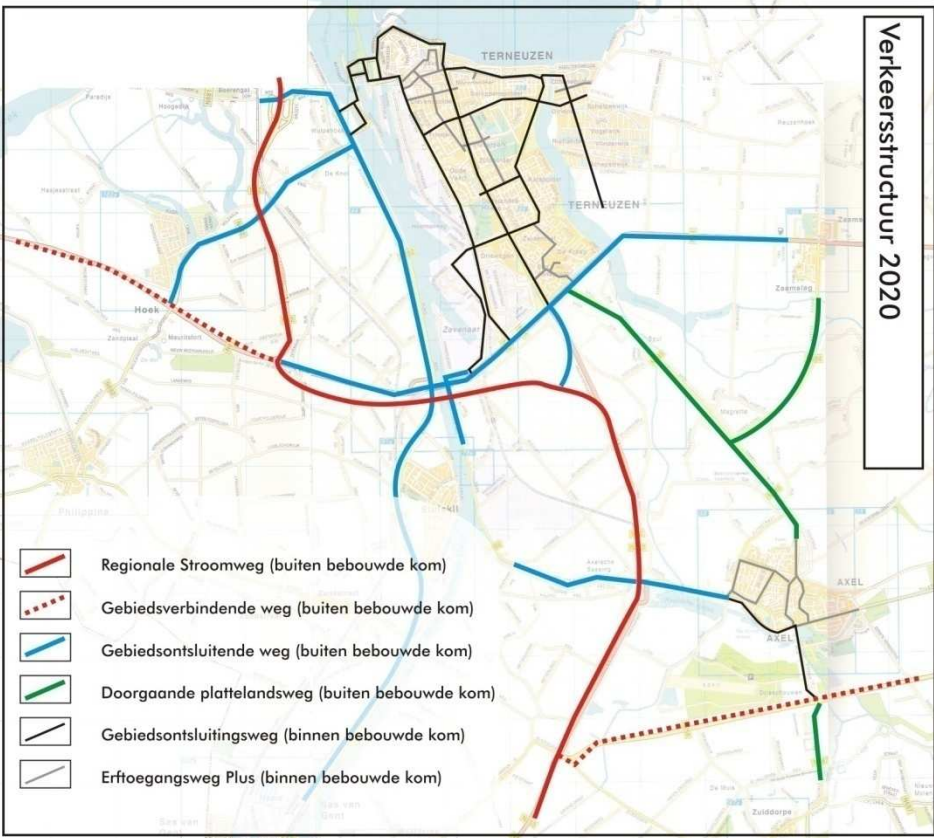
Openbaar Vervoer in de regio Zeeuws-Vlaanderen bestaat voornamelijk uit busdiensten. Personenvervoer per spoor is niet aanwezig. Terneuzen fungeert in het ov-netwerk van deze regio als scharnierpunt waar diverse lijnen samenkomen. Dit gebeurt op het busstation ten westen van het sluizencomplex. Ook nabij het ziekenhuis de Honte, aan de zuidzijde van de stad, is een overstappunt voor buslijnen aanwezig.

Conform het nieuwe Openbaar Vervoer beleid worden alle kernen in Zeeuws-Vlaanderen voorzien van een busverbinding. Dit heeft tot gevolg dat ook Reuzenhoek en andere minder grote woonkernen weer met het openbaar vervoer bereikbaar zijn.

Intensiteiten

In onderstaande tabel staat voor de belangrijkste wegen de intensiteit weergegeven. De cijfers zijn afkomstig van metingen uitgevoerd door de gemeente Terneuzen in de periode 2004-2008.

Locatie	Straatnaam	Wegvak	Mvt/etmaal
Axel	Buitenweg		1744
	Nassastraat		4270
	Zuidsingel		4606
	Kanaalkade	Noord	3481
		Zuid	2646
	Rooseveltlaan		2294
Singelweg		2851	
Tussengebied	Koegorsstraat		3707
Terneuzen	Axelsestraat		9149
	Churchillaan		8478
	Dokweg		4235
	Mr. F.J. Haarmanweg	Polenweg	8813
		Lange Reksestraat	5882
	Rooseveltlaan		7053
	Guido Gezellestraat	noordelijk	13705
		komgrens	19212
	Oude Vaart	Vliegende Vaart	2855
	Scheldeboulevard		9500
	Sloelaan		5016
	Verlengde van Steenbergelaan		2087
	Vlietstraat	Ferlemanstraat	5908
	Wielingenlaan		5060
	Willem de Zwijgerlaan		10000
	Laan van Othene	ter hoogte van brug	2760
Vrijheidslaan		5209	
Vrijheidslaan	oost	1779	
	west	5690	
Toermalijnsingel		2461	

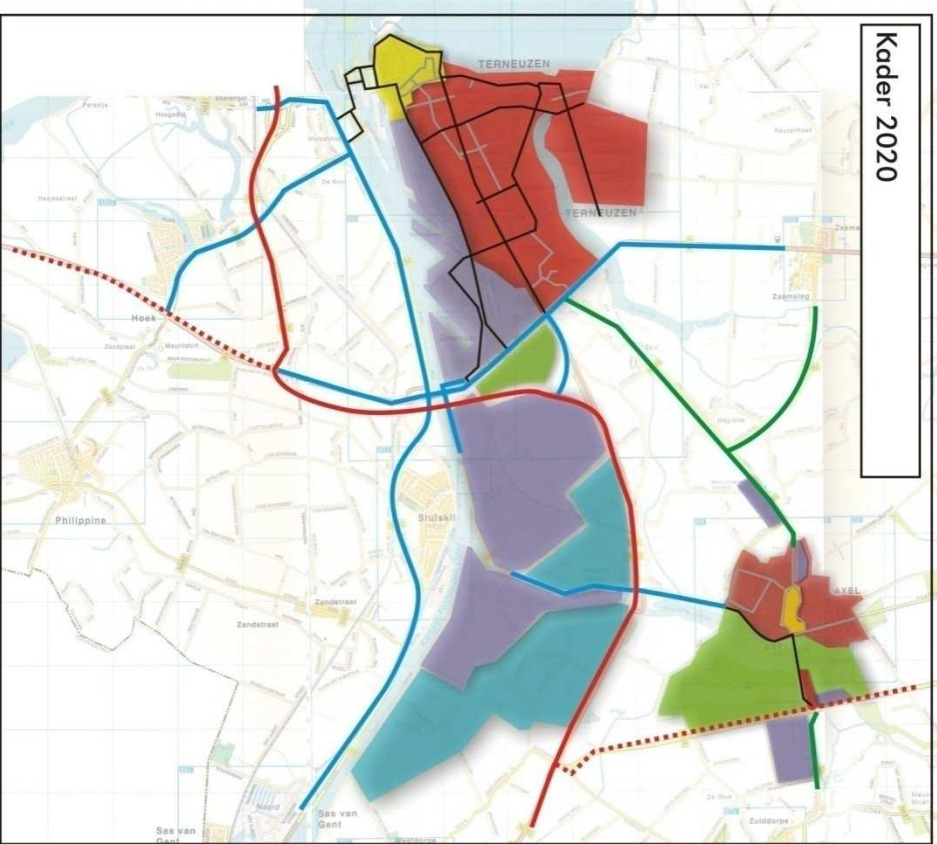
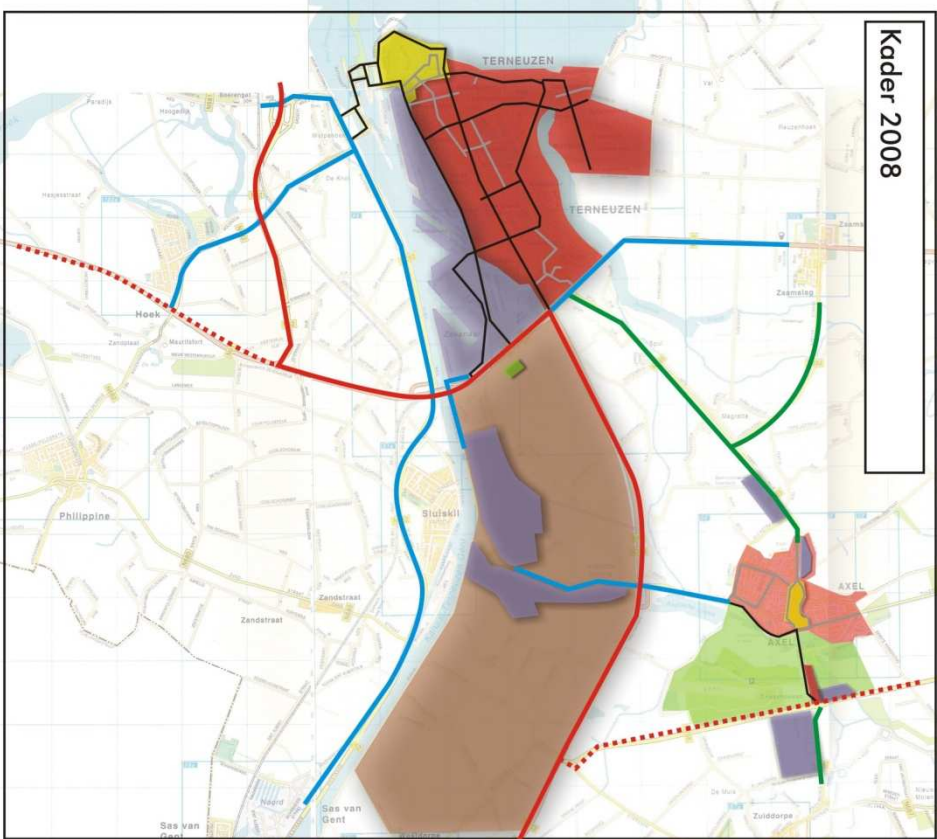


