JUIST daarom!

TERNEUZEN ONBEPERKT BEREIKBAAR

GVVP gemeente Terneuzen

INHOUD

01 | ALGEMEEN 9 - 32

Inleiding 11
Leeswijzer 11
Proces 12
Staat van Terneuzen: De Reis 15
Staat van Terneuzen: Het Vervoersmiddel 26
Staat van Terneuzen: Gesprekken 31

02 | VISIE 33 - 40

Algemeen 34
Planhorizon 34
Onbeperkt Bereikbaar 34
Visie vertaling 1: Demarreren 35
Visie vertaling 2: Duurzaamheid 35
Ruimtelijk kader 37
Ambitie 39
Ambitie vertaling 1: Demarreren 39
Ambitie vertaling 2: Duurzaamheid 39
Ambitie in dit GVVP: De Niveaus 40
Controle: Vinger aan de pols 40

03 | GVVP 41 - 92

Algemeen 42
Fiets 44
Duurzaamheid 53
Toekomstig openbaar vervoer: Slimme Mobiliteit 55
Parkeren 63
Wegencategorisering buiten bebouwde kom 66
Wegencategorisering binnen bebouwde kom 76
Verkeersveiligheid 83
Voetgangers 87
Landbouwverkeer 89
Vrachtauto's 91

04 | UITVOERING 93 - 99

Algemeen 94
Organisatie 94
Uitvoering 96
Uitwerking 99
Kernniveau 99

COLOFON

DOCUMENTGEGEVENS

Titel	Eindrapport
Rapportnummer	000474_R01_D
Datum	November 2021
Status	Definitief

OPDRACHTGEVER

Naam	Gemeente Terneuzen
Contactpersoon	Peter van de Kerkhove
Adresgegevens	Stadhuisplein 1 4531 GZ Terneuzen

OPDRACHTNEMER

Naam	Juust BV
Adresgegevens	Goessestraatweg 17A 4421AD KAPELLE
Auteur(s)	Jan d'Haens Ilse van der Venne Joep Steijaert Gerard Verweij
Contactgegevens	jan@juust.nl
Visualisaties	Martine Mahu

BEGRIPPENLIJST

SW	Stroomweg. Een stroomweg is een weg die bestemd is om veel verkeer te verwerken en het verkeer door te laten stromen met zo min mogelijk oponthoud.
GOW	Gebiedsontsluitingsweg. Een gebiedsontsluitingsweg is een weg die bestemd is om een gebied aan te laten sluiten op een stroomweg.
ETW	Erftoegangsweg. Een erftoegangsweg is een weg die bestemd is om verkeer uit te wisselen.
Grijze weg	Wegen die niet ingericht kunnen worden passend bij de functie en het gebruik.
MaaS	Mobility-as-a-Service is een dienst waarmee gebruikers via een gezamenlijk digitaal kanaal meerdere typen mobiliteitsdiensten kunnen plannen, boeken en betalen. Denk hierbij aan een deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of (water)taxi.
Modal split	Modal split is jargon uit de transportwereld en is de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen.
Speed pedelec	Een elektrische fiets met meer dan 250 watt, waarmee snelheden tot 45 km/h ondersteund worden
RES	Regionale Energie Strategie. In een Regionale Energie Strategie (RES) worden veel nationale afspraken uit het Klimaatakkoord in de praktijk gebracht.
Kton	De kiloton is een massaeenheid (1000 ton of 1 miljoen kilogram)
CO_2	Koolstofdioxide is een gas dat van nature in de atmosfeer aanwezig is. Maar als gevolg van menselijke activiteiten is de hoeveelheid CO2 in de atmosfeer sterk toegenomen. Dit komt vooral door de verbranding van fossiele brandstoffen, zoals kolen, olie en gas
NOVI	Nationale Omgevingsvisie. Dit is s een onderdeel van de nieuwe Omgevingswet. Met de Omgevingswet bundelt de overheid de regels voor ruimtelijke ontwikkeling en maakt ze eenvoudiger.

SAMENVATTING

Na een intensief participatietraject is het eerste GVVP van de gemeente Terneuzen een feit. De insteek was een verkeers- en vervoersplan op te stellen van, voor en door Terneuzen. Niet alleen de gemeente als organisatie, maar een ieder die woont, werkt of op een andere wijze deelneemt aan het verkeersysteem in Terneuzen.

Dit eerste GVVP kon niet op een beter moment komen. We bevinden ons in een periode waarin veel veranderingen op het gebied van mobiliteit op ons afkomen. Nieuwe vormen van vervoer, maar ook de technische transitie biedt veel nieuwe mogelijkheden en kansen. Aan ons als gemeente de taak om hier goed op in te spelen.

Het GVVP is vormgegeven vanuit een visie waarin we de balans zoeken tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De volledige visie luidt: Op een duurzame wijze zoeken naar balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Een toekomstbestendige, heldere en veilige infrastructuur, die bijdraagt aan een prettig en gezond leefklimaat, en waarbinnen de bewoner, ondernemer en bezoeker zich welkom voelt. We hebben deze visie samengevat in de term onbeperkt bereikbaar. Onbeperkt is hierin een dynamisch begrip wat we op drie manieren uitleggen:

- Onbeperkt als zonder beperkingen. Hiermee bedoelen we dat het vervoersysteem voor iedereen toegankelijk moet zijn.
- Onbeperkt als zonder eind. Een duurzaam systeem is waarvoor we kiezen. Oog voor klimaat en milieu zodat we ook een toekomst houden waarin we bereikbaar kunnen blijven.
- Onbeperkt als onbegrensd: De grens is in Terneuzen nooit ver weg, maar helaas ook nog erg aanwezig. Een voorwaarde voor een goede bereikbaarheid is dat we grenzelozer durven te denken.

Aan de hand van de visie is een GVVP opgesteld waarin we de kaders stellen voor het toekomstige verkeers- en vervoersysteem. Daarbij kijken we zowel naar de hardware, de infrastructuur, als de software, de personen en de vervoersmiddelen. Insteek is om Terneuzen goed bereikbaar te houden en/of te maken. Te houden gaat vooral op voor hat autoverkeer. We constateren een heel goede autobereikbaarheid, dat moet zo blijven. We constateren echter ook dat op het gebied van met name openbaar vervoer en de fiets de bereikbaarheid achterblijft. Daar is verbetering in nodig.

Niet vreemd dus dat in dit GVVP de nadruk is komen te liggen op de fiets en op duurzaamheid. Met de fiets op 1 in Terneuzen zetten we in op een duurzame toekomst.

Wat betekent dat nu concreet, die fiets op 1? We stellen een uitgebreid fietsnetwerk op aan de hand van een raamwerk met doorfietsroutes. Dit zijn comfortabele en veilige routes waarop fietsers in principe voorrang kennen. Deze routes, aangevuld met goede fietsparkeervoorzieningen, bieden een goede basis om meer mensen op de fiets te krijgen. We bieden hiermee ook een netwerk aan dat geschikt is voor de nieuwe fietsen, zoals e-bikes. Kijk er dus niet van op als in 2022/2023 de fietsers op alle rotondes in Terneuzen voorrang krijgen.

Daarnaast zetten we vol in op slimme mobiliteit. Geen grote lege lijnbussen meer, maar een slim openbaar vervoer waarin we combinatie zoeken met de fiets, maar ook met deelauto's, deeltaxi's, etc.. Uiteraard streven we naar een treinverbinding voor personen in de Kanaalzone. Zolang dat nog niet is georganiseerd gaan we voor een systeem van snelbussen op de belangrijkste routes. Daaronder bieden we met (deel)fiets, (deel)auto, buurtbussen en deeltaxi's een goede voeding voor het systeem. Dit wordt medio 2024-2025 werkelijkheid. In dit GVVP leggen we vast hoe we hier als gemeente vorm aan gaan geven en een bijdrage aan kunnen leveren.

Met de voorziene schaalsprong voor de fiets (op 1!) en een nieuw ov-systeem sluiten we mooi aan op de duurzaamheidsambities die we als gemeente hebben. Denk ook aan de afspraken voortkomend uit de Regionale Energie Strategie (RES). We gaan daarbij uit van de principes voorkomen, veranderen en verschonen. Het voorkomen doen we vooral door anders te denken over bijvoorbeeld locatiekeuzes van belangrijke voorzieningen. Verandering bereiken we door naast de goede autobereikbaarheid ook de fiets en andere vervoersvormen voor het voetlicht te brengen. We behouden echter ook een goede autobereikbaarheid en autorijden blijft zeker mogelijk. Maar dan wel schoner. Daar dragen we ons steentje aan bij door goede voorzieningen te treffen voor elektrisch rijden. Dat geven we vorm in een op te stellen laadplan.

Inzetten op de fiets, duurzaamheid en Slimme Mobiliteit. Aan de hand van dit GVVP zorgen we dat onze infrastructuur wordt aangepast en dat we ook op andere fronten werken aan die goede bereikbaarheid. Dat doen we niet alleen. Het participatietraject heeft aangetoond dat wanneer we iedereen op de juiste wijze betrekken de beste resultaten worden geboekt. Dit willen we graag behouden, juist na vaststelling van het GVVP. We gaan dan ook door om juist samen met alle stakeholders en mede wegbeheerders deze uitwerking op te pakken. Dit resulteert bijvoorbeeld in een gebiedsgerichte aanpak (GGA) waarin we samen met andere wegbeheerders uitvoering geven aan projecten. Ook grensoverschrijdend blijft een werkgroep actief waarin we met Vlaamse partners afstemmen en kennis uitwisselen. Intern binnen de gemeentelijke organisaties zorgen we dat de input van en linkjes met ander beleidsvelden een vast onderdeel blijven van het GVVP proces. Als opdrachtgever van het GVVP informeren we de raad jaarlijks over de voortgang en stemmen steeds af of en zo ja waar bijsturing benodigd is. Alles in goed over met de diverse stakeholders. Van, voor en door Terneuzen. Op weg naar een onbeperkte bereikbaarheid, startend met de fiets op 1!

01 ALGEMEEN

01 | ALGEMEEN

INLEIDING

De verkeersstructuur in en om Terneuzen is de afgelopen decennia ingrijpend gewijzigd. Sinds 2003 heeft Zeeuws-Vlaanderen een vaste oeververbinding met de rest van Zeeland via de Westerscheldetunnel. De tunnel vervangt de twee veerverbindingen (Breskens-Vlissingen en Perkpolder-Kruiningen) en verplaatst hiermee ook de vervoersstromen. Waar we tot opening van de tunnel in Zeeuws-Vlaanderen voornamelijk gericht waren op de oost- en westzijde van de streek verzamelt nu het noord-zuid verkeer zich in de Kanaalzone. Een logisch gevolg dat er ook voor de kruising van het Kanaal Gent-Terneuzen gezocht is naar een permanent beschikbare verkeersverbinding. Sinds 2015 is net ten zuiden van de kern Terneuzen dan ook de Sluiskiltunnel beschikbaar. De twee tunnels zorgen samen met de reconstructie van de N62 voor een robuuste en veilige noord-zuid route door de gemeente Terneuzen. Een directe verbinding voor Zeeuws-Vlaanderen met Gent (Vlaanderen) en Zeeland ten noorden van de Westerschelde. Nu we inmiddels gewend zijn aan deze nieuwe verkeersstromen is het de hoogste tijd om op gemeentelijk/regionaal niveau aan te haken. Wat doen we met de files nabij Dow tijdens start en einde van de werkdag? Hoe gaan we om met de verkeersstructuur aan de randen van Terneuzen die deels nog is afgestemd op de Brug Sluiskil en oude Tractaatweg? En welke kansen biedt de Nieuwe Zeesluis? Vragen die vanuit verkeerskundig beleidsoogpunt een antwoord verdienen. En daar is een Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) het geëigende platform voor.

De hiervoor geschetste infrastructurele wijzigingen zijn echter niet de enige reden waarom er behoefte bestaat aan een GVVP in Terneuzen. Er spelen diverse ontwikkelingen die mogelijk nóg meer reden zijn om als gemeente integraal mobiliteitsbeleid vast te stellen. We bevinden ons op mobiliteitsgebied immers in een transitiefase. Ingegeven door enerzijds de centralisatie van voorzieningen en anderzijds de ontwikkelingen en wensen op het gebied van klimaat en duurzaamheid. Ook in Terneuzen speelt dit volop en bestaat de vraag naar een duidelijke reactie vanuit het vakgebied verkeer en vervoer.

Bereikbaarheid, of nabijheid, van voorzieningen. Een belangrijk agendapunt wat nauw samenhangt met leefbaarheid. We zien een steeds grotere vorm van clustering van voorzieningen. Zeker voor een landelijke gemeente als Terneuzen heeft dit grote gevolgen voor bereikbaarheid. We willen aan de ene kant een inclusieve samenleving waaraan een ieder kan deelnemen. Aan de andere kant verdwijnen voorzieningen uit de regio en worden afstanden steeds groter. Hoe houden we de verschillende stadjes, dorpen en het buitengebied van Terneuzen leefbaar en bereikbaar? Verkeer en vervoer kan hier een belangrijke rol in spelen. Zeker wanneer we een combinatie zoeken met klimaat en duurzaamheid. In Zeeuws-Vlaanderen kunnen we overal prima komen met de auto. Files, behalve ter hoogte van Dow (ochtend- en avondspits) of in geval van een calamiteit, kennen we eigenlijk niet. Auto rijden wordt echter steeds duurder en de negatieve gevolgen voor het klimaat zetten de auto als vervoersmiddel in een ander daglicht. De jongste automobilisten zijn tevens onderdeel van een groep mensen die steeds minder waarde hechten aan bezit. Dit biedt kansen om ook in een regio als Terneuzen in te zetten op andere vormen van vervoer. Met slimme mobiliteit en nieuwe vervoersvormen als de elektrische (deel)auto en e-bikes is er ook in Zeeuws-Vlaanderen winst te behalen. Stapje voor stapje en in een tempo en schaal passend bij de gemeente, maar wel met een toekomstgerichte blik.

