



Masterplan Axelsedam **Terneuzen**

KuiperCompagnons

Bureau voor Ruimtelijke Ordening en Architectuur BV

Voorwoord	3
1. Inleiding	5
1.1. Masterplan is geen blauwdruk	5
1.2. Het plangebied en de te onderscheiden deelgebieden	6
1.3. Deelgebieden in vogelvlucht	7
1.4. De Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening	11
1.5. Streekplan Zeeland	12
1.6. De indeling van de nota	13
2. Situatie	15
2.1. Historie	15
2.2. Ruimtelijke structuur Terneuzen	16
2.3. Ruimtelijke structuur plangebied	16
2.4. Functionele situatie	17
2.5. Verkeer	23
2.6. Milieu belemmeringen	24
2.7. Westerschelde tunnel	26
3. Kansen, bedreigingen en ambities	29
3.1. De belangrijkste ambities	29
3.2. Bedreigingen / probleemstelling	30
3.3. Kansen	32
3.4. Concluderend: ambities van het masterplan	34
4. Masterplan	35
4.1. Programmatische strategie	35
4.2. Ruimtelijk kader	37
4.3. Hoofdstructuur en deelgebieden	41
4.4. Concepten voor de deelgebieden	44
4.5. Verkeersstructuur	53
5. Fasering en programma	55
5.1. De fasering	55
5.2. Financieel economische uitvoerbaarheid	66
Bronnen	67
Tot Slot	69



OVERZICHT AXELSEDAM



OOSTELIJKE KANAALARM



ENTREE KERNWINKELGEBIED; KOP V/D NOORDSTRAAT



KOP V/D NOORDSTRAAT



AXELSEDAM



PARKEREN IN HET SCHUTTERSLOF



SCHUTTERSLOF



SCHEPDIJK; SCHIEREILAND TUSSEN KANAALARMEN



voorwoord

Terneuzen gonst van de activiteiten. Met name in en rond de binnenstad van Terneuzen wordt momenteel uitvoering gegeven aan een groot aantal plannen. Na de realisatie van het stadskantoor, het Steenen Beer-complex, de realisatie van het gebied Kennedylaan Oost met perifere detailhandel en het kantoorgebouw voor het Waterschap wordt momenteel de Westerscheldetunnel aangelegd, een theater gerealiseerd, is gestart met de verbetering van de Scheldeboulevard, de realisatie van het Damgebouw en wordt binnenkort een begin gemaakt met de herinrichting van de Westelijke stadsrand.

Uitgangspunt is daarbij steeds om de positie van het centrum van Terneuzen, in de stad en regio, te versterken.

Medio 2000 bleek dat een aantal ontwikkelaars ontwikkelingspotenties zag voor een aantal locaties aan de zuidzijde van de binnenstad en doende waren daarvoor, onafhankelijk van elkaar, plannen op te stellen. Overtuigd van de gedachte dat een integrale aanpak tot meerwaarde zou leiden, werd besloten deze ontwikkelaars in de gelegenheid te stellen een masterplan op te stellen. De gemeente zou daarbij vooral een rol vervullen als 'leverancier' van gegevens en als klankbord. Na een aantal workshops en besprekingen werd duidelijk dat de beoogde realisatie van een bovenregionale publiekstrekker (in de detailhandel) op korte termijn niet tot de mogelijkheden zou behoren. Deze conclusie was aanleiding om de aanvankelijke ambitie enigszins bij te stellen en tevens om de rollen van marktpartijen en gemeente om te draaien. Besloten werd om, gebruik makend van de reeds verrichte werkzaamheden, van gemeentewege het (onderhavige concept-) masterplan op te stellen.

Dit masterplan geeft, gebruikmakend van de door de marktpartijen verrichte werkzaamheden (met name voor wat betreft de distributie-planologische omvang

en structuur), op een integrale wijze inzicht in de ruimtelijke en functionele potenties van het gebied en de gewenste ontwikkelingsrichting. Tevens zijn de hoofdlijnen aangegeven van een mogelijke fasering en van de financieel-economische uitvoerbaarheid. Het is steeds belangrijk in het achterhoofd te houden dat dit masterplan géén concreet bouwplan is. De geschetste ontwikkeling is slechts een indicatie; een mogelijke richting. De karakteristiek van een masterplan is namelijk, dat het slechts een kader vormt, waarbinnen flexibel op huidige tendensen en toekomstige ontwikkelingen kan worden ingespeeld.

1

inleiding

1.1 Masterplan is géén blauwdruk

Een masterplan mag niet worden beschouwd als een blauwdruk voor de concrete realisatie c.q. de eindsituatie.

Dit masterplan is meer het resultaat van een overwogen zoektocht naar kansen en bedreigingen dan een direct uitvoeringsgericht plan c.q. bouwplan. Het doel van een masterplan is vooral gelegen in het ter beschikking hebben van een document dat een richtinggevend (toetsings-) kader vormt voor eventuele ingrepen in de bestaande situatie, op de korte, maar vooral ook op de langere termijn. Voorts biedt een dergelijk document de mogelijkheid om met alle betrokkenen op een doelgerichte wijze te kunnen communiceren en hen te inspireren.

Tijdens de behandeling in project- en stuurgroep bleek enerzijds dat er een groot draagvlak was voor de in het masterplan opgenomen voorstellen. Anderzijds bestond echter de vrees dat dit masterplan teveel als een keurslijf gehanteerd zou worden en ingrepen die op korte termijn gewenst zouden zijn, zou blokkeren. Dat kan en mag natuurlijk niet de betekenis worden van het masterplan.

De bedoeling is wel dat alle voornemens binnen het plangebied aan dit masterplan getoetst worden en getracht wordt de korte termijn acties in overeenstemming te brengen met de lange termijn ambities. Het is daarbij niet bij voorbaat uitgesloten op korte termijn ingrepen te doen die strijdig zijn met strikt stedenbouwkundige overwegingen. Overwegingen van andere aard (beschikbaarheid van grond, planeconomie, bedrijfseconomie, werkgelegenheid, volkshuisvesting, distributie-planologie, nog niet waarderijp zijn van gronden voor het meest gewenste gebruik, milieuaspecten, enz.) kunnen aanleiding zijn om van de meest gewenste stedenbouwkundige invulling op lange termijn 'af te wijken'. Het is dan wel

de bedoeling dat er een duidelijke, zorgvuldige, navolgbare en integrale toetsing plaats vindt en dat getracht wordt geen of minimale blokkades op te werpen om de lange termijn ambities te bereiken.

Waar het uiteindelijk om gaat is dat aan de hand van dit masterplan een meer integrale ontwikkeling van het plangebied kan worden nagestreefd, waardoor de afzonderlijke (huidige, maar vooral ook toekomstige) ontwikkelingsinitiatieven in het plangebied een meerwaarde kunnen bereiken en over een langere termijn het gebied een hogere ruimtelijke kwaliteit en grotere economische potentie verkrijgt.



LUCHTFOTO BINNENSTAD TERNEUZEN EN EERSTE UITBREIDINGEN

1.2 Het plangebied en de te onderscheiden deelgebieden

Het plangebied is gelegen direct aan de zuidzijde van de binnenstad. Het vormt geen ruimtelijk samenhangend gebied maar eerder een verzameling aan elkaar grenzende/aansluitende deelgebieden, vaak gescheiden door fysieke barrières.

Als deelgebieden kunnen worden onderscheiden:

- Deelgebied 1: Kop van de Noordstraat
- Deelgebied 2: Schuttershof
- Deelgebied 3: Beurtvaartkade
- Deelgebied 4: Achterzijde Kennedylaan Oost
- Deelgebied 5: Kennedylaan West
- Deelgebied 6: Schependijk Schiereiland

Een belangrijke overeenkomst tussen deze deelgebieden is hun extensieve benutting. Ze worden vooral gekenmerkt door verouderde bedrijfsfuncties, of liggen simpelweg braak. Hun positie direct aansluitend aan de binnenstad van Terneuzen biedt aan de ene kant de mogelijkheid voor een meer hoogwaardige inrichting en functie, maar kan aan de andere kant ook een programmatische en ruimtelijke bedreiging voor de kwaliteit van de (binnen) stad betekenen. Anders gezegd: de ligging en het huidige gebruik zijn zodanig dat er kansen liggen, terwijl een onjuiste invulling als een bedreiging beschouwd moet worden.



1.3 Deelgebieden in vogelvlucht



7

1. Kop van de Noordstraat

Onderdeel van de stadsrand van het centrum en bronpunt van de Noordstraat, de hoofdwinkelstraat van Terneuzen. Een gevarieerde rand van kleinschalige, verouderde bebouwing, duidelijk overeenkomstig de schaal van de binnenstad, maar met een opvallende afwisseling in hoogtes, oriëntatie en rooilijnen van de afzonderlijke panden. Het programma bestaat vooral uit kleinschalige detailhandel en wonen.

Het pand op de hoek van de Noordstraat en de Schependijk sluit in combinatie met het recent gerealiseerde Axelsedamgebouw de Noordstraat visueel af van de rest van de stad.

De oostelijke kanaalarm is, ten zuiden van het deelgebied, gedempt ten behoeve van parkeerplaatsen.



AFSLUITEN WINKELSTRAAT

2. Schuttershof

Een groot openbaar parkeerterrein, 1 meter verdiept ten opzichte van de Schuttershofweg, met daarom heen een zeer afwisselende bebouwing; kleinschalige bebouwing met wonen en wat opslag langs de Verlengde van Steenbergelaan, een meer gesloten front langs de Axelsestraat met wonen, kantoren en detailhandel en tenslotte grootschalige, losse bouwobjecten langs de voormalige kanaalarm en Kennedylaan. Op de hoek van de Axelsestraat staat het relatief hoge Schuttershofgebouw, dat zich qua schaal en plaats onttrekt aan zijn directe context. Richting de Kennedylaan bevinden zich een aantal lage bedrijfspanden (supermarkt, motorzaak). De openbare ruimte wordt grotendeels bepaald door parkeren.



IN HET SCHUTTERS HOF

3. Beurtvaartkade

Driehoekig deelgebied, tussen oostelijke kanaalarm en doorgaande autoroute richting het sluisencomplex. De drukke verkeersweg vormt een barrière met het centrum. Langs de weg een benzinestation en LPG vulpunt. Verder wat losse verouderde bebouwing, met bedrijvigheid gerelateerd aan het kanaal en langs de kaden aanlegplaatsen voor de binnenvaart.



RAND BEURTVAARTKADE

4. Rand Kennedylaan Oost

Groene openbare ruimte, grenzend aan de achterzijden van de woonwinkels van Kennedylaan Oost. Expeditie en wat opslag in de open lucht. Aan de oostzijde een school, woonbebouwing en bedrijfsruimten. Op het moment vormt dit gebied een soort niemandsland tussen woonwijken en plangebied.



KENNEDYLAAN OOST

5. Kennedylaan West e.o.

Extensief gebruikt gebied tussen het spooreplacement en de Kennedylaan. Het meest noordelijke en oudste gedeelte van de industriestreek langs het kanaal. Een gedeelte is braakliggend, de rest wordt ingenomen door verouderde bedrijfspanden, enkele woningen en een recent gerealiseerd kantoorpand langs de Oostelijke Kanaalarm. De Kennedylaan vormt een barrière tussen deelgebied en de rest van Terneuzen, het spooreplacement sluit het gebied af van het naastgelegen kanaal. Dit emplacement heeft zijn functie grotendeels verloren.

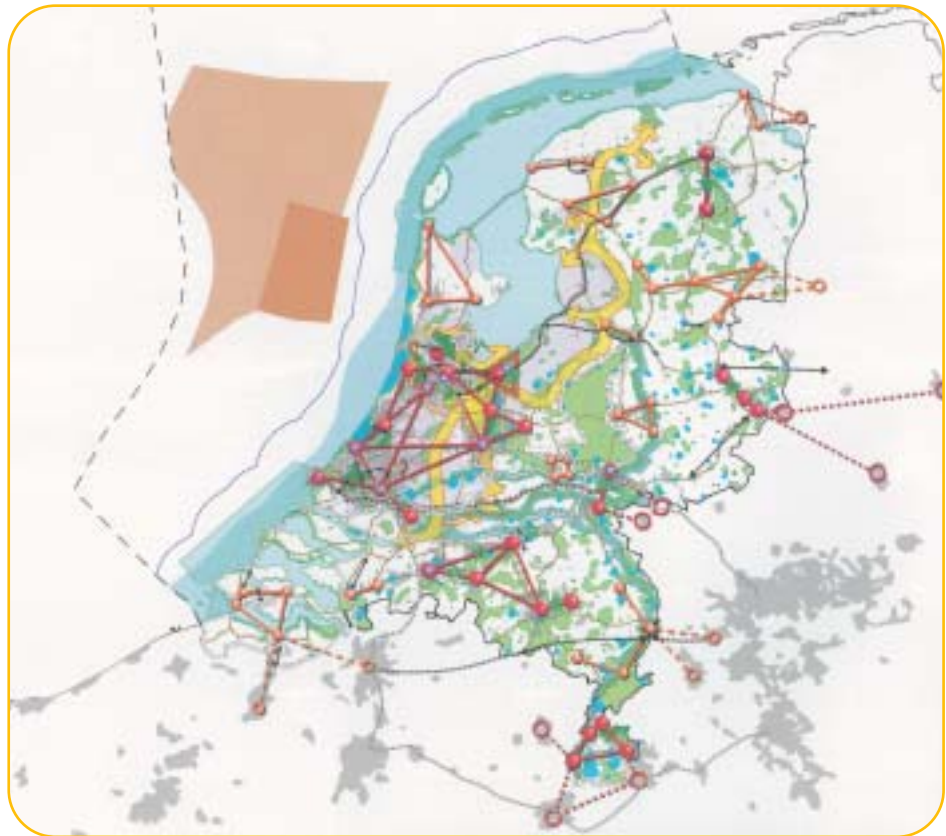


6. Schependijk / Schiereiland

Een schiereiland ingeklemd tussen de armen van het kanaal van Terneuzen naar Gent. De oostelijke kanaalarm loopt nu dood ter plaatse van de gedempte Axelsedam en dient hoofdzakelijk als wacht- en aanlegplaats voor de binnenvaart. Daaraan gerelateerde bedrijvigheid strekt zich dan ook uit langs de gehele oostelijke kade van de kanaalarm.

Het schiereiland zelf wordt ingenomen door een lint van bedrijfsgebouwen en opslagplaatsen. De oriëntatie is zowel op de weg aan de westkant, als op de kanaalarm aan oostzijde.





Kaart 1: RKN-kaart Nationaal Ruimtelijk Beleid

- ontwikkelen nationale stedelijke netwerken
- ontwikkelen regionale stedelijke netwerken
- verstevigen hoofdinfrastructuur conform Rijkswaterstaat (nieuwe trajecten, weg, spoor en water)
- aansluiting Delta metropool (intern), Twente, Brabantstad en Maastricht/Heerlen op het net
- maximale benutting Betuweplan en IJzeren Rijk
- intensiveren en transformeren bebouwd gebied (1996)
- bundeling van verstedelijking en ruimte reserveren voor groen/blauwe structuur binnen bundelingsgebieden



- stimuleren centrumvorming (in het bijzonder nieuwe stedenprojecten en toplocaties Delta metropool)
- duurzame ontwikkeling luchthaven Schiphol en zeehaven Rotterdam
- ontwikkelen integraal structuurplan Almere en ontwikkelen Zuidplaspolder
- beschermen en ontwikkelen Nationale Landschappen
- begrenzen groene oeroudbieden op water / behoud en ontwikkeling natuurwaarden conform Europeesrechtelijke richtlijn
- begrenzen groene oeroudbieden op land
- transformeren en zo nodig herbegrenzen bufferzones
- aanwijzen ruiter af te bakken regionale parken
- vergroten van de veiligheid / beschermen tegen overstromen
- voorkomen van wateroverlast en bodemdaling
- waarborgen zoetwatervoorziening
- ontwikkelen combinatie water, natuur en recreatie
- ruimte reserveren in voorkeursgebieden voor windenergie
- beschermen vrije horizon / 12 mijltoere
- zeewaarts begrenzen kustfundament / doorgaande op -20 meter dieptelin
- landsgrens
- grens Nederlands deel continentaal plat



Bronnen: Rijksplanningbureau Dierckx

Tuiflichting

De RKN-kaart 'Nationaal Ruimtelijk Beleid' brengt de beleidsuitwerkingen uit de RKN in beeld, voor zover deze gekoppeld zijn aan geografisch bepaalde elementen. De kaart vervangt kaart 33 uit de kaartenreeks van het Ontwerp van de Vijfde Nota (deel 1). Het kaartbeeld is opgebouwd uit een selectie van de legenda-eenheden van de ontwikkelingsbeelden 'Nederland als Europese regio', 'Stad en land', 'Stedelijke netwerken', 'Water', 'Noordzee' en 'Delta metropool', daar deze eenheden ofwel direct over te nemen, dan wel samen te vatten. Om cartografische redenen moet wisselen worden met een selectie van de legenda-eenheden. Voor de niet op de RKN-kaart opgenomen eenheden wordt verwezen naar de genoemde ontwikkelingsbeelden in de bij deze RKN behorende toelichting. De bij deze ontwikkelingsbeelden vermelde legenda's verklaren eveneens de samenstelling van de gekoppelde legenda-eenheden. Plaatsaanduidingen en begrenzingen zijn zoveel mogelijk ontleend aan herkenbare landschappelijke elementen. Met nadruk zij er echter op gewezen dat deze aanduidingen en begrenzingen, geleid op het schaalniveau van de kaart waarop eenheden worden gepresenteerd, indicatief zijn.

1.4 Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening

In januari 2002 is deel 3 verschenen van de Planologische Kernbeslissing (Pkb) Nationaal Ruimtelijk Beleid - oftewel de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening - met als ondertitel "Ruimte maken, ruimte delen". Door de val van het kabinet, april 2002, is deze nota niet vastgesteld, maar voor plantypen als het masterplan zijn geen reële veranderingen te verwachten in het Rijksbeleid.

Algemeen:

De volgende criteria van ruimtelijke kwaliteit moeten richting geven aan de ruimtelijke inrichting van Nederland in de komende dertig jaar:

- Ruimtelijke diversiteit
- Op elkaar aansluiten van functies
- Culturele diversiteit
- Sociale rechtvaardigheid
- Duurzaamheid
- Aantrekkelijkheid
- Menselijke maat

Deze criteria zullen zowel op nationaal als op regionaal en lokaal niveau worden gehanteerd.

Voorts heeft het herziene locatiebeleid, dat het ABC-locatiebeleid en PDV/GDV-beleid vervangt, een bredere doelstelling gekregen: een zodanige vestiging van bedrijven en voorzieningen dat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de vitaliteit van de stedelijke netwerken en de steden en dorpen. Een aantal belangrijke punten daarin:

- Binnen de netwerken dient er een gevarieerd aanbod te bestaan in woon-, werk- en voorzieningmilieus. Deze dienen elkaar aan te vullen en te versterken.
- Inzetten op een menging van wonen, werken en recreëren.
- Intensief ruimtegebruik is een uitgangspunt.
- Tegengaan van de parkeeroverlast, door het stimuleren van inpandig of ondergronds parkeren.

De Vijfde Nota introduceert de concepten van de groene en rode contouren. Binnen de gebieden met een groene contour worden bijzondere natuurwaarden of eenheden met cultuurhistorische of archeologische monumenten in stand gehouden. Deze waarden worden beschermd tegen ingrepen als bebouwing, infrastructuur en intensieve vormen van landbouw. Al het bebouwde gebied in Nederland wordt voorzien van een rode contour, in verstedelijkte en in niet-verstedelijkte (=landelijke) gebieden.

Binnen de rode contouren kunnen de functies wonen en werken zich ontwikkelen. Binnen deze rode contouren liggen dus de bestaande bebouwde gebieden, inclusief de historische binnensteden en dorpen en de benodigde uitbreidingen op grond van nieuwe planvorming. De opgave is om binnen deze contour te voorzien in de vraag naar woningen en bedrijfsruimten, in de eerste plaats door voortdurende aanpassing (=transformatie) van het bestaande bebouwde gebied. Uitbreiding van het gebied buiten de rode contour is pas mogelijk nadat is aangetoond dat de bouwopgave daarbinnen niet kan worden gerealiseerd.

Terneuzen:

In de Vijfde Nota vormt Terneuzen samen met Vlissingen, Middelburg en Goes een regionaal stedelijk netwerk, dat gekoppeld is aan Gent en Antwerpen. Dit betekent onder andere dat ingezet dient te worden op een versterking van de hoofdinfrastructuur tussen deze steden en een versterking van de verschillende centra.

Zeeland is verder in zijn geheel benoemd tot Nationaal Landschap; Terneuzen en omgeving en de verstedelijkingsband tussen Vlissingen, Middelburg en Goes vormen daarin 'eilanden'; Binnen deze 'eilanden' vindt een bundeling van de gewenste / benodigde verstedelijking plaats. Prioriteit heeft daarbij dus de transformatie van het bestaande stedelijke gebied.