3.3.2 Situatie 2020

Het hoofdwegennet in Zeeuws-Vlaanderen (2020) kent een aantal wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie. Ten zuiden van de brug Sluiskil is een tunnel onder het Kanaal Gent-Terneuzen gerealiseerd. Deze tunnel sluit aan op de Tunnelweg (Westerscheldetunnel) aan de westzijde en de N62 Tractaatweg aan de oostzijde van het kanaal. In het verlengde van de Guido Gezellestraat ontstaat een nieuw knooppunt Terneuzen, enkele honderden meters ten zuiden van de huidige aansluiting Tractaatweg (N62)-N61.

De N62 Tractaatweg is opgewaardeerd tot een 2*2 weg. Het is de vraag of als gevolg hiervan alle bestaande aansluitingen kunnen worden behouden. De N61, wegvak Hoek-Schoondijke, wordt gedeeltelijk ingericht als 2*2 en de kruispunten worden omgevormd tot rotondes.

De vraag moet nu worden beantwoord hoe vanuit de gemeente Terneuzen wordt aangesloten en ingespeeld op deze verkeerskundige wijzigingen.



3.4 Kader

Op de afbeeldingen op pagina 22 staat het kader 2008 en het kader 2020 afgebeeld. Deze ruimtelijke en verkeerskundige "structuur" vormt de basis voor dit categoriseringsplan. Allereerst zal aan de hand van de 2008-situatie een basiscategorisering worden vormgegeven. Vervolgens wordt op basis van de wijzigingen en aanvullingen in 2020 een nieuwe wensbeeld opgesteld.

3.5 Knelpunten en uitdagingen

3.5.1 Situatie 2008

Dimensionering wegvakken Rooseveltlaan en Guido Gezellestraat

Over een grote lengte bestaan deze routes uit 2*2 rijstroken. Deze dimensionering komt niet overeen met de snelheidslimiet van 50 km/u die, na invoering van bromfiets op de rijbaan, van kracht is. Bovendien zijn op een aantal kruispunten enkelstrooksrotondes aangelegd waardoor ter hoogte van deze punten de rijstroken worden samengevoegd.

Dimensionering Rooseveltlaan/Kanaalkade (Axel)

Beide wegen zijn zeer ruim opgezet. Dit profiel past niet bij de huidige functie en intensiteit.

Krappe dimensionering route Kerkdreef (Axel)

Deze route langs de westzijde van het centrum is relatief smal, zeker wanneer de parkeerplaatsen op de rijbaan zijn bezet. Dit laatste is een veelvuldig voorkomend straatbeeld.

Ligging bedrijventerrein(en)

De bedrijventerreinen nabij de kern Axel liggen zeer verspreid. De bedrijven in en tegen de kern aan zorgen voor overlast van vrachtverkeer in de woonomgeving. Het noordelijke bedrijventerrein Vaartweg is voor de ontsluiting afhankelijk van wegen door (Spui, Magrette) of vlak langs (Axel) woonbebouwing.

Ontbreken duidelijke oost-west structuur (weginrichting)

In tegenstelling tot de noord-zuid richting kent Terneuzen geen duidelijke (hoofd) route in oost-west richting, wat inrichting van de weg betreft. Enkele routes zijn qua structuur duidelijk herkenbaar maar niet conform ingericht. Tussen de Scheldeboulevard-Churchillaan (tegen de Westerschelde aan) en de Rooseveltlaan is geen duidelijke hoofdroute aanwezig. Gevolg is dat het verkeer uitwaaiert over meerdere wegen, met een leefbaarheidsknelpunt (knelpunt doorgaand verkeer-woonomgeving tot gevolg).

Regionale voorzieningen in woonwijk

Een aantal regionale voorzieningen zijn in woonwijken gesitueerd. Het ziekenhuis De Honte en het ROC Westerscheldecollege zijn gebouwd in de woonwijk Zeldenrust/St. Annapolder. De Sloelaan, Vlietstraat, Wielingenlaan en Zeldenrustlaan verwerken dan ook meer verkeer dan op basis van het aantal woningen te verwachten is. Met name op de Sloelaan-Zeldenrustlaan zorgt dit voor problemen in combinatie met de vele fietsers van/naar de scholen. De relatief hoge intensiteiten zorgen ook voor moeilijk oversteekbare straten.

Ontbreken van beleid/ afspraken weginrichting

Gemeente Terneuzen beschikt niet over vastgesteld beleid met betrekking tot weginrichting. Het is bijvoorbeeld niet afgesproken hoe breed een fietsstrook behoort te zijn, wanneer en welke belijning moet worden toegepast. Het al of niet toepassen van CROW-richtlijnen is niet vastgelegd. Juist in het kader van een Duurzaam Veilige weginrichting is duidelijkheid en dus eenduidigheid belangrijk.

3.5.2 Situatie 2020

De wijzigingen in het hoofdwegennet en ruimtelijke projecten leveren een aantal uitdagingen op in de verkeersstructuur op gemeentelijk niveau.

Ontsluiting Othene

Verdere expansie van de woonwijk Othene in zuidelijke richting vraagt om een oplossing voor de Laan van Othene. Wordt deze, conform oorspronkelijke planvorming, verbonden met het hoofdwegennet?

Verkeersstructuur Masterplan Axelse Dam

Kan de verkeersstructuur zoals verwoord in het Masterplan Axelse Dam bijdragen aan een verbetering van de verkeerssituatie in Terneuzen? Tot op heden zijn de verkeerskundige effecten van het Masterplan (op langere termijn) nog niet getoetst.

Ontsluiting Stedelijke Randzone

De Stedelijke Randzone wordt ontsloten via de Koegorsstraat die aantakt op de N62 aan de noordzijde en een verbinding maakt met de Koegorspolder aan de zuidzijde. De vraag moet worden beantwoord of de huidige verkeerssituatie moet worden behouden of dat de Stedelijke Randzone fysiek wordt losgekoppeld van de Koegorspolder.

Ontsluiting Koegorspolder

De Koegorsstraat vormt de ontsluiting van de gelijknamige polder. Via deze weg kan zowel aan de noordzijde (kruispunt Mr. F.J. Haarmanweg) als aan de zuidzijde (knooppunt Axelse Sassing) worden aangesloten op het hoofdwegennet. Met de realisatie van de Tunnel Sluiskil en de opwaardering van de N62 is het de vraag hoe deze ontsluiting er in 2020 uit zal zien.

Ontsluiting Glastuinbouwgebied

In de planvorming voor het glastuinbouwgebied wordt uitgegaan van een ontsluiting op knooppunt Axelse Sassing. Gelet op de ontwikkelingen op de N62 is het de vraag of dit in alle mogelijke N62-scenario's een goede oplossing is.

Impact N62/Kanaalkruising

De mogelijkheid bestaat dat door de uitvoering van deze twee projecten de mogelijkheden om aan te sluiten op het hoofdwegennet afnemen. In beeld moet worden gebracht wat de consequenties zijn indien een aansluiting zal komen te vervallen.