Kortom, het mag duidelijk zijn dat deze periode ideaal is om als gemeente een eigen visie en beleid vast te stellen op het gebied van verkeer en vervoer. Deels zoals we dat gewend zijn te doen met maatregelen op het gebied van infrastructuur. Maar juist nu ook om na te denken welke vervoerssystemen gemeente Terneuzen nodig heeft om bereikbaar te zijn en te blijven. Goede verbindingen van en naar onze gemeente, maar ook binnen de gemeente zelf. Niet alleen nu, maar altijd goed bereikbaar: onbeperkt houdbare bereikbaarheid dus. Ook onbeperkt zonder beperkingen, zonder mensen uit te sluiten.

LEESWIJZER

We starten dit GVVP met een beschrijving van het proces. Wie hebben allemaal een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van dit GVVP en welke gegevens zijn hiervoor gebruikt?

Vervolgens beginnen we met een observatie van de staat waarin Terneuzen zich begeeft. Hoe staan we er nu voor, en welke plannen processen lopen er reeds? Dit hebben we eerder uitvoerig beschreven in de rapportage GVVP Terneuzen, Oriëntatienota (Juust, 000474_R03_D, maart 2021). Op basis van deze start werken we het GVVP uit van abstract naar concreet. We vervolgen de Staat van Terneuzen met een globale visie op verkeer en vervoer in Terneuzen. Deze visie werken we concreet uit in het daadwerkelijke verkeer- en vervoerplan. Om te borgen dat we daadwerkelijk een GVVP creëren voor de gehele gemeente werken we het plan uit op kern- en wijkniveau. Om er voor te zorgen dat het niet bij een momentopname blijft maar het plan echt gebruikt wordt als leidraad voor de komende jaren stellen we tevens een systeem voor hoe we de komende jaren aan de slag gaan en blijven met het GVVP: de jaaropgave.

PROCES

Het proces is gestart in september 2020 en kent dus grofweg een doorlooptijd van 1,5 jaar van start tot vaststelling. Een belangrijk uitgangspunt bij het GVVP is dat het een plan van, vóór en dóór de gemeente Terneuzen is. Met de gemeente bedoelen we dan niet alleen de gemeentelijke organisatie, maar juist ook alle inwoners, ondernemers, bezoekers en/of gebruikers van de infrastructuur en vervoerssystemen. Om die reden is tijdens het proces dan ook veel tijd en energie gestoken in participatie. Naast het motorblok van het proces, de kerngroep, maken we gebruik van vier groepen co-auteurs. Mede schrijvers inderdaad, want dankzij hun inbreng, beslissingen of aanvullingen is het GVVP opgesteld zoals het nu voor ligt. Deze 4 groepen zijn:

- Besluitvormers
- Projectpartners
- Stakeholders
- Individuen

Een korte toelichting op de rol en werkwijze van deze vier groepen én de kerngroep.

Kerngroep

De kerngroep bestaat uit de beide Beleidsmedewerkers Verkeer- en Vervoer van de gemeente Terneuzen, aangevuld met een Procesmanager en Inhoudelijk projectverantwoordelijke vanuit bureau Juust. Ongeveer tweewekelijks komt de kerngroep samen om de voortgang te bespreken en de inhoud door te nemen. Door deze korte lijnen is echt een gezamenlijk product ontstaan, een co-creatie van Juust én de gemeente Terneuzen.

Besluitvormers

De Raad van Terneuzen is vragende partij voor dit GVVP en uiteindelijk ook degene die het plan daadwerkelijk vaststelt. Bij aanvang van het proces hebben alle politieke partijen uit de gemeente Terneuzen de mogelijkheid gehad om 1 op 1 ideeën aan te dragen en te reageren op het voorgestelde proces. Gedurende het vervolg is de Raad geïnformeerd met uiteindelijk aan het eind van de rit de belangrijkste taak om te oordelen of het gevolgde proces heeft geleid tot het gewenste product. Zo ja, dan beschikken we over een vastgesteld GVVP. De opdracht is door de Raad gegeven aan het College van Burgemeester en Wethouders. Het college en met name de portefeuillehouder verkeer en vervoer zijn gedurende het proces op de hoogte gehouden en indien nodig gevraagd om te beslissen/bij te sturen.

Projectpartners

We hebben het in dit GVVP over infrastructuur en vervoerssystemen. Deels zijn we als gemeente beheerder van deze structuur en systemen, maar deels zijn we ook afhankelijk van anderen. Denk aan de provincie Zeeland als wegbeheerder van de N62 en concessiehouder van het openbaar vervoer, of het waterschap als wegbeheerder in het buitengebied. De keuzes die we maken kennen dan bij voorkeur ook de goedkeuring van deze "collega's, onze projectpartners. Bij aanvang van het proces hebben we onze partners allemaal 1 op 1 gesproken. Waar zijn jullie mee bezig, welke ideeën leven er en welke processen zijn er gaande? Ook intern binnen de gemeentelijke organisatie is dit gebeurd. Want ontwikkelingen op het gebied van milieu, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, etc. hebben effect op, of relatie met verkeer en vervoer.

Daarop volgend zijn in een aantal overlegmomenten de partners meegenomen. Hiervoor werken we met een interne, een externe en een grensoverschrijdende projectgroep. In de interne projectgroep zijn diverse beleidsmedewerkers, strategisch adviseurs maar ook wijkcoördinatoren betrokken. De externe projectgroep bestaat uit beleidsmedewerkers van de andere wegbeheerders (Rijkswaterstaat, provincie Zeeland, waterschap Scheldestromen en North Sea Port). Omdat de ontwikkelingen aan de andere zijde van de grens, met Gent als grote stad op korte afstand, voor Terneuzen misschien wel net zo belangrijk zijn is er ook voor gekozen om Vlaamse partners te blijven betrekken. In deze grensoverschrijdende projectgroep zitten naast medewerkers van gemeente Terneuzen en provincie Zeeland vertegenwoordigers van provincie Oost-Vlaanderen en Projectbureau Gentse Kanaalzone.

Stakeholders

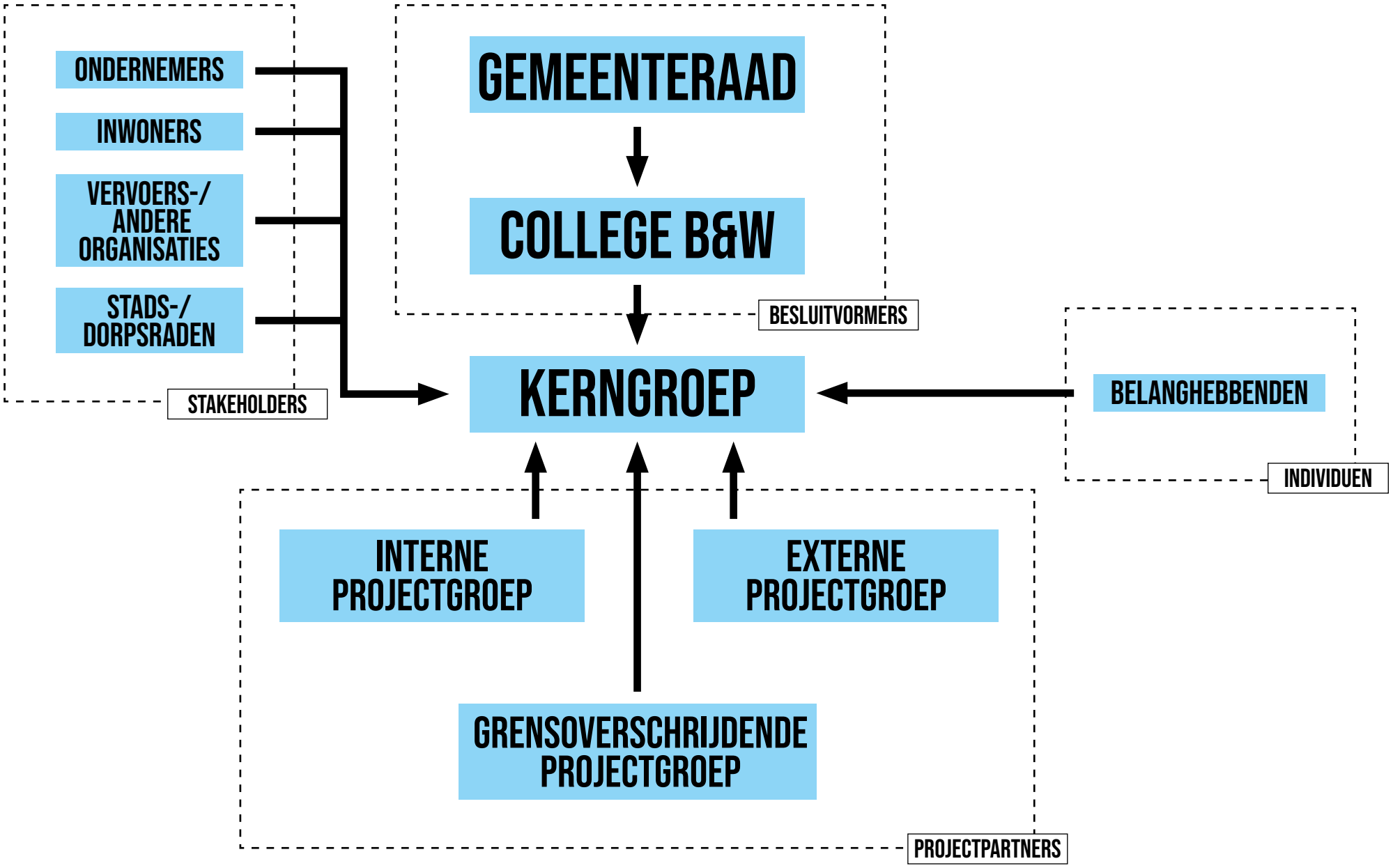
In een aantal stakeholdersgroepen hebben we bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden betrokken. Ook deze personen zijn bij start van het project waar mogelijk 1 op 1 geïnterviewd. Daarna hebben we ze samen gebracht in een groep ondernemers (ondernemersverengingen en vertegenwoordigers bedrijven), een groep stads- en dorpsraden, een groep met vervoers- en overige organisaties en een groep met enkele individuele bewoners.

Individuen

Van, vóór en dóór Terneuzen. En inclusief, onbeperkt. Als we dat willen bereiken dan moeten we van meet af aan ook iedereen de mogelijkheid geven om mee te denken. Om die reden is er in de eerste fase van het GVVP een enquête gepubliceerd, zodat een ieder zijn/haar mening over verkeer en vervoer in Terneuzen kenbaar kon maken. Via de publicaties waarmee we aandacht vroegen voor de enquête heeft ook iedereen de mogelijkheid gehad om de eerste tussenproducten in te zien. Aan het eind van het traject krijgt ook iedere belanghebbende de mogelijkheid om te toetsen of we met het GVVP de juiste weg in slaan. Tijdens een periode van 6 weken ligt het plan ter inzage en kan iedereen controleren of het aan zijn/haar verwachtingen voldoet.

Resumé

Al met al een uitgebreid participatietraject. Met name de bijna 70 interviews die bij de start van het project zijn afgenomen en de enquête onder inwoners heeft veel opgeleverd. Een bevestiging dat we de juiste denkrichting hebben, maar soms ook een gewenste verbreding of koerswijziging. In het verdere vervolg hebben we hier zeker de vruchten van geplukt om samen met de projectpartners en stakeholders te komen tot dit GVVP. Juist deze nadruk op participatie heeft ons de mogelijkheid geboden om de soms abstracte ideeën en actuele thema's te vertalen naar een maat en schaal die past bij de gemeente Terneuzen.


ONDERNEMERS
INWONERS
VERVOERS-/ ANDERE ORGANISATIES
STADS-/ DORPSRADEN
STAKEHOLDERS
GEMEENTERAAD
COLLEGE B&W
BESLUITVORMERS
KERNGROEP
BELANGHEBBENDEN
INDIVIDUEN
INTERNE PROJECTGROEP
EXTERNE PROJECTGROEP
GRENSOVERSCHRIJDENDE PROJECTGROEP
PROJECTPARTNERS

GEMEENTE TERNEUZEN

250 km²
14 kernen
41 buurtschappen
54.487 inwoners (218 inw./km²)

AUTO

30.608 auto's
+6% t.o.v 2015

WEGBEHEER

GEMEENTELIJKE EN WATERSCHAPSWEGEN
883 km
PROVINCIALE WEGEN
81 km
RIJKSWEGEN
28 km
Totaal: 992 km

11 VRI's

SNELHEIDSOVERTREDINGEN
voornamelijk 60 - zones

VERKEERSONGEVALLEN

JAAR	AANTAL	GEWONDEN	DODEN
2015	353	62	5
2016	397	55	4
2017	333	72	4
2018	355	71	2
2019	363	76	1
TOTAAL	**1801**	**336**	**16**