1.5 Streekplan Zeeland (1997)

In het Streekplan Zeeland is Terneuzen, samen met Middelburg-Vlissingen en Goes, aangeduid als 'stedelijke ontwikkelingszone'. Dat betekent dat Terneuzen, samen met deze andere steden een voortrekkersrol krijgt in Zeeland. In de stedelijke ontwikkelingszones dienen wonen, werken, recreatie en voorzieningen zich te concentreren.

- De kanaalzone van Terneuzen vormt samen met Vlissingen Oost het trekpaard van de Zeeuwse economie. De Westerscheldetunnel verbindt deze twee gebieden. Uitbouw van de industrie rond Terneuzen vindt vooral plaats bij de Braakmanhavens en op de westelijke kanaaloever.
- De stadsrand van Terneuzen is aangemerkt als een belangrijke locatie voor kantoorontwikkeling.
- Verspreid over Zeeland is een netwerk van recreatieconcentraties gedacht, die het toerisme moeten versterken. Het centrum van Terneuzen vormt hier een onderdeel van.
- Binnensteden dienen versterkt te worden als de concentraties van voorzieningen en werkgelegenheid. Dit betekent een arbeids- en ruimte-intensieve invulling, een goed vestigingsmilieu voor het midden en kleinbedrijf en bovenal een aantrekkelijk verblijfsklimaat.
- Perifere detailhandel moet zoveel mogelijk geconcentreerd worden bij het bestaande kernwinkelapparaat.
- Prioriteit wordt er gegeven aan inbreidingslocaties en herstructurering van verouderde bedrijfsterrinen.
- Uitbreiding, (her)inrichting en beheer van (nieuwe) werklocaties dient altijd te gebeuren op basis van een van tevoren gemaakte visie.
- Voor nieuwe woningbouw dient allereerst een plek gezocht te worden binnen de bestaande kern. Uitbreiden is pas mogelijk als inbreiden niet mogelijk is.
- Bij de stadsvernieuwing heeft het verplaatsen van

milieuhinderlijke bedrijvigheid uit de woonomgeving prioriteit.

- De aantrekkelijkheid van de stedelijke centra versterken door middel van een aantal 'Unieke Projecten'. Dit zijn bijzondere stedelijke vernieuwingsprojecten, zoals de Maisbaai in Middelburg, het Goese Meer in Goes en het Scheldeterrein in Vlissingen, waarin hoogwaardige woon- en verblijfsmilieus worden ontwikkeld in en om de stedelijke centra. Dit soort projecten worden door de provincie gestimuleerd.

Vanuit het Streekplan gezien dient het beleid in Terneuzen dus vooral in te zetten op het inbreiden van nieuwe woningbouwlocaties, het herstructureren van bestaande, verouderde bedrijfsterrinen en het versterken van het kernwinkelapparaat en de centrumpositie van de stad. Openbaar vervoer is grotendeels afwezig in Zeeuws Vlaanderen; de auto is dus bij alle ontwikkelingen erg belangrijk.

Wel kan er ingestemd worden met het stimuleren van fiets en openbaar vervoer.



1.6 De indeling van de nota

In deze nota is gekozen is voor een bondige beschrijving van overwegingen en keuzes, zoveel mogelijk verduidelijkt met beeldmateriaal.

Hoofdstuk 2 bevat allereerst een schets van de huidige situatie; in het kort de historie, de ruimtelijke opbouw, de functionele situatie en de verkeersstructuur.

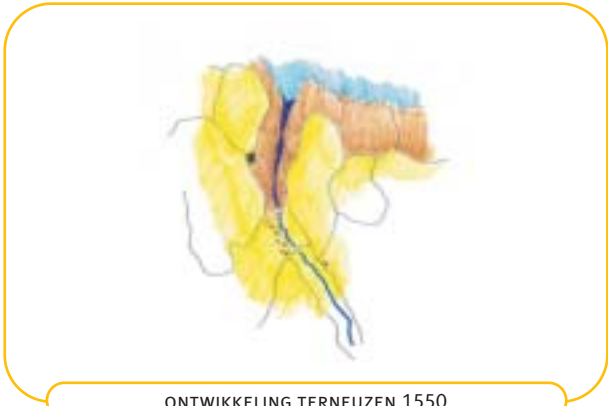
In hoofdstuk 3 zijn vervolgens puntsgewijs kansen, bedreigingen en ambities geformuleerd.

In hoofdstuk 4 wordt het uiteindelijke masterplan beschreven; daarbij is onderscheid gemaakt tussen de hoofdstructuur (het kader) en de onderscheiden deelgebieden (de 'flexibele' invulling). Het ambitieniveau voor de toekomstige invulling van het gebied wordt geschetst, alsmede de ruimtelijke en programmatische randvoorwaarden voor toekomstige ontwikkelingen.

Hoofdstuk 5 tenslotte geeft een mogelijke fasering.



PANORAMA AXELSE DAM



ONTWIKKELING TERNEUZEN 1550



ONTWIKKELING TERNEUZEN 1827



ONTWIKKELING TERNEUZEN 1840



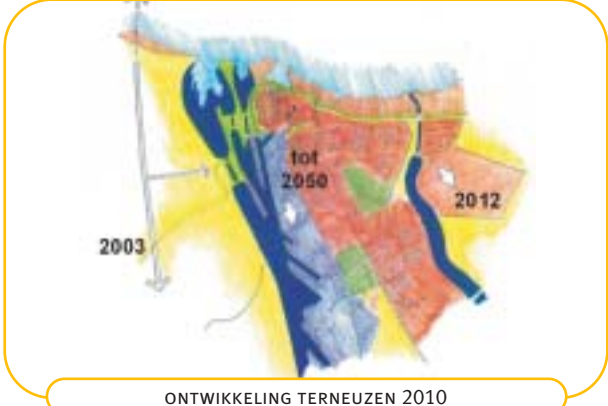
ONTWIKKELING TERNEUZEN 1940



ONTWIKKELING TERNEUZEN 1960



ONTWIKKELING TERNEUZEN 2000



ONTWIKKELING TERNEUZEN 2010

2.1 Historie

Het plangebied vormt een onderdeel van de eerste uitbreidingsgebieden rond de binnenstad, die in de loop van de tijd ingrijpend op de schop zijn gegaan, voor de aanleg van de vestingwerken, de armen van het kanaal van Gent naar Terneuzen en het spoor. De huidige invulling is daar nog sterk door bepaald.

Na het slechten van de vestingwerken breidde de stad zich op twee karakteristieke manieren uit:

- Vanuit het centrum, langs de Axelse straat, ontstonden de woonwijken.
- Langs het kanaal en het spoor ontwikkelde zich de industrie en bedrijvigheid. Het plangebied vormde in deze ontwikkeling de eerste fase.

De structuur van de eerste uitbreidingen rond het centrum werd sterk bepaald door de voormalige vestingwerken. Deze zijn onder andere nog te herkennen in de Beurtvaartkade en de verlengde van Steenbergenlaan.

Na het verplaatsen van de monding van het kanaal naar het westen en het afsluiten van de oostelijke arm, verplaatste veel van de aan het kanaal gerelateerde bedrijvigheid zich verder naar het zuiden en nog later ook naar het gebied rond de Braakmanhaven. De woonuitbreidingen van de stad vonden vooral aan de zuid- en, later oostkant, plaats en niet in de geleidelijk leegvallende gebieden rond het centrum. Daardoor is het gebied nu een soort 'niemandslaan' aan de rand van het centrum geworden. Grootschalige infrastructuur en civieltechnische projecten worden afgewisseld met bedrijfshallen, kantoorpanden en parkeerplaatsen. Het gebied is een verzamelplaats van 'actuele' behoeftes.

De centrale ligging van het gebied nabij het centrum en de beschikbaarheid van het gebied creëren wel vraag naar ontwikkelingen, maar mede door de in de loop van de tijd ontstane beperkingen (milieubeperkingen, verkeersafwikkeling, barrières etc.; zie H3) zijn deze ontwikkelingen vooral beperkt gebleven tot ad hoc invullingen, die wel inspeelden op een actuele vraag, maar die er niet in geslaagd zijn de uitstraling van het gebied te verbeteren.

Met de recente ontwikkeling van een cluster perifere detailhandel op Kennedylaan Oost is echter het idee ontstaan dat de planlocatie aanzienlijk meer ontwikkelingspotentie heeft en dat die potentie alleen te gelde gemaakt kan worden als er op een meer integrale ontwikkeling van het gebied wordt ingezet.

Daarbij komt dat de huidige wens om de concurrentiepositie van het centrum van Terneuzen te verbeteren, niet alleen gerealiseerd kan worden door het verbeteren van het centrum zelf, maar ook vraagt om een aanpak van de extensief gebruikte gebieden rond dat centrum. Een start is gemaakt met de planvorming voor de Westelijke stadsrand. Een volgende belangrijke stap is het herstructureren van het plangebied tot een hoogwaardig aanloopgebied voor het centrum van Terneuzen.

2.2 Ruimtelijke structuur Terneuzen

Terneuzen ligt ingeklemd tussen drie waters; De Westerschelde in het noorden, het Kanaal van Gent naar Terneuzen in het westen en de Otheense Kreek in het oosten. Terneuzen is dit laatste water recent overgestoken, met de ontwikkeling van Nieuw Othene.

De stad zelf is ruimtelijk gezien te verdelen in grofweg vier karakteristieke eenheden. Het centrum, als compact stedelijk fragment, ingeklemd tussen de groenstructuren van de Westerscheldekering en de oostelijke kanaalarm. Ten zuiden daarvan bevinden zich, ingeklemd tussen kanaal en kreek, de uitbreidingen van de stad.

Tussen het kanaal en de Kennedylaan ligt een bedrijfszone gekarakteriseerd door grootschalige losstaande gebouvvolumes. Rond de Axelsestraat hebben zich de woonwijken ontwikkeld. Deze zijn kleinschaliger van karakter en variëren van gesloten stedelijke bouwblokken ter plaatse van de voormalige vestingwerken, tot villawijken in het zuiden en oosten. Langs de Westerschelde ligt een strip met grootschalige appartementencomplexen.



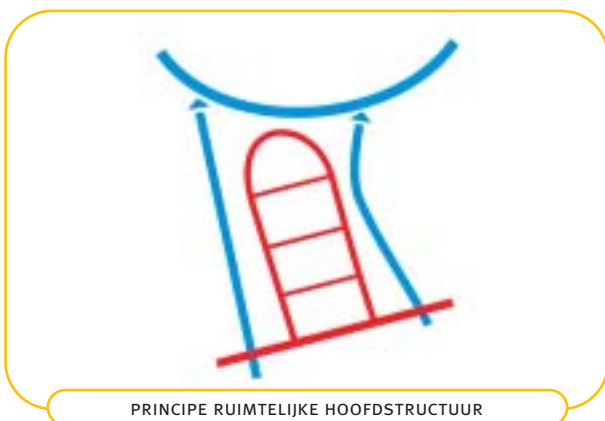
TERNEUZEN; 4 KARAKTERISTIEKE EENHEDEN

2.3 Ruimtelijke structuur plangebied

In en rond het plangebied zijn de verschillen tussen de beschreven ruimtelijke eenheden duidelijk herkenbaar, maar de ruimtelijke relaties ontbreken vaak. Het plangebied zelf is onderdeel van de bedrijfszone langs het kanaal en bestaat uit een verzameling grote bedrijfshallen, omringd door parkeerterreinen, een spooreplacement, restgroen en braakliggende terreinen; ondanks de ligging nabij het centrum wordt het gebied dus relatief extensief gebruikt. Bovendien heeft het een rommelige en negatieve uitstraling.

De grenzen van het plangebied worden gevormd door de stadsrand van het historische centrum, de Axelsestraat, de Verlengde van Steenbergelaan, het verlengde van de Kerkhoflaan en in het westen het kanaal.

16



PRINCIPE RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR

De hoofdstructuur in en rond het gebied wordt verder bepaald door twee lange lijnen; de Axelsestraat en de Kennedylaan. De Axelsestraat vormt een duidelijke verbinding tussen het centrum en de uitbreidingen, de Kennedylaan / Haarmanweg is daarentegen meer de doorgaande autoroute richting het sluiscomplex en buigt voor het centrum scherp af. Deze route vormt een fysieke barrière die het plangebied scheidt van het centrum en woonuitbreidingen. De oost-west structuren, zoals Oostelijke kanaalarm, Verlengde van Steenbergelaan en Kerkhoflaan, zijn discontinu. In deze richting zijn geen heldere ruimtelijke relaties. De bebouwing in het gebied is, zoals gezegd, een kakofonie van bedrijfshallen, opslagloodsen, nieuwe en oude kantoorpanden en wat woningbouw. Het is geen heldere structuur van straten en blokken, maar meer een verzameling losse bouwobjecten, met een afwisselende oriëntatie.



2.4 Functionele situatie

Detailhandel

In Terneuzen doet zich geografisch een bijzondere situatie voor; het grootste gedeelte van de detailhandel en voorzieningen van de stad concentreert zich in het centrum van Terneuzen, maar dit centrum ligt excentrisch ten opzichte van de woonwijken en omringende regio. Het vormt daardoor geen centraal gelegen punt binnen een afzetgebied.

Terneuzen vervult in algemene zin echter wel de centrumfunctie voor Zeeuws Vlaanderen, ook (gedeeltelijk) op het gebied van de detailhandel.

Voorzieningenconcentraties in Terneuzen:

Het centrum van Terneuzen richt zich met name op de recreatieve consument.

In het plangebied, vooral Kennedylaan Oost, is een cluster perifere detailhandel ontwikkeld, die meer is georiënteerd op de gerichte aankopen. De rest van de perifere detailhandel ligt verspreid over de stad.

De wijkwinkelcentra tenslotte, voorzien in de dagelijkse boodschappen. (Vooral Zuidpolder echter ontwikkelt zich recent steeds meer tot een concurrent van het centrum. Om de positie van het centrum van Terneuzen te versterken is dit eigenlijk minder wenselijk.)

Aan de ruimtelijke omgeving van de verschillende voorzieningencentra worden specifieke voorwaarden gesteld:

- Bij recreatief winkelen is de actie zelf (rondkijken, ontspannen) vaak belangrijker dan de aankoop. Een attractief recreatief centrumgebied bestaat voor een belangrijk deel uit een sterk winkelaanbod. De aanwezigheid van (landelijk bekende) trekkers en een uitgebreid modisch aanbod hebben daarin een sleutelrol. Dit wordt aangevuld met andere voorzieningen die het verblijf veraangamen. Het gaat hierbij om aantrekkelijke (dag)horeca, dienstverlening en overige attracties ('leisure'). De vier grotere Zeeuwse binnensteden hebben in dit

type winkelgedrag een belangrijke rol en uitgestrekte verzorgingsgebieden. De auto (bereikbaarheid, parkeren) speelt voor deze steden een belangrijke rol.

- Bij gerichte aankopen gaat het enerzijds om (dure) artikelen waar men gericht naar op zoek gaat en die keuzegevoelig zijn, zoals meubelen, elektronica en auto's. In toenemende mate vinden we deze branches in met de auto goed bereikbare thematische centra (woon-, autoboulevard).

Anderzijds zijn er de gerichte aankopen die niet keuzegevoelig zijn, zoals doe-het-zelf en tuinartikelen. Dit soort (veelal volumineuze) artikelen koopt men veelal in de meest nabijgelegen aankoopplaats met voldoende aanbod (locale bouwmarkt of tuincentrum).

- De dagelijkse boodschappen worden meestal dicht bij huis gedaan, in supermarkten en wijkwinkelcentra. Gemak en snelheid gaat het hier om, evenals een zeer goede autobereikbaarheid.

18

Door de Stichting Centrum Management Terneuzen is een marketingplan opgesteld, waarin de huidige detailhandelstructuur is onderzocht en waarin kansen voor de toekomst worden geschetst.

Marketingplan Axelse Dam:

Een nadere analyse van het gevestigde winkelaanbod in Terneuzen laat zien dat het winkelareaal de afgelopen jaren sterk is toegenomen. In relatie tot de aanbevelingen die hierover in 1991 zijn gedaan, werd in 1998 vastgesteld dat de reguliere winkelmarkt verzadigd is. Naast Steenen Beer en de uitbreiding van Zuidpolder is het aandeel grootschalig winkelaanbod (Kennedylaan-Oost) als onderdeel van het totale winkelaanbod aanzienlijk gegroeid.

Hierbij moet echter worden opgemerkt dat een verzadigde reguliere winkelmarkt een versterking van het grootschalige aanbod niet op voorhand uitsluit, integendeel.

Leegstand

In gebied Noordstraat/Markt staan momenteel diverse winkels leeg; geschatte oppervlakte 3.000 m². Dit is in vergelijking met ca. een jaar geleden een aanzienlijke toename. Met name met de recente sluiting van Albert Heyn en Naeye zijn aanzienlijke m² leegstand toegevoegd.

Daarnaast speelt ook nog de door Apron reeds aangegeven invulling van A-lokaties met B-formules.

Analyse Kernwinkelapparaat

Een quick-scan (zelfanalyse binnensteden) van het HBD (Hoofdbedrijfsschap Detailhandel) is aan de bestuursleden van Coördinatie en Management (vertegenwoordigers van ondernemersvereniging, bankwereld en dienstverlenende sector en gemeente) voorgelegd. In de quick-scan dient van diverse functies de huidige kwaliteit (sterk, neutraal, zwak) en toekomstige potentie (kans, neutraal, risico) ingevuld te worden. Vooral die aspecten die nu als zwak betiteld worden en als kans in de toekomst verdienen extra aandacht.

Hoewel de uitkomsten een globale steekproef zijn vormen deze, op de punten waar hoge scores blijken, een swot-analyse, en daarmee bruikbare informatie voor het Masterplan.

De meest pregnante zijn:

Bezoekersstromen

Toeristen/recreatieve bezoekers zwak en kans

Aanbod mix

Winkelaanbod-ketens en trekkers zwak en kans

Bioscopen

Passieve vrije tijd/verblijfswaarde zwak en kans

Uit de recentelijk door de kamer van koophandel gepresenteerde quick-scan van de 4 grote Zeeuwse steden blijkt dat Terneuzen goed scoort op omvang van aanbod, matig op gebied landelijke trekkers, winkelrouting en horeca/leisure en slecht op gebied specialistisch aanbod, omgeving/ambiance en openbare ruimte.

Een andere indicatie zijn de gemiddelde huurprijzen voor A1-locaties.

In Terneuzen doet een A1-locatie fl 450,- per jaar, terwijl Vlissingen op fl. 650,- zit en Goes en Middelburg op fl. 1000,- per m² VVO per jaar.

Uitbreidingsmogelijkheden:

Bij een snelle analyse van de m² VVO worden de analyses uit 1998 feitelijk alleen bevestigd.

Deze analyse is gebaseerd op informatie uit reeds verrichtte onderzoeken en eigen inventarisaties van het aantal VVO.

Uitgaande van de nieuwe gemeente Terneuzen, met een grootte van 55.000 inwoners en de gewenste oriëntatie op de kern Terneuzen blijkt dat dan een standaard aantal van 35.000 m² geldt voor het kernwinkelgebied. Op het moment beschikt Terneuzen over 25.000 m² v.v.o. in dit kernwinkelgebied en 57.000 m² v.v.o. in totaal.

Echter, de potentiële uitbreiding is slechts mogelijk indien de aantrekkingskracht van, c.q. oriëntatie op Terneuzen zodanig versterkt wordt dat de bij de omvang van zo'n plaats behorende kooporiëntatie waar gemaakt wordt. Zeker gezien de excentrische ligging van het centrum en de verspreid gelegen verstedelijking is het belangrijk dat er daarom ingezet wordt op een kwalitatieve versterking van het centrum van Terneuzen. In de huidige situatie is een uitbreiding van het verkoopvloeroppervlak in het centrum niet mogelijk. Ook de becijferingen per individuele branche wijzen in deze richting.

Dit impliceert dat pas op het moment dat het centrum van Terneuzen daadwerkelijk uitgroeit tot het feitelijke centrum van de nieuwe gemeente er substantiële mogelijkheden ontstaan om uit te breiden.

De ontwikkeling van het Masterplan gebied biedt de mogelijkheid om die centrumfunctie verder op te ontwikkelen. Om een kip en ei discussie te voorkomen is sturend beleid noodzakelijk.

De eerdere conclusie dat zeer zorgvuldig met de in te zetten m² omgegaan moet worden wordt hiermee nogmaals onderstreept.

Een positief element is de uitkomst van de quick-scan van de Kamer van Koophandel waaruit blijkt dat het huidige kernwinkelapparaat van Terneuzen met 25.000 m² in vergelijking met de norm gemeente (27.000 m²) 2000 m² kleiner is.

Op zich zou dit ruimte voor uitbreidingen moeten zijn maar gelet op de reeds aangegeven verbeterpunten kan dit niet zonder ondersteunende maatregelen gedoseerd ingevuld worden.

Conclusie marketingplan

Zonder een zorgvuldige invulling is een goede ontwikkeling van het Masterplan-gebied niet mogelijk.