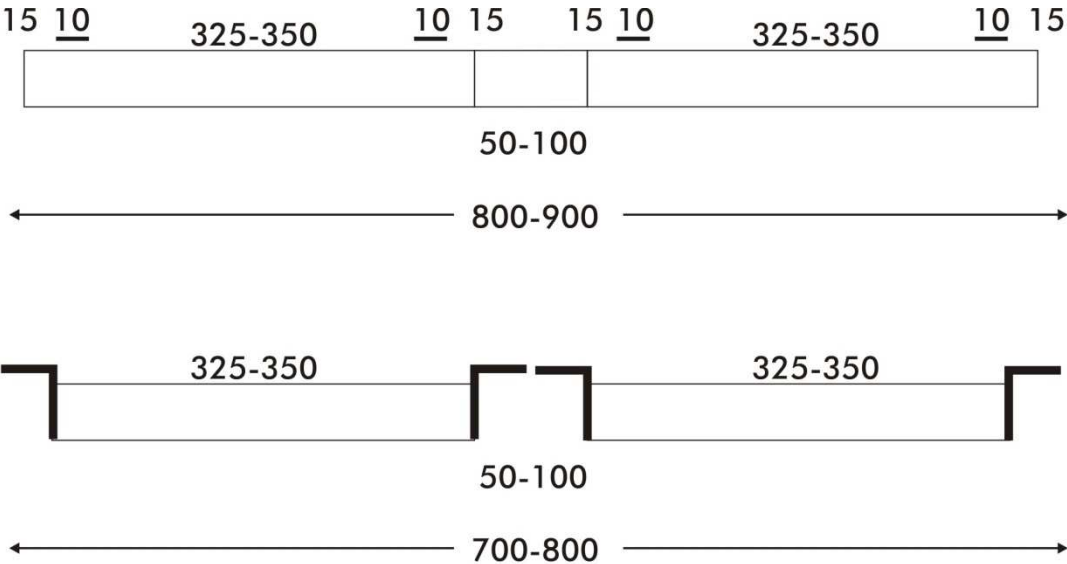
4. Categoriseren in Terneuzen

4.1 Terugblik

Zoals aangegeven beschikt de gemeente Terneuzen over een categoriseringsplan voor een aantal kernen. De voormalige gemeente Terneuzen heeft een plan opgesteld voor haar grondgebied. Later zijn ook Sas van Gent en Koewacht conform dit principe voorzien van een categoriseringsplan.

In tegenstelling tot de landelijke richtlijnen (CROW) gaat de wegencategorisering in Terneuzen uit van een tussencategorie. Naast de erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen is de categorie Erftoegangsweg Plus toegevoegd. Deze wegen zijn te definiëren als woonstraten die naast een ontsluitende functie voor de eigen woningen ook een dergelijke functie vervult voor andere, aansluitende, woongebieden. Verder zijn in de kern Terneuzen ook enkele routes aangewezen als "mogelijke" gebiedsontsluitingsweg, bijvoorbeeld de Van Steenbergelaan, maar is er nooit een daadwerkelijke keuze gemaakt.

Knelpunt, voor zover we hier van kunnen spreken, in de huidige categorisering vormen de Erftoegangswegen Plus. De naam doet vermoeden dat de nadruk ligt op verblijven (erftoegang) met af en toe wat extra (doorgaand) verkeer, de plus. Het is echter de vraag of de als Erftoegangsweg Plus aangewezen wegen ook daadwerkelijk deze functie vervullen. Het lijkt nu of er op deze routes een compromis wordt gezocht in plaats van een duidelijke keuze te maken: wat verdient de voorkeur: stromen of verblijven?



Gebiedsontsluitingsweg, Type I

4.2 De categorieën

In dit wegcategoriseringsplan wordt uitgegaan van de landelijke richtlijnen voor wegcategorisering, oftewel de CROW-richtlijnen. Binnen de kom worden er dan alleen gebiedsontsluitingswegen benoemd. De overige wegen zijn dan automatisch erftoegangswegen. Ten opzichte van de huidige situatie is de Erftoegangsweg Plus dus verdwenen.

Binnen de bebouwde kom wordt de volgende onderverdeling door de CROW gehanteerd:

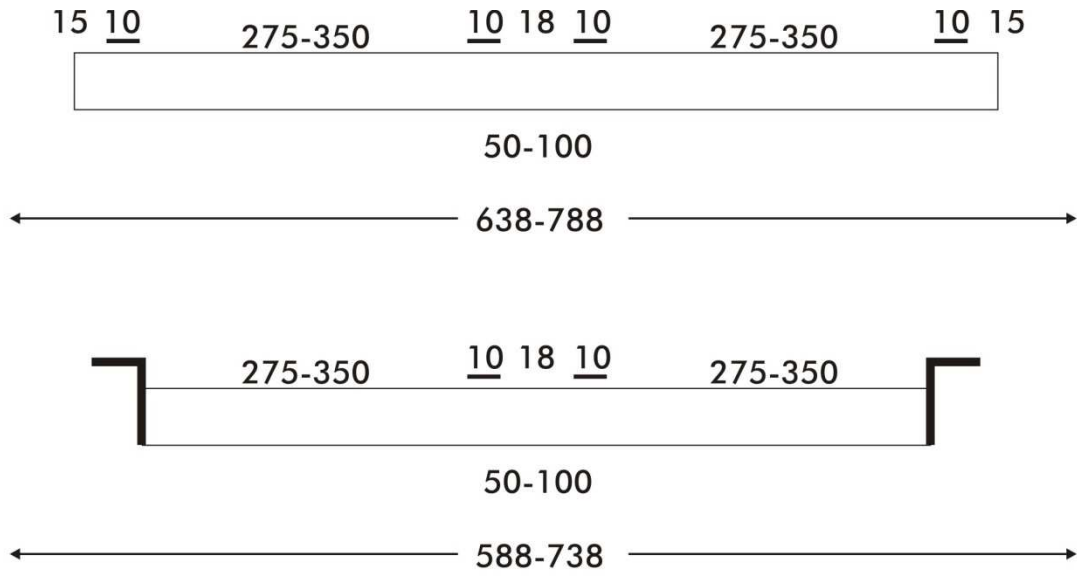
- Gebiedsontsluitingsweg (70 km/u);
- Gebiedsontsluitingsweg (50 km/u);
- Gebiedsontsluitingsweg met fietsstrook/busstrook (50 km/u);
- Erftoegangsweg (30 km/u).

Bij het samenstellen van de dwarsprofielen is rekening gehouden met een ideaalbeeld en een faseringsoplossing. Indien sprake is van nieuw aan te leggen wegen, bijvoorbeeld in een nieuwbouwwijk of een nieuw bedrijventerrein, kan het ideaalbeeld worden aangehouden. Indien een bestaande weg conform de richtlijnen moet worden ingericht is dit ideaalbeeld niet altijd haalbaar. Hiervoor worden faseringsoplossingen voorgesteld. Op basis van de CROW-richtlijnen worden de volgende wegcategorieën in Terneuzen gehanteerd.

Gebiedsontsluitingsweg Type I

Dit type weg kent een snelheidsregime van 70 km/u. De weg is voorzien van een middenberm of dubbele asmarkering. Deze wegen vormen de verbinding met het (regionale) hoofdwegennet en hebben dan ook een ontsluitende functie op schaalniveau van de gehele kern. Langs de gebiedsontsluitingsweg type I worden vrijliggende fietspaden gerealiseerd. De aansluiting met andere gebiedsontsluitingswegen wordt bij voorkeur uitgevoerd als rotonde.

Op pagina 26 staat het gewenste dwarsprofiel van deze wegen weergegeven, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen belijning en eventueel aanwezig trottoir (of vergelijkbare verhoging). Om dit profiel toe te passen op bestaande wegen kan worden afgeweken van de maatvoering. In eerste instantie moet worden gekeken naar de middenberm, vervolgens naar de rijbaanbreedte. Afhankelijk van het type voertuig (veel/weinig zwaar verkeer) kan daar een verdere versmalling plaatsvinden.