18 BUSLIJNEN

135 haltes

24.9 KM SPOOR

AANDEEL FIETS

21 % Terneuzen - Nederland 23 %

AANDEEL FIETS < 7.5 KM
30 % Terneuzen - Nederland 34 %

MODAL SPLIT NORTH SEA PORT

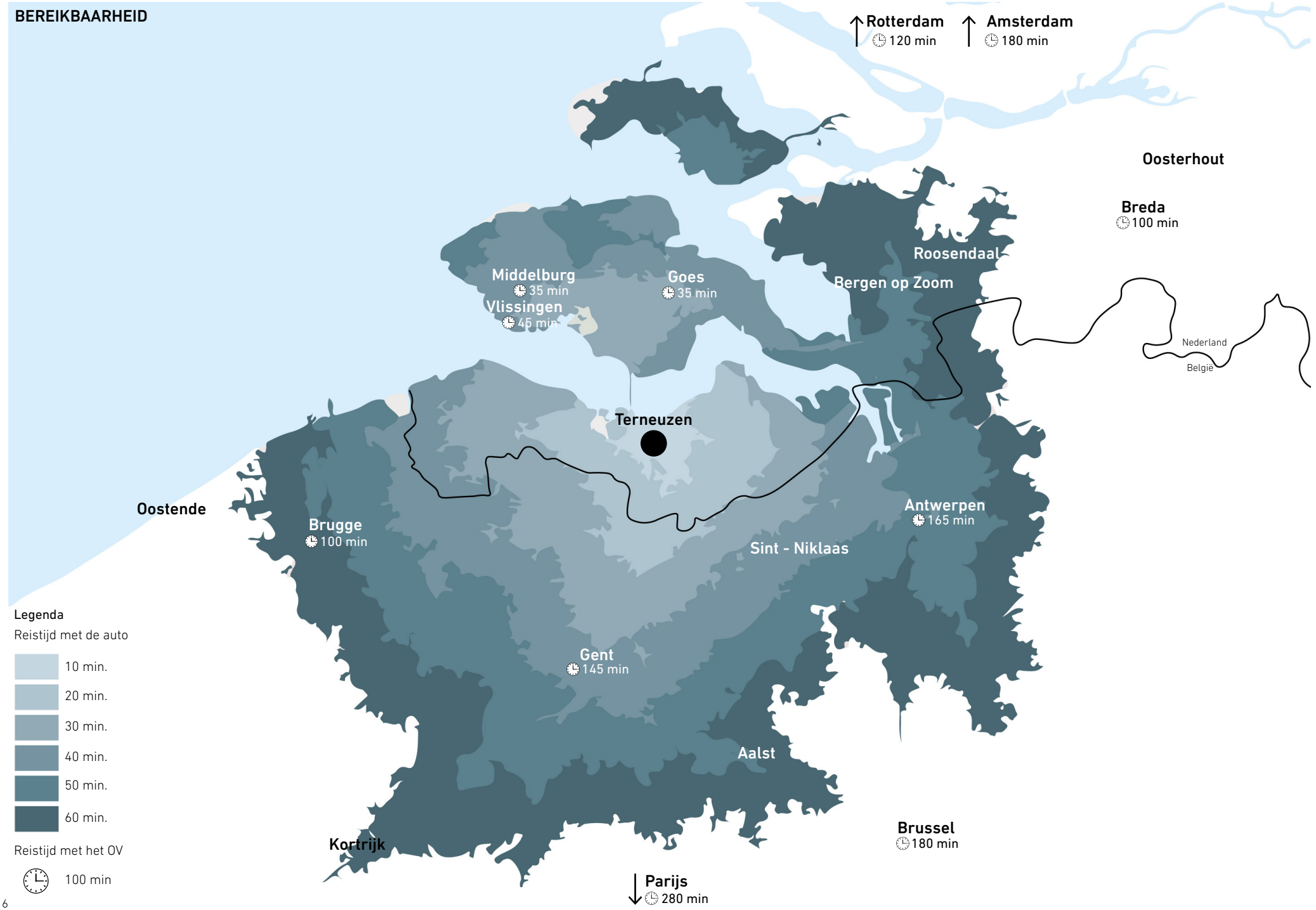
62% 10% 28%

AFSTAND TOT VOORZIENINGEN

TERNEUZEN		NEDERLAND
6.0 km		4.8 km
1.1 km		1.0 km
1.1 km		0.9 km
5.3 km		2.4 km
33.1 km		5.1 km

STAAT VAN TERNEUZEN: DE REIS

Op basis van een uitvoerige data-analyse, literatuurstudie en heel veel gesprekken met belanghebbenden is een beeld gevormd van Terneuzen en meer specifiek verkeer en vervoer in de gemeente. Een beeld van de huidige situatie (2021), maar ook van de denkrichtingen voor de toekomst. De resultaten zijn weergegeven in de rapportage GVVP Terneuzen, Oriëntatienota. Voor nu vatten we belangrijkste bevindingen kort samen, als opmaat naar de visie en het uiteindelijke plan.


BEREIKBAARHEID
Rotterdam
120 min
Amsterdam
180 min
Oosterhout
Breda
100 min
Roosendaal
Bergen op Zoom
Middelburg
35 min
Goes
35 min
Vlissingen
45 min
Nederland
België
Terneuzen
Oostende
Brugge
100 min
Antwerpen
165 min
Sint - Niklaas
Gent
145 min
Aalst
Brussel
180 min
Kortrijk
Parijs
280 min
Legenda
Reistijd met de auto
10 min.
20 min.
30 min.
40 min.
50 min.
60 min.
Reistijd met het OV
100 min

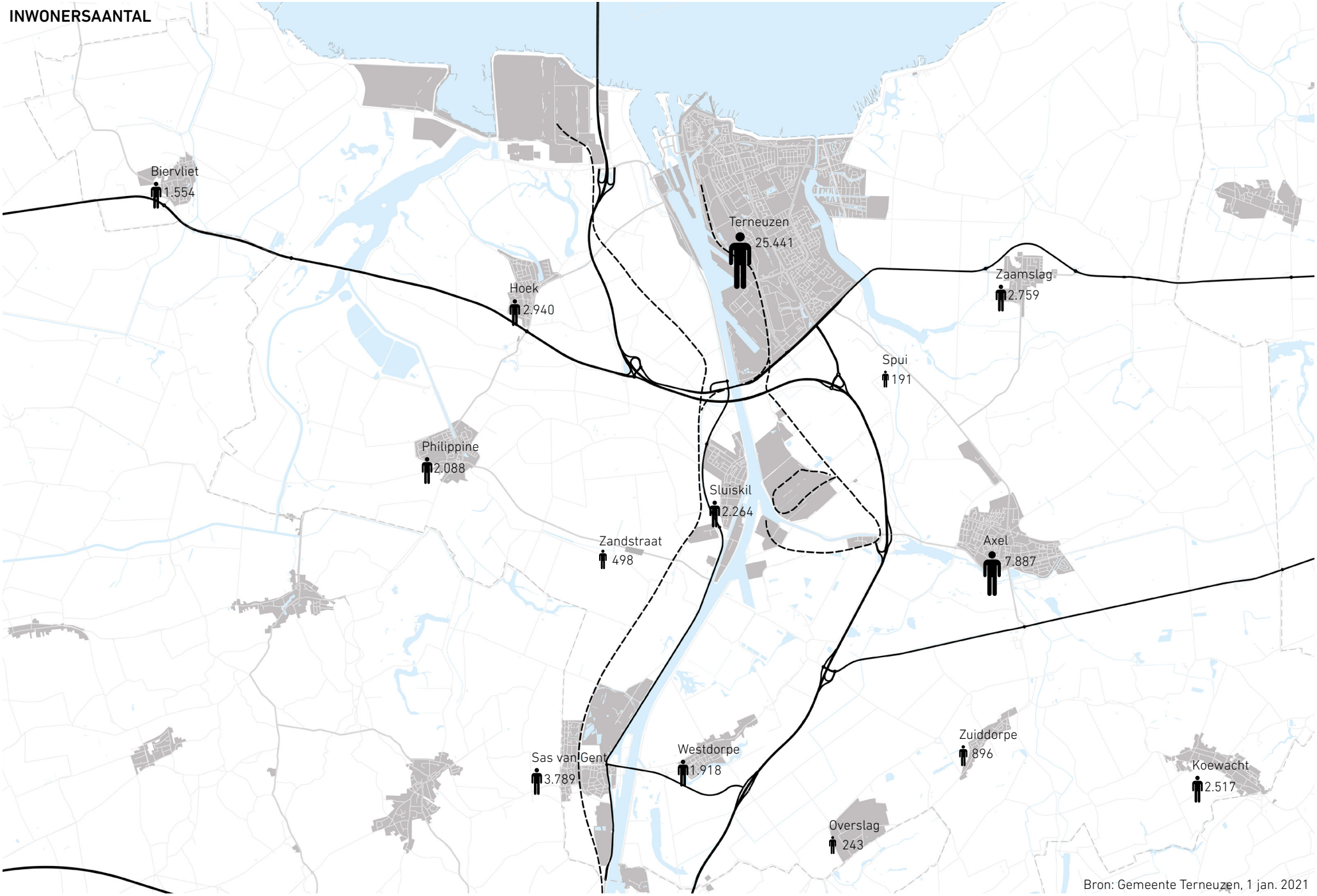
BEREIKBAARHEID

Hoe zit het nu daadwerkelijk met de bereikbaarheid en de nabijheid van Terneuzen? Vanuit het oogpunt van de automobilist is de bereikbaarheid van de gemeente Terneuzen goed te noemen. Binnen 30-45 minuten sta je vanuit Terneuzen in heel Zeeuws-Vlaanderen. Ook steden als Goes, Middelburg, Vlissingen en Vlaamse steden als Brugge, Antwerpen en Gent zijn binnen deze tijd bereikbaar. Met iets meer dan een uur sta je aan de zuidzijde van Rotterdam en heb je de Randstad bereikt. De reistijd vanuit de genoemde steden richting Terneuzen resulteert in een nagenoeg vergelijkbaar beeld.
Kijken we naar het openbaar vervoer dan zien we heel andere cijfers. Twee uur naar Rotterdam en drie uur naar Amsterdam. Ook de eerdergenoemde Vlaamse steden lijken ineens 'onbereikbaar' met reistijden van 100, 145 en 165 minuten. Op pagina 12 is de bereikbaarheid van Terneuzen voor de auto en het openbaar gevisualiseerd. Kijken we breder dan de auto dan is het dus maar de vraag of de bereikbaarheid van Terneuzen goed te noemen is.

Bij ruimtelijke opgaves is het relevant om na te gaan of bereikbaarheid of juist nabijheid centraal staat. In de Nationale Omgevingsvisie (hierna: NOVI) is gesteld dat het 'organiseren en inrichten van steden en regio's op bereikbaarheid, leidt tot veel lange afstandsmobiliteit en daaraan verbonden negatieve effecten als fijnstof, geluidhinder, CO_2-emissies en/of aantasting van natuur en van landschap'. Daarentegen leidt 'het organiseren en inrichten van steden en regio's op nabijheid tot kortere verplaatsingsafstanden, meer lopen, fietsen en OV-gebruik'. Locatiekeuzes voor wonen en werken hebben invloed op de keuzes in de realisatie en verbetering van mobiliteit. Zodra voorzieningen op nabije afstand liggen van woon- en werkgebieden zal dit tevens resulteren in meer duurzaam mobiliteitsgebruik, zoals fietsen, lopen of openbaar vervoer.

Mobiliteit is geen doel op zich. Het is ondersteunend aan andere aspecten zoals werken, recreëren, wonen, etc. Welke vorm van mobiliteit in Terneuzen nu en in de toekomst nodig is, zal dan ook erg afhankelijk zijn van de mate waarin je als gemeente, maar ook als regio/provincie, inzet op bereikbaarheid en/of nabijheid.

INWONERSAANTAL



Bron: Gemeente Terneuzen, 1 jan. 2021

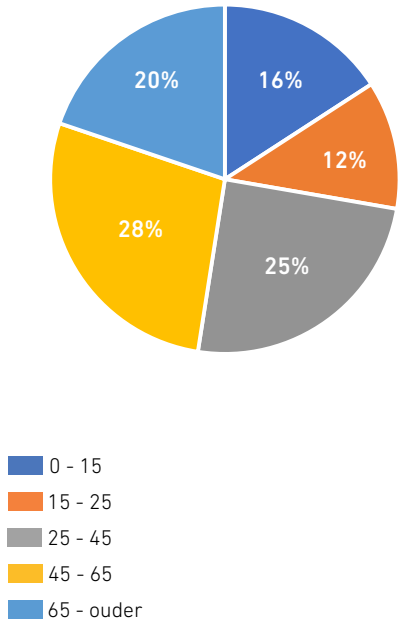
DEMOGRAFIE

Zeeland, en met name Zeeuws-Vlaanderen, is een grote, dunbevolkte regio met stagnerende bevolkingscijfers. Vandaag de dag, anno 2020, heeft de gemeente Terneuzen 54.426 inwoners (CBS 2020) verspreid over 14 kernen, 41 buurtschappen en het buitengebied.

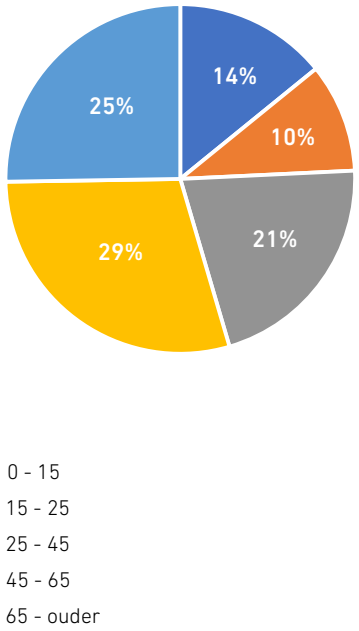
De prognose van de bevolkingsontwikkeling voor Zeeuws-Vlaanderen voorziet een kleine bevolkingsafname van -0,85% en specifiek voor Terneuzen -0,88%. Naast lichte bevolkingsafname is er sprake van een toenemende vergrijzende bevolking, door afname van het aantal geboortes en de toename van het aantal ouderen. De bevolkingssamenstelling van Terneuzen en die van Nederland is afgebeeld in de diagrammen hiernaast. Daarnaast zijn op pagina 12 ook de verschillende kernen van Terneuzen afgebeeld. Per kern is hierbij het huidige inwoneraantal (2020) aangegeven op basis van de CBS-cijfers. Te zien is dat de kern Terneuzen (25.265) de meeste inwoners heeft, gevolgd door Axel (7.010), Sas van Gent (3.470) en Hoek (2.370) en Sluiskil (2.160). De overige kernen hebben minder dan 2.000 inwoners.