Er liggen, ondanks de gesignaleerde problemen, kansen om winkels in de sfeer "in en om de woning" toe te voegen waardoor de ruimtelijke en detailhandelsstructuur versterkt kan worden. Verplaatsing van winkels en het aantrekken van extra bezoekers zijn hierbij belangrijke voorwaarden. Uitbreiding is alleen mogelijk als het een bovenregionale trekker betreft, en dus een onderneming die zijn eigen klanten meebrengt. Daarnaast zullen er om extra bezoekers te kunnen trekken sterke formules/speciaalzaken bij moeten komen.

De bezoeker van de stad zal zijn bezoek van een prettig verblijfsklimaat en voldoende (passieve) recreatieve mogelijkheden laten afhangen. Dit stelt hoge eisen aan de kwaliteit van de openbare ruimtes. Het gaat hierbij vooral om beleving.

Een belangrijk aspect is ook de taakstelling die het centrum van Terneuzen in het visiedocument van de nieuwe gemeente opgelegd gekregen heeft.

Toevoegingen aan het detailhandelsapparaat zijn slechts mogelijk met inachtneming van het volgende:

- Regionale trekkers zijn noodzakelijk (ook andere functies)
- Reservering van het Kennedylaan-Westterrein t.b.v.

bovenregionale trekkers

- Invulling Schuttershofgebied prioriteit geven d.m.v. verplaatsing/concentratie van bestaande bedrijven
- Invulling Schuttershof is noodzakelijk voor ruimtelijke structuurversterking waardoor gewenste relatie tussen kernwinkelgebied en Kennedylaan-Oost tot stand komt
- Goede branchering
- Duidelijke segmentering en branchering voor de gebieden Kop van de Noordstraat, Schuttershof en Kennedylaan (conform hun functie)
- Optimale consumentenverbindingen
- Speciaalzaken (niet zozeer branches als wel formules en concepten)

Recreatie

Recreatieve trekkers (regionale en bovenregionale) kunnen een belangrijke impuls betekenen voor de recreatieve detailhandel.

Het aantal recreatieve functies in Terneuzen is echter beperkt, zeker die functies die als attractie een versterking van de recreatieve detailhandel zouden kunnen betekenen. De recreatie die aanwezig en noemenswaardig is, is grotendeels gerelateerd aan de Westerschelde; een jachthaven, een strandje en een regionale fietsroute over de dijk. Verder is er langs de Churchilllaan een groot zwembad en verspreid over de stad lokale sportvoorzieningen.

In het centrum hebben de havenfeesten, het jazz-festival, het theater en in de toekomst de geplande bioscoop een echte regionale uitstraling. In mindere mate geldt dat ook voor de kermis en de horeca rond de Nieuwstraat. Verder kunnen initiatieven zoals 'Terneuzen on Ice' genoemd worden.

20



Wonen

Grofweg zijn er drie karakteristieke woonmilieus te benoemen in Terneuzen:

1. Stedelijk wonen, laagbouw in hogere dichtheden, gedeeltelijk in een mix met winkel en kantoorfuncties. Dit is alleen te vinden in het historische centrum en in beperkte mate rond de Axelsestraat.
2. Appartementen met zicht over de Westerschelde.
3. Suburbaan en landelijk wonen in relatief lage dichtheden. Hoofdzakelijk grondgebonden woningen met tuin en parkeren voor de deur. Bij uitstek mono functioneel woongebied.

Verreweg de grootste vraag naar nieuwbouw is in het suburbane en landelijke milieu en dit vormt dan ook het grootste gedeelte van de woningbouwproductie in Terneuzen en de rest van Zeeuws Vlaanderen. Een voorbeeld hiervan is Nieuw Othene.

Rapportages van ABF-Research tonen echter dat er ook vraag is naar middeldure en dure appartementen in de koopsector. Een indicatieve weergave van het aanbod aan appartementen luidt volgens de planingslijsten Woningbouw Gemeente Terneuzen en overige marktinformatie voor de kern van Terneuzen als volgt:

2002: ± 50 appartementen

2003: ± 120 appartementen

2005 en verder: 120 appartementen locatie Ter Schorre

Zeker voor appartementen is de ruimtelijke kwaliteit van de locatie een zeer belangrijk gegeven. Nu in het geval van het plangebied Axelsedam e.o. "wonen aan de Schelde" als kwaliteitsaspect niet aan de orde is, moeten andere kwaliteitsaspecten een zwaar accent krijgen. Met name moet hierbij gedacht worden aan de uitstraling die de entree van het centrum moet meekrijgen. Beeldbepalende elementen moeten een duidelijke meerwaarde aan de beleving van de woonomgeving meegeven.



De belevingswaarde van woning en woonomgeving moet enerzijds een kwaliteitsimpuls krijgen door zicht op de levendigheid van de binnenstad en de aanwezigheid van voorzieningen, anderzijds de onmiddellijke nabijheid van water (kanaalarm).

Een ander belangrijk kwaliteitsaspect is de ruimte in de woning. Een vloeroppervlak van 120 m² moet als minimum beschouwd worden. Als doelgroep kan gezocht worden naar kandidaten van buiten de regio, o.a. senioren en nu pendelende werknemers. Om deze groep te bereiken moeten middelen worden gegeneerd in de vorm van promotie, acquisitie en werving. Samenwerking tussen gemeente en marktpartijen is daarbij essentieel.

Een andere doelgroep komt voort uit de sterke toename van het segment 1- en 2-persoons huishoudens. De verwachting is dat deze op termijn nog verder zal stijgen. Deze groep bestaat vooral uit oudere en jongere huishoudens, met in die laatste categorie vooral de tweeverdieners.

De locatie, nabij het centrum, is bij uitstek geschikt

voor 1- en 2-persoons huishoudens in alle categorieën, mits de woningen levensloopbestendig zijn.

In het plangebied is op het moment de functie wonen zo goed als afwezig. Milieubeperkingen, vooral ten aanzien van geluid, vormen hier één van de redenen voor, maar ook de negatieve uitstraling van het gebied.

Concluderend:

In het plangebied zou in de toekomst ingezet kunnen worden op een combinatie van appartementen en op beperkte schaal grondgebonden woningen met tuin, vooral gericht op 1- en 2-persoonshuishoudens. Voordat er begonnen kan worden met de ontwikkeling van woningbouw is het echter belangrijk dat het gebied eerst waardering wordt gemaakt. De kwaliteit van de woonomgeving moet verhoogd worden alvorens woningbouw kan worden gerealiseerd.

De specifieke kwaliteiten van de locatie zijn de nabijheid van voorzieningen en het water.

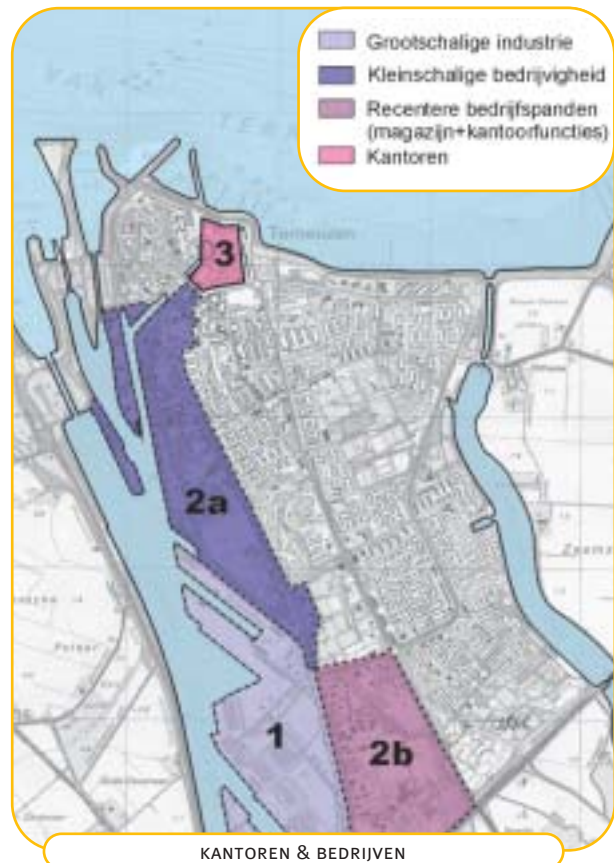
22

Kantoren en bedrijven

Bedrijvigheid concentreert zich, op het moment, vooral langs het kanaal.

1. Grootchalige industrie in het zuiden, langs het kanaal en rond de Braakmanhaven, ten westen van Terneuzen.
2. a. Kleinschaligere, bedrijvigheid in het plangebied en net ten zuiden daarvan.
b. Nog verder naar het zuiden, ten oosten van de Haarmanweg ook meer recentere bedrijvigheid, met name kantoor en magazijnfuncties.
3. Rond de Oostelijke kanaalarm zijn een aantal grotere kantoorpanden te vinden, langs de Axelsestraat meer de baliefuncties en dienstverlening. Verder liggen verspreid langs de Guido Gezellelaan nog enkele kleinere kantoren. De meest recente kantoor-ontwikkelingen in Terneuzen concentreren zich rond de Oostelijke kanaalarm en rond de binnenstad. Het kantoor

van het Waterschap, het Damgebouw en binnenkort het kantoor van Zeeland Seaports zijn hier voorbeelden van. Zij profiteren daar onder andere van de nabijheid van voorzieningen en de aanwezige stedelijke uitstraling.



2.5 Verkeer

De auto-ontsluiting van Terneuzen vindt plaats via de Willem de Zwijgerlaan / Guido Gezellestraat en de Haarmanweg / Kennedylaan. Deze vormen lange lijnen vanuit het zuiden, die ter plaatse van het centrum scherp afbuigen naar het westen, waar ze overgaan in de doorgaande route over het sluisencomplex. Een groot gedeelte van het centrum wordt begrensd door deze drukke verkeersroutes, waardoor de geïsoleerde ligging ten opzichte van uitbreidingen en regio nog verder wordt vergroot.

De verkeersdrukke op deze wegen zal in de nabije toekomst (tijdelijk) toe gaan nemen, aangezien deze wegen een ideale sluiproute vormen voor verkeer van en naar de Westerscheldetunnel. Pas na het realiseren van een tunnel bij de brug bij Sluiskil zal dit verminderen.



Verspreid over de stad is aan de twee doorgaande routes een aantal secundaire ontsluitingsroutes opgehangen, die de ontsluiting verzorgen van de verschillende woonwijken.

Op de plek waar het centrum grenst aan de woonuitbreidingen is een heel scala aan openbare parkeervoorzieningen te vinden, in de vorm van garages en parkeren op maaiveld.

De autobereikbaarheid van het centrum van Terneuzen is dus vrij goed, en de parkeermogelijkheden zijn gunstig gesitueerd ter plaatse van de drie bronpunten van het centrum. (Kop van de Noordstraat, Steenen Beer en Kop van de Nieuwstraat). In de huidige situatie is er min of meer een evenwicht tussen parkeerbehoefte en aanbod. Maar bij een ontwikkeling van het plangebied en de concentratie van programma ter plaatse, zal extra parkeerruimte gecreëerd moeten worden. Verder is er grote behoefte aan een kwalitatief hoogwaardigere inpassing van het parkeren. Nu gebeurt dat veel in het

openbare gebied. Een betere oplossing is een parkeergarage zoals onder de Kolk bij het Stadhuisplein. De belangrijkste fiets- en voetgangersroutes laten het plangebied links liggen en lopen via de Axelsestraat en Verlengde van Steenbergelaan richting de auto-vrije Noordstraat en het winkelgebied. Dit autovrije winkelgebied spant zich op tussen de drie bronpunten.

Het spoor speelt, op het moment, voor personenvervoer in Terneuzen, geen rol van betekenis. Voor wat betreft goederenvervoer ontsloot het lange tijd de toen aanwezige zwaardere industrie langs het kanaal, maar deze is voor een groot gedeelte naar buiten de stad verplaatst. Zeker het laatste gedeelte van de lijn, het emplacement langs het kanaal, neemt daarom nu (onnodig) een heleboel ruimte in beslag.

2.6 Milieu belemmeringen

Milieubelemmeringen kunnen een barrière vormen voor een hoogwaardige ontwikkeling van het plangebied.

- Geluidsoverlast, van bedrijven (vooral op het schiereiland), van het intensieve autoverkeer op de Kennedylaan, en het scheepvaartverkeer
- Externe veiligheidseisen ten aanzien van het lpg station en mogelijk de scheepvaart over het kanaal.
- Bodemvervuiling. Verspreid over het plangebied bevinden zich diverse ernstig vervuilde locaties. Nadere inventarisatie moet de aard en omvang inzichtelijk maken.

Kijkend naar deze belemmeringen blijkt dat zich geen onoverkomelijke problemen voordoen, bij de eventuele ontwikkeling van woningbouw in het plangebied.



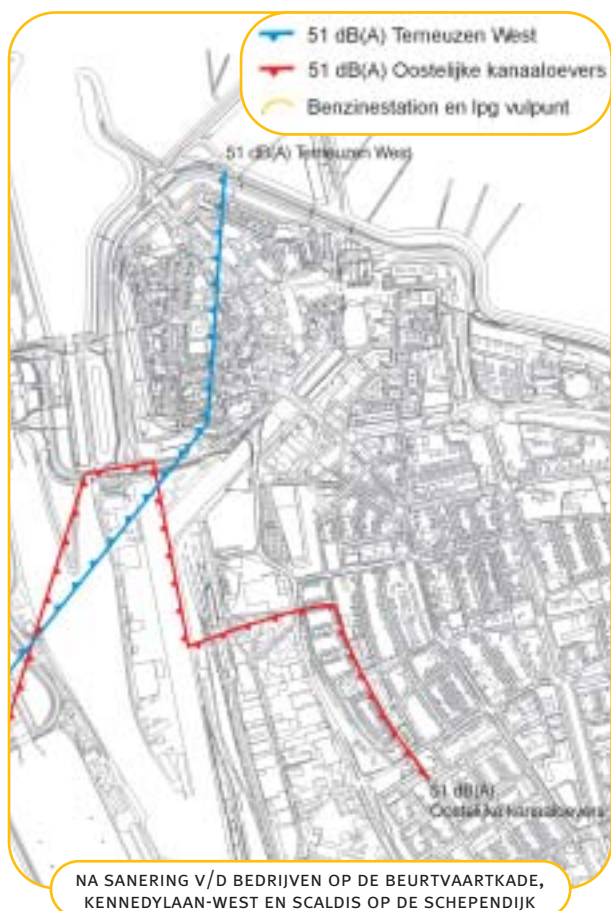
De geluidscontour kan teruggelegd worden door de bedrijven op de Beurtvaartkade, de bedrijven ten noorden van de Industrierweg en Scaldis op de Schependijk te saneren. Er ontstaan op Kennedylaan West en het terrein van de NS dan mogelijkheden voor detailhandel en wonen. Wonen op het terrein van de gemeentelijke remise is vooralsnog alleen mogelijk als ook de bedrijven zuidelijk van de Industrierweg worden gesaneerd.

Het verdient overigens aanbeveling om nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de geluidscontourlijn gefaseerd terug te leggen. Indien het niet nodig blijkt te zijn om eerst alle bedrijven te verplaatsen, dan kan met een strategische verplaatsing van enkele van die bedrijven reeds begonnen worden met

een ontwikkeling van het plangebied.

De externe veiligheidscontouren rond het benzine-station betreffen slechts een klein gedeelte van het plangebied. Een verplaatsing van het aanwezige benzine-station, nabij de Beurtvaartkade, maakt de ontwikkeling van dit deelgebied wel aanzienlijk eenvoudiger, maar is niet strikt noodzakelijk voor de ontwikkeling van de rest van het plangebied.

De aard van de bodemvervuiling is nog niet precies bekend, dus valt er weinig te zeggen over de belemmering die hiervan uit gaat. Hoogstwaarschijnlijk is sanering noodzakelijk.



2.7 Westerschelde tunnel

Met het beschikbaar komen van de Westerschelde tunnel, een vaste oeververbinding tussen Zuid Beveland en Zeeuws Vlaanderen, wordt de bereikbaarheid van Terneuzen, vanuit de rest van Zeeland aanmerkelijk beter.

Detailhandel

De effecten die dit gaat hebben voor de verzorgende detailhandel en dienstverlening zijn onderzocht door Droogh Trommel en Broekhuis uit Nijmegen:

- De komst van de tunnel zal naar verwachting belangrijke gevolgen voor de detailhandel in de regio hebben. In dit onderzoek wordt in beeld gebracht wat de te verwachten gevolgen voor de detailhandel en dienstverlening voor de grotere winkelgebieden (in de binnensteden van Goes, Middelburg, Vlissingen en Terneuzen) kunnen zijn.

26

Algemene ontwikkelingen:

- De Nederlandse voorzieningenstructuur wordt gekenmerkt door een relatief fijnmazig netwerk van winkels, horeca en overige publiekgerichte diensten. Ook in Zeeland beschikken relatief kleine plaatsen over een uitgebreid voorzieningenpakket. In beginsel is de consument gericht op het meest nabij gelegen centrumgebied dat in zijn behoefte voorziet;
- De mobiele consument kan gemakkelijk naar andere (verder weg gelegen) voorzieningen. Reistijd en gemak zijn daarbij belangrijker dan de afgelegde afstand. Met de aanleg van de Westerscheldetunnel wijzigen reistijden in Zeeland ingrijpend;
- De meest belangrijke factor bij de keuze voor een centrum is de kwaliteit en kwantiteit van het aanbod. In de afweging tussen centra met voldoende aanbod, gaan vervolgens ook andere factoren zoals bereikbaarheid, parkeren, inrichting van de openbare ruimte en sfeer een doorslaggevende rol spelen;
- Bij de keuze voor een centrum is primair het bezoek-

motief van belang. Globaal kunnen we een onderscheid maken tussen boodschappen doen, recreatief winkelen en het plegen van gerichte aankopen. Vooral bij het recreatief winkelen en het doen van gerichte aankopen kan de Westerscheldetunnel van invloed zijn op de keuze van de Zeeuwse consument;

Kwantitatieve en kwalitatieve analyse:

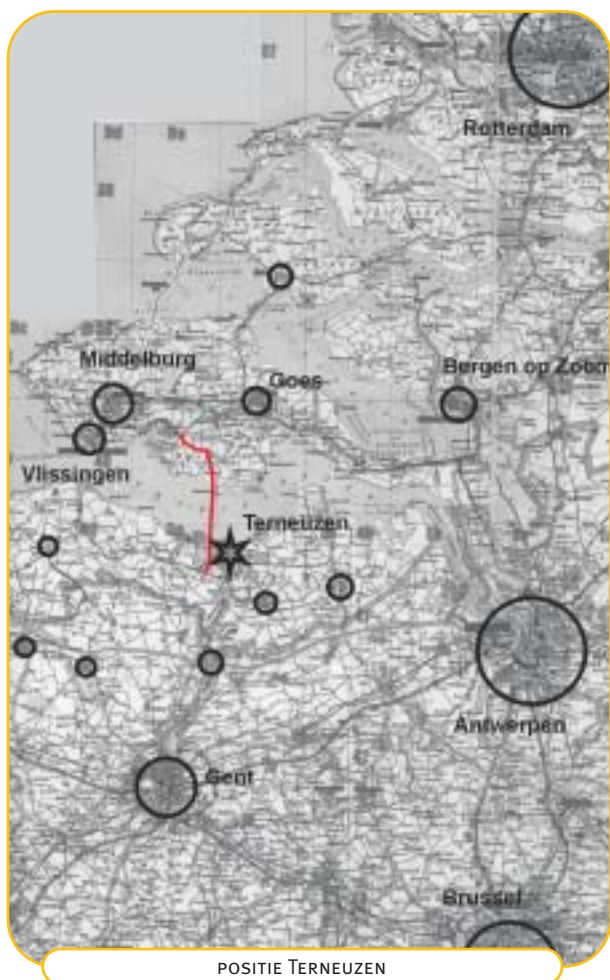
- De vier genoemde centrumgebieden hebben een (boven)regionale functie. Het winkelaanbod is verreweg het grootste in de binnenstad van Middelburg. Hier vinden we een verkoopvloeroppervlak (vvo) van $\pm 50.000 \text{ m}^2$. Het aanbod in Terneuzen en Vlissingen is ongeveer half zo groot. De binnenstad van Goes is met $\pm 37.000 \text{ m}^2$ vvo het tweede centrum van Zeeland;
- De (boven)regionale functie van de binnensteden wordt vooral bepaald door het modisch-recreatieve (kleding, schoenen) en overige recreatieve (warenhuizen, boeken, CD's, sport en spel, etc.) aanbod. Middelburg heeft met $\pm 30.000 \text{ m}^2$ vvo het grootste recreatieve aanbod. Het aanbod van Goes omvat driekwart van dit oppervlak, terwijl Vlissingen en Terneuzen elk bijna de helft van het recreatieve winkelaanbod van Middelburg hebben;
- Als we het aanbod en ambiance van de grote vier Zeeuwse winkelsteden met elkaar vergelijken, kan wel indicatief een volgorde worden vastgesteld in de mate van attractiviteit. Middelburg is in algemene zin de meest aantrekkelijke winkelstad, gevolgd door Goes, Vlissingen en Terneuzen. Toch heeft Zeeland niet één dominant hoofdcentrum. We zien dit duidelijk weerspiegeld in de vestigingsplaatsen van de landelijke ketens.