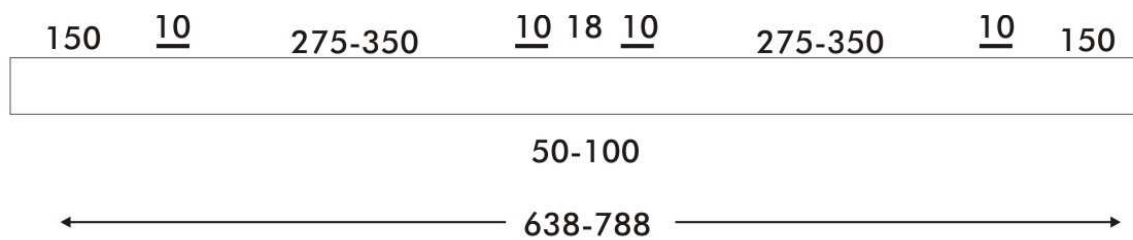


Gebiedsontsluitingsweg, Type II

Gebiedsontsluitingsweg Type II

Deze wegen worden op dezelfde wijze vormgegeven als de type I-wegen, met een middenberm of dubbele asmarkering. Het snelheidsregime is 50 km/u. De functie van de wegen is ook ontsluiten, maar dan van een gebied met beperkte omvang. Gedacht hierbij kan worden aan een woonwijk of een verkeersaantrekkende voorziening (culturele voorziening, zorgcentrum ,etc).

De fietsers maken gebruik van vrijliggende fietspaden langs de route. De aansluiting met andere gebiedsontsluitingswegen wordt bij voorkeur vormgegeven door een rotonde.



Gebiedsontsluitingsweg, Type III

Gebiedsontsluitingsweg Type III

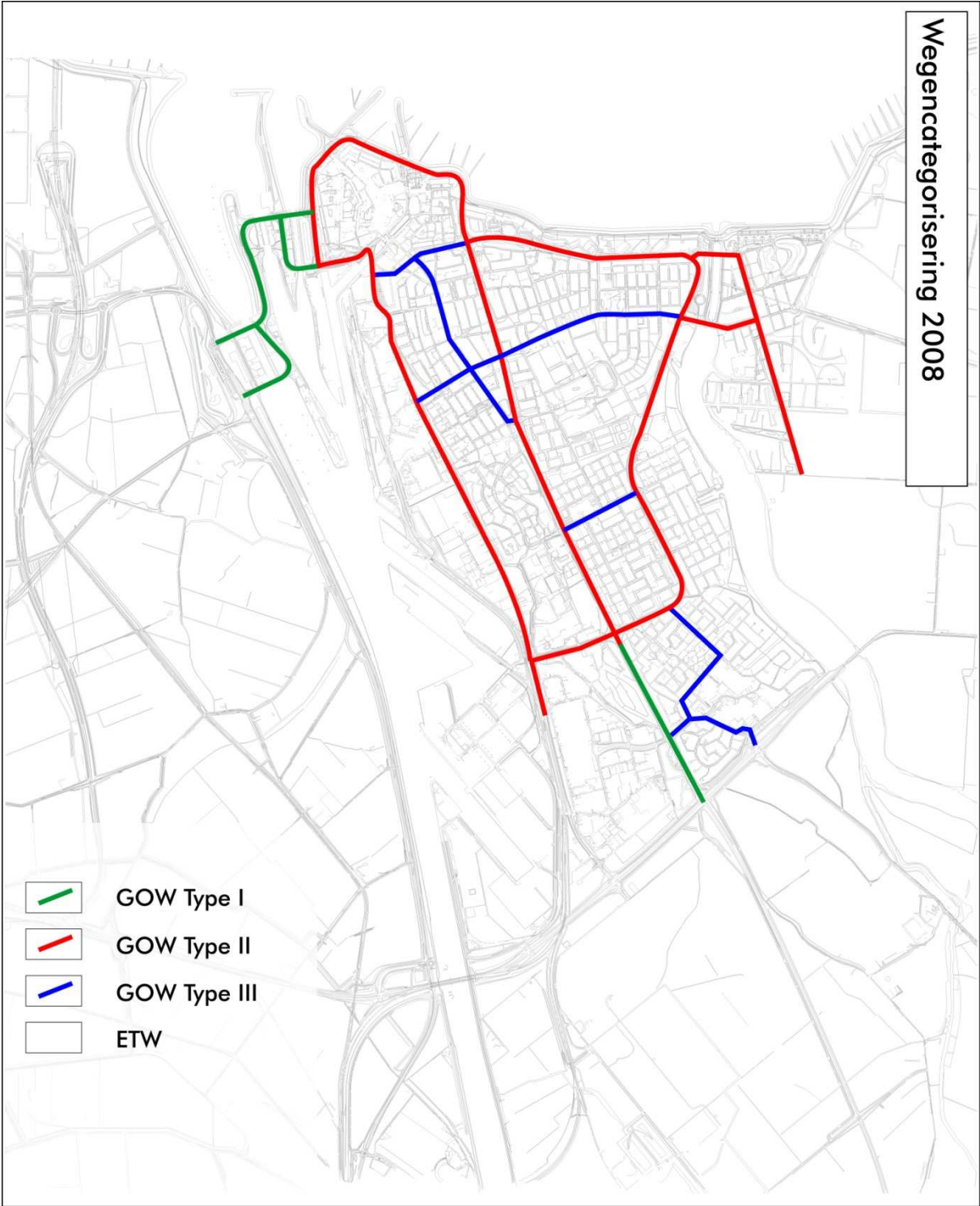
Dit zijn de gebiedsontsluitingswegen met fietsstroken. Door deze duidelijk te benoemen als gebiedsontsluitingsweg wordt aan de omgeving (omwonenden, weggebruikers) een signaal afgegeven dat de weg allereerst een ontsluitende functie heeft. De fietsstroken hebben een minimale maat van 1,50 meter.

Voor dit type weg wordt gekozen indien er te weinig ruimte beschikbaar is voor een type II gebiedsontsluitingsweg, waar vrijliggende fietspaden langs liggen.

Opmerking: zoals hiervoor aangegeven wordt dit type weg toegepast indien er te weinig ruimte beschikbaar is voor GOW type II. Bij realisatie van nieuwe wegen moet worden ingezet op GOW type I of type II. Alleen op bestaande wegen kan op basis van beschikbare ruimte dus worden gekozen voor type III.

Erftoegangswegen

Alle overige wegen, met een snelheidsregime van maximaal 30 km/u. Op deze wegen wordt geen belijning toegepast (enkel bij hoge uitzondering) en de kruispunten worden gelijkwaardig vormgegeven. Alleen in geval van onoverzichtelijke verkeerssituaties kan besloten worden de voorrang te regelen. Belangrijk aspect bij de inrichting van deze wegen is dat deze ondersteunend is aan het snelheidsregime. Lange rechtstanden en brede wegprofielen moeten dan ook worden tegengegaan. De voorkeur gaat hierbij uit naar maatregelen conform het "Shared Space" principe, dus gebruik makend van de omgeving. Bij gebrek aan dergelijke opties kan alsnog worden overgegaan tot het toepassen van snelheidsremmende voorzieningen zoals versmallingen en drempels.