Regelmatig wordt Zeeuws-Vlaanderen afgespiegeld als krimpregio. Vanuit Nederlands perspectief bezien is het ook een decentraal gelegen regio, lastig bereikbaar. Vanuit internationaler perspectief is het juist strategisch gelegen. Grote steden in België, zoals Gent, Brugge en Antwerpen liggen op een steenworp afstand, en de Kanaalzone is volop in ontwikkeling. Dit brengt werkgelegenheid met zich mee. Tenslotte weten ook steeds meer mensen met een Belgische nationaliteit de 'weg' naar Zeeuws-Vlaanderen te vinden. Rust en ruimte op korte afstand van de genoemde grote steden.

NEDERLAND



TERNEUZEN



De beschreven demografische ontwikkelingen, waaronder voornamelijk ontgroening en vergrijzing, zorgen voor een lichte afname van de bevolking. Dit kan ook leiden tot een afname voor het draagvlak en daarmee het aanbod van voorzieningen. De NOVI (2020) beschrijft drie mogelijkheden voor gebieden met een lage of dalende bevolkingsdichtheid, om het draagvlak voor (en daarmee het aanbod van) voorzieningen op peil te houden:

1. In situaties waarin de omvang van de bevolking afneemt, maar het aantal huishoudens nog toeneemt, kan het draagvlak voor voorzieningen worden behouden door voorzieningen te combineren en ook in de kleinere kernen bij te bouwen voor de eigen behoefte. Voorbeelden hiervan zijn het onderbrengen van een huisarts en apotheek in één gebouw, een school-bibliotheek-buurthuis of een bibliotheek-winkel. Naast basis- en voortgezet onderwijs is ook het behoud van (bereikbare) faciliteiten voor beroepsonderwijs (eventueel als dependance) van belang voor deze gebieden.

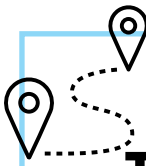
2. Naast het combineren van voorzieningen biedt ook de technologische ontwikkeling nieuwe mogelijkheden voor efficiëntere voorzieningen waarmee, ook in gebieden met een lagere bevolkingsdichtheid, een toereikende dienstverlening in stand gehouden kan worden. Nieuwe vervoersconcepten, zoals Mobility as a Service (hierna: MaaS), deelauto's en -fietsen en gecombineerd doelgroepenverkeer, bieden een aanvulling op het OV en voorzien in de vervoersbehoefte van inwoners zonder eigen gemotoriseerd vervoer om te reizen naar voorzieningen. Ontwikkelingen in de ICT zorgen voor nieuwe mogelijkheden voor zorg op afstand.

3. Bij een sterkere bevolkingsdaling waarbij een combinatie van voorzieningen geen toereikende oplossing biedt en ook de technologische ontwikkelingen voorlopig geen extra soelaas bieden, zal de regio aangewezen zijn op een strategie van ruimtelijke concentratie van voorzieningen en van de categorieën bewoners die in het bijzonder zijn aangewezen op deze voorzieningen, zoals ouderen en zorgbehoevenden. In deze regionale sub centra/centrale dorpen kan dan een adequaat voorzieningenniveau gehandhaafd worden.

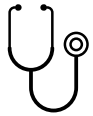
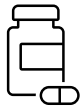
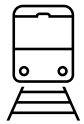
In de Mobiliteitsvisie 2028 van de Provincie Zeeland is gesteld dat niet zozeer de nabijheid van voorzieningen, maar de bereikbaarheid van voorzieningen een bepalende factor is voor de leefbaarheid van een krimpregio als Zeeland. In de Mobiliteitsvisie is een onderscheid gemaakt tussen basisvoorzieningen met een lokaal karakter en regionale voorzieningen met een bovenlokale verzorgingsfunctie.

De basisvoorzieningen, waaronder basisscholen, zorgverleners, sociaal-maatschappelijke accommodaties en sportaccommodaties zijn verspreid over de kernen van de gemeente Terneuzen. In de meeste kernen is ook een winkelvoorziening. Een concentratie van basisvoorzieningen is te vinden in de kernen Terneuzen, Axel en Sas van Gent. De regionale voorzieningen, waaronder het ziekenhuis, middelbare scholen, het theater, bioscoop en skihal, zijn gesitueerd in de kern Terneuzen.

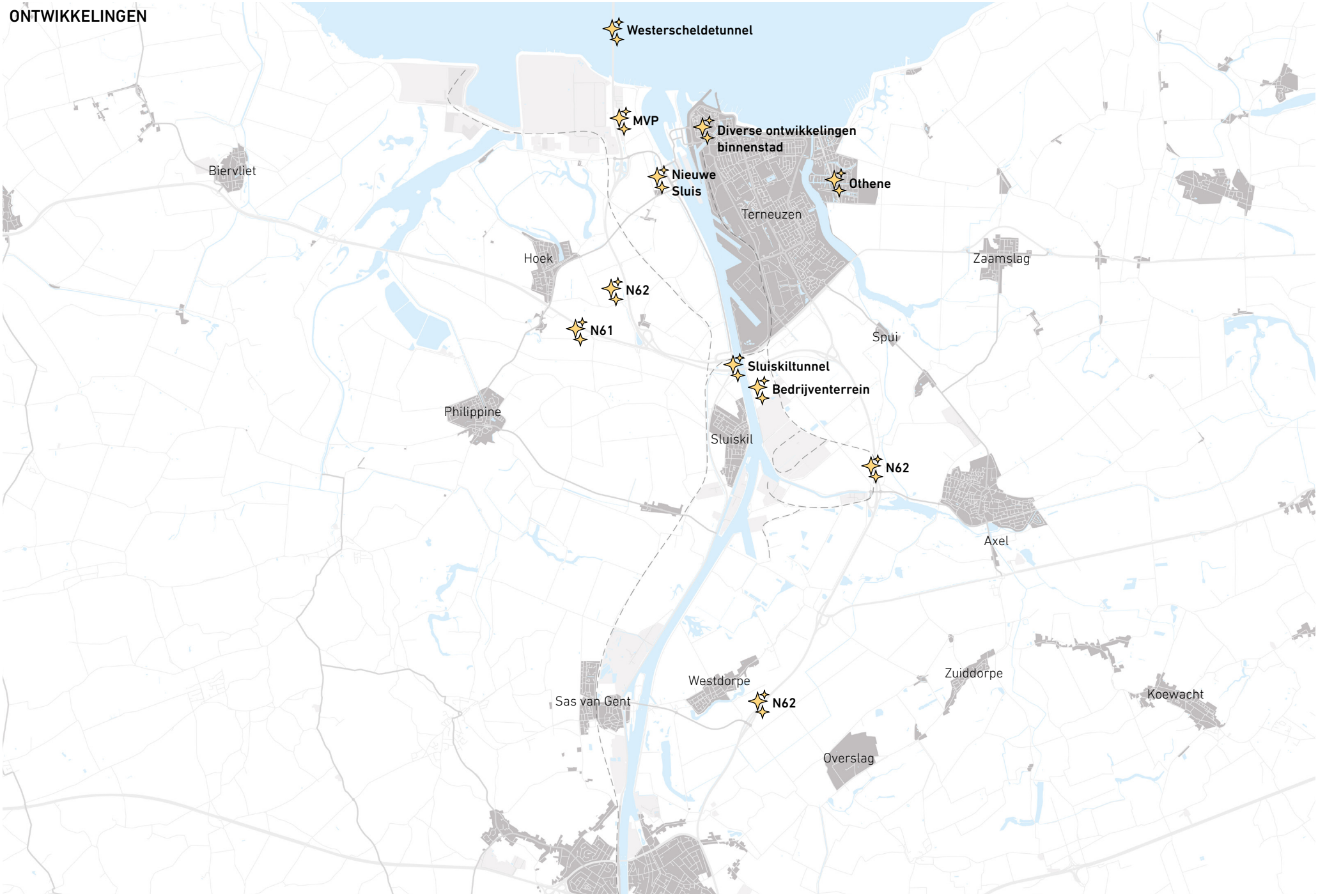
Voor de cruciale bovenlokale voorzieningen is het, met het oog op een goede bereikbaarheid, van belang dat deze voorzieningen zich vestigen aan doorgaande wegen en het kernnet openbaar vervoer. Terneuzen functioneert op twee manieren als centrum voor de streek. Enerzijds vervult de binnenstad een centrumfunctie op het gebied van winkelen en horeca. Anderzijds biedt Terneuzen een centrale plek voor zorg, onderwijs en vrijetijdsvoorzieningen voor de regio. In het gebied de Smitsschorre bij Axel is een concentratie van buitensportactiviteiten (golf, motorsport, zweefvliegen) te vinden met een regionale aantrekkingskracht.



AFSTAND TOT VOORZIENINGEN

TERNEUZEN		NEDERLAND
6.0 km		4.8 km
1.1 km		1.0 km
1.1 km		0.9 km
5.3 km		2.4 km
33.1 km		5.1 km

ONTWIKKELINGEN



ONTWIKKELINGEN

De (reis)afstand die afgelegd moet worden tussen bestemmingen bepaalt, naast de snelheid van verschillende mobiliteitsvormen, de nabijheid. De afstand tussen bestemmingen is het resultaat van locatiekeuzes voor wonen en werken, ofwel ruimtelijke ontwikkelingen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang in een vroegtijdig stadium na te denken over mobiliteit. Mobiliteitsoplossingen moeten voorkomen dat nieuwe woon- en werkgebieden leiden tot veel extra autoverplaatsingen op reeds drukke wegen, als er geen goede alternatieve vervoersmogelijkheden beschikbaar zijn. In de NOVI zijn voor huidige en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen een aantal principes opgesteld om te voorzien in een ruimte- en mobiliteitsefficiënte verstedelijking:

- Bij de ontwikkeling van nieuwe woon- en werkgebieden moet vanaf het begin rekening gehouden worden met de vervoersvraag en nieuwe mobiliteitsconcepten, zoals autodelen.
- Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio, toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op ruimte- en mobiliteitsefficiënte wijze ingepast.
- Wonen en werken worden zo veel mogelijk in elkaars nabijheid ontwikkeld en er wordt ingezet op een geconcentreerde stedelijke ontwikkeling.

Op kaart is een overzicht gegeven van de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen die de afgelopen 20 jaar in de gemeente Terneuzen hebben plaatsgevonden. Om naar de toekomst te kunnen kijken is het goed om alle ontwikkelingen uit het verleden scherp op het netvlies te hebben. Hierna wordt kort stil gestaan bij de belangrijkste (ruimtelijke) ontwikkelingen.

Westerscheldetunnel en Sluiskiltunnel

In 2003 is de Westerscheldetunnel geopend. Daarmee is de noord-zuid route tussen Zeeuws-Vlaanderen en de rest van Zeeland voor (vracht)autoverkeer verplaatst van Breskens en Perkpolder naar de Kanaalzone. Een verandering van veerboot naar vaste oeververbinding, van één keer per uur/half uur beschikbaar naar 24 uur per dag beschikbaar. De (bijna) altijd beschikbare tunnel levert een andere dynamiek op dan de vervoersbewegingen van en naar de beide veerverbindingen. Vóór 2003 was sprake van sterke pieken gerelateerd aan de afvaart van de veerverbindingen. Momenteel speelt de discussie over een eventueel vervroegd einde van de tolheffing in deze tunnel. In 2015 is de Sluiskiltunnel geopend waarmee er ook de beschikking is over een vaste verbinding tussen de beide oevers van het Kanaal Gent-Terneuzen. De dagelijkse files voor de Sluiskilbrug behoren daarmee tot het verleden.

N61/N62

De reconstructie van de N61 / N62 heeft samen met de Sluiskiltunnel, naast een sterke oost-west route in Zeeuws-Vlaanderen, geleid tot een vlotte en veilige route richting de grens (Zelzate).

Maintenance Valuepark

Ten oosten van het DOW-terrein en het terrein van de Westerscheldetunnel is het eerste deel van het Maintenance Valuepark ingevuld. Het Maintenance Valuepark (MVP) richt zich op het ontwikkelen, ontsluiten en verspreiden van kennis en services gericht op de onderhoudsfunctie in de procesindustrie. Het MVP is strategisch gelegen, ten oosten van de Westerscheldetunnel en op steenworp afstand van Dow Benelux in Terneuzen.

Nieuwe Sluis

Na de bouw van de Westerscheldetunnel, de Sluiskiltunnel en wegverbeteringen aan de N61 en N62 wordt er momenteel gewerkt aan de realisatie van de Nieuwe Sluis, wat ook voor het wegverkeer diverse verbeteringen betekent. De Nieuwe Sluis moet zorgen voor een betere toegang en vlottere doorstroming van het toenemende scheepvaartverkeer, voor zowel binnenvaart- als zeeschepen richting de havens in Gent.

Bedrijventerrein Terneuzen Zuid

In de Koegorspolder is het bedrijventerrein Terneuzen Zuid gevestigd. Hier hebben de afgelopen jaren de nodige ontwikkelingen plaatsgevonden. Het leisure center met Skidome is hier gevestigd en ook het trainingscenter van Bio Base Europe. Daarnaast zijn er al een aantal bedrijven/ instanties gevestigd, zoals het milieupark van de Zeeuwse Reinigingsdienst, gemeentelijke diensten, brandweer en ambulancedienst.