Verwachte effecten:

- Voor inwoners van Midden-Zeeland zal de aanleg van de Westerscheldetunnel naar verwachting niet tot substantieel ander koopgedrag leiden: het assortiment in Terneuzen is beperkter dan van Middelburg, Goes en Vlissingen. Mogelijk zal men

incidenteel gemakkelijker een dagje Gent of Brugge doen;

- Grotere veranderingen kunnen zich voordoen voor de inwoners van Zeeuws-Vlaanderen. Op dit moment zijn deze inwoners naar verwachting sterk gericht op Terneuzen. De mate waarin Middelburg en Goes zich verder weten te ontwikkelen als (al of niet onderscheidende) winkelsteden, zal van doorslaggevende betekenis zijn voor de keuze van de Zeeuws-Vlaamse consument. Overigens moet hierbij steeds bedacht worden dat ook Antwerpen, Gent en Brugge voor deze Zeeuwen dichtbij zijn. Om een groter winkelgebied (Goes, Middelburg) aan de overkant te bereiken, zijn zij nu minimaal ± 40-75 minuten onderweg. Na aanleg van de tunnel loopt deze reistijd terug tot ± 20-40 minuten.



Aanbeveling:

- De Kamer van Koophandel voor Zeeland gaat initiatieven nemen om samen met de ondernemersorganisaties uit de binnenstedelijke winkelcentra van Vlissingen, Middelburg, Goes en Terneuzen de te verwachten effecten van de komst van de Westerscheldetunnel te bespreken. Onderwerpen als afstemming van plannen voor zgn. perifere detailhandel en thematisering/profilering van de verschillende winkelgebieden kunnen hierbij aan de orde komen."

Concluderend kan gezegd worden dat Terneuzen alleen van de potenties van de Westerscheldetunnel kan profiteren als het zijn positie ten opzichte van andere, 'concurrerende', steden verbetert; dit geldt zowel voor het recreatieve winkelen als voor de gerichte aankopen.

Dat betekent een beter aanbod (concentratie van bestaand programma en aantrekken 'regionale trekkers' en een hogere ruimtelijke kwaliteit.

Verkeer

Een ander effect van de Westerscheldetunnel is de verwachte toename van sluipverkeer door de stad. In Zeeuws Vlaanderen wordt de tunnel aangesloten op de N61 en zo op de rest van de regio en België. Terneuzen wordt, behalve via de N61, ook ontsloten via het sluisencomplex en vormt daarmee een mogelijke sluiproute voor verkeer dat vanuit de tunnel naar het oosten wil. Dit betekent mogelijk extra verkeer op de routes Willem de Zwijgerlaan / Guido Gezellestraat en de Haarmanweg / Kennedylaan

Deze situatie lost pas op bij het gereedkomen van de tunnel onder het kanaal van Terneuzen naar Gent. Nu vormt de draaibrug bij Sluiskil nog een bottleneck in de N61.

28



3

kansen, bedreigingen en ambities

3.1 De belangrijkste ambities:

Aan het masterplan liggen vier belangrijke ambities ten grondslag:

- Impuls:

De inrichting van het plangebied moet er voor zorgen, dat een impuls ontstaat voor de binnenstad. Het moet een vanzelfsprekend en hoogwaardig aanloopgebied worden voor het centrum, ondersteunend, niet concurrerend.

- Kader:

De positie van het plangebied, als aanloopgebied naar het centrum, betekent dat een zorgvuldige ruimtelijke én programmatische invulling cruciaal is voor de uitstraling van het plangebied op dat centrum. Niet een impulsieve en ad hoc ontwikkeling van het gebied, afhankelijk van huidige behoeftes, maar vanaf nu uitgaan van een hoogwaardige ontwikkeling voor de lange termijn. Het is niet mogelijk om nu het gehele gebied in één keer te ontwikkelen, een fase-ring is noodzakelijk. Het masterplan vormt het inspirerende kader, waaraan toekomstige ontwikkelingen worden getoetst.

- Flexibel:

Het masterplan vormt geen star eindbeeld. Aan de ene kant moet het wel een duidelijk en vaststaand beeld geven van waar we naar toe willen, maar tegelijkertijd moet het voldoende ruimte laten voor uiteenlopende kansen, die zich in de toekomst kunnen voordoen. Er dient binnen het ambitiekader dus flexibel ingespeeld te kunnen worden op allereerste ontwikkelingen. Het is belangrijk dat in het masterplan ambities en randvoorwaarden worden vastgelegd, geen concrete programma's en projecten.

- Identiteit en ruimtelijke kwaliteit

Bij het openstellen van de Westerscheldetunnel wordt het nog belangrijker dat Terneuzen zich onderscheidt van andere steden. In het masterplan zal dus vooral worden ingezet op versterking van de ruimtelijke en programmatische kwaliteit en herkenbaarheid van Terneuzen.

3.2 Bedreigingen / probleemstelling

Positie centrum

De concurrentiepositie van het centrum van Terneuzen wordt dus met de Westerscheldetunnel, steeds belangrijker. Terneuzen kan, met de verbeterde bereikbaarheid, zijn centrumfunctie versterken, maar kan deze ook (gedeeltelijk) verliezen aan andere steden. Dit geldt vooral voor het recreatieve winkelen én de perifere detailhandel. Reistijd en bereikbaarheid vormen daarbij niet de enige motieven, omgevingskwaliteit en aanbod zijn minstens zo belangrijk. Een verdere uitbreiding van het recreatieve of het perifere detailhandel programma is in Terneuzen echter niet realistisch. Er is nu al sprake van enige vorm van overbewinkeling.

Terneuzen kan zich echter niet permitteren dat het plangebied tot een rommelzone verwordt, met een laagwaardige, onduidelijke invulling, die een negatieve uitstraling op het centrum heeft.

30

Leegloop van het centrum bij verkeerde invulling

Op het moment is er al een ontwikkeling te signaleren die duidt op een mogelijk verder afnemende kwaliteit van de binnenstad als kernwinkelgebied en als aantrekkelijk verblijfsgebied.

Bedreigingen, indien 'gekozen' zou worden voor afwachtend beleid, zijn:

- Verblijfskwaliteit verslechtert
- Dreigende afname bestedingen, afkalving winkelapparaat en toenemende leegstand
- Slechter voorzieningenniveau leidt tot verminderde interesse om in Terneuzen te komen of te blijven wonen
- Geen uitbreiding van het winkelareaal mogelijk omdat draagvlak niet vergroot kan worden. Al met al toenemende concurrentie; de Westerscheldetunnel onttrekt aan Terneuzen zijn centrumfunctie.

Aan de andere kant, een eventuele invulling van het plangebied met kleinschalige detailhandel betekent dat er aan het kernwinkelgebied getrokken wordt; het zwaartepunt verschuift dan immers in zuidelijke richting. Naast de toch al matige omstandigheden voor het ABC-complex is dat een bedreiging voor de kwaliteit van het centrum als totaal.

Als uitgangspunt kan gelden dat elke uitbreiding van kleinschalige winkelfuncties, buiten het centrum, uitholling en concurrentie veroorzaakt voor dat centrum.

Verder bleek uit het rapport van Kolpron, uit 1997, dat een perifere detailhandelstructuur in Terneuzen ontbreekt. Het grootschalig winkelaanbod bestaat meer uit incidenten, verspreid over de stad, waardoor deze ondernemingen niet van elkaar en niet van de potentie van het stadscentrum profiteren. Dit maakt de positie van deze perifere detailhandel in de regio relatief zwak.

Negatieve uitstraling

Het plangebied vormt, samen met de Steenen Beer en het Arsenaalplein, het aanloopgebied van het centrum, de toegangspoort tot het kernwinkelgebied. De huidige ruimtelijke invulling heeft echter over het algemeen een negatieve uitstraling.



- Het gebied heeft een slechte ruimtelijke relatie met zijn context. Ondanks de aanwezigheid van een, in potentie, sterke en hoogwaardige ruimtelijke structuur in en om het plangebied, ligt het vrij geïsoleerd van zijn context en is de oriëntatie binnen het gebied onduidelijk. Een verbetering van de ruimtelijke relaties tussen woonwijken, plangebied en kanaal en tussen plangebied en centrum is gewenst. Op het moment zetten belangrijke structuren zich niet echt door in het plangebied (van Steenbergelaan), zijn ze niet helder vormgegeven

(Oostelijke Kanaalarm), of vormen ze van zichzelf een barrière (Kennedylaan).

- De Kennedylaan vormt behalve een fysieke barrière in en om het gebied, ook een bron van geluidsoverlast. De route die deze doorgaande weg richting de sluisen volgt, loopt op een onlogische manier vlak langs het centrum zonder hiermee een echte relatie te onderhouden. Het is veel meer doorgaande route dan ontsluitingsweg.



- De openbare ruimte heeft een onduidelijke structuur en een zeer negatieve uitstraling. De heldere structuur van bouwblokken en straten, die kenmerkend is voor het centrum en de uitbreidingen ten oosten van het plangebied zet zich in het plangebied niet door. Grote bouwvolumes, omgeven door enorme 'leegtes' van parkeerplaatsen, restgroen en braakliggende terreinen kenmerken dit gebied. Samen met de vele zichtbare achterkanten geven deze het gebied een rommelig karakter.



- De potentie van aanwezige bijzondere openbare ruimten, zoals de kaden van de Oostelijke kanaalarm en de Verlengde van Steenbergelaan wordt slecht benut.
- Naast de onduidelijke ruimtelijke structuur en de slechte inrichting van de openbare ruimte, heeft ook een gedeelte van de bebouwing zelf een negatieve uitstraling.
 - Verouderde bebouwing (fysiek en functioneel) op de Kop van de Noordstraat.
 - Grootschalige, vaak verouderde, bedrijfspolumes, met blinde gevels (Beurtvaartkade, Kennedylaan-West).
 - Relatief grootschalige gebouwen, die zich qua schaal, positie en uitstraling onttrekken aan hun context.
 - De rand van de binnenstad, tussen Westelijke stadsrand en Kop van de Noordstraat, is slecht vormgegeven. Verouderde bebouwing, achterkanten en gebouwen die zich onttrekken aan de schaal van deze rand.



- Het tankstation langs de Kennedylaan.
- Het monofunctionele karakter van grote delen van het gebied resulteert in gevoelens van sociale onveiligheid. Dit wordt vooral veroorzaakt door het ontbreken van woningbouw, het naar binnen gerichte karakter van de aanwezige functies en de slechte staat van de bebouwing en openbare ruimte.
- Een beperkende factor in het gebied vormen tenslotte nog de milieubelemmeringen. Toekomstige ontwikkelingen in het gebied zijn gebonden aan de verplaatsing van de (luidruchtige) bedrijvigheid en het benzinestation en aan de sanering van vervuilde locaties.

3.3 Kansen

Het plangebied biedt door zijn positie, naast het centrum en tussen stad en kanaal, uitgelezen kansen om een impuls te geven aan de kwaliteit en identiteit van het centrum en heel Terneuzen. Belangrijk is daarbij dat er niet wordt uitgegaan van een ad hoc ontwikkeling van het gebied, maar dat er wordt ingezet op kwaliteit, ook op de langere termijn. Het masterplan moet daar de leidraad voor gaan vormen.

Versterken centrumpositie:

Uitbreiding van programma, zowel dat van het centrum, als dat van de perifere detailhandel, is op het moment niet realistisch. Een ontwikkeling van kleinschalige detailhandel in het plangebied is bovendien zeer ongewenst, die hoort in het centrum thuis.

De noodzakelijke programmatische versterking van het centrum dient derhalve hoofdzakelijk te gebeuren door:

- In te zetten op een ruimtelijke kwaliteitsverbetering van het centrum zelf en de aanloopgebieden er naar toe. Waar mogelijk zou verder ingezet kunnen worden op een versterking van het recreatieve karakter van het centrum van Terneuzen, bijvoorbeeld door middel van een bioscoop.
- Een programmatische versterking van de perifere detailhandel door het concentreren van het aanwezige perifere programma nabij het centrum. Het cluster perifere detailhandel wordt opgebouwd uit assortimenten en formules die zich nooit op een dergelijke wijze in de binnenstad zouden kunnen vestigen. Een cluster perifere detailhandel en de detailhandelstructuur van de binnenstad zijn dus bij uitstek additioneel ten opzichte van elkaar. Hiermee wordt door de concentratie de perifere detailhandel van Terneuzen een attractiefactor voor bezoekers en komen kernwinkelgebied en perifere detailhandel veel dicht bij elkaar te liggen, waardoor deze van elkaars nabijheid kunnen profiteren. Benadrukt dient te worden, dat voor een wel-

slagen van een ontwikkeling aan de Kennedylaan een zo optimaal mogelijke ruimtelijke relatie met de binnenstad cruciaal is. (rapport Kolpron, 1997).

- Een verdere versterking van het aanbod kan hierna alleen nog plaatsvinden door het aantrekken van een bovenregionale trekker. Hier voor dient als dat mogelijk is in het plangebied ruimte gereserveerd te worden.

Met het plangebied is een grote hoeveelheid ruimte 'beschikbaar' dicht bij het centrum. 'Beschikbaar', omdat deze ruimte extensief wordt gebruikt, dringend vraagt om herstructurering en door zijn positie naast het centrum eigenlijk een meer intensief en hoogwaardig programma zou moeten huisvesten.

Het plangebied biedt dus de mogelijkheid tot het geven van een impuls aan zowel centrum als perifere detailhandel, door het ontwikkelen (re-locatie) van kantoren, woningen en centrumondersteunende functies, zoals de cluster-perifere detailhandel. Ook biedt het mogelijkheden voor parkeren dichtbij het centrum. Belangrijk is echter wel dat al deze centrumondersteunende functies zo dicht mogelijk tegen het centrum aan ontwikkeld worden, zodat geen concurrentie ontstaat, maar synergie.



Potentiële kwaliteiten en beschikbaarheid plangebied

Mensen komen om sociale redenen (terug) naar Terneuzen, of ze komen om rationale redenen, nooit om emotionele redenen vanwege kwaliteit van de stad zelf; hooguit vanwege de aanwezigheid van de Westerschelde; dat is het cadeautje. Dat moeten we langzaam proberen om te buigen naar een situatie waardoor ook mensen komen vanwege de specifieke ruimtelijke en functionele kwaliteiten van Terneuzen.

De ontwikkeling van het plangebied biedt daarvoor een uitgelezen mogelijkheid.

Op het moment vormt het plangebied een belangrijk aanloopgebied naar het centrum, maar heeft een overwegend negatieve uitstraling. In die situatie is het onmogelijk om het een (programmatisch en ruimtelijk) hoogwaardige invulling te geven; het dient allereerst waarderijp gemaakt te worden.

Aanleidingen hiervoor zijn de (in potentie) aanwezige karakteristieke kwaliteiten, zoals de groene structuren van de voormalige vestingwerken, het kanaal van Gent naar Terneuzen en de binnenstad.

Voorwaarde bij het waarderijp maken en de verdere ontwikkeling is wel dat er gestreefd wordt naar een hoogwaardig karakter van zowel openbare ruimte als bebouwing en dat het plangebied een integraal onderdeel van de stad gaat vormen. Alleen op die manier is het mogelijk hoogwaardige functies, zoals wonen en kantoren op deze locatie te realiseren en de positie van het centrum van Terneuzen te versterken.

3.4 Concluderend: ambities van het masterplan

- Een impuls voor de binnenstad door een zorgvuldige programmatische invulling van het gebied. Geen concurrentie maar synergie. Concentratie door relocatie van centrumondersteunende functies, zoals kantoren, perifere detailhandel, wonen en parkeren. Functiemenging, stapeling en meervoudig ruimtegebruik maken deze concentratie van programma mogelijk.
- Een stedelijk, hoogwaardig aanloopgebied voor de binnenstad. Een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en de architectuur, passende bij de aard en schaal van de context. Het beëindigen van het rommelige karakter.
- Kwaliteiten van Terneuzen als stad in Zeeuws Vlaanderen benadrukken. Identiteitsdragers, zoals de binnenstad, de vestingwerken, de ladderstructuur en het kanaal, worden beeldbepalende elementen.
- Continuïteit in de stedelijke structuur. Heldere relaties (visueel én fysiek) met de binnenstad, het kanaal en de rest van Terneuzen. Het creëren van een sterke hoofdstructuur die samenhang brengt en waarde verschaft aan het gebied.
- Aandacht voor de vorm en de inrichting van de openbare ruimte, onder andere door middel van heldere begrenzingen en een hoogwaardige, duurzame inrichting. De openbare ruimte vormt het cement tussen de deelgebieden.
- Doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk buiten de stad houden en inzetten op het realiseren van goede voetgangers- en fietsverbindingen. Indien mogelijk versterking van het openbaar vervoer. Bereikbaarheid per auto is van levensbelang, maar de auto is niet beeldbepalend in het stadsbeeld. Concreet betekent dit een goede autobereikbaarheid van het centrum en voldoende parkeerruimte in en om het gebied (ook als ondersteuning voor het centrum), maar zeer terughoudend met parkeren in de openbare ruimte.

- Geen blokkades opwerpen voor de toekomst, door een beleid gericht op de korte termijn. Toewerken naar een gewenst, hoogwaardig, stedelijk gebied, dat tegelijkertijd flexibel is ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen en behoeften. Kwalitatieve randvoorwaarden uit het masterplan dienen daarbij als leidraad, maar vormen zeker geen strak keurslijf. Belangrijk is het echter om niet nu genoeg te nemen met een minderwaardige invulling; dan beter leeg laten liggen.

Het koesteren van een onverminderd hoge ambitie. Dit is als houding zeer belangrijk.

4

masterplan

4.1 Programmatische strategie

Hoofdpunt van het masterplan is om met de ontwikkeling van het plangebied de positie van zowel stadscentrum als de perifere detailhandel in Terneuzen, te versterken.

Het masterplan geeft een leidraad, voor een ontwikkeling over langere termijn (30 jaar?) Het is dus ook essentieel de actuele wensen ten aanzien van de programmatische invullingen van het gebied te bezien binnen de strategie voor die langere termijn. Er moet nu niet genoeg genomen worden met laagwaardige functies, die slechts voorzien in een behoefte voor dit moment, maar alle huidige programmatische en ruimtelijke wensen moeten steeds onderdeel zijn van de in het masterplan uitgestippelde strategie. Alleen op die manier is het mogelijk op termijn het plangebied een hoge kwaliteit en goede uitstraling mee te geven en daarmee een impuls te genereren voor de binnenstad. Dat wil overigens niet zeggen dat er nu niet flexibel mag worden ingespeeld op allerhande (niet-stedenbouwkundige) ontwikkelingen.

Vanuit de onderzoeken van o.a. Apron en Kardol en vanuit het marketingplan komt naar voren dat er in Terneuzen géén mogelijkheden bestaan voor het substantieel uitbreiden van het detailhandelprogramma. Bovendien is het kernwinkelgebied nu al behoorlijk ver opgerekt tussen de drie bronpunten van de binnenstad. Elke ontwikkeling van detailhandel, buiten het centrum leidt automatisch tot leegstand elders in het centrum. Met name het ABC complex zal daarbij verder onder druk komen te staan.

- De enige mogelijkheid om de positie van de binnenstad als kernwinkelgebied te verbeteren is door de concentratie van nu verspreid gelegen, perifere detailhandel, nabij het centrum.

Ten eerste is concentratie gewenst, om de regionale

positie van deze perifere detailhandel te versterken. Door dit bovendien zo dicht mogelijk tegen het stadscentrum aan te doen, kunnen stadscentrum en cluster perifere detailhandel van elkaars nabijheid profiteren. Het is daarbij belangrijk dat er heldere looplijnen komen tussen plangebied en centrum en dat deze looplijn(en) begeleid worden door publieke functies, die een brug slaan tussen de cluster perifere detailhandel en kernwinkelgebied. (De bij het verplaatsen van de detailhandel vrijkomende ruimte in de stad dient een herbestemming te krijgen die geen detailhandel is; dit om uitbreiding verspreid over de stad te voorkomen)

- De locatie biedt ook goede mogelijkheden voor de ontwikkeling van kantoren, die kunnen profiteren van de stedelijke omgeving en goede ontsluiting.
- Tenslotte is ook woningbouw gewenst. Ten behoeve van het stedelijk karakter, de sociale veiligheid en ter versterking van de positie van het centrum. Vooral de bijzondere openbare ruimtes, zoals rond Oostelijke Kanaalarm, bieden mogelijkheden voor appartementen. Net als voor de benoemde punten geldt ook hier dat het gebied eerst waarderijp gemaakt dient te worden. Het is duidelijk dat met de huidige omgevingskwaliteit een substantiële uitbreiding van het woonprogramma in het plangebied zeer moeilijk wordt.



RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR: RELATIES MET DE CONTEXT EN WAARDERIJF MAKEN VAN HET GEBIED

4.2 Ruimtelijk kader

Aangezien het masterplan een kader moet vormen voor een langere termijn, moet er ingezet worden op het benoemen van logische ruimtelijke structuren die continuïteit en identiteit verschaffen, waarbinnen dan flexibel de verschillende deelgebieden, gefaseerd, ontwikkeld kunnen worden.

Er is daarom voor gekozen om bestaande, karakteristieke structuren en elementen op te pakken en deze te transformeren tot het ruimtelijke kader van het masterplan. Binnen dit kader kan dan een (geleidelijke) stedelijke ontwikkeling plaatsvinden, gestuurd door in het masterplan gegeven kwalitatieve randvoorwaarden.

De grenzen van het plangebied en tussen de verschillende deelgebieden zijn:

1. De Kennedylaan
2. Het kanaal en de kanaalarm
3. De Verlengde van Steenbergelaan / Kerkhoflaan
4. De stadsrand van het centrum
5. De Axelsestraat

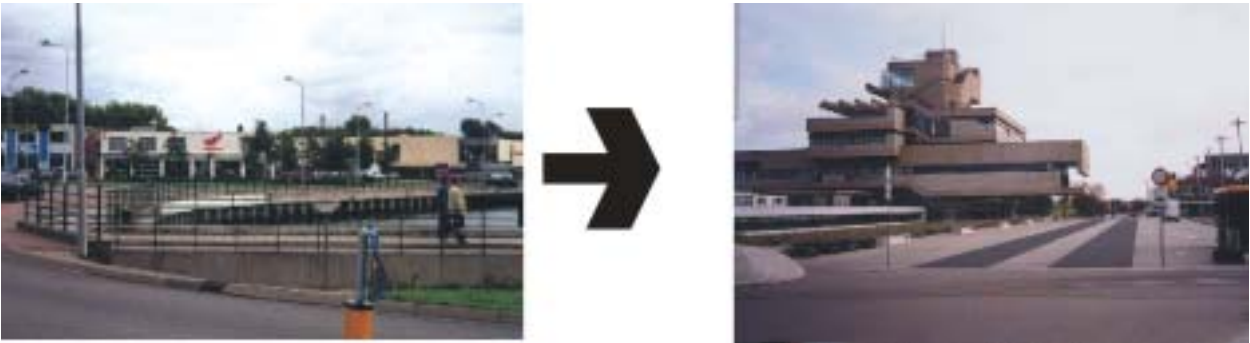
De strategie is dus het transformeren van deze grenzen, tot hoogwaardige openbare ruimtes, die in plaats van barrières het cement tussen de verschillende deelgebieden gaan vormen en die tegelijkertijd het gebied waarderijp gaan maken.

Integraal onderdeel van de stad; Een belangrijk deel van de waarde van het gebied wordt bepaald door zijn ligging nabij het centrum en midden in de stad. Voor een hoogwaardige ontwikkeling van het plangebied is het dan ook van cruciaal belang dat er goede fysieke en ruimtelijke relaties worden gelegd met dat centrum en met de omliggende woonwijken. De Kennedylaan moet daarom op een heldere en directe manier overlopen in de Noordstraat. Bovendien worden met het doortrekken van een aantal bestaande (groene) dwarsverbindingen richting het kanaal relaties gelegd

tussen bedrijvenstrook en de 'rest van Terneuzen' en tussen de 'rest van Terneuzen' en het kanaal. De hoofdstructuur verankert op die manier het plangebied in zijn omgeving en de deelgebieden met elkaar, verzorgt de relatie met het centrum en tussen stad en kanaal en wordt ingezet om het gebied waarderijp te maken.

Transformeren openbare ruimte

In de huidige situatie wordt de openbare ruimte in het gebied vooral bepaald door de doorgaande autoroute en parkeren. Meer wenselijk is een situatie zoals rond het stadhuis. Hier wordt een perfecte autobereikbaarheid gecombineerd met een hoogwaardige openbare ruimte, die een heldere relatie legt met het kernwinkelgebied. Door het verplaatsen van het doorgaande verkeer en het beperken van het parkeren in het openbaar gebied kan dit ook in het plangebied gerealiseerd worden.



Parkeren

In het plangebied wordt dus vooral in het openbare gebied geparkeerd. Dit komt de uitstraling van de openbare ruimte niet ten goede. Een parkeergarage, zoals onder de Kolk, is een betere oplossing.

38



Terugbrengen van water

Op het moment is de Oostelijke Kanaalarm gedeeltelijk gedempt en hoofdzakelijk in gebruik als parkeerzone, maar lange tijd was dit een herkenbare openbare ruimte aan de rand van de binnenstad. Het terugbrengen van het water en het herinrichten van de kaden kan het plangebied en de rand van de binnenstad aanzienlijk meer waardevol maken.



Groenstructuren

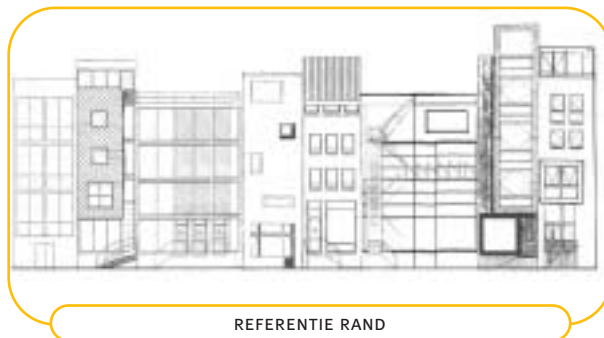
De gefragmenteerde en ondoorzichtige inrichting van het openbare groen, bijvoorbeeld langs de Kennedylaan/Haarmanweg, ter plaatse van de Westelijke stadsrand en bij de beëindiging van de Verlengde van Steenbergelaan, creëert barrières en verschaft weinig waarde aan de omliggende gebieden. Door herinrichting kunnen dit echter hoogwaardige openbare ruimtes gaan vormen, die lucht en groen in de stad brengen en de omliggende deelgebieden waardevol kunnen maken.

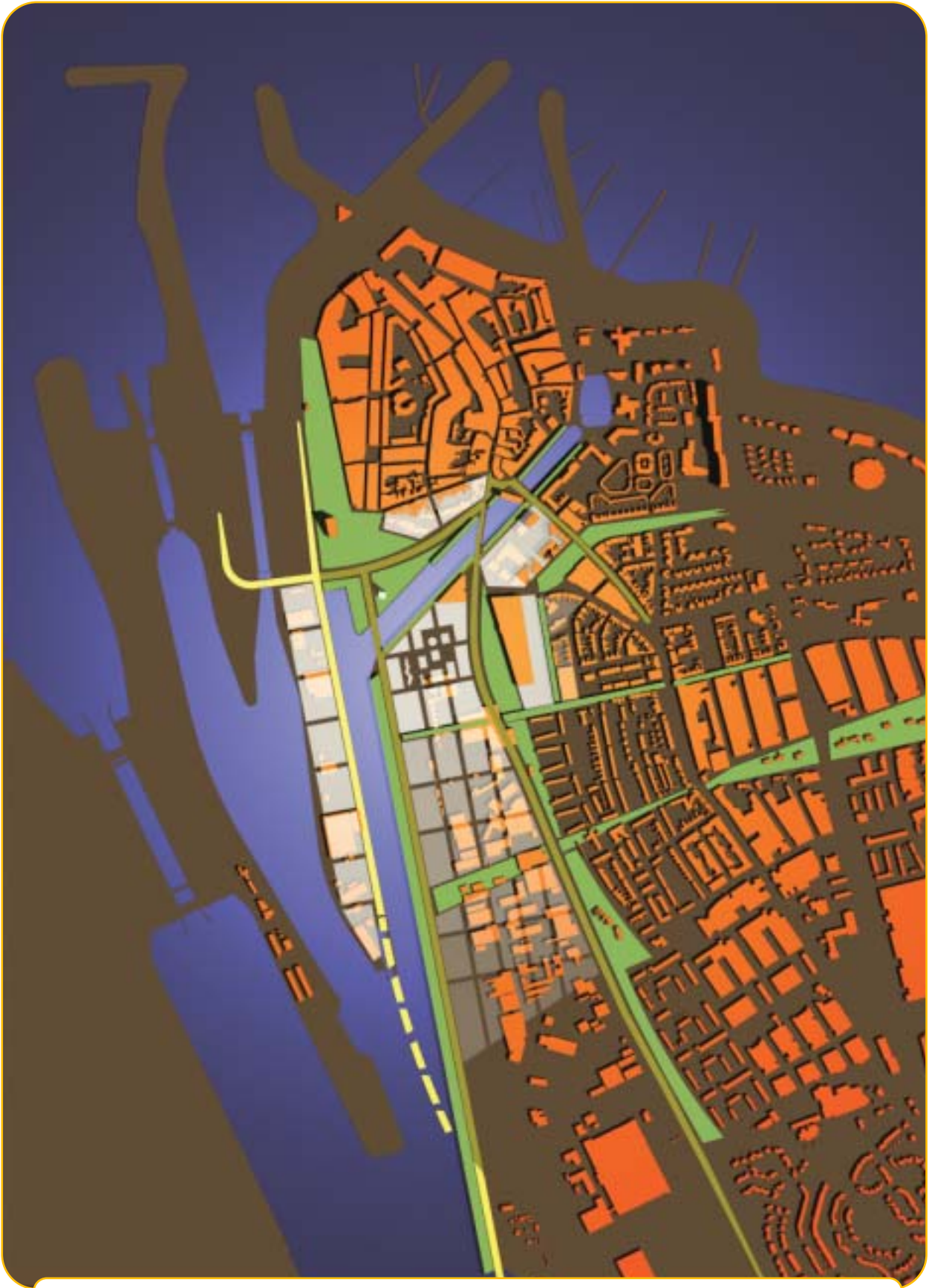


Randen

Achterkantsituaties, zoals bij Kennedylaan Oost, geven het gebied een uitgesproken negatieve uitstraling. Een belangrijk aspect vormen daarom de randen van de openbare ruimten, binnen het plangebied. Deze bepalen voor een belangrijk deel het karakter van de hoofdstructuur en daarmee de kwaliteit van het gebied. Deze randen dienen te allen tijde een kwalitatief hoogwaardige uitstraling te hebben. Voorgesteld wordt dus om van een losse verzameling grote bouwvolumes naar een continue structuur van blokken en straten te gaan. Op die manier wordt de stad leesbaar en wordt het gewenste stedelijke beeld gecreëerd. Bij de uiteindelijke ontwikkeling van de bebouwing dient natuurlijk de aard en schaal van Terneuzen als referentiekader te gelden; dit leidt eerder tot een aaneenrijging van meer zelfstandige en aaneengesloten panden/bebouwing dan tot grootschalige, horizontaal gelede gebouwencomplexen.

Ook op een hoogschaalniveau speelt de ontwikkeling van hoogwaardige randen een rol; hoogwaardige randen langs het kanaal, afbouwen van de stadsrand van het centrum en duidelijke randen rond het plangebied.





MOGELIJKE ONTWIKKELING OP LANGE TERMIJN

4.3 Hoofdstructuur en deelgebieden

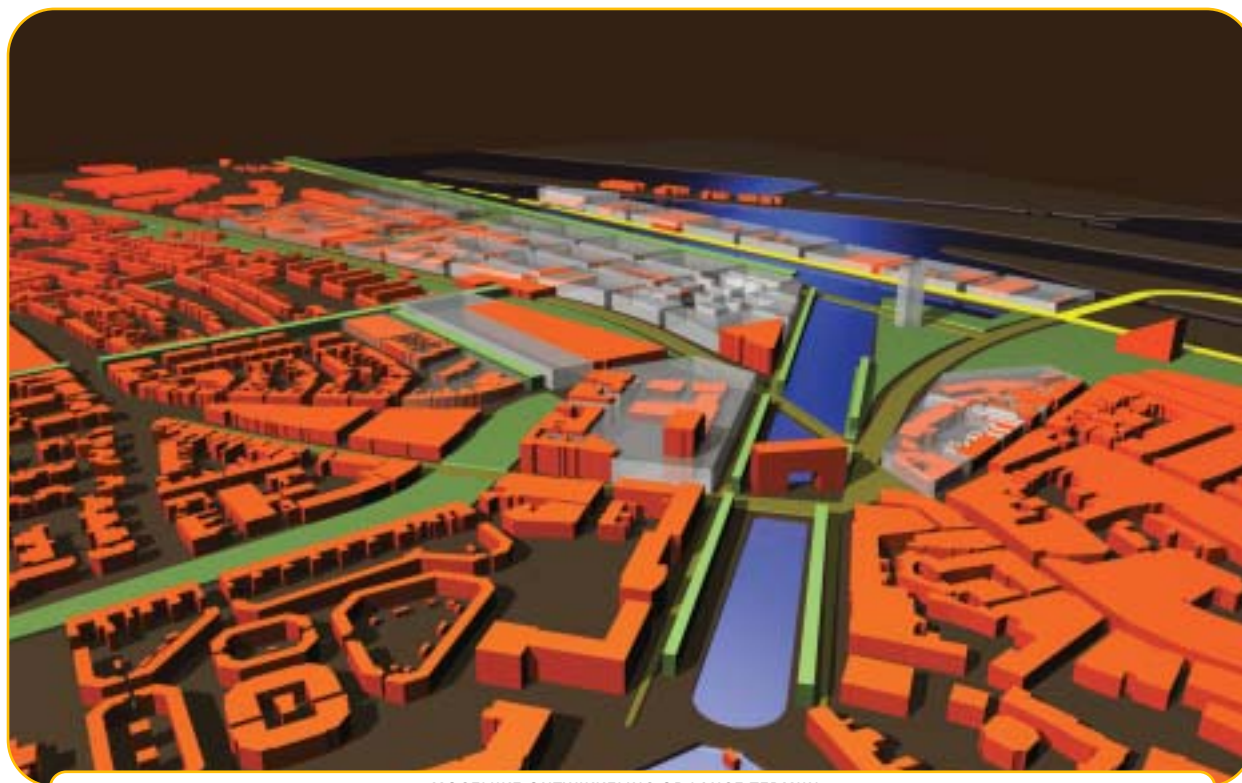
Een absolute voorwaarde voor de hoogwaardige ontwikkeling van het plangebied is de gefaseerde verplaatsing van de doorgaande autoroute naar het Schiereiland. Daarmee wordt een eerste belangrijke stap gezet in het waarderijp maken van het plangebied.

In samenhang daarmee kunnen dan de bestaande grenzen tussen de deelgebieden zich omvormen tot de hoofdstructuur van het plan.

Het kader:

Kennedylaan:

- Herinrichten van het bestaande profiel. De route transformeert van een doorgaande autoroute richting de sluisen, tot een ontsluitingsweg voor het plangebied en voor het bronpunt rond de Kop van de Noordstraat. De Kennedylaan verdwijnt dus niet als autoroute, het bestemmingsverkeer blijft, maar het doorgaande verkeer verdwijnt. De ontsluitingsroute takt via de Westelijke Stadsrand weer aan op de doorgaande route naar het sluisencomplex.
- De Kennedylaan loopt in één vloeiende beweging over in de Noordstraat, via een opvallende brug over de kanaalarm. Heldere looproutes tussen de cluster perifere detailhandel en de Kop van de Noordstraat, waar mogelijk geflankeerd door een winkelplint. Een entreeplein bij deze Kop van de Noordstraat vormt een trekker en vergroot het zicht vanuit de Noordstraat op de overkant van de kanaalarm.
- De Kennedylaan heeft op het moment al een zeer ruim en groen karakter, onder andere door het groene talud van de Baandijk, het groen ingeplante parkeerplein voor Kennedylaan Oost en het vele buffergroen tussen autoroute en woonwijken. Echter door de gefragmenteerde inrichting en dichte beplanting werkt dit nu vooral als harde grens. Met het verplaatsen van de doorgaande route kan deze langgerekte zone omgevormd worden tot een groen intermediair tussen de bestaande woonwijken en de te herstructureren bedrijvenstrook en als één



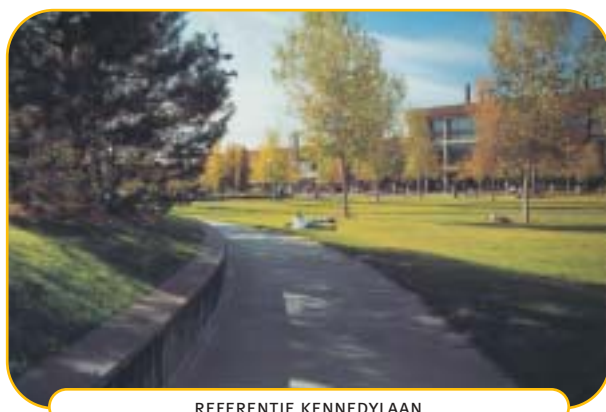
MOGELIJKE ONTWIKKELING OP LANGE TERMIJN

herkenbare groene lijn richting het centrum.

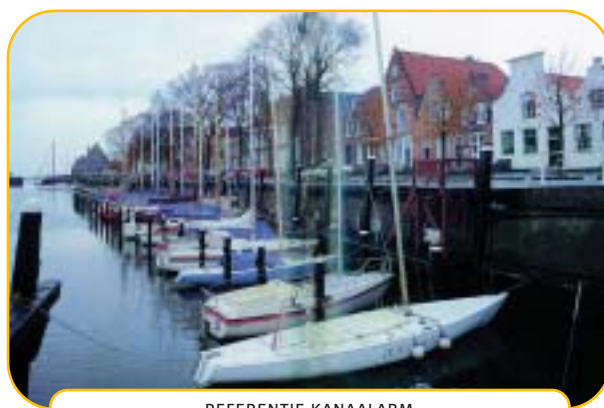
- Het uitbreiden van de parkeermogelijkheden rond het bronpunt in de vorm van parkeergarages.



REFERENTIE PARKEREN



REFERENTIE KENNEDYLAAN



REFERENTIE KANAALARM



REFERENTIE KANAALARM

Kanaalarm:

- Opwaarderen tot bijzondere openbare ruimte in de stad. De overgang tussen centrum en uitbreidingen en meer naar het zuidwesten, de westrand van Terneuzen.
- Bijzondere karakter gebruiken als impuls voor de ontwikkeling van wonen en werken langs het water. Het waardering maken van het plangebied.
- De randen van deze (blauwe) ruimte bepalen voor een belangrijk deel de kwaliteit ervan. Zij sluiten qua schaal aan bij hun context en bij de maat van het water.
- Continuïteit in de waterstructuur en kaden. Terugbrengen water bij Axelsedam (parkeren zoals onder de Kolk). Deze ingreep doet, met recente

ingrepen in dit gebied in het achterhoofd, misschien wat vreemd aan, maar in het licht van het masterplan is dit zeer logisch. Het water van de kanaalarm is in dit gebied namelijk de grootste (potentiële) kwaliteit.

- Na het verplaatsen van de doorgaande autoroute naar het schiereiland kan langs de oostelijke kanaalarm een brede boulevard worden ontwikkeld, waarmee Terneuzen een hoogwaardig front aan het kanaal van Terneuzen naar Gent krijgt.
- Herinrichten kaden.
- Opvallende bruggen tussen centrum en uitbreidingen (plangebied).
- Water zelf als openbare ruimte. Plezierjachten en binnenvaart.



REFERENTIE KANAALARM



REFERENTIE STEENBERGENLAAN

Verlengde van Steenbergelaan/Kerkhoflaan:

- De achterkant van Kennedylaan Oost zou zich als uitloper van de Verlengde van Steenbergelaan kunnen ontwikkelen tot een hoogwaardige groene ruimte, die structuur en eenheid brengt in het plangebied en tegelijk een goede woonomgeving creëert. Ook de Kerkhoflaan zou daar in mee kunnen doen.
- Maakt een mooie stedelijke afwerking mogelijk aan de achterkanten van Kennedylaan Oost
- Legt een relatie met het kanaal.



REFERENTIE STEENBERGENLAAN

Stadsrand:

- Het centrum van Terneuzen is op de kaart duidelijk herkenbaar als een begrensde eenheid en ook lopend in de stad vormt op veel plaatsen de harde stadsrand een herkenbaar beeld. De openheid rond het centrum, in de vorm van de groene stadsrand en de kanaalarm, en de (op de meeste plaatsen) harde bebouwingsrand rond dit centrum vormen een bijzondere kwaliteit, die kenmerkend is voor

Terneuzen. Deze kwaliteit zou verder versterkt moeten worden door een hoogwaardigere inrichting van deze open(bare) gebieden rond het centrum en door de gevellijn op bepaalde plaatsen af te bouwen.

- Doortrekken van de Westelijke Stadsrand tot aan de Oostelijke kanaalarm.

De deelgebieden

De geschetste ruimtelijke hoofdstructuur vormt het kader voor de geleidelijke ontwikkeling van het gebied. Deze ontwikkeling is flexibel en speelt in op veranderende marktomstandigheden. Per deelgebied worden de randvoorwaarden voor de ontwikkeling besproken en is er een mogelijke ontwikkeling en invulling voorgesteld. Het is niet de bedoeling deze geschetste ontwikkeling en invulling te zien als een vaste leidraad; het toont steeds de potenties en slechts een mogelijk beeld op de lange termijn.