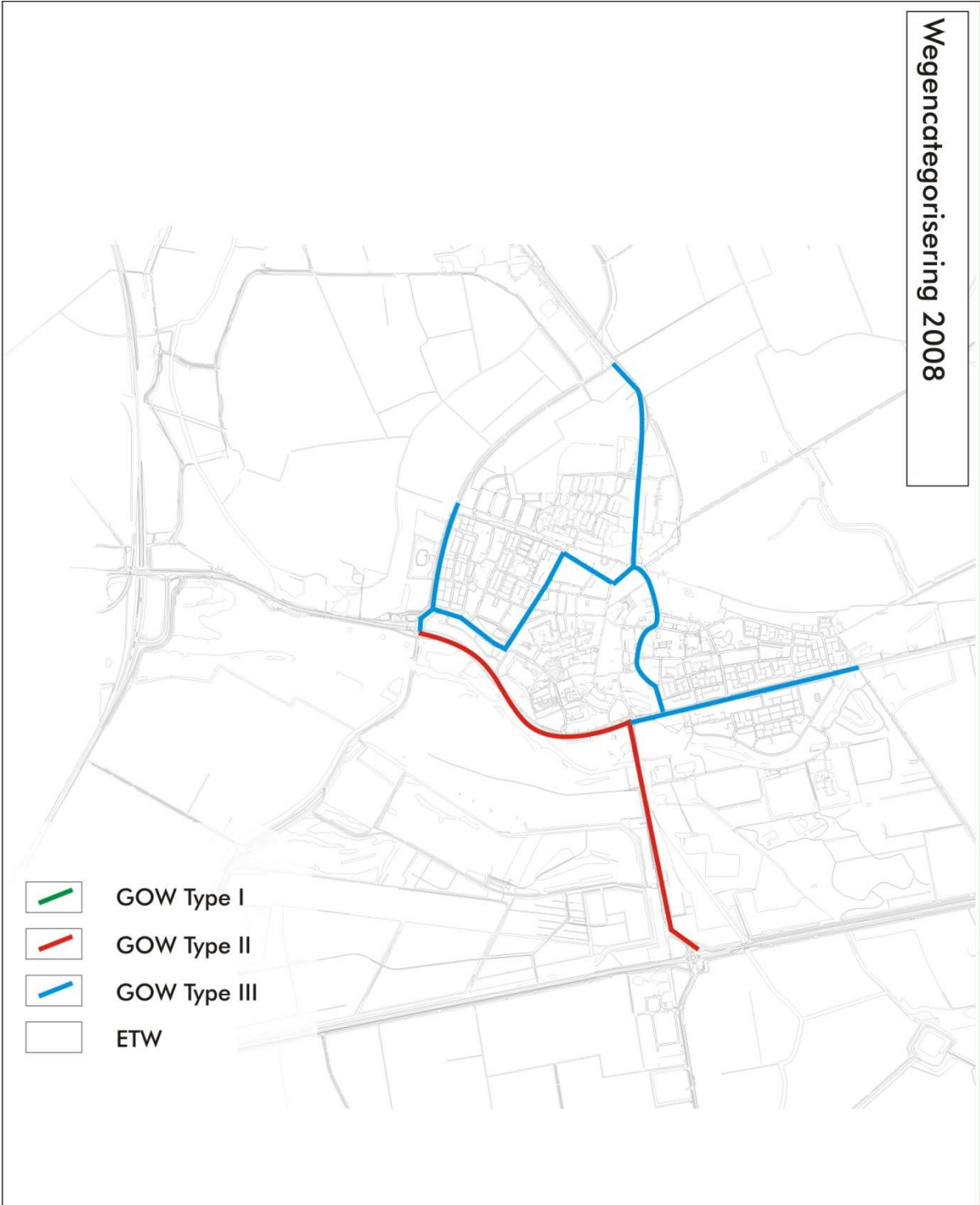
4.3 Wegencategorisering 2008

4.3.1 Terneuzen

De zuidelijke delen van de Mr. F.J. Haarmanweg en de Guido Gezellestraat blijven het 70 km/u regime behouden en worden aangewezen als GOW type I. In noord-zuid richting zijn er vervolgens 4 parallelle routes die als GOW type II fungeren. Dit is qua maat en schaal voldoende om het doorgaande en wijkontsluitende verkeer op te vangen.

Het ziekenhuis en het ROC Westerscheldecollege worden ontsloten via een GOW type III weg. De huidige Sloelaan-Zeldenrustlaan zal dus opgewaardeerd worden tot route met volwaardige fietsstroken. Ook de route Dokweg-Zuidlandstraat en de route Van Steenbergelaan worden aangewezen als GOW type III. Deze twee routes spelen een belangrijke rol in het verwerken van het oost-west verkeer. Doorgaand verkeer dat de kern Terneuzen verkiest boven de hoofdroutes buiten de bebouwde kom moet zoveel als mogelijk worden opgevangen op de GOW type II wegen. Dit betekent dat de Scheldeboulevard een belangrijke functie als ontsluitings- en doorgaande route blijft behouden. Dit is een belangrijk uitgangspunt voor de verdere planvorming rondom de Westerschelde.

De keuze om een weg al dan niet aan te wijzen als gebiedsontsluitingsweg geeft in eerste instantie duidelijkheid over de functie van de weg. De functie van een gebiedsontsluitingsweg is in eerste instantie ontsluiten van (auto)verkeer. Dit wil niet zeggen dat er op bepaalde locaties kan worden afgeweken van de principes. Ter hoogte van voorzieningen waar veel oversteekbewegingen zijn, denk aan winkelcentra, theater, ziekenhuis, etc. kan het overstekende verkeer de inrichting bepalen. Qua vormgeving moet dit duidelijk worden uitgewerkt, o.a. met behulp van een herkenbare voetgangersoversteekplaats (zebrapad), middengeleider en andere verkeersveilige aspecten.

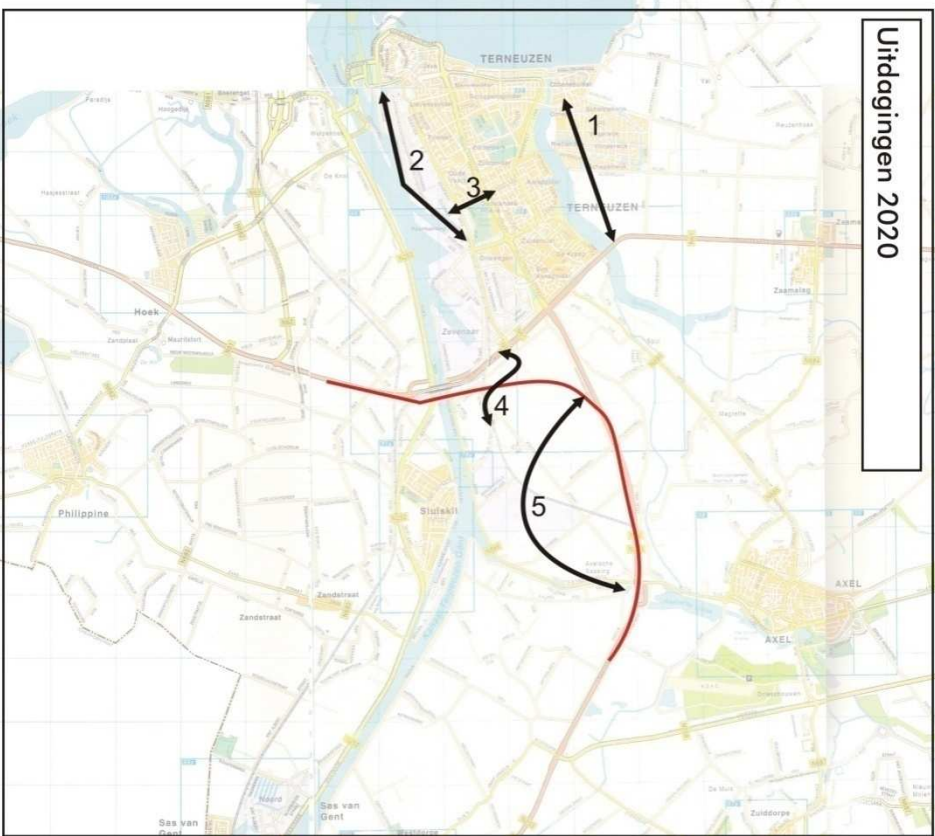


4.3.2 Axel

De route Zuidsingel-Kinderdijk wordt aangewezen als GOW type II. Deze route verbindt de kern Axel immers met het hoofdwegennet. De Kanaalkade, Nieuwendijk, Nassaustraat, Bijlokestraat en Rooseveltlaan vormen samen de ontsluiting van de woonwijken en worden dan ook aangewezen als GOW type III. De route Kerkdreef-Stationstraat wordt afgewaardeerd tot Erftoegangsweg. Uiteraard zal deze route een ontsluitende functie voor het centrum blijven behouden, maar de bedoeling is dat het meeste verkeer via de bredere Nassaustraat wordt afgewerkt. De Kerkdreef vormt dan enkel nog een route voor bestemmingsverkeer, wat in deze situatie dus ook een bestemming parkeren kan hebben. Door de keuze voor een volledige 30 km-zone op deze route kunnen de kruispunten eenduidig en gelijkwaardig worden ingericht.

4.3.3 Tussengebied

Dit wordt in de situatie 2008 buiten beschouwing gelaten.



4.4 Wegencategorisering 2020

4.4.1 Uitdaging

Het categoriseringsplan voor de periode 2020 is gebaseerd op de wegcategorisering 2008 en het ruimtelijk en verkeerskundig kader voor 2020. De ruimtelijke ontwikkelingen vragen om een goede ontsluiting en bereikbaarheid wat enkele uitdagingen oplevert. Deze staan op pagina 32 weergegeven. Om te bepalen of en zo ja hoe deze "uitdagingen" kunnen worden vormgegeven is een verkeersmodelstudie uitgevoerd (Goudappel Coffeng, 2008). De resultaten van deze studie staan in de bijlage weergegeven. Per "uitdaging" staat hieronder een korte toelichting.