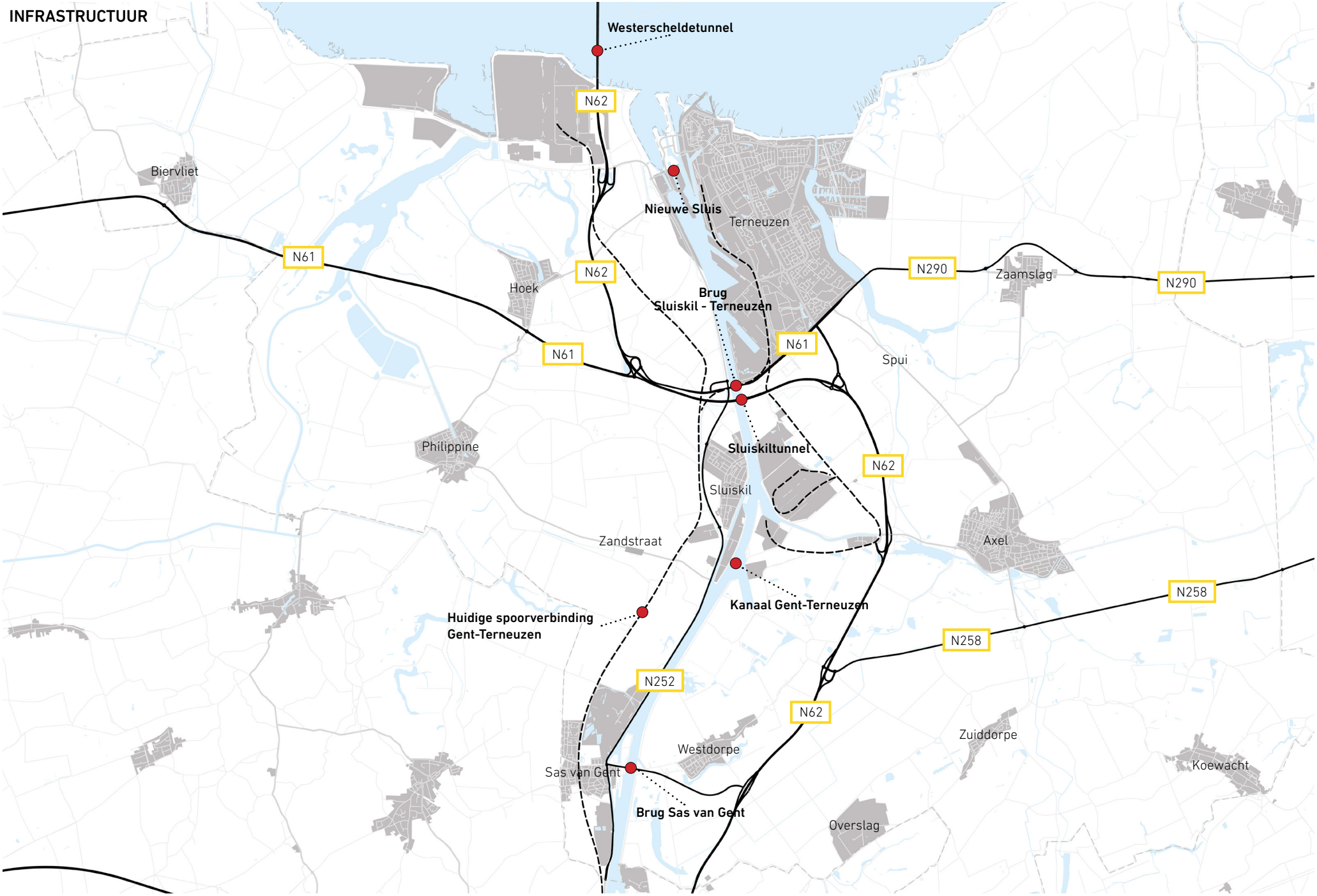
Binnenstad Terneuzen

In en om de binnenstad van Terneuzen hebben verschillende noemenswaardige ontwikkelingen op het gebied van winkelen, wonen en recreëren plaats gevonden. Het project compact winkelhart en project Kennedylaan West zijn hier voorbeelden van. In de directe omgeving van de binnenstad zijn daarnaast nog een aantal belangrijke ontwikkelingen te noemen. Dit zijn de Nieuwe Sluis, Veerhaven en omgeving, Koning Willem I park, Stadsplein en omgeving Beurtvaartkade.

Woningbouwontwikkeling

Aan de oostzijde van Otheense Kreek groeit de wijk Othene. Inmiddels zo groot geworden dat de rechtstreekse ontsluiting op de N290 op de agenda staat. AM Zeeland realiseert in samenwerking met de gemeente Terneuzen het woningbouwplan Othene-Zuid dat 108 hectare groot is. Deze ontwikkeling voorziet in de bouw van ruim 1200 woningen, scholen en winkelvoorzieningen gelegen in een natuurlijke groene en waterrijke omgeving.

INFRASTRUCTUUR



INFRASTRUCTUUR

Infrastructuur is een belangrijke schakel in mobiliteitsvraagstukken. Om daadwerkelijk van A naar B te kunnen verplaatsen moet de tussenliggende afstand worden overbrugd. Dat kan over de weg, over het water, over het spoor, door de grond of door de lucht. In de kaart op pagina 18 zijn de belangrijkste infrastructurele netwerken en de kunstwerken weergegeven. Hieronder beschrijven we dit kort voor zowel het vervoer over het water, de weg en het spoor.

Water

De hoofdinfrastructuur voor de scheepvaart bestaat uit het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Dit kanaal verbindt de stad Gent in België met de Westerschelde, waardoor de stad een rechtstreekse verbinding met de Noordzee heeft. Het kanaal heeft een totale lengte van ongeveer 32 kilometer en mondt uit in Terneuzen, op enkele honderden meters van de Westerscheldetunnel. In het sluizencomplex in Terneuzen wordt sinds 2018 gewerkt aan de bouw van de Nieuwe Sluis. Door de aanleg van deze grote zeesluis wordt de haven van Gent bereikbaar voor de grotere zeeschepen.

Weg

Het Kanaal van Gent naar Terneuzen vormt een grote barrière voor het verkeerssysteem van Terneuzen. Met de bruggen ter hoogte van het sluizencomplex, de brug van Sluiskil, het pontje van Sluiskil en de brug van Sas van Gent waren er in het verleden beperkte mogelijkheden om het kanaal te kruisen. Om deze barrièrewerking van het kanaal te verminderen is de Sluiskiltunnel gerealiseerd. Deze tunnel maakt onderdeel uit van de noord-zuidverbinding van de N62 (Westerscheldetunnel-Zelzate) en maakt eveneens onderdeel uit van de belangrijke oostwestverbinding van Zeeuws-Vlaanderen, de N61 in combinatie met de N258 – N290. Door de toevoeging van de Sluiskiltunnel en de verdubbeling van de Tractaatweg en de Westerscheldetunnelweg heeft de wegenstructuur een belangrijke robuuste verbetering ondergaan, die gelet op de te verwachten verkeersintensiteiten tot op langere termijn kan voldoen.

De wegenstructuur van de gemeente kan worden gekenschetst als een rasterstructuur. In de noord-zuidrichting loopt de belangrijke N62, die gekenmerkt is als een weg met een regionale stroomfunctie, vanuit de Westerscheldetunnel naar Zelzate. De N252 (Terneuzen-Sas van Gent), de N682 Hoek-Philippine) en de N686 (Terneuzen-Axel) zijn belangrijke verbindingen in die richting. In oostwest richting van het raster worden de belangrijkste wegen gevormd door de N61 (Schoondijke-Terneuzen), de N258 (Westdorpe-Hulst), de N290 (Terneuzen-Hulst), de N683 (Sas van Gent-Westdorpe) en de N687 (Axel-Koewacht).

De wegenstructuur is toegankelijk voor verschillende vervoersvormen. Voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) is daarnaast aparte infrastructuur beschikbaar. Het voetgangers- en fietsnetwerk wordt besproken in hoofdstuk 03 | Mobiliteit bij de desbetreffende vervoersmiddelen.

Spoor

Langs de westzijde van het kanaal Gent – Terneuzen loopt de huidige spoorverbinding die Nederland en België verbindt en meer specifiek Terneuzen en Gent met elkaar. Al het goederenverkeer van en naar Zeeuws-Vlaanderen komt langs deze lijn. Belangrijke spoorvervoerders zijn Dow, Bertschi, OVET, Verbrugge, Outokumpu en Vlaeynatie. De spoorlijn is in de huidige situatie enkelsporig, niet beveiligd, bevat meerdere onbeveiligde overwegen en is niet geëlektrificeerd. Bovendien moet het spoorgoederenverkeer dat naar de oostzijde moet (Terneuzen of Axelse Vlakte) over de Sluiskilbrug. Door het toenemen van de brugopeningen door o.a. de nieuwe Zeesluis en daarmee de toenemende scheepvaartverkeer en de verwachte toename van goederenvervoer per spoor, levert dit naar de toekomst toe een capaciteitsprobleem op.

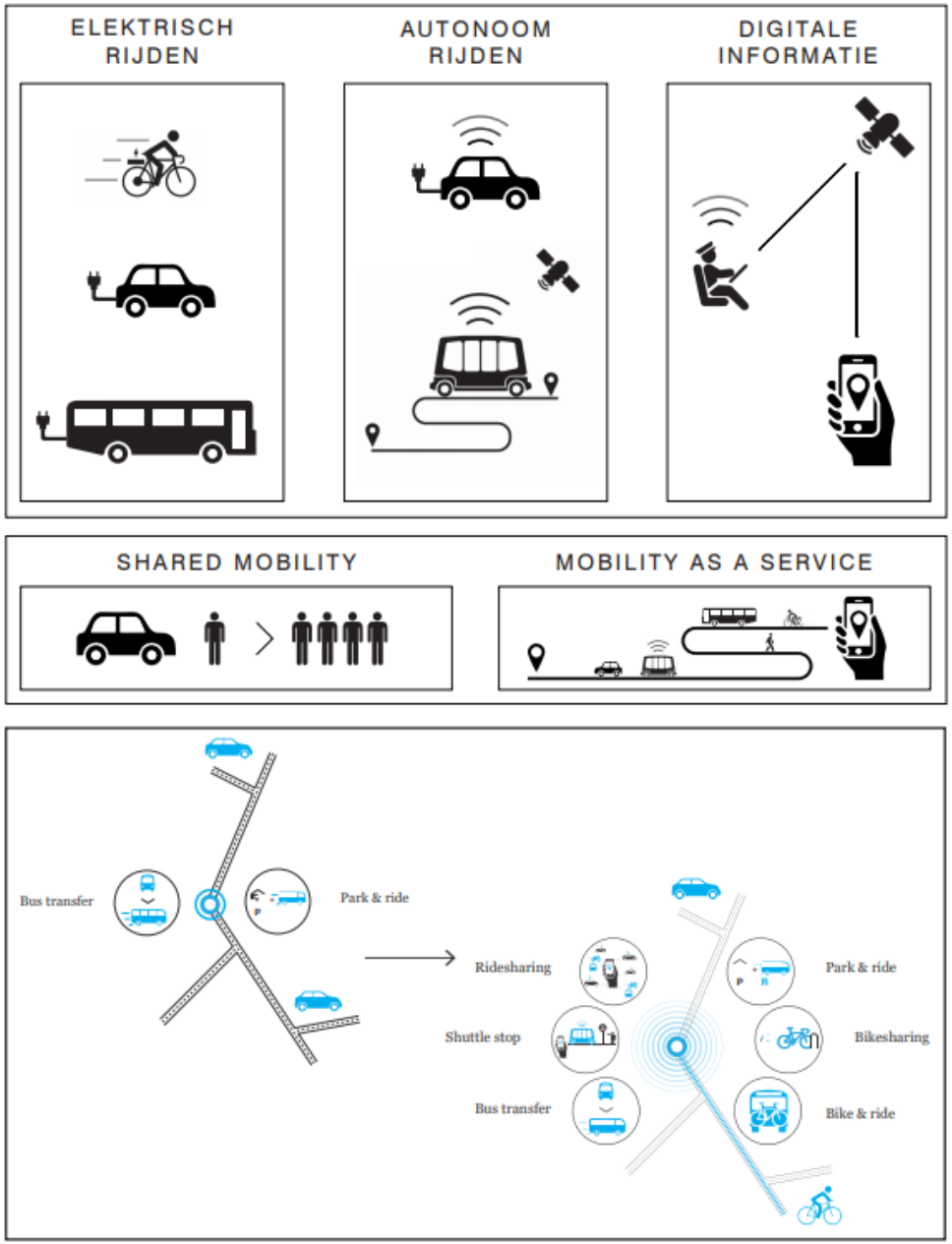
North Sea Port, Gemeente Terneuzen, Provincie Zeeland, Stad Gent en Provincie Oost-Vlaanderen willen graag een optimale grensoverschrijdende spoorinfrastructuur. Daarom zijn onderzoeken uitgevoerd in het project Rail Ghent – Terneuzen wat er nodig is aan verbeteringen op het spoor in het grensoverschrijdende havengebied van Gent en Terneuzen.

Daarbij zijn 3 infrastructuurelementen noodzakelijk die bijdragen aan een toekomstbestendige spoorinfrastructuur in het havengebied: 1) aanleg Zuidoostboog brug Sluiskil, 2) aanleg spoorverbinding Axel-Zelzate en 3) aanleg Noordelijke aansluiting Zandeken. Daarover is met alle betrokken partijen in zowel NL als BE, een intentieovereenkomst ondertekend. Momenteel wordt bepaald welke vervolgstappen richting concrete uitvoering van het project worden gezet

STAAT VAN TERNEUZEN: HET VERVOERSMIDDEL

Slimme mobiliteit

Met slimme mobiliteit wordt het aanbod van vervoersystemen beter afgestemd op de vraag. Dit is een mix van het aanbod van verschillende vervoerswijzen gecombineerd met een logisch systeem om hier gebruik van te maken. In Zeeland rollen we dit onder aansturing van de provincie uit via de Regionale Mobiliteitsstrategie. Systemen als MaaS kunnen hieraan bijdragen. Insteek is dat het huidige busvervoer (en trein) behouden blijft voor de dikke vervoersstromen en dat dit aangevuld wordt met andere vervoersvormen zoals haltetaxi en buurtbus, maar ook deelauto's, (deel) e-bikes, etc.. Als onderdeel hiervan denken we ook na over de verdere elektrificatie van het wagenpark en spelen we in op ontwikkelingen rondom autonoom rijden. De transitie van bezit naar delen/deelmobiliteit past hier ook prima bij.