Het algemene idee voor alle deelgebieden is om hoogwaardige, stedelijke bebouwingsranden te creëren aan de openbare ruimte. Daarin is het programma steeds gebonden aan een gevelopbouw van individueel herkenbare, op de straat georiënteerde panden, met een hoge architectonische kwaliteit. Derhalve vooral een plek voor het hoogwaardige programma van kantoren en wonen. Het programma binnen deze 'omrande' gebieden kan, indien noodzakelijk, flexibel inspelen op marktwensen, zonder dat het stadsbeeld wordt aangetast. Hier zou dan plaats zijn voor bijvoorbeeld perifere detailhandel.

4.4 Concepten voor de deelgebieden

Binnen de beschreven ruimtelijke hoofdstructuur zijn 6 deelgebieden te benoemen:

1. Kop van de Noordstraat
2. Schuttershof
3. Beurtvaartkade
4. Rand Kennedylaan Oost
5. Kennedylaan West
6. Schependijk schiereiland



1. Kop van de Noordstraat:



DEELGEBIED KOP VAN DE NOORDSTRAAT

Het centrum van Terneuzen is, zeker langs de kanaal-arm, duidelijk herkenbaar als een eenheid. De stadsrand is een gesloten aaneenrijging van kleinschalige, individueel herkenbare panden. Waar nodig wordt deze harde stadsrand 'afgebouwd'.

De Kop van de Noordstraat vormt in die stadsrand één van de drie brongebieden van de binnenstad, de entree tot het kernwinkelgebied.

Om dit vorm te geven is op de Kop van de Noordstraat de stadsrand van de binnenstad 'afgebouwd' door de bestaande kleinschalige stadsstructuur van verspringende, relatief verticaal georiënteerde panden door te zetten en als het ware naar binnen te vouwen, waardoor een entreeplein ontstaat voor de binnenstad. Op dit pleintje komen de twee lange lijnen (Kennedylaan en Axelsestraat) samen en gaan over in de winkelstraat. Het vergroot de (visuele) relatie tussen de Noordstraat en het plangebied en betekent een stimulans voor de omliggende detailhandel en horeca.

Op deze (kleine) locatie kan het kleinschalige recreatieve winkelprogramma van de binnenstad worden uitgebreid, in combinatie met stadswoningen en een parkeergarage.



REFERENTIE KOP VAN NOORDSTRAAT



REFERENTIE KOP VAN NOORDSTRAAT

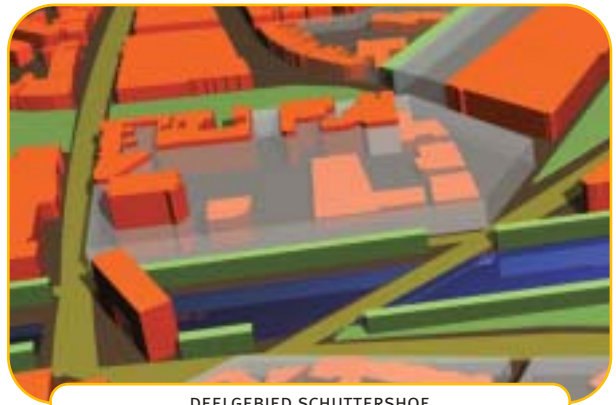
2. Schuttershof

De randen van dit gebied vormen belangrijke begrenzingen aan de oostelijke kanaalarm, de Axelsestraat, de Verlengde van Steenbergelaan en de Kennedylaan. Cruciaal is het dus dat hier hoogwaardige gevelwanden gerealiseerd worden, met woningen, die de looproute naar het centrum benadrukken.

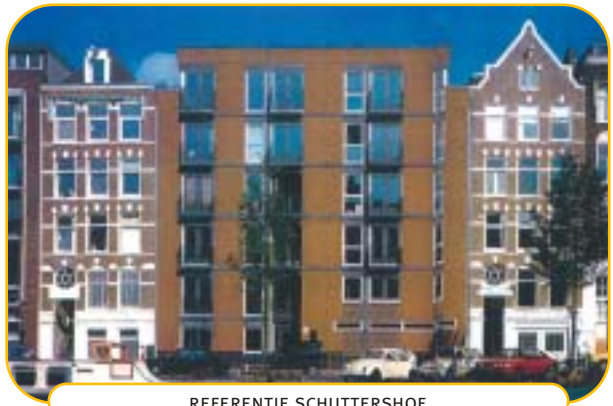
Aangezien het Schuttershof zich het dichtst bij het centrum bevindt, ligt het voor de hand het grootste gedeelte van het perifere detailhandel-programma hier te concentreren. Het betreft hier altijd centrum-ondersteunende functies, dus functies die niet in de binnenstad horen. Deze functies krijgen een plek binnen het blok. Een hoogwaardige stedelijke rand, van wonen en kantoren, staat hier om heen. De looplijn richting het centrum wordt zoveel mogelijk begeleid door een gesloten gevelwand met detailhandel-programma. De ontsluiting van de detailhandel en kantoren is altijd aan zijde van het centrum, Axelse straat of de Kennedylaan. Langs de Verlengde van Steenbergelaan is ruimte voor wonen en werkruimtes aan huis.

46

Onder het gebied een parkeergarage, welke eventueel gekoppeld kan worden aan een parkeergarage onder de oostelijke kanaalarm. Voor de geplande centrum-ondersteunende functies in het gebied is het belangrijk dat er op de Schuttershofweg, langs de kanaalarm, wel plaats blijft voor parkeren voor de deur.



DEELGEBIED SCHUTTERSNOF



REFERENTIE SCHUTTERSNOF

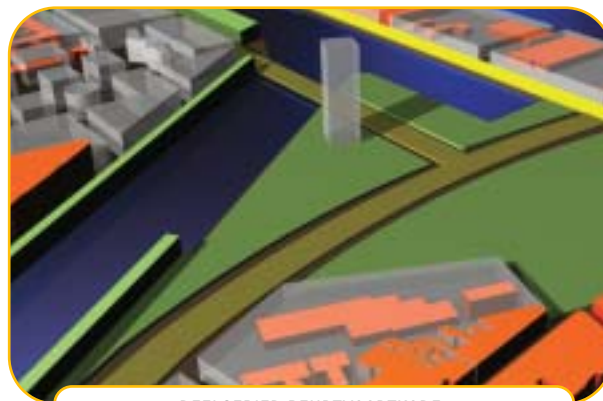


REFERENTIE SCHUTTERSNOF

3. Beurtvaartkade

Op het moment ligt dit deelgebied als een enclave midden in de stad, afgezonderd door de drukke Schependijk en de kanaalarm. In het masterplan wordt dit gebied, na het verplaatsen van de doorgaande route naar het Schiereiland, een logisch onderdeel van de groene stadsrand. De ruimtelijke invulling bestaat dan ook uit één of twee bijzondere bouwvolumes in een hoofdzakelijk groene, open context. Bij de uiteindelijke inrichting van de openbare ruimte hier, moet het zichtbaar maken van de stadsrand het uitgangspunt zijn.

Voor de Beurtvaartkade is ingezet op een programma van wonen, gecombineerd met kantoren en recreatieve functies op en langs het water van de oostelijke kanaalarm (jachthaven, aanleg binnenvaart, rondvaartboot?). Om dit programma hier te kunnen ontwikkelen is het echter wel noodzakelijk dat de bestaande bedrijvigheid wordt verplaatst. Een verplaatsing van het benzinstation en/of het lpg vulpunt, zou de ontsluiting en ontwikkelingsmogelijkheden verder verbeteren.



DEELGEBIED BEURTVAARTKADE



REFERENTIE BEURTVAARTKADE

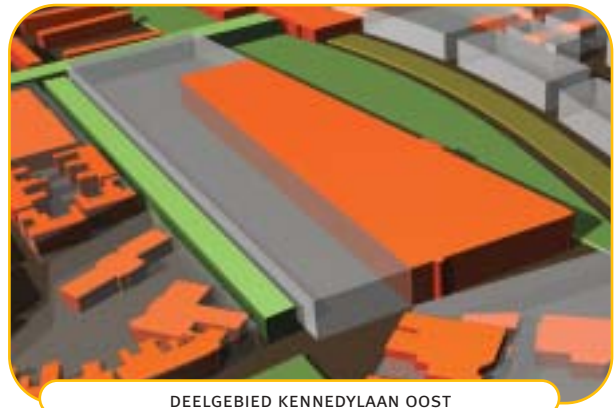


REFERENTIE BEURTVAARTKADE

4. Rand van Kennedylaan Oost

De strategie is hier het maken van hoogwaardige randen en een heldere overgang tussen het plangebied en de naastgelegen woonwijken. De achterzijde van de 'grote doos', waarin de woonwinkels zijn gehuisvest, wordt afgewerkt met een stedelijke bebouwingsrand, met ruimte voor wonen en eventueel werkruimten aan huis. In géén geval dient hier detailhandel ontwikkeld te worden.

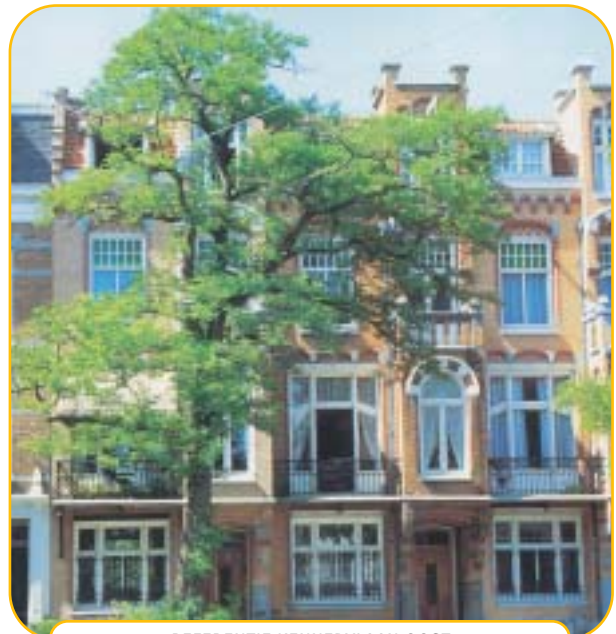
De expeditiestraat dient behouden te blijven.



DEELGEBIED KENNEDYLAAN OOST



REFERENTIE KENNEDYLAAN OOST



REFERENTIE KENNEDYLAAN OOST

5. Kennedylaan West e.o.

Een gedeelte van dit deelgebied (de Hoop terrein) is op korte termijn al beschikbaar, de rest van het gebied wordt op het moment ingenomen door een mix van oudere en nieuwere bedrijfspanden. De toekomstige programmatische invulling is nog niet precies bekend, maar de ontwikkeling zal in elk geval gefaseerd moeten gaan plaatsvinden.

De eerste fase, de ontwikkeling van het de Hoop terrein en misschien een gedeelte van het emplacement, biedt mogelijkheden voor ontwikkelingen in de nabije toekomst. Ondanks dat recentelijk de ontwikkeling van een regionale trekker geen doorgang heeft gevonden blijft het De Hoop-terrein een uitermate geschikte plaats voor zo'n trekker. De geluidscontour vormt hier geen belemmering voor.

Voor de delen die nu nog in gebruik zijn is in het masterplan slechts een mogelijke ontwikkelingspotentie aangegeven voor de lange termijn. Het suggereert géénszins de intentie tot grootschalige verwijdering van de aanwezige bedrijfsfuncties op de korte termijn.

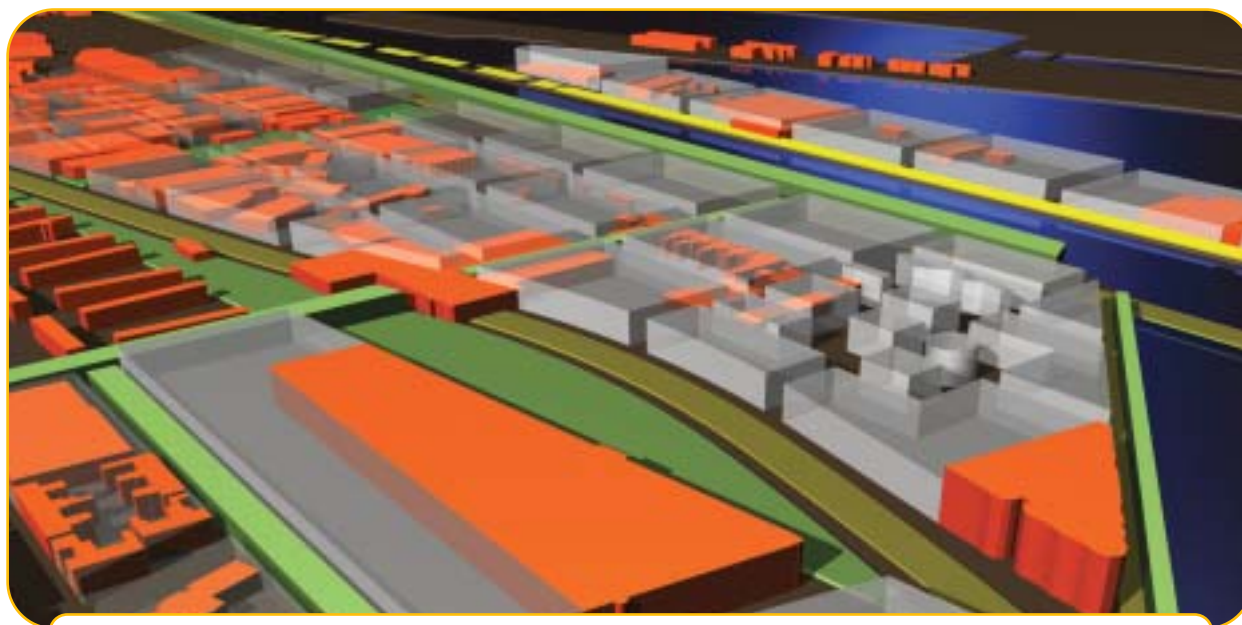
De gewenste ruimtelijke invulling is in dit deelgebied

in principe hetzelfde als voor de Schuttershof. Hoogwaardige, stedelijke randen, met vooral kantoorfuncties en wonen langs de hoofdstructuur, daarbinnen mogelijkheden om flexibel op allerlei stedelijke ontwikkelingen in te spelen. (bijvoorbeeld perifere detailhandel)

In de hoogwaardige randen dient dus plaats te zijn voor woningen. Vooral langs het water van de kanaal-arm zijn daar ook voldoende potenties voor, maar de aanwezigheid van bedrijven op het schiereiland en op de Beurtvaartkade betekent dat er op dit moment op Kennedylaan West nog geen woningbouw mogelijk is; de geluidscontour vormt een belemmering.

Op termijn dient deze bedrijvigheid echter te verdwijnen, onder andere om de omlegging van de doorgaande autoroute mogelijk te maken. Tot die tijd is het belangrijk voor Kennedylaan West een duidelijk ruimtelijk kader vast te leggen en nu geen belemmeringen voor de toekomst op te werpen.

Het is beter dit deel van het gebied van een tijdelijke functie te voorzien (bijvoorbeeld inplanten met bomen) en het later alsnog met een hoge kwaliteit te ontwikkelen dan het nu op te vullen met laagwaardige functies, die later belemmeringen vormen voor een hoogwaardigere ontwikkeling.



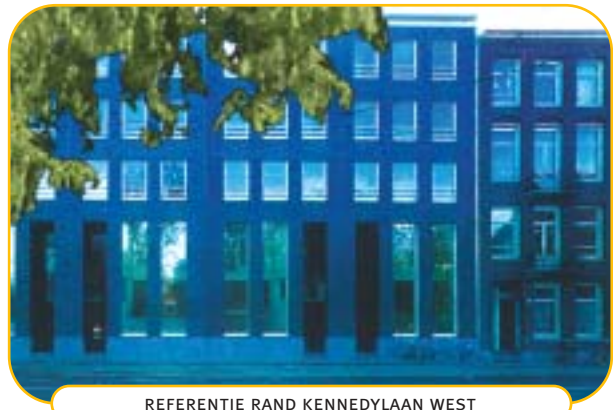
DEELGEBIED KENNEDYLAAN WEST E.O.

Het kan overigens wel zo zijn dat op de korte termijn het gebied "slechts" plaats biedt aan perifere detailhandel, of de mogelijke regionale trekker en dat wanneer het op de lange termijn waardevol is geworden ook hoogwaardigere functies, als wonen en kantoren, gerealiseerd gaan worden. Het is alleen belangrijk om daar nu geen belemmeringen voor op te werpen.

Kennedylaan West biedt dus nog alle mogelijkheden om in te spelen op behoeftes op de korte termijn.

De geschetste ontwikkelingen maken het gebied geleidelijk waardevol. Op de boven beschreven manier kunnen daarom in de verdere toekomst eventueel ook de gebieden ten zuiden van dit deelgebied verder ontwikkeld worden, wanneer herstructurering daar noodzakelijk is.

best mogelijk dat de ontwikkelingen in de bedrijvenzone langs het kanaal zich voorlopig beperken tot de eerste fase.



REFERENTIE RAND KENNEDYLAAN WEST



REFERENTIE INVULLING KENNEDYLAAN WEST



REFERENTIE INVULLING KENNEDYLAAN WEST



KENNEDYLAAN WEST: HARDE RAND; FLEXIBELE INVULLING



KENNEDYLAAN WEST: GEFASEERDE ONTWIKKELINGEN

Op de lange termijn is een mogelijk programma in het deelgebied bijvoorbeeld perifere detailhandel en een regionale trekker in het gebied van de eerste fase, met daaromheen een rand van stedelijk wonen en kantoren langs de kanaalarm en de Kennedylaan, en een mix van wonen, kantoren en bedrijven die zich geleidelijk, tussen de kanaalarm en de Kennedylaan, verder uitbreidt naar het zuiden. Het is echter ook

6. Het schiereiland

De uitloper van de Schependijk vormt eigenlijk een schiereiland, midden in het kanaal van Gent naar Terneuzen. Het ligt volledig geïsoleerd van de rest van Terneuzen, door het kanaal en de doorgaande autoroute naar de sluisen.

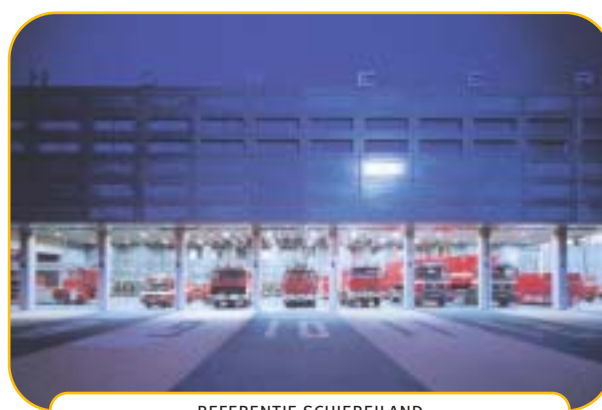
De aanwezige bedrijvigheid veroorzaakt bovendien nog al wat geluidsoverlast, en maakt het op het moment niet mogelijk de doorgaande autoroute hierheen te verplaatsen.

Het amoveren van deze bedrijvigheid maakt dus aan de ene kant de gewenste routeverplaatsing mogelijk, maar betekent ook dat de ontwikkelingsmogelijkheden op Kennedylaan West en in het deelgebied zelf aanzienlijk worden vergroot, aangezien dan de geluidscontour opgeschoven kan worden.

De bijzondere ligging, tussen twee kanaalarmen en nabij het centrum, bieden goede mogelijkheden voor woningbouw, maar ook voor het ontwikkelen van een bedrijfsprogramma, gerelateerd aan de toekomstige doorgaande autoroute. De uiteindelijke invulling zal later vastgesteld moeten worden. Nadere studie moet uitwijzen wat de mogelijkheden in dit deelgebied zijn, aangezien hier naast geluid ook andere milieubelemmeringen een rol kunnen spelen, zoals de externe veiligheid van het scheepvaartverkeer en mogelijk bodemvervuiling.