Laan van Othene

In het oorspronkelijke plan voor de wijk Othene is uitgegaan van het doortrekken van de Laan van Othene naar de N61. Conform het verkeersveiligheidsproject De Ruit zou de N61 tussen Terneuzen en Zaamslag voorzien worden van parallelwegen. Ter hoogte van de Kraagbrug was een aansluiting met de Laan van Othene bedacht.

Omdat de N61 nog niet is voorzien van parallelwegen en een rechtstreekse aansluiting wat dat betreft een stuk moeilijker ligt is er voor gekozen een modelberekening uit te voeren waarbij de Laan van Othene via een parallelweg aansluit op kruispunt St. Anna. De modelberekening toont aan dat dit een verschuiving oplevert van verkeer op de polderwegen naar de nieuw ontstane route, op zich dus een positief effect. De route werkt niet "concurrerend" voor de Guido Gezellestraat.

Masterplan Axelse Dam

Het aanleggen van deze route blijkt positief voor de Mr. F.J. Haarmanweg. Het verkeer wat nu nog op deze weg rijdt wordt naar de nieuwe route toegehaald. Dit biedt de kans om de Mr. F.J. Haarmanweg anders in te richten en meer af te stemmen op de vele (bedrijfs)erfonthsluitingen aan deze weg. Nadeel van de nieuwe route vormt de concurrerende werking op het N62-tracé. De selected-link toont aan dat er relatief veel doorgaand verkeer deze route verkiest boven de N62 via de tunnel Sluiskil. Het is echter de vraag of dit zonder de route "Masterplan" ook niet het geval zal zijn en dus een extra belasting op de Mr. F.J. Haarmanweg veroorzaakt.

Doortrekken Alvarezlaan

Een optie om de verkeersstructuur oost-west in Terneuzen te versterken vormt het doortrekken van de Alvarezlaan, ter hoogte van sportpark Vliegende Vaart, richting de Mr. F.J. Haarmanweg. De modelberekening toont aan dat deze weg met name verkeer van de parallel lopende Rooseveltlaan aantrekt. Daarnaast veroorzaakt het doortrekken van de Alvarezlaan een verschuiving van intensiteiten op de Mr. F.J. Haarmanweg naar de Guido Gezellestraat. Voor Terneuzen-Zuid is dit laatste wenselijk omdat meer verkeer op grotere afstand van het woongebied komt te rijden. Helaas heeft deze nieuwe route nagenoeg geen (positief) effect op de oost-west structuur in het noordelijke deel van Terneuzen.



Stedelijke Randzone

Voor de ontsluiting van de Stedelijke Randzone is een verkeersmodelstudie uitgevoerd door Grontmij (memo 17 juli 2008, kenmerk 254898). Hierbij is tevens tekening gehouden met de invulling van de Koegorspolder met in ieder geval een brandweerkazerne, de gemeentelijke remise en een "tunneloefencentrum". De studie toont aan dat problemen worden verwacht ter hoogte van de verkeersregelininstallatie op het kruispunt Mr. F.J. Haarmanweg-N61. De aanbeveling wordt gedaan de regeling te optimaliseren. De verwachting wordt uitgesproken dat hiermee de knelpunten kunnen worden opgelost.

Koegorspolder

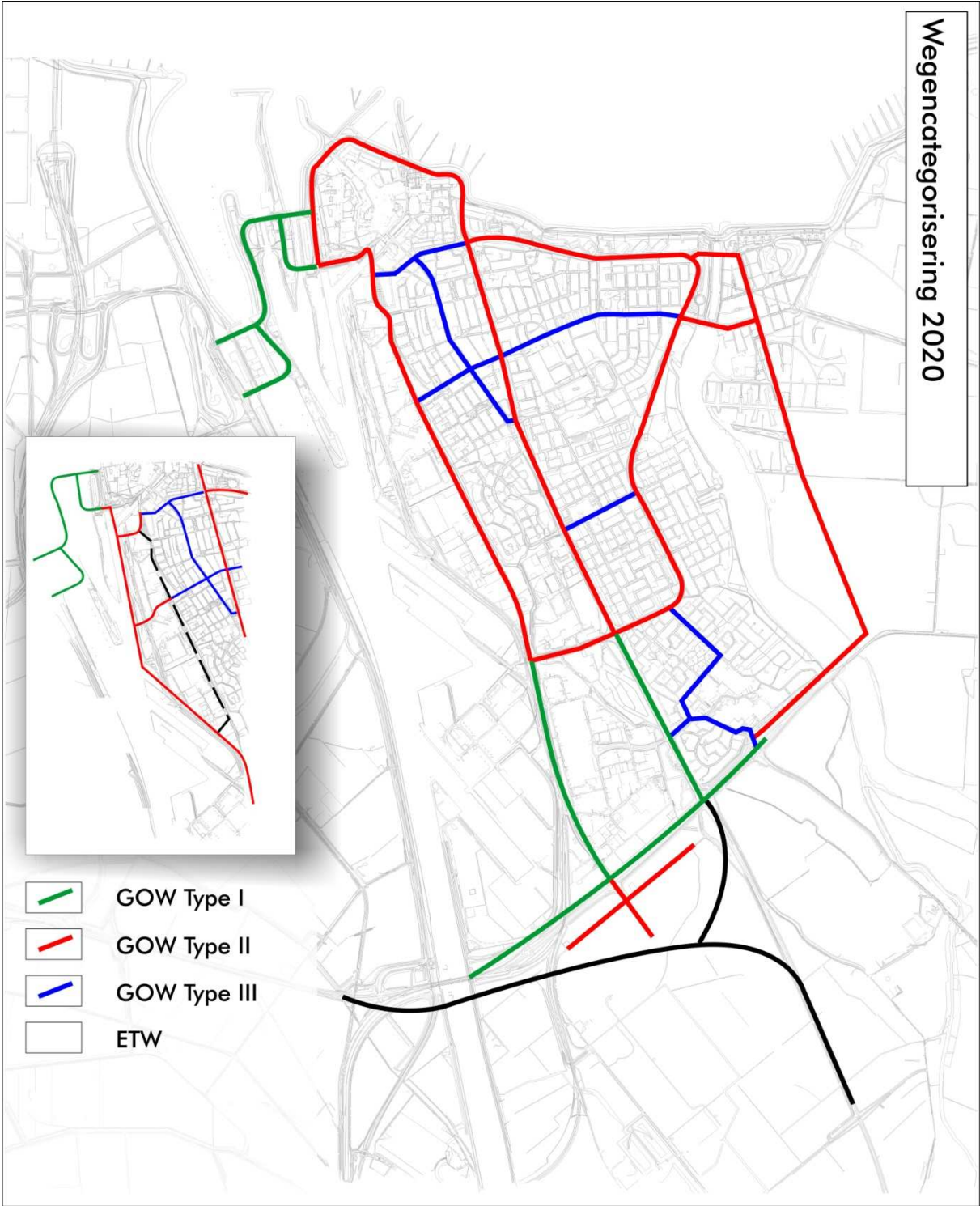
De mogelijkheid bestaat dat door de verbreding van de N62 Tractaatweg de aansluiting Axelse Sassing komt te vervallen. Als alternatief is een verkeersstructuur uitgewerkt met een nieuwe gebiedsontsluitingsweg, door de Koegorspolder, tussen knooppunt Terneuzen en knooppunt Langeweg. Halverwege takt de Buthdijk, die onder de nieuwe Tractaatweg doorgaat, hier op aan. Het blijkt dat deze route voor extra verkeer zorgt op de Tractaatweg, wat positief is. Helaas wordt ook de Spuiweg een stuk drukker, wat voor problemen kan zorgen in de kernen Spui en Magrette.

4.4.2 Intermezzo

De in 4.4.1 toegelichte modelstudies tonen aan dat de te verwachten effecten van de nieuwe structuren gering zijn. Enkele voorstellen zorgen voor een beperkte verschuiving van de intensiteiten die in de praktijk nauwelijks waarneembaar zijn. Mogelijk dat deze wel een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. Er kan echter worden aangenomen dat uitvoering van deze opties niet kan worden verantwoord. De kosten zijn (inschatting) vele malen hoger dan het te verwachten rendement. Een tweede belangrijk aspect is de huidige verkeerssituatie. Van files of vertraging is nauwelijks sprake. Wel zijn er enkele verkeersonveilige locaties te benoemen en is in diverse straten sprake van "grijze wegen". Hiermee wordt bedoeld dat het niet duidelijk is welke functie deze wegen vervullen, ontsluiten of verblijven: waar ligt de nadruk?