Bron: Ontwerpend onderzoek Regionaal OV-knooppunt Terneuzen, BUUR

Duurzame mobiliteit

De verduurzaming van mobiliteit is een belangrijk thema in Nederland. In de NOVI is de ambitie opgenomen om het gehele wagenpark in 2050 door middel van elektrificatie en eventueel waterstof te verduurzamen. Ook de provincie Zeeland maakt er werk van. In de Mobiliteitsvisie Zeeland is gesteld dat duurzaamheid bevorderd moet worden door gebieden autoluw te maken, het gebruik van de fiets te stimuleren en overige milieuvriendelijke vervoersmiddelen te stimuleren. Ook moet de laadinfrastructuur meegroeien met de groei van het aantal elektrische voertuigen in Zeeland.

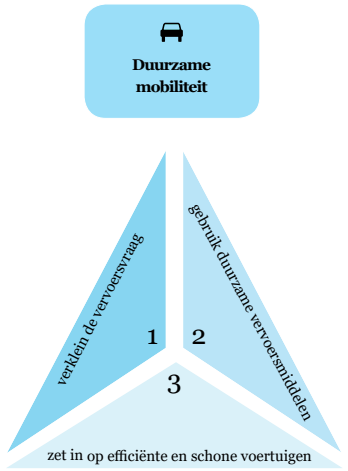
Om in te zetten op deze duurzame mobiliteit kunnen we het concept van de Trias Mobilitae toepassen. Dit is weergeven in de figuur hiernaast. Het principe achter dit concept is dat in de eerste plaats de vervoersvraag zoveel mogelijk gereduceerd wordt en pas daarna op zoek gegaan wordt naar alternatieven om aan de resterende vraag te voldoen. Het concept bestaat daarom uit drie stappen:

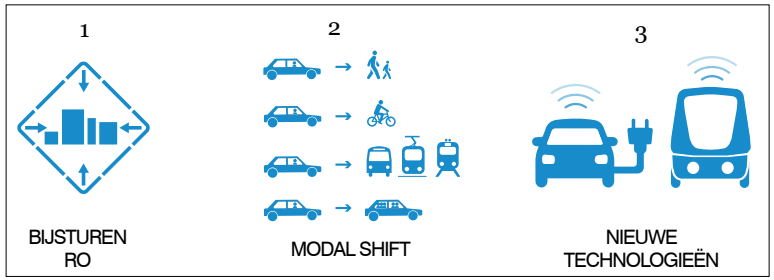
- Verklein de verplaatsingsbehoefte door sturend ruimtelijk beleid. Door het tegengaan van ruimtelijke verspreiding en het sturen op nabijheid van wonen, werken en voorzieningen wordt de vervoersvraag verminderd.

- Gebruik duurzame vervoersmiddelen in de mobiliteitsketen. Door over te stappen naar andere en efficiëntere vervoersmiddelen, waaronder het openbaar vervoer, wordt er minder energie verbruikt en neemt het aantal individuele ritten af. Het overstappen van de privéauto naar andere (duurzamere) voertuigen wordt ook wel de modal shift genoemd.

- Zet in op efficiënte en schone voertuigen door gebruik van nieuwe technologieën. In de laatste stap van het overschakelen naar een duurzame mobiliteit wordt er ingezet op het schoner en efficiënter maken van de voertuigen zelf.

DUURZAME MOBILITEIT VIA DE 'TRIAS MOBILITAE'

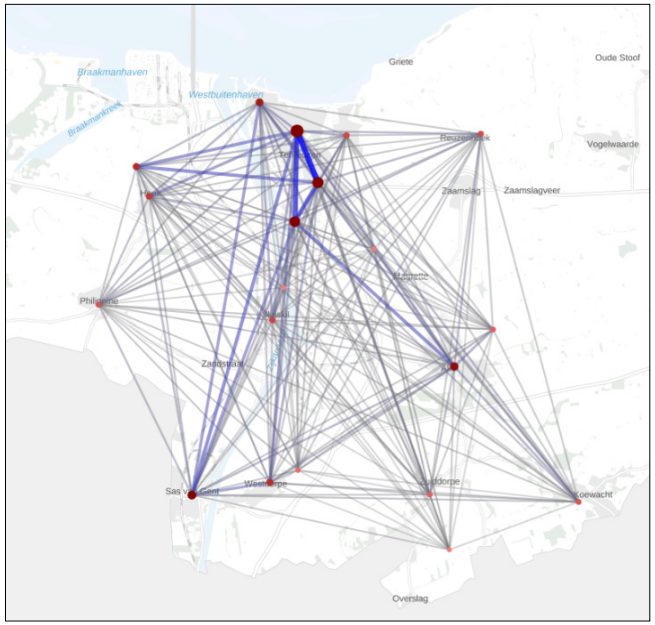




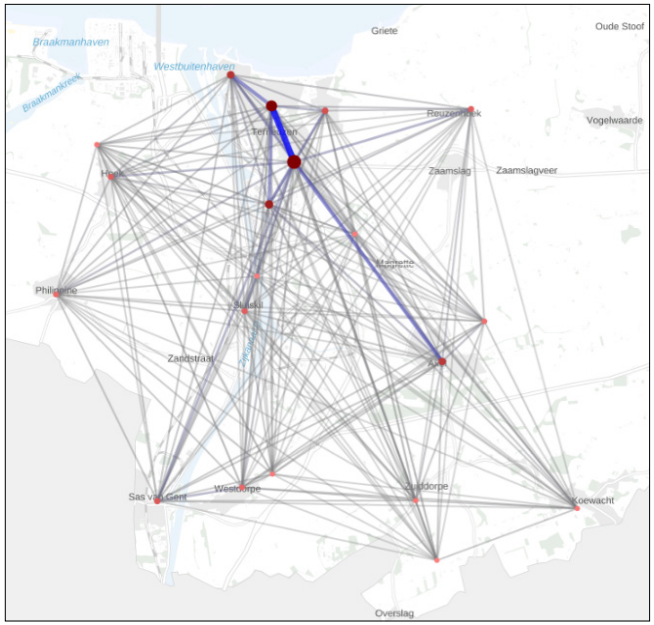
1	Verklein de verplaatsingsbehoefte	bijsturen ruimtelijke ordening
2	gebruik duurzame vervoersmiddelen	modal shift
3	zet in op efficiënte en schone voertuigen	nieuwe technologieën

Bron: Ontwerpend onderzoek Regionaal OV-knooppunt Terneuzen, BUUR

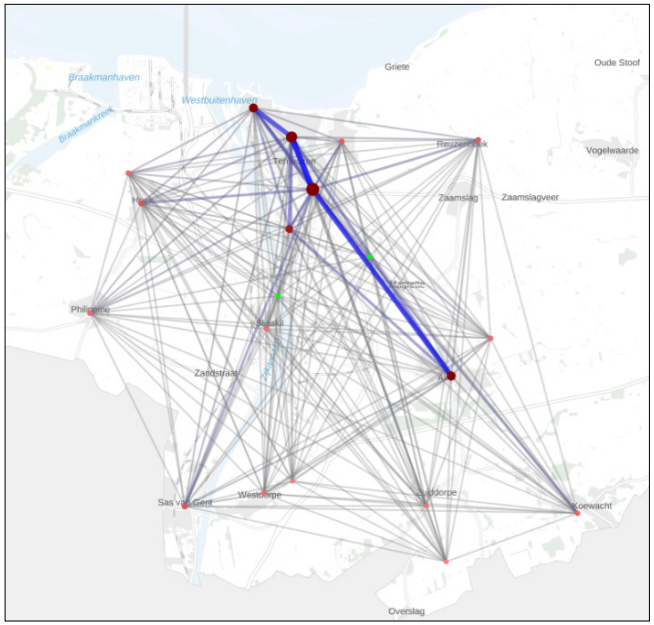
HB matrix - Auto, Terneuzen



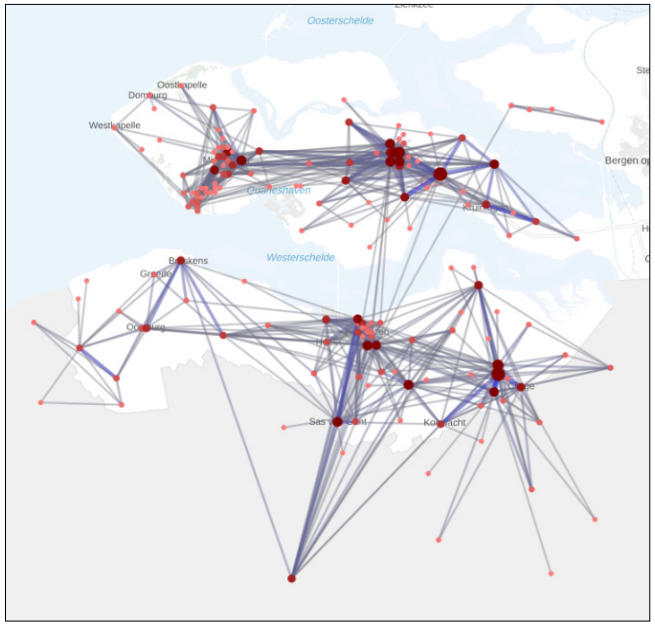
HB matrix - Fiets, Terneuzen



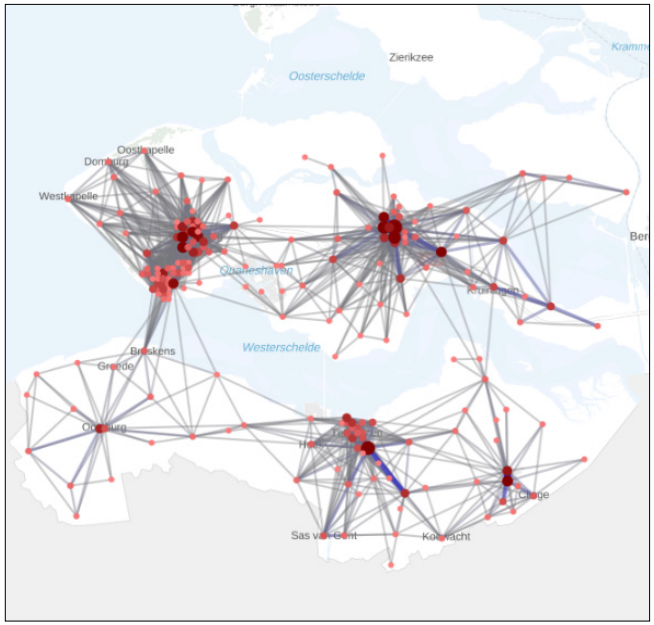
HB matrix - OV, Terneuzen



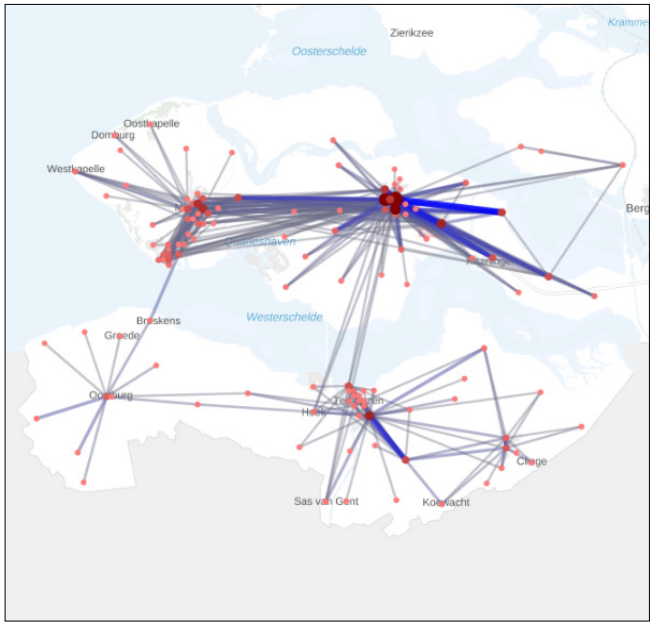
HB matrix - Auto, Zeeuws-Vlaanderen



HB matrix - Fiets, Zeeuws-Vlaanderen



HB matrix - OV, Zeeuws-Vlaanderen



Verplaatsingsgedrag

De mobiliteitsketen omvat de verplaatsing van deur tot deur. In de mobiliteitsketen staat niet de vervoerswijze voorop, maar snelheid, gemak, betrouwbaarheid en betaalbaarheid waarmee je als reiziger van punt A naar punt B kan verplaatsen. De vervoersmiddelen die daarvoor gebruikt worden zijn divers: de eigen of geleende (elektrische) fiets, compacte (autonome) voertuigen, zelfrijdende auto's, (water)taxi's, bussen, metro's, trams, treinen en in de toekomst wellicht nog snellere voertuigen zoals de superbus, magneettrein of hyperloop.

Uiteraard is de keuze van het vervoersmiddel afhankelijk van de mogelijkheden en de beschikbare infrastructuur. Alvorens we inzoomen op de verschillende vervoersvormen is het goed om na te gaan hoe het huidige verplaatsingsgedrag is vormgeven.

Om dit inzichtelijk in kaart te brengen zijn de zogenoemde herkomst- en bestemming (HB) matrices opgesteld. Deze zijn terug te vinden op pagina 24. Dit laat zien hoe de verplaatsingen tussen locaties hedendaags plaats vinden. Hierbij is uitsluitend data beschikbaar van het Nederlandse grondgebied en geeft dus de relaties weer op Zeeuws-Vlaamse schaal en op de schaal van de gemeente Terneuzen. Grensoverschrijdende relaties zijn hier voor het OV en de fiets niet meegenomen. De visualisaties laten de HB-matrices van de verschillende vervoersvormen zien: auto, ov en fiets. Op Zeeuws-Vlaamse schaal fungeert Terneuzen als centrumfunctie. Er zijn duidelijke relaties te zien tussen Terneuzen, Axel en Sas van Gent op het gebied van autoverkeer. Op het gebied van de fiets en OV valt af te lezen dat er vooral een sterke relatie bestaat tussen Axel en Terneuzen.