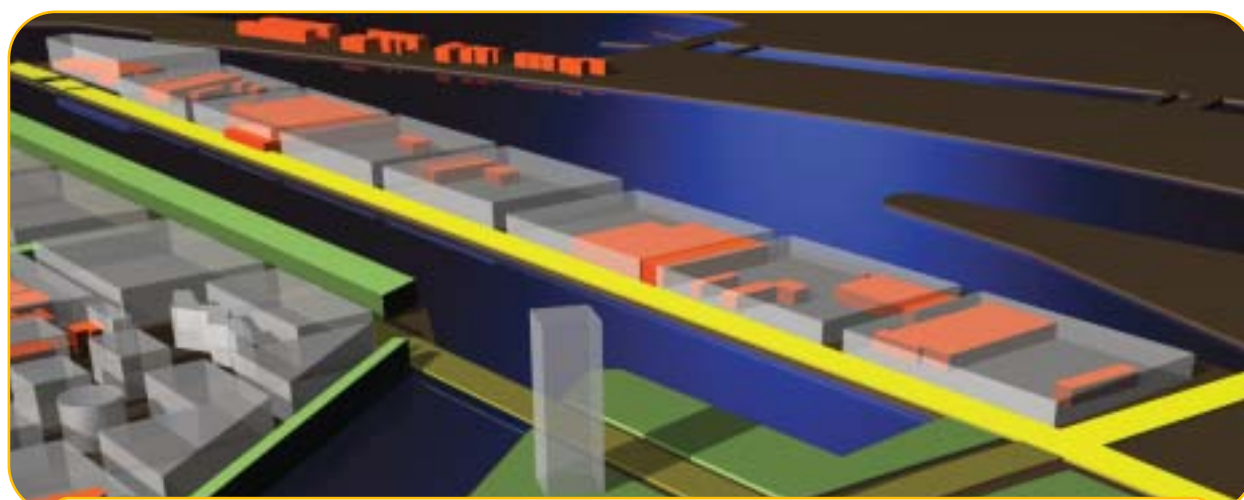


REFERENTIE SCHIEREILAND



REFERENTIE SCHIEREILAND

51



DEELGEBIED SCHIEREILAND



VOORSTEL VERKEERSSTRUCTUUR



MOGELIJKE FASERING VOOR HET VERPLAATSEN VAN DE DOORGAANDE AUTOROUTE



MOGELIJKE FASERING VOOR HET VERPLAATSEN VAN DE DOORGAANDE AUTOROUTE



MOGELIJKE FASERING VOOR HET VERPLAATSEN VAN DE DOORGAANDE AUTOROUTE

4.5 Verkeersstructuur

Verplaatsen autoroute

Een belangrijke ingreep, in de toekomst, voor het waarderijp maken van het plangebied is het oplossen van de problemen rond het doorgaand verkeer dat het plangebied doorsnijdt.

De huidige route via de Kennedylaan en Schependijk veroorzaakt de nodige geluidsoverlast en vormt een fysieke barrière tussen delen van het plangebied en het centrum en tussen centrum / uitbreidingen en het kanaal / kanaalarm. Dit vormt een grote belemmering voor de gewenste hoogwaardige ontwikkeling van het plangebied.

Bovendien wordt met het gereedkomen van de Westerscheldetunnel een aanzienlijke toename van het sluipverkeer via de Kennedylaan / Haarmanweg verwacht (zeker voordat de tunnel bij Sluiskil is gerealiseerd).

Behalve dat geschetste problemen, als geluidsoverlast en fysieke barrière, verder zullen toenemen, zal ook de al reeds aanwezige verkeersproblematiek rond de Axelsedam verder toenemen.

De meest ideale oplossing voor deze problemen is een (zeer geleidelijke) verplaatsing van het doorgaande verkeer naar bijvoorbeeld een route via het schiereiland. Dit creëert mogelijkheden om een groot gebied, dicht bij het centrum, waarderijp te maken voor hoogwaardige ontwikkelingen. Terneuzen krijgt daarmee de mogelijkheid zijn centrum te versterken en zich tegelijkertijd te presenteren aan het kanaal. Op deze manier kan de stad optimaal profiteren van de komst van de Westerscheldetunnel, zonder de extra verkeersoverlast.

Een mogelijke nieuwe route zou kunnen lopen via een tunnel naar het schiereiland, waar op een logische manier wordt aangesloten op de doorgaande lijn rond het centrum en richting de sluizen. De hier voorgestelde verplaatsing is een dure en ingrijpende ontwik-

keling die nooit in één keer gerealiseerd moet gaan worden. Dat zou een te grote aanslag betekenen op de begroting van Terneuzen. Een realistischere optie is om de verplaatsing gefaseerd te laten plaatsvinden, over een lange periode, waarbij steeds wordt afgewacht en ingespeeld op zich aandienende kansen.

Afhankelijk daarvan kan de route bijvoorbeeld eerst via de Stationsweg naar de spoorzone en via de Beurtvaartkade richting de sluizen lopen. Met zo'n ingreep wordt al een gedeelte van Kennedylaan West bij de stad getrokken.

In een volgende fase zou de route vervolgens via de bestaande Beneluxlaan richting de Beurtvaartkade kunnen lopen, langs de kanaalarm. Daarmee wordt de rest van de bedrijvzone bij de stad getrokken. Als zich tenslotte de kans zou voordoen om de route te verplaatsen naar het schiereiland, dan kan Terneuzen een directe relatie met het kanaal krijgen wat de waarde van het plangebied aanzienlijk vergroot.

(Voor de bereikbaarheid van de oostelijke kanaalarm is het gewenst hiervoor gebruik te maken van een tunnel)

Daarbij moet wel aangemerkt worden dat het zeker niet de bedoeling is om de Kennedylaan autovrij te maken. Deze blijft bij een eventuele verplaatsing dienen als de ontsluitingsroute voor het plangebied en het centrum en takt via de Schependijk weer aan op de doorgaande route rond dit centrum.

Het is tenslotte zeer belangrijk om nogmaals te benadrukken dat de geschetste fasering en het bijbehorende 'eindbeeld' absoluut niet beschouwd moeten worden als een concreet project, dat op korte termijn gerealiseerd dient te worden. Natuurlijk moet de gemeente nu niet koste wat kost in gaan zetten om zo'n grote en kostbare ingreep op de korte termijn ontwikkeld te krijgen.

In het masterplan wordt slechts een ambitie, een ideaalsituatie, geschetst waarin optimaal geprofiëerd wordt van de aanwezige potenties van de plek. En misschien doen zich in de toekomst wel nooit de

kansen voor om deze ideaalsituatie te verwezenlijken. Misschien maken andere dan stedenbouwkundige overwegingen (financieel, milieu, eigendomsverhoudingen?) het wel noodzakelijk om te kiezen voor een andere oplossing, of slechts een gedeelte van de geschetste fasering.

Of misschien blijkt door nog niet te voorziene ontwikkelingen (snelle realisatie tunnel bij Sluiskil, veranderende vervoersstromen in de regio?) dat een verplaatsing niet meer noodzakelijk is om het gebied waardevol te maken.

Door de lange termijn-karakter van dit masterplan is het onmogelijk om hier nu al harde uitspraken over te doen.

Maar alleen omdat de geschetste verplaatsing misschien op korte termijn niet gerealiseerd kan worden, betekent niet dat we mogelijke toekomstige kansen om het wel te kunnen realiseren moeten uitsluiten. Het primaire doel van het masterplan is immers om te voorkomen dat ontwikkelingen op de korte termijn een belemmering gaan vormen voor kansen die zich in de toekomst kunnen (en zullen) gaan voordoen.

54

Ontsluiting bronpunt en parkeren

De Kennedylaan vormt in de nieuwe situatie dus dé ontsluitingsweg van het bronpunt rond de Kop van de Noordstraat.

Geïnspireerd door de parkeergarage onder de Kolk, vindt parkeren voor het centrum verdiept plaats, onder het Schuttershofgebied, de oostelijke kanaalarm en Kop van de Noordsraat. Zo wordt de auto minder dominant in het openbaar gebied, wat de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede komt.

Looproutes

Voor het welslagen van de cluster perifere detailhandel langs de Kennedylaan en de impuls die daarvan uit moet gaan voor het centrum, is het cruciaal dat er een heldere looproute tussen beiden wordt gerealiseerd. Deze looproutes dienen zoveel mogelijk begeleid te worden door gesloten wanden en detailhandelfuncties. Vanaf Kennedylaan Oost ontstaat een

continue reeks 'bijzondere' ruimtes, beginnend bij cluster perifere detailhandel zelf, via een (opvallende) brug over de kanaalarm, naar het nieuwe entreeplein en zo tot aan de Noordstraat. De relatie binnenstad en plangebied wordt verder benadrukt door bebouwingssaccenten aan weerszijden van het water en het plein. De gemeenschappelijke parkeerconcentraties voor zowel centrum als cluster perifere detailhandel liggen gekoppeld aan deze route.



Spoor

Het bestaande brede spooreplacement wordt opgeschoond en teruggebracht tot een enkele lijn langs de kanaalarm. Daarmee blijft op termijn de mogelijkheid van een spoorontsluiting open; bijvoorbeeld lightrail, kusttram of kopstation. Dit vergroot de ontwikkelingsmogelijkheden voor de aangrenzende deelgebieden.

Met het opschonen van het emplacement komt ruimte vrij voor stedelijke ontwikkelingen en kan langs het kanaal een boulevard worden ontwikkeld.

5.1. De fasering

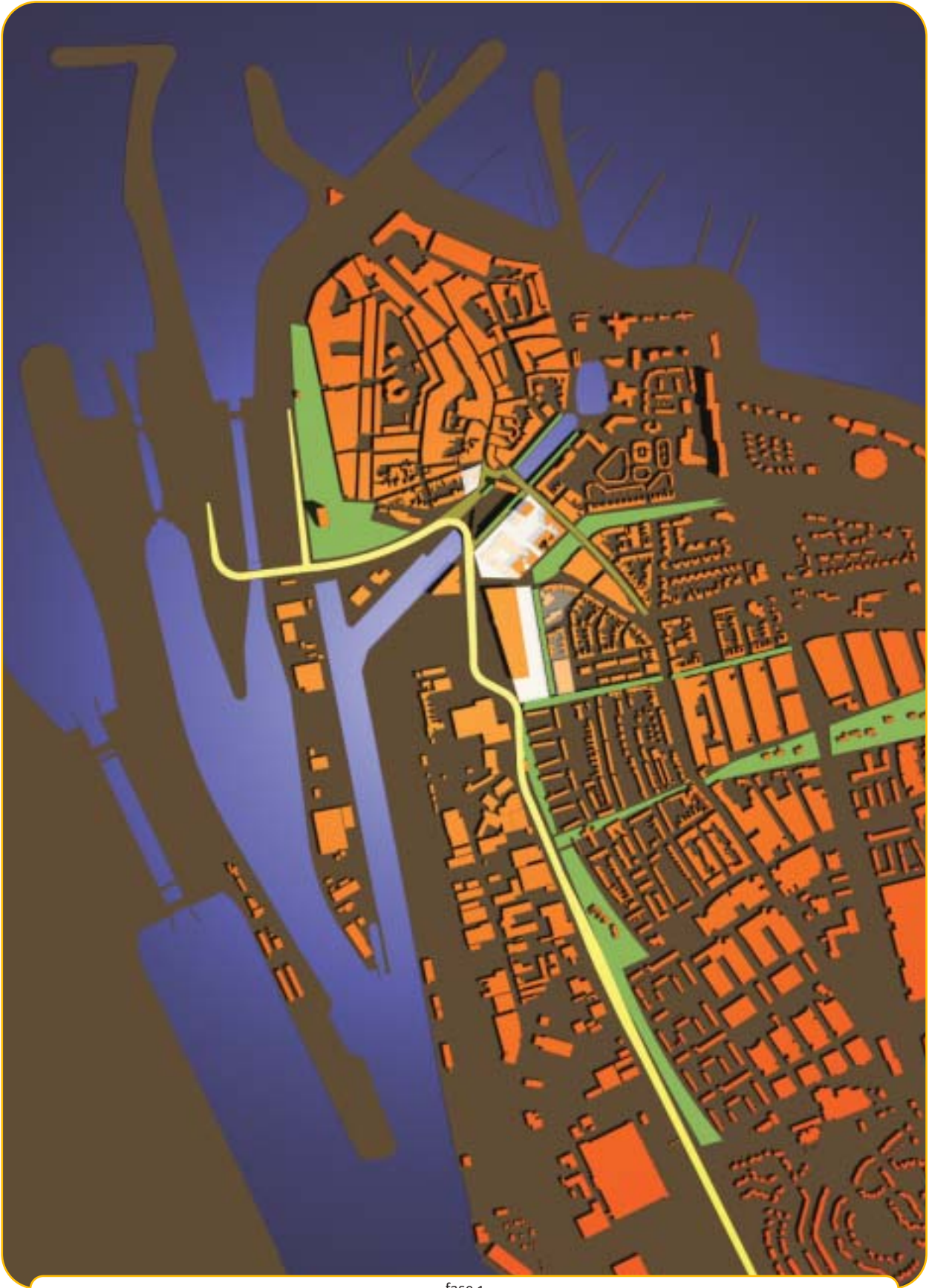
Het schetsen van een mogelijk beeld

De fasering dient nog nader uitgewerkt te worden vanwege de sterke samenhang met de financieel-economische uitvoerbaarheid en de eigendomssituatie.

De lange termijn waar dit masterplan op inzet maakt het onmogelijk nu al een vooropgelegde fasering vast te leggen. Daar voor zijn de onzekerheden nog te groot.

In ieder geval is het duidelijk dat het hier niet een concreet plan betreft voor de korte termijn maar meer een scenario voor tenminste de middellange termijn. De hier voorgestelde fasering dient men dus vooral als een indicatie te beschouwen en in géén geval als de ontwikkeling van een "eindbeeld". Géén van de, in deze fasering, voorgestelde ontwikkelingen moeten beschouwd worden als concrete projecten. Zij vormen slechts de vertaling van de beschreven ambities in *mogelijke* beelden.

Waar in elk geval alles mee begint is het zoeken van draagvlak en het kweken van enthousiasme. Vervolgens kan een eerste gedachte zijn om de fasering bijvoorbeeld af te laten hangen aan het verplaatsen van de doorgaande autoroute en het amoveren van de overlast veroorzakende bedrijvigheid:



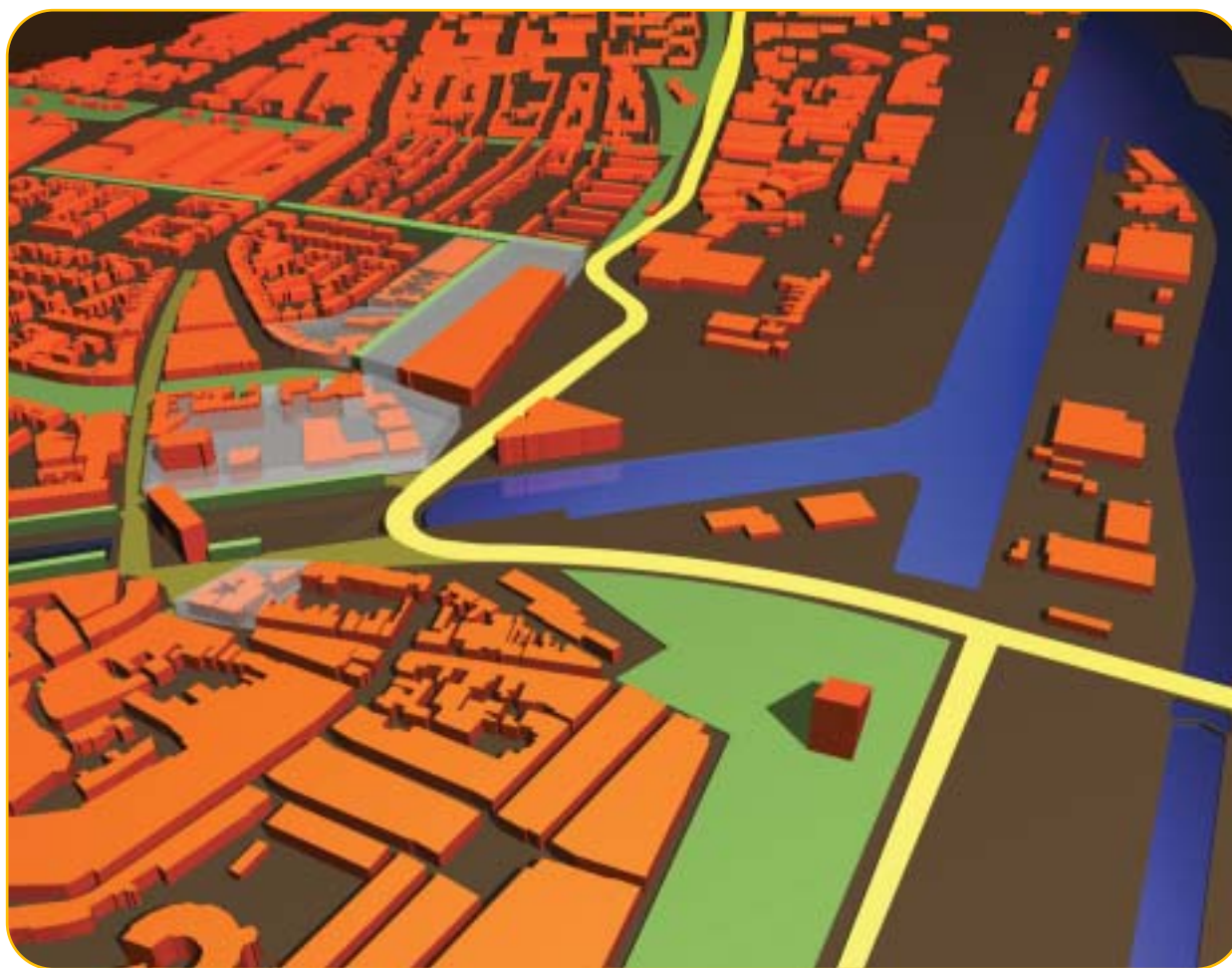
fase 1

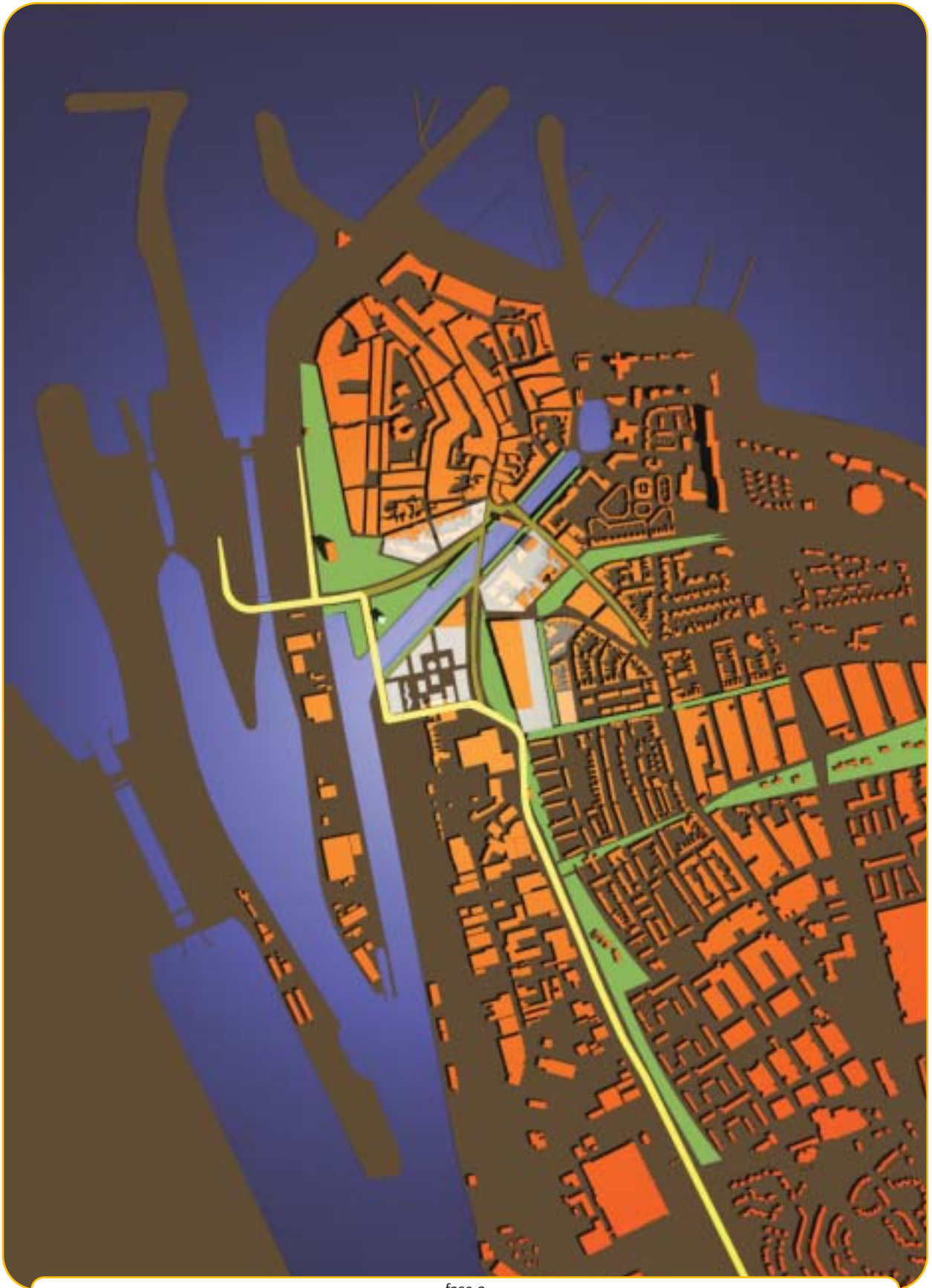
Voorbeeldfasering

Fase 1:

Maximaal inzetten op Kop van de Noordstraat en Schuttershofgebied. Deze deelgebieden ondervinden geen belemmeringen van de geluidscontour en van de fysieke barrière van de doorgaande autoroute over de Kennedylaan. Bovendien zijn deze deelgebieden op dit moment het meest waardevol, door hun ligging direct aan de rand van de binnenstad. Concentratie van programma en realisering van hoogwaardige gevelwanden. Doortrekken Verlengde van Steenbergelaan tot aan Kerkhoflaan en ontwikkeling woonbebouwing hierlangs.