Geconcludeerd kan dan ook worden dat Terneuzen niet moet inzetten op nieuwe infrastructuur maar juist op het inrichten en benutten van de aanwezige verkeersstructuur. Aan de hand van een goede wegencategorisering kan hiermee een start worden gemaakt. Uiteraard kan worden overgegaan tot realisatie van één van de in paragraaf 4.4.1 beschreven opties, maar dan zal dit altijd als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling (bijvoorbeeld nieuwbouw) moeten plaatsvinden.

Door een duidelijke verdeling aan te brengen in functies en de wegen herkenbaar in te richten ontstaan logische verkeersstromen die op een verkeersveilige wijze door de gemeente worden geleid.



4.4.3 Terneuzen

De verkeerssituatie in Terneuzen-Zuid verandert sterk door de realisatie van de Tunnel Sluiskil. De doorgaande route komt hiermee zuidelijker te liggen en de huidige N61 zal minder verkeer te verwerken krijgen. Gelet op de stedelijke uitbreiding aan de zuidzijde van de N61 en de barrièrewerking van deze weg is het wenselijk deze op te nemen in de stedelijke structuur. In dit plan wordt dan ook uitgegaan van een wegvak N61 brug-St.Anna dat wordt ingericht als stedelijke weg conform de uitgangspunten GOW type I.

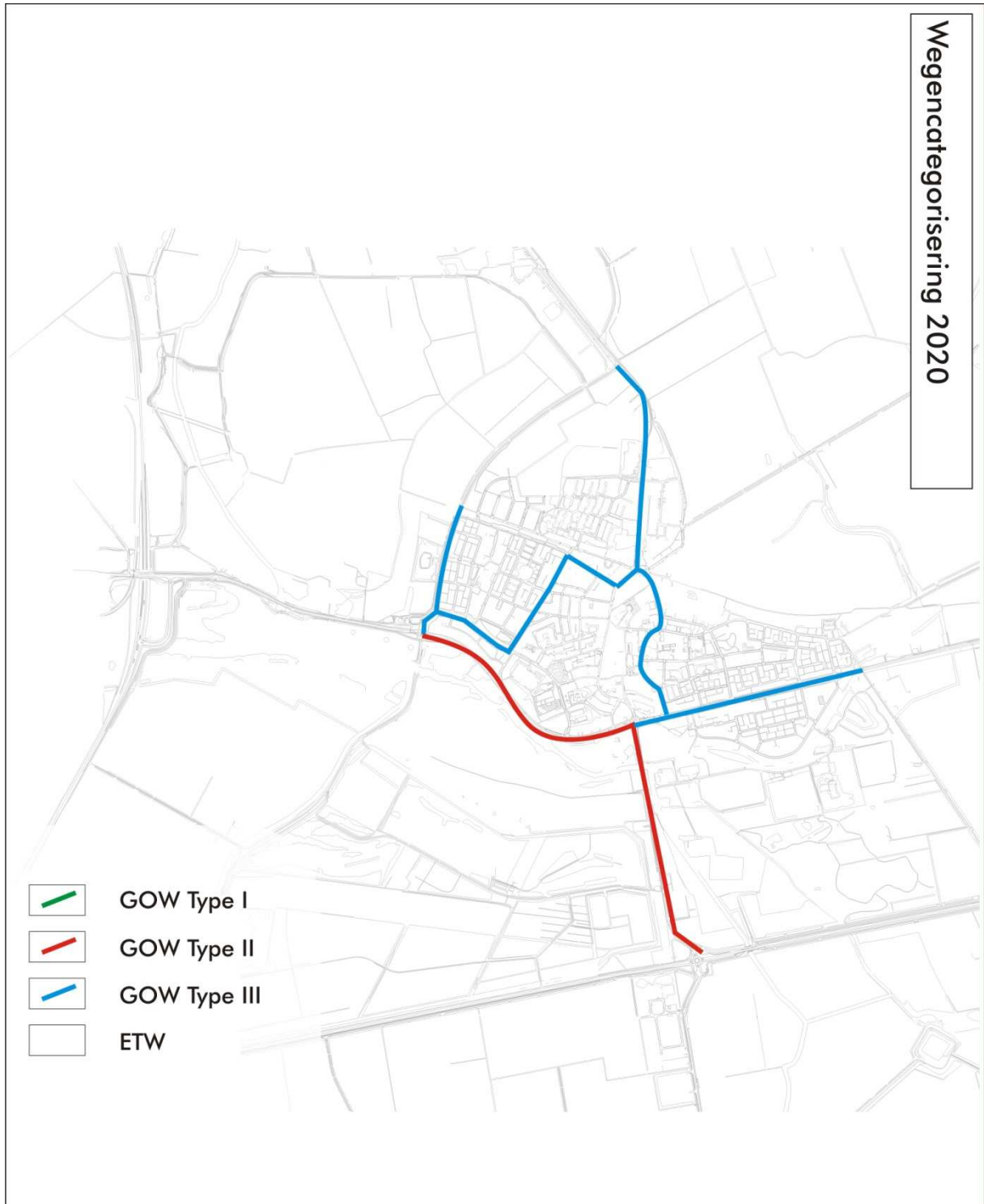
De Laan van Othene wordt doorgetrokken tot een parallelstructuur aan de N61 en sluit uiteindelijk aan op kruispunt St.Anna. Door de weg niet rechtsreeks aan te takken op de N61 wordt voorkomen dat verkeer van/naar het centrum of sluizencomplex door de wijk gaat rijden. De modelberekeningen tonen aan dat te verwachten valt dat met de aanleg van deze weg minder verkeer voor de polderwegen zal kiezen. Het voorstel is de gehele route te voorzien van hetzelfde wegprofiel, dus inclusief vrijliggende fietspaden (conform wegprofiel gebiedsontsluitingsweg type II).

De route Masterplan Axelse Dam zorgt voor een snelle noord-zuid route die de Mr. F.J. Haarmanweg ontlast. Het effect is echter te beperkt om alleen vanuit verkeerskundige overwegingen de route te realiseren. In combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld ontwikkeling Kennedylaan West, is hier mogelijk wel voldoende draagvlak voor. Dit zou betekenen dat er minder verkeer op de Mr. F.J. Haarmanweg komt wat de situatie hier verkeersveiliger maakt.

Omdat er tot op heden geen duidelijkheid bestaat over de ontwikkeling van de ruimtelijke projecten ten westen van de Kennedylaan wordt in dit categoriseringsplan uitgegaan van een situatie 2020 waarbij de Mr. F.J. Haarmanweg een rol blijft vervullen als Gebiedsontsluitingsweg type II. Indien er in de periode tot 2020 wel sprake is van realisatie van de route Masterplan Axelse Dam wordt voorgesteld de categorisering uit te werken conform de "inzet" zoals weergegeven in de figuur op pagina 40. De nieuwe route wordt aangewezen als GOW type II. De gebiedsontsluitingswegen Verlengde van Steenbergelaan en Dokweg worden doorgetrokken tot aan deze nieuwe route. De Mr. F.J. Haarmanweg krijgt nu een functie als parallelweg van de Masterplan-route en fungeert alleen nog als ontsluiting voor de aanliggende bedrijven.