STAAT VAN TERNEUZEN: GESPREKKEN

Gesprekken stakeholders

Onderdeel van de inventarisatiefase was het voeren van 1 op 1 gesprekken met stakeholders. Er is veel kennis van het mobiliteitssysteem in de gemeente Terneuzen en deze kennis willen we optimaal ontsluiten. Onze ervaring is dat bij een te algemene benadering de input beperkt blijft. We kozen er daarom voor om bij aanvang van het proces individuele gesprekken te organiseren. We nodigden hiervoor 81 stakeholders uit en hadden met 60 stakeholders een gesprek. De deelnemers aan de gesprekken bestonden uit bewonersraden, overheden (zowel Nederlands als Belgisch), ondernemersverenigingen, vervoersorganisaties, politieke partijen, visionairs en overige organisaties zoals de Zeeuwse Milieufederatie en ZLTO.

In het overzicht hiernaast is weergegeven hoeveel stakeholders werden uitgenodigd en deelnamen. Van de stakeholders die niet deelnamen gaven sommigen actief aan, om uiteenlopende redenen, niet deel te willen nemen. Van anderen ontvingen we ook na herhaald verzoek geen reactie. Dit onderscheid is in het overzicht opgenomen.

Doel van de gesprekken

Voorafgaand aan de gesprekken stuurden we de Staat van Terneuzen toe. Tijdens de gesprekken bespraken we of de visie/mening van onze gesprekspartners overeenkomt met het beeld dat we hierin schetsen. Daarnaast gingen we in op specifieke aandachtspunten die de stakeholders wilden meegeven voor het GVVP, wat hun speerpunten zijn en welke activiteiten op mobiliteit ze mogelijk zelf uitvoeren.

Stakeholders	*Uitgenodigd*	*Gesproken*	*Afmelding*	*Geen reactie*
Bewonersraden	19	17	1	-
Overheid	14	11	-	3
Ondernemers	14	10	2	2
Vervoersorganisaties	10	7	-	4
Politieke partijen	12	8	1	3
Overige organisaties	7	5	-	2
Visionairs	5	2	3	-
Totalen	*81*	*60*	*7*	*14*

De uitkomsten van de gesprekken

De gesprekken vonden in digitale vorm plaats vanwege de maatregelen rondom Covid-19. Ondanks dit wat onpersoonlijk tintje hebben wij de gesprekken als erg prettig en waardevol ervaren. De stakeholders waren goed voorbereid en de gesprekken vonden plaats in een open setting. De ingebrachte input was bijzonder waardevol voor het vervolgtraject en betrokken wij waar mogelijk in het op te stellen GVVP. Hieronder geven we een eerste weergave van de opbrengst van de gesprekken met daarbij de kanttekening dat het om de rode draad uit de gesprekken gaat en we zodoende minder inzoomen op specifieke punten.

Wat gaat er goed?

Tijdens de gesprekken stonden we specifiek stil bij de vraag wat er op dit moment goed gaat en het was goed te horen dat de stakeholders over veel zaken positief zijn. Er werden specifieke zaken benoemd zoals een goede aanpak van het kruispunt Handelspoort Ambachtsweg en de vermindering van vrachtverkeer door de dorpskern Zandstraat. In het algemeen wordt de bereikbaarheid als goed ervaren door de ontwikkelingen van de afgelopen jaren. Ook het onderhoud wordt vaak als goed benoemd.

Welke aandachtspunten zijn er?

Er werd tijdens de gesprekken veel gesproken over het openbaar vervoer. Ook is vaak aangegeven dat het erg belangrijk is om een sterkere link naar Gent te leggen. De hoofdstructuur is op orde, maar met name de aansluitingen daarop vragen aandacht. Op de volgende pagina's gaan we meer specifiek in op de ingebrachte aandachtspunten.

Openbaar vervoer

In het algemeen wordt opgemerkt dat het openbaar vervoer als onvoldoende wordt ervaren. Hierdoor ligt de focus sterk op de auto. Aangegeven wordt dat een meer fijnmazig ingericht personenvervoer gewenst is om goede aansluitingen te realiseren voor de kleine(re) kernen. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de afstemming van het vervoermiddel op het gebruik. Zo zou gewerkt kunnen worden met kleinere (elektrische) busjes in plaats van grote bussen.

Een aandachtspunt dat door velen benoemd werd, is de locatie van het busstation. De suggesties voor een verbetering op dit punt variëren van het volledig verplaatsen van het busstation (naar het centrum, locatie ziekenhuis, kanaalzone, etc.) tot het realiseren van een tweede busplein bij het ziekenhuis en het beter inrichten van het huidige busstation.

Een ander veel ingebracht punt is het realiseren van personenvervoer per spoor naar Gent. Dit wordt door velen als een ideaal eindbeeld gezien waarbij ook goed gekeken moet worden naar het afstemmen van andere vervoersstromen op deze verbinding. Vooruitlopend hierop zou ingezet moeten worden op het verbeteren van de busverbinding, zodat het gebruik van openbaar vervoer op dit traject gestimuleerd kan worden. Aanvullend hierop wordt ook gepleit voor een betere verbinding met Goes, richting Randstad en behoud van de Bredabus (lijn 19).

WMO-vervoer

Hoewel het voorbehoud wordt gemaakt dat WMO-vervoer in tegenstelling tot OV op gemeentelijk niveau geregeld wordt, staat men in principe open voor een mogelijke combinatie tussen OV en WMO-vervoer. Hierbij wordt wel opgemerkt dat het van belang is om ruimte te blijven bieden aan maatwerk en te zorgen voor voldoende kwaliteit.

Binnenstad Terneuzen

Voor de binnenstad wordt door verschillende stakeholders verwezen naar het parkeerbeleid en dat dit een knelpunt vormt in de bereikbaarheid van het centrum. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van het kernwinkelgebied als je naar Terneuzen komt, maar ook de bereikbaarheid IN het centrum zelf. Ook het stallen van fietsen, mede gelet op de wens om fietsen te stimuleren, is als aandachtspunt benoemd.

Fietsverkeer

Op het vlak van fietsverkeer zijn de nodige opmerkingen gemaakt. Dit betreft specifieke situaties zoals een scherpe bocht in het fietspad aan de Beurtvaartkade en het veelvuldig afsnijden van de route bij de Gamma/Schuttershof. Meer in het algemeen wordt opgemerkt dat op het vlak van fietsen nog winst te behalen is. Dit kan gezocht worden in het invullen van logische stukken die in sommige fietsroutes ontbreken, aandacht voor verschillende fietsgebruikers, maar ook het opwaarderen van de noord-zuid en oost-west route al dan niet met een fietssnelweg (doorfietsroute).

Parkeren

Op het thema parkeren komt uit de gesprekken geen specifieke lijn naar voren. Aangezien het bezien vanuit het GVVP wel een belangrijk aspect is, gaan we er hierna verder op in.

Westerscheldetunnel

In verschillende gesprekken werd de Westerscheldetunnel aangekaart en dan met name het wel of niet tolvrij houden. Hierover lopen de meningen uiteen. Sommigen pleiten voor handhaving van de tolheffing waar anderen pleiten voor een tolvrije tunnel (alleen voor Zeeuws-Vlamingen). Aandacht wordt in elk geval gevraagd voor het leiden van verkeersstromen die mogelijk gepaard gaan met tolvrij maken van de tunnel.

Vrachtverkeer

Met betrekking tot vrachtverkeer komen een aantal specifieke aandachtspunten naar voren. Er wordt aandacht gevraagd voor het parkeren van vrachtwagens al dan niet met overnachtingsmogelijkheden. Hierbij wordt opgemerkt dat het goed is om dit grensoverschrijdend te bekijken. Door een aantal stakeholders is aangegeven dat vrachtverkeer uit de kernen geweerd moet worden.

Verkeersveiligheid

Onder het thema verkeersveiligheid wordt door verschillende stakeholders benoemd dat op verschillende wegen vaak te hard gereden wordt. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de N61 en dan met name ter hoogte van De Braakman waar deze overgaat van 2 stroken naar 1. Ook wordt aandacht gevraagd voor een eenduidige inrichting en eenduidig beleid, bijvoorbeeld met betrekking tot voorrangssituaties van fietsers op rotondes.

02. VISIE

ALGEMEEN

We willen met dit GVVP een concreet plan opstellen waar we de komende jaren mee aan de slag kunnen. Geen wollig verhaal met luchtfietserij. Alhoewel de fiets wel een prominente plaats gaat krijgen, maar daarover later meer. We gaan als Terneuzen niet ineens een geheel eigen koers varen, maar willen juist laten zien hoe we aanhaken bij hetgeen in beleidsplannen (lokaal en regionaal) is verwoord en we uit de gesprekken met onze stakeholders en partners hebben opgehaald. Er is dan ook geen behoefte aan een volledig uitgewerkte visie. Wel willen we een (zeer) beknopte versie hiervan opnemen als richtinggevend kader voor het uiteindelijke plan en de uitwerking daarvan.

PLANHORIZON

Het GVVP krijgt geen houdbaarheidsdatum mee. Het bevat geen lijst met actiepunten die uiterlijk in jaar X uitgevoerd moeten zijn. We zetten liever in op een plan dat eenvoudig aan te passen is aan actuele ontwikkelingen. Met dit GVVP leggen we een stevige basis waar we hopelijk nog jaren mee vooruit kunnen. Belangrijk hierbij is de rol van de jaarplannen, die we aan het eind van dit GVVP verder toelichten. Ieder jaar geven we in een overzicht weer wat er het afgelopen jaar is gedaan, en wat er het komende jaar/de komende jaren op de agenda staat. Dit is ook steeds het moment om vinger aan de pols te houden: is onze visie nog actueel? Door tijdig bij te stellen en kleine aanpassingen door te voeren, bijvoorbeeld in de vorm van een oplegnotitie, verlengen we de levensduur van het plan. Een concrete planhorizon benoemen we dan ook niet. Maar als richting geven we 2040 mee. Een kleine 20 jaar verder dan nu. Ver genoeg om vol in te zetten op zaken als elektrisch rijden en rekening te houden met ontwikkelingen als autonoom rijden. Aan de andere kant ook weer dichtbij genoeg om niet te gaan dromen over een treintunnel onder de Westerschelde en een Hyperloop verbinding met de Randstad. Anderzijds geeft 2040 ook nog goed de mogelijkheid om in te schatten hoe onze leefomgeving er dan uit gaat zien

ONBEPERKT BEREIKBAAR

"Op een duurzame wijze zoeken naar balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Een toekomstbestendige, heldere en veilige infrastructuur, die bijdraagt aan een prettig en gezond leefklimaat, en waarbinnen de bewoner, ondernemer en bezoeker zich welkom voelt".

Op deze wijze is bij start van het GVVP de opdracht min of meer geformuleerd. Een heel brede opdracht, die het gehele mobiliteitsspectrum omvat.

We staan op veel gebieden voor een transitie, ook op het gebied van mobiliteit. De wijze waarop we Nederland en zeker ook de gemeente Terneuzen hebben ingericht is sterk gebaseerd op de auto. Het openbaar vervoer fungeert meer als vangnet voor diegenen die niet over een auto beschikken. In landelijke gebieden komt dit het duidelijkst tot uiting. Wanneer we het vervoer in de gemeente Terneuzen vergelijken met landelijke cijfers dan zien we dat het aandeel fiets in de modal split lager uitvalt. Het openbaar vervoer in de gemeente beperkt zich tot busvervoer, waardoor ook hier een lage score wordt behaald. De mobiliteitstransitie is reeds ingezet. De komst van de elektrische fiets en speed pedelec maakt het eenvoudig om met de (luxe) fiets langere afstanden af te leggen. Groei van het autogebruik zet nog even door, maar we zien wel een verschuiving van autobezit naar gezamenlijk gebruik (autodelen). Ook de energietransitie vertaalt zich door naar mobiliteit. We zien steeds meer elektrische auto's en de daarbij ontstane vraag naar laadvoorzieningen. Hoe gaan we als Terneuzen om met deze ontwikkelingen? Wachten we rustig af, liften we mee of stappen we zelf achter het stuur? Juist nu hebben we de kans om de juiste keuzes te maken in Terneuzen. Parallel aan de uitdaging voor deze mobiliteitstransitie is er ook sprake van een technische transitie. Nieuwe technische middelen bieden ook weer nieuwe mogelijkheden voor het verkeer- en vervoerssysteem.

De bereikbaarheid en toegankelijkheid van de gemeente Terneuzen is goed te noemen. Zeker wanneer we dat vanuit het oogpunt van de automobilist bezien. Binnen 30-45 minuten staan we met de auto in Vlaamse steden als Brugge, Antwerpen en Gent. Met iets meer dan een uur staan we aan de zuidzijde van Rotterdam en hebben we de Randstad bereikt. Kijken we naar openbaar vervoer dan zien we echter heel andere cijfers. Twee uur om in Rotterdam te geraken, drie uur naar Amsterdam. Ook de eerdergenoemde Vlaamse steden lijken ineens onbereikbaar met reistijden van 100, 145 en 165 minuten. Het is dus maar de vraag of de bereikbaarheid van Terneuzen goed te noemen is. Ook binnen de gemeentegrenzen kan eenzelfde conclusie getrokken worden. Met de auto is alles goed aan te rijden. Ben je echter afhankelijk van andere vervoersmiddelen dan ontstaat toch een ander beeld. Fietsen in Terneuzen (stad) kan best aardig, maar overal dien je voorrang te verlenen aan de auto. Tussen de verschillende kernen komt de fiets er in vergelijking met de auto ook nog vaak bekaaid vanaf. Smalle paden en ook hier vaak voorrang verlenen. Het openbaar vervoer is al helemaal geen concurrentie voor de auto en eigenlijk enkel aanwezig voor die personen die geen alternatief hebben.