Eventueel Kennedylaan West leeg laten liggen (groen inzaaien), of ontwikkelen binnen het concept, maar alleen als het geen belemmering vormt voor de toekomst. Alles hoeft niet in één keer.

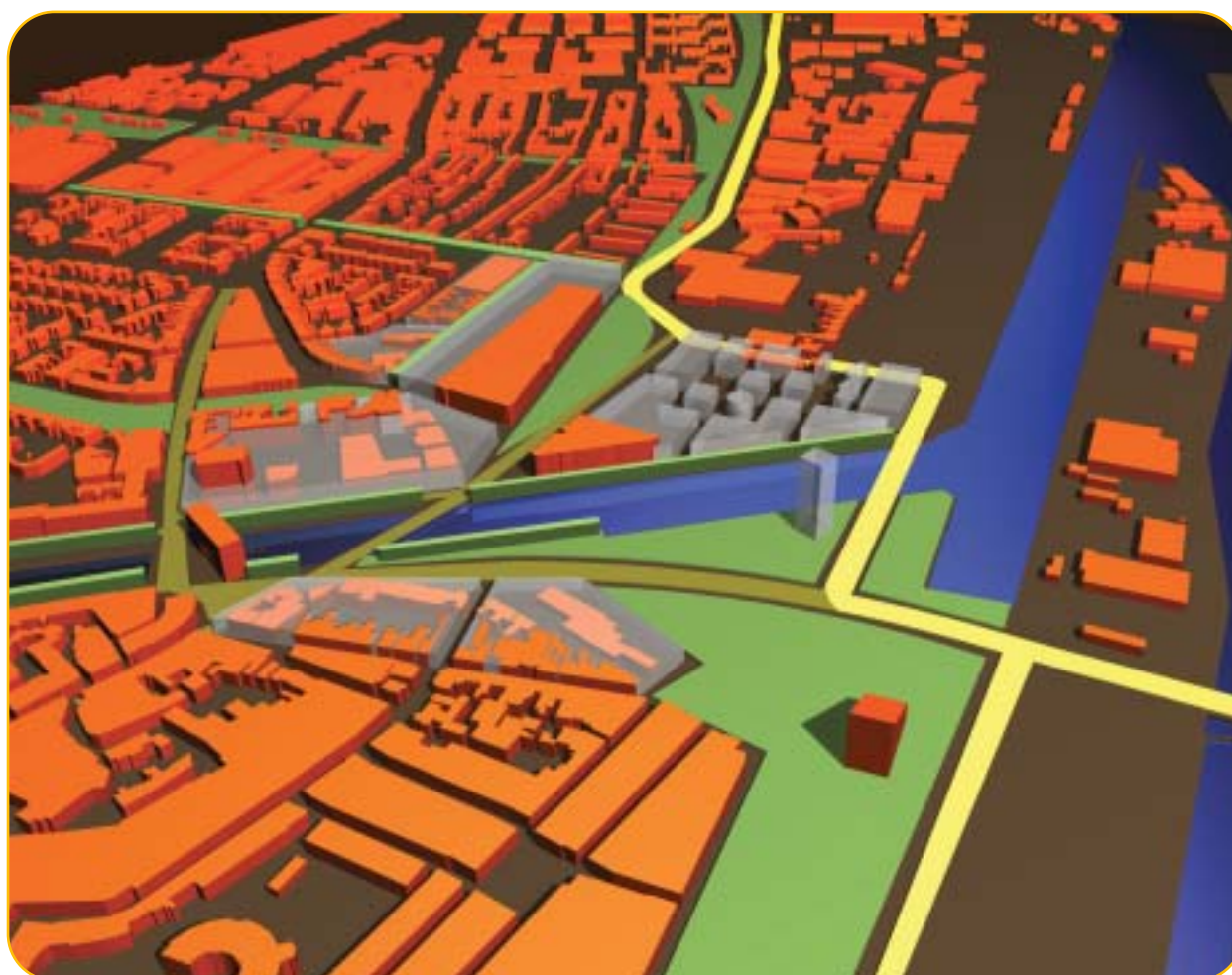


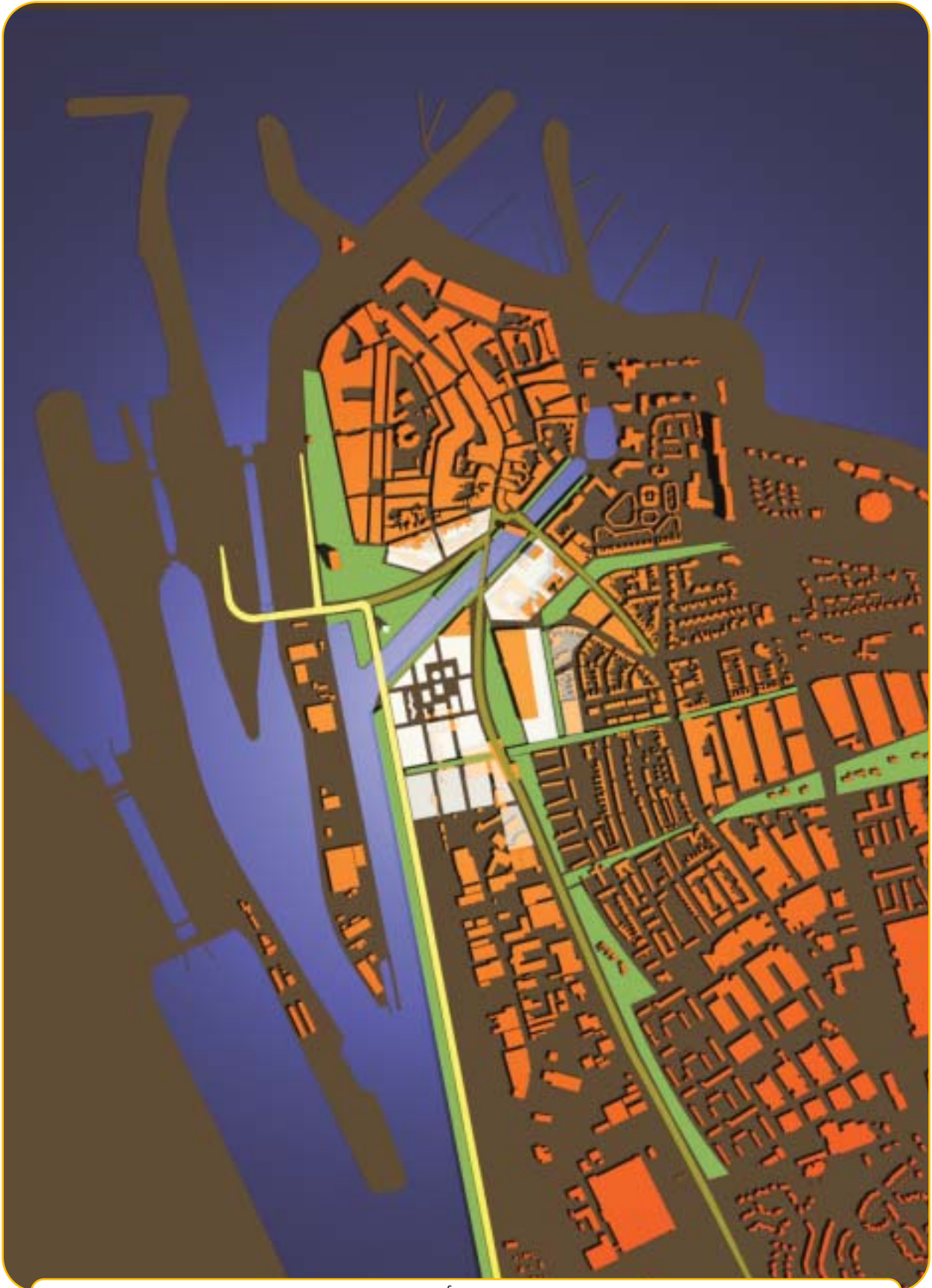


fase 2

Fase 2:

Eerste verplaatsing doorgaande autoroute en (geleidelijke) ontwikkeling van Kennedylaan West en Beurtvaartkade. Terugbrengen van het water in de gehele Oostelijke Kanaalarm en herinrichten kaden (tevens (her)ontwikkelen bruggen).





fase 3

Fase 3:

Verdere verplaatsing van de doorgaande autoroute en overlast veroorzakende bedrijvigheid.

Ontwikkelingen aan weerszijden van de doorgetrokken Kerkhoflaan.

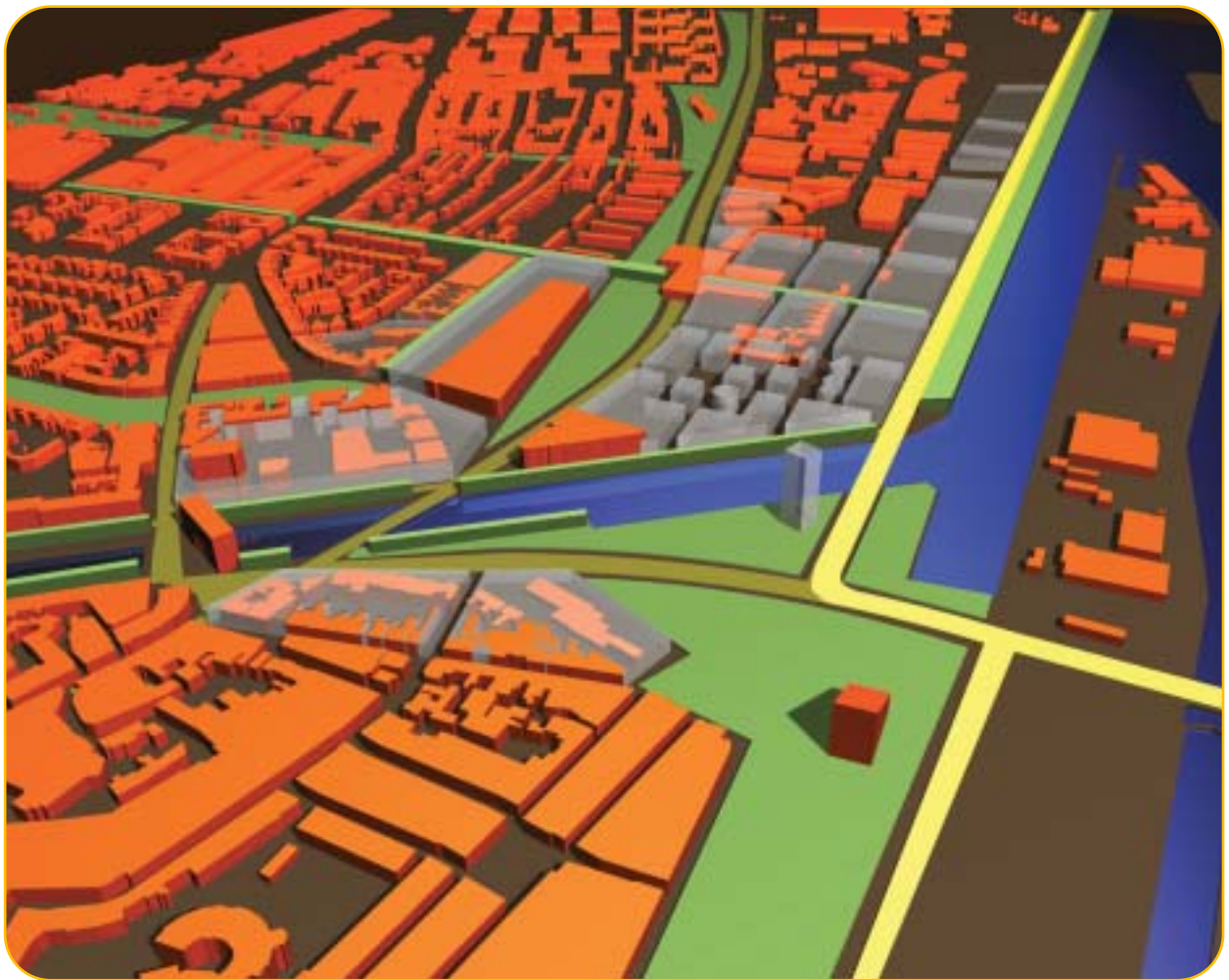


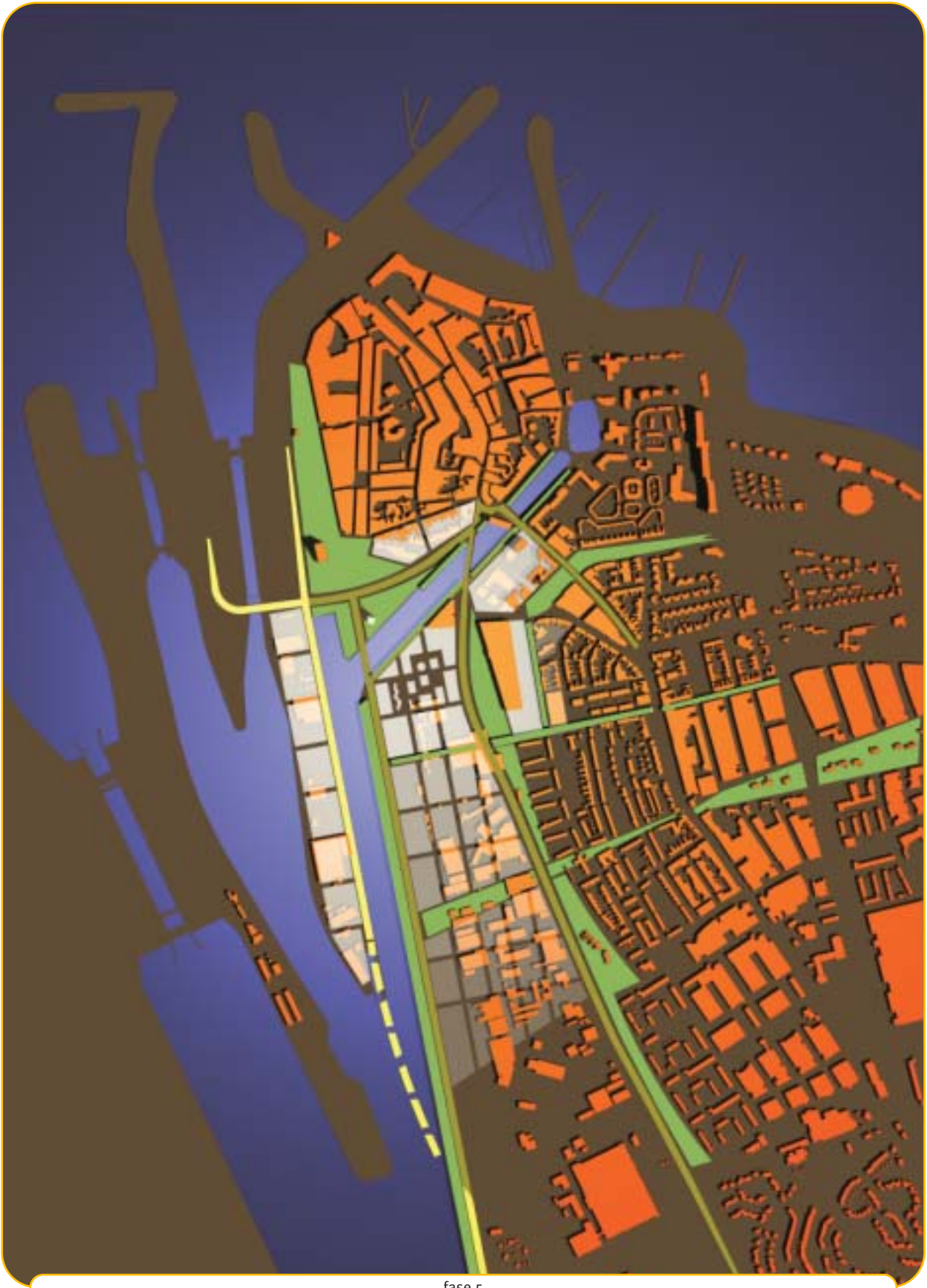


fase 4

Fase 4:

het ontwikkelen van een boulevard en een bebou-
wingsfront langs de Oostelijke kanaalarm, op de plaats
van het leeg vallende sporeplacement.





fase 5

Fase 5:

Verplaatsing van doorgaande autoroute naar Schependijk Schiereiland. Verdere ontwikkeling van boulevard langs oostelijke kanaalarm en starten met ontwikkeling van het schiereiland.



5.2. De financieel-economische uitvoerbaarheid

Aangezien het masterplan geen opsomming is van concrete projecten, maar een verkenning van ambities en kansen en een strategie voorschrijft voor de ontwikkeling van het gebied, is het niet goed mogelijk een harde kosten-opbrengsten berekening te maken. Wat wel duidelijk is, is dat het masterplan economisch gunstig is voor Terneuzen. Het zet in op versterking van de centrumfunctie, benoemt kansen voor concentratie en programmatische versterking en stuurt aan op identiteitsversterking. Het zet derhalve vooral in op een kwaliteitsverbetering van het plangebied, het centrum en daarmee de gehele stad en creëert een belangrijke voorwaarde voor verdere economische groei.

Bovendien betekent een herstructurering van verouderd stedelijk gebied, een duurzame manier van stedelijke ontwikkeling.

Een potentiële kans voor de (geleidelijke) ontwikkeling van het plangebied is gelegen in rijks- of provinciale bijdragen; hierbij valt te denken aan b.v. ICES-gelden, extra ISV-middelen, dan wel in de komende periode mogelijk andere beschikbaar komende middelen.

66

Op basis van de verkenningen en de geschetste mogelijke ontwikkelingen kan wel een globale raming worden gemaakt van mogelijke kosten en opbrengsten, waarbij gebruik gemaakt wordt van (zeer) globale kengetallen en normcijfers.

Een eerste indicatie van de netto ten laste van de gemeente komende kosten- waarbij we de herinrichting van het schiereiland voorshands buiten de kostenberekening houden- becijferen wij op een bedrag van ca. 50 miljoen, waarbij aangetekend wordt dat met name de kosten van de laatste fases, zoals de eventuele gewijzigde route naar het sluisencomplex en een ondertunneling van het kanaal aanmerkelijk bijdragen in dit bedrag. De kosten waarbij deze laatste fase buiten beschouwing wordt gelaten schatten wij op ca. 30 à 35 miljoen.

Bronnen

- * Mogelijkheden voor grootschalige winkelvoorzieningen aan de Kennedylaan Terneuzen; Kolpron Consultants; 24 december 1997
- * Discussienota ontwikkelingsaanpak centrum; Apron development b.v.; 3 november 2000
- * Marketingplan Axelsedam; Joost de Jong i.s.m. Stichting Centrum Management Terneuzen; april 2002
- * Verzorgende (detail-) handel en dienstverlening (te verwachten ontwikkelingen t.g.v. realisatie Westerschelde tunnel); Droogh, Trommelen en Broekhuis



tot slot

In het masterplan zijn voorstellen gedaan voor de ruimtelijke structuur en de functionele invulling van (de deelgebieden binnen) het plangebied op de lange termijn.

Het belangrijkste doel daarbij is het handhaven en versterken van de centrumpositie van de stad Terneuzen. In het verlengde daarvan ligt het doel c.q. de opgave om zodanige wijzigingen in structuur en gebruik aan te brengen dat daarmee maximale impulsen uitgaan naar het centrumgebied (de binnenstad).

Voorstellen in een masterplan hebben per definitie de lange termijn als planhorizon.

"Dat wil zeggen dat in een masterplan niet gekozen wordt voor wat vandaag mogelijk is maar voor wat op lange termijn het meest gewenst is."

Gekozen is voor een invulling die enerzijds maximaal gebruik maakt van de (grote) potenties van het gebied en die anderzijds maximale betekenis heeft voor de gewenste versterking van de stad Terneuzen en voor de binnenstad. Dit masterplan beoogt derhalve te bewerkstelligen dat het plangebied waarderijp gemaakt wordt voor de meest gewenste ontwikkelingen.

Dit masterplan is een ambitieus plan. Het College van Burgemeester en Wethouders is er zich van bewust dat niet alles, en zeker niet alles op korte termijn, feitelijk gerealiseerd zal kunnen worden. Het niet hebben van ambities en een visie betekent echter dat voor het plangebied een invulling dreigt die gekenmerkt zal worden door een gefragmenteerde aanpak. Dat is naar de mening van het College, met name voor de lange termijn, ongewenst.

Natuurlijk is het niet mogelijk de toekomst te voorspellen; een masterplan 'vertaalt' huidige maatschappelijke ontwikkelingen en tendensen naar lange

termijn ambities. Dit betekent dat een masterplan regelmatig getoetst *moet* worden aan nieuwe ontwikkelingen en tendensen en, waar nodig, herijkt en bijgesteld moet worden.

Daarbij is te denken aan een periode van 4-5 jaar.