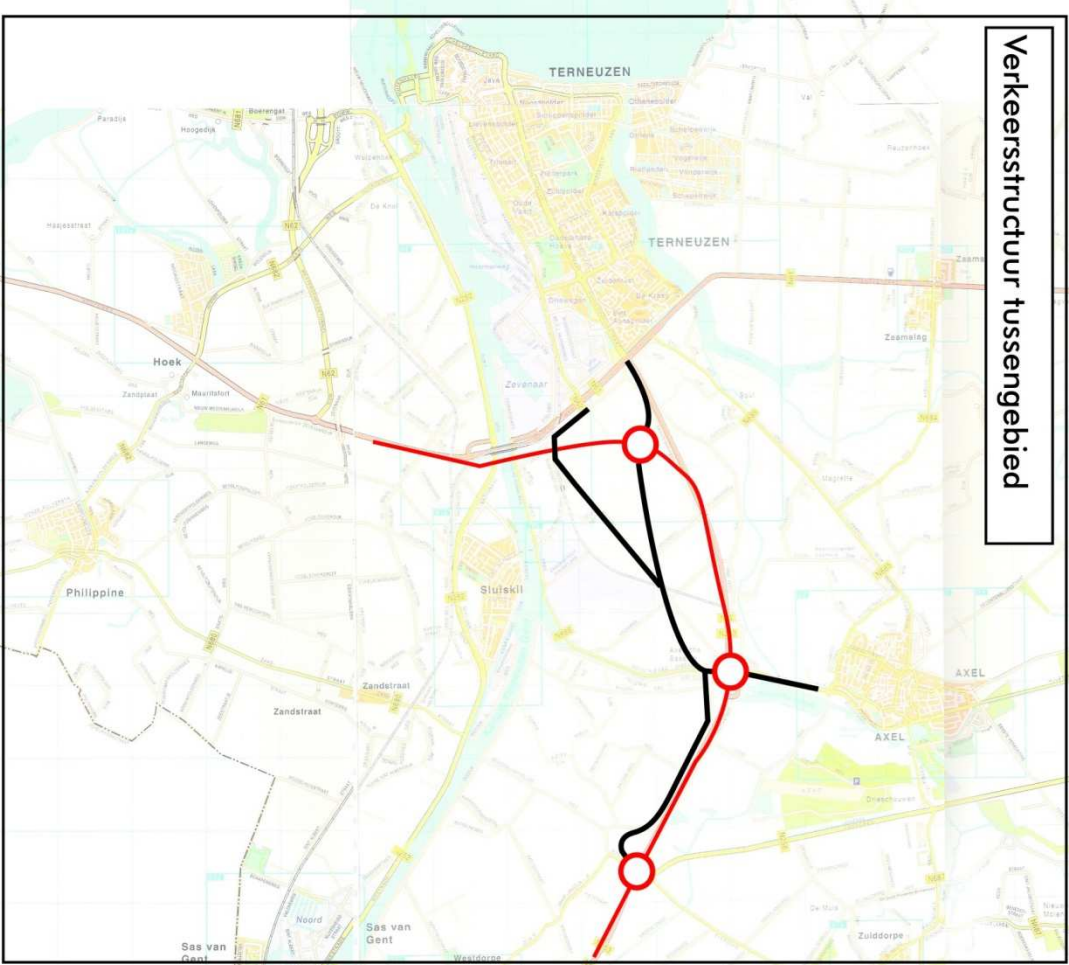
Deze weg blijft wel behouden als GOW type II. Door het hoge percentage vrachtverkeer op deze weg is een fysieke scheiding van fietsers en gemotoriseerd verkeer gewenst. De nieuwe route wordt ook voorzien van gescheiden rijbanen en vrijliggende fietspaden.

Ten opzichte van het plan 2008 worden geen wijzigingen aangebracht in de oost-west structuur. Wel bestaat de mogelijkheid de erftoegangswegen verder af te waarden en indien de intensiteit dit vraagt verdergaande maatregelen (bijvoorbeeld knippen) te nemen.



4.4.4 Axel

Voor de kern Axel wijzigt er niets in de verkeersstructuur 2020. Conform het ruimtelijk en verkeerskundig kader zijn er geen grootschalige wijzigingen te verwachten behoudens de nieuwe woonwijk Buitenweg. Deze weg ontsluit op route Nassaustraat-Buitenweg, reeds een GOW type III. De wegen in de wijk zelf zullen worden vormgegeven als Erftoegangsweg (ETW).



4.4.5 Tussengebied

Voor het tussengebied is de verkeersstructuur 2020 weergegeven. Er is hier geen sprake van een categorisering conform de regels binnen de bebouwde kom. Bij de aangewezen hoofdroutes wordt er uitgegaan van een profiel conform GOW type 1, dus met vrijliggende fietspaden.

Bepalend voor de verkeersstructuur in dit gebied is de N62, en dan met name de voorgenomen verdubbeling. Het is de vraag welke aansluitingen worden gerealiseerd en/of blijven behouden. Vooralsnog wordt uitgegaan van behoud van alle drie de aansluitingen. Door met de onderliggende verkeersstructuur hier op in te spelen ontstaat een duurzaam verkeerssysteem. Door bijvoorbeeld het glastuinbouwgebied ook aan te sluiten op het knooppunt met de Langeweg wordt een betere ontsluiting gegarandeerd en ontstaat een stabielere verkeerssysteem.

De directe aansluiting op de knoop Terneuzen zorgt er voor dat de Koegorspolder niet via de Stedelijke Randzone en dus de Koegorsstraat wordt ontsloten. Dit neemt enigszins wat druk weg op het kruispunt Mr.F.J. Haarmanweg. Indien blijkt dat dit kruispunt toch te zwaar wordt belast valt te denken aan een knip in de Koegorsstraat zodat de Stedelijke Randzone niet meer bereikbaar is vanuit de Koegorspolder. Qua structuur en verbinding met de stad Terneuzen is een dergelijke ingreep niet gewenst en dient dus ook alleen te worden genomen indien de intensiteiten op de route dit min of meer afdwingen.

Opmerking: indien de aansluiting Axelse Sassing komt te vervallen kan het voorgestelde verkeerssysteem worden behouden. Ter hoogte van Axel is dan alleen sprake van een viaduct. Vanuit Axel kan dan via het tussengebied naar of het knooppunt Terneuzen of het knooppunt Langeweg worden gereden.



5. Inrichtingseisen

Al eerder in dit rapport wordt de nadruk gelegd op herkenbaarheid. Door voetgangersoversteekplaatsen, fietsstroken, wegversmallingen en andere verkeersvoorzieningen op een eenduidige wijze vorm te geven, ontstaat herkenning door de weggebruiker. Deze weet sneller wat er van hem/haar verwacht wordt waardoor een verkeersveiligere omgeving ontstaat. Nu volgend staan enkele inrichtingseisen weergegeven, overeenkomstig de landelijke CROW-richtlijnen.

Dwarsprofielen:

- Voor de inrichting van een gebiedsontsluitingsweg type I, II of III wordt het dwarsprofiel op de pagina's 26, 28 en 30 gehanteerd;
- Erftoegangswegen worden uitgevoerd zonder belijning, kennen een snelheidsregime van maximaal 30 km/u en zijn voorzien van gelijkwaardige kruispunten. Inrichting conform Shared Space principe heeft de voorkeur boven "kunstmatige" snelheidsremmers.

Kruispunten:

- Kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen worden gelijkvloers vormgegeven met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangmaatregel, bij voorkeur in de vorm van een rotonde;
- Kruispunten tussen erftoegangswegen worden gelijkwaardig ingericht met indien nodig snelheidsbeperkende maatregelen;
- Kruispunten tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen worden gelijkvloers vormgegeven met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangmaatregel;
- Kruispunten tussen fietspaden en erftoegangswegen of gebiedsontsluitingswegen worden gelijkvloers vormgegeven met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangmaatregel;

Fietspaden/stroken:

- Een fietsstrook heeft een minimale breedte van 2,0 meter. In uiterste gevallen kan hiervan worden afgeweken en een minimale maat van 1,5 meter worden aangehouden. Fietsstroken worden altijd in rood asfalt uitgevoerd;
- Om verwarring te voorkomen worden suggestiestroken NOOIT in rode kleur uitgevoerd;
- Vrijliggende fietspaden kennen een minimale breedte van 2,0 meter wanneer in één richting bereden en 3,5 meter wanneer in twee richtingen bereden.

Voetgangersoversteekplaatsen (zebra):

- Wordt toegepast op wegvakken en kruispunten waar door veel voetgangers wordt overgestoken;
- Wordt niet toegepast in erven;
- De breedte van een zebra-pad is groter of gelijk aan 4 meter;
- De breedte van een streep (zebra) bedraagt minimaal 50 cm;
- De ruimte tussen de strepen is ongeveer gelijk aan de breedte van de strepen zelf;
- Bij zebra-paden worden trottoirverlagingen toegepast zodat gebruik door minder validen ook mogelijk wordt gemaakt;
- Bij wegen breder dan 5 meter bij voorkeur middenberm voor twee fasen overstek aanbrenge.

Bijlagen

Bijlage 1: Verkeersmodel