Kijken we terug naar de opdrachtformulering dan ligt de sleutel in het woord balans. Balans tussen bereikbaarheid enerzijds en leefbaarheid en verkeersveiligheid anderzijds. Maar ook balans in vervoerssystemen. Niet alles op de auto inzetten, maar juist ook aandacht voor andere modaliteiten. Terneuzen is goed bereikbaar. Voor de auto wel, maar voor andere vervoersvormen valt dit toch enigszins tegen. Om die reden tijd voor een inhaalslag, met oog voor duurzaamheid én inclusiviteit. We vatten dit kort samen: Terneuzen onbeperkt bereikbaar.

Onbeperkt vertalen we in dit geval op drie manieren. Allereerst als "zonder beperkingen", oftewel voor iedereen. Alle inwoners, bezoekers, etc. van Terneuzen moeten profiteren van een goede bereikbaarheid. Zowel van, naar als in de gemeente Terneuzen zelf. Met alle vervoerswijzen. Ten tweede zien we onbeperkt ook als "zonder einde". Wanneer we meer inzetten op duurzame vormen van vervoer wordt de kans groter dat we, bij wijze van spreken, tot het oneindige bereikbaar blijven. Als derde vertaling zien we onbeperkt als "onbegrensd". Tijdens het proces hebben we gemerkt dat de grens toch wel erg hard aanwezig is. Openbaar Vervoer lijnen die niet op elkaar aansluiten bijvoorbeeld. Fijn dat we al sinds enige tijd zonder controle de grens kunnen passeren, waarom kan dit dan niet net zo geruisloos met een busverbinding? Wanneer we voor bijvoorbeeld voorzieningen en werk zoveel vertoeven aan beide zijden van de grens, waarom zien we dat niet terug in onze beleidsplannen en infra-plannen?

VISIE VERTALING 1: DEMARREREN

De autobereikbaarheid in Terneuzen is goed. Dit biedt voordelen in de concurrentiepositie en die mogen behouden blijven. Het levert echter ook nadelen op ten aanzien van verkeersveiligheid en het fietsklimaat. De nadelen moeten we uiteraard zoveel als mogelijk weg werken. In dit GVVP maken we dan ook een speerpunt van de fiets. In tegenstelling tot de auto zien we dat de fiets in Terneuzen een achterstand heeft ten opzichte van andere steden/gemeenten in Zeeland en Nederland. We zitten niet in de kopgroep, maar hangen ergens aan de staart van het peloton. Hoog tijd om te demarreren en onze positie te verstevigen. Niet omdat we dat leuk vinden, maar omdat het moet.

De fiets is bij uitstek een duurzaam vervoersmiddel. Eigenlijk is alleen lopen een nog betere vorm. Qua opzet en schaal biedt Terneuzen stad een ideale maat om veel te fietsen. Verder is mede met de komst van de e-bike ook de verbinding tussen de verschillende kernen in de gehele gemeente prima geschikt om een hoog aandeel van de fiets terug te zien in de modal split. Dat is nu nog niet het geval. Met een betere infrastructuur en daarbij ondersteuning op andere gebieden kan een inhaalslag gemaakt worden met de fiets. Met de landelijke ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en de fiets een ideaal moment om dit vorm te gaan geven.

De fiets op 1 in Terneuzen! We gaan de autobereikbaarheid niet verwaarlozen, maar een beetje concurrentie en een goed alternatief is broodnodig.

VISIE VERTALING 2: DUURZAAMHEID

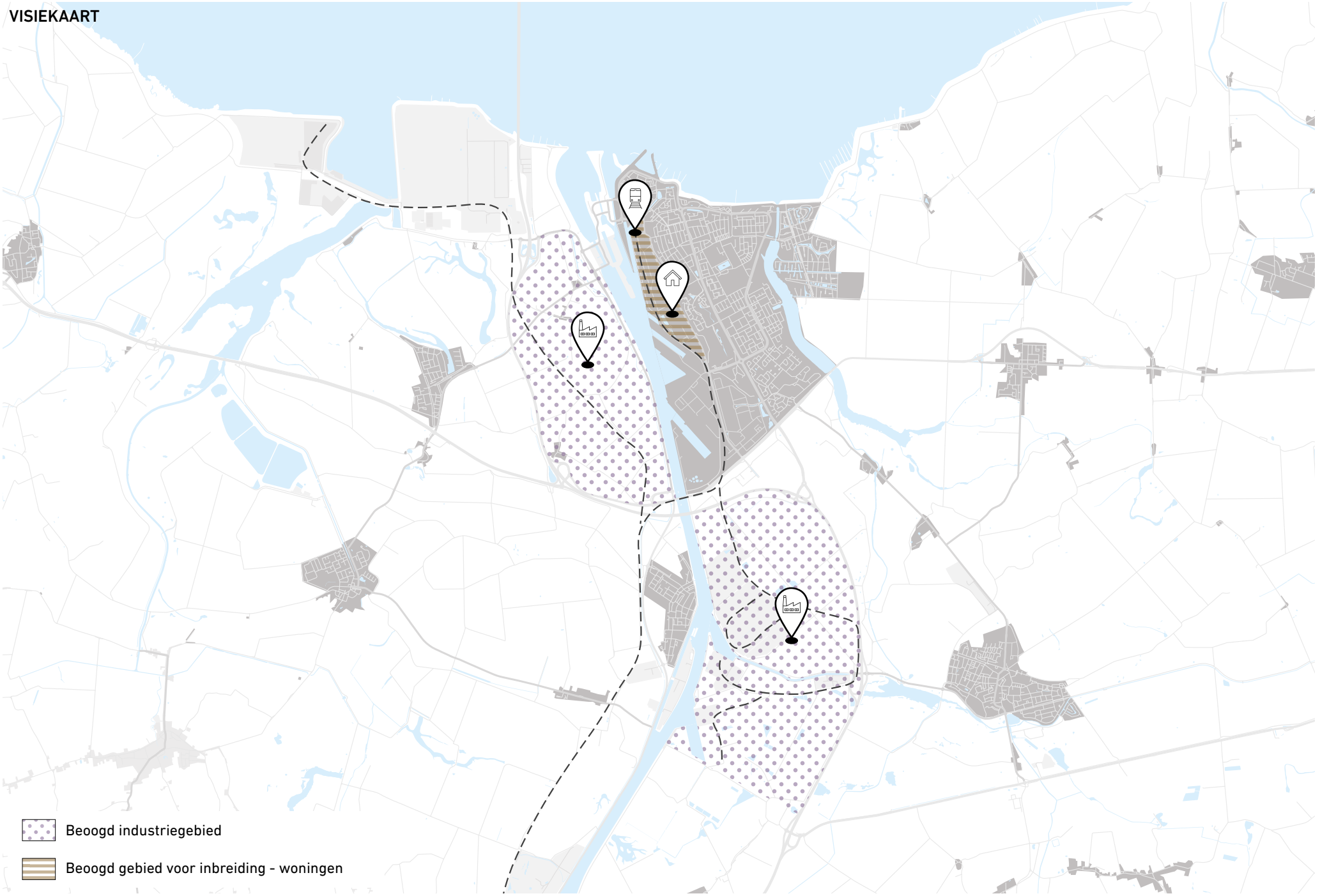
Vanuit klimaat en duurzaamheid kunnen we niet achterblijven. Als Terneuzen committeren we ons aan klimaatdoelstellingen zoals o.a. opgenomen in de Regionale Energie Strategie (RES). Om deze doelen te bereiken moeten we ook op het gebied van verkeer en vervoer stappen maken. De verduurzaming of vergroening van ons verkeerssysteem pakken we op aan de hand van de trias mobilitae: voorkomen, veranderen en verschonen.

Op het gebied van voorkomen kunnen we in principe weinig concrete acties koppelen vanuit dit GVVP. De opgave ligt wat dat betreft meer bij het ruimtelijk domein. Vanuit de nieuwe Omgevingswet komen hier wel kansen om nog breder te kijken naar de verschillende opgaven dan we nu al doen. Bij locatiekeuzes voor woningen, voorzieningen, etc. is het van groot belang om na te denken hoe mensen zich verplaatsen.

Concentratie van voorzieningen en scheiding van functies betekent dat mensen moeten reizen. Dit kunnen we niet altijd voorkomen uiteraard. Daarom zetten we ook in op veranderen. En daar komt dit GVVP al wat meer om de hoek kijken. Inzetten op de fiets en andere vervoersvormen als alternatief voor de auto biedt de mogelijkheid om te veranderen. Een bedrijfsterrein ver van de woonbebouwing plaatsen kan best legitiem zijn. Als we daar vervolgens alleen een auto-ontsluiting bij aanbieden niet. Juist op dat soort momenten moeten we kien zijn dat er goede fietsvoorzieningen zijn en dat er breed aanbod is aan vervoersvormen. Alleen dan kan er ook veranderd worden. Om te veranderen moet er immers wel iets anders zijn. Zoals eerder gezegd betekent het inzetten op alternatieven zoals de fiets niet dat de auto tegengewerkt wordt.

Gelet op het huidige autobezit in de gemeente en de af te leggen afstanden in de gemeente zal de auto voorlopig nog erg populair blijven. Om ook hier een vertaling te maken naar duurzaamheid moeten we inzetten op vergroening van het wagenpark: elektrisch rijden dus. Vanuit het GVVP kunnen we als gemeente een aanjaagfunctie vervullen om op de juiste plaatsen laadvoorzieningen aan te bieden, zodat we ook daarmee elektrisch rijden promoten en/of stimuleren.

VISIEKAART


Beoogd industriegebied
Beoogd gebied voor inbreiding - woningen

RUIMTELIJK KADER

Er is geen visie beschikbaar waarin staat vermeld hoe Terneuzen er in 2040 uit ziet. De huidige Structuurvisie dateert uit 2011 en kent een kortere doorkijk dan waar we het in dit GVVP over hebben. Vanuit North Sea Port District en de regiovisie die de 3 Zeeuws-Vlaamse gemeenten hebben geformuleerd is er uiteraard wel een en ander bekend. Voor dit GVVP gaan we uit van een redelijk behouden toekomstperspectief wanneer we kijken naar ruimtelijke en economische ontwikkelingen. De verschillende woonkernen in de gemeente zullen heus nog groeien, maar niet explosief. Voor Terneuzen zien we vooral groei door inbreiding. Dit betekent dat we geen rekening houden met een grootschalige uitbreiding met woningbouw buiten de bestaande grenzen, zeg maar een Othene 2. We zien dat meer ingezet wordt op inbreiding waarbij bijvoorbeeld oude(re) bedrijfsterreinen in de stad Terneuzen worden omgevormd tot woongebied. Daar liggen mooi kansen voor nieuwe vormen van vervoer en een mix tussen wonen, werken en voorzieningen om zo de reisbehoefte te beperken. Qua economische ontwikkelingen zien we een verdere invulling van de bedrijfsterreinen langs het Kanaal Gent-Terneuzen. In eerste instantie een verdere invulling van de Axelse Vlakte en Koegorspolder, uiteindelijk overlopend in ontwikkeling van de Westelijke Kanaaloever.

AMBITIES GVVP:

INZETTEN OP DUURZAAM VERVOER:

FIETS OP 1

ELEKTRISCH RIJDEN

MOBILITEITSHUBS

AMBITIE

We leggen in dit GVVP onze ambities vast en wat we daarvoor gaan doen. We leggen daarmee echter geen verplichtingen vast. Prima om te roepen dat we in 2040 40% van de reisafstanden korter dan 7,5 km op de fiets afleggen, maar wat hebben we daar aan? Met een dergelijke ambitie is niets mis, maar om een dergelijke doelstelling daadwerkelijk te realiseren zijn we van veel meer aspecten afhankelijk dan waar we als gemeente invloed op hebben. Stel dat in 2040 75% van de auto's die in Terneuzen rijden elektrisch moet zijn. We kunnen flink investeren in laadvoorzieningen, dat zal helpen. Het extreem duur maken van autorijden met fossiele brandstoffen is echter waarschijnlijk veel effectiever. Of dat wel/niet van toepassing is wordt op andere niveaus bepaald. We hebben als Terneuzen zeker ambitie, en willen dit uitstralen ook. We willen ons echter geen verplichtingen opleggen om voor jaartal X doelstelling Y te hebben bereikt. In dit onderdeel concretiseren we de ambities op het gebied van de fiets en duurzaamheid. Daar willen we vanuit dit GVVP optimaal op inzetten. Wat we daarvoor gaan doen leggen we vervolgens uit in het onderdeel "plan".

AMBITIE VERTALING 1: DEMARREREN

Nederland is een fietsland. We willen nog steeds méér en veiliger fietsen. Om dit te bereiken is enkele jaren geleden gestart met Tour de Force, een samenwerkingsverband van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor de 'fiets' in Nederland. Via de Vereniging Nederlandse Gemeenten zijn we hier als Terneuzen ook aan verbonden. Doel van Tour de Force is om een schaalsprong in het fietsen te bewerkstelligen. In eerste instantie is hiermee ingezet op 20% meer fietskilometers. De schaalsprong fiets vraagt om heldere keuzes, die vragen om een koerswijziging. Een GVVP met de ambitie om de fiets op 1 te plaatsen sluit hier dan ook naadloos op aan. Deze ambitie komt niet uit de lucht vallen. We zien (bron: Tour de Force) vijf ontwikkelingen waarin de fiets het verschil kan maken:

- Fietsen houdt de stad bereikbaar
- Fietsen draagt bij aan een vitaal landelijk gebied
- Fietsen draagt bij aan een beter klimaat
- Fietsen zorgt voor een betere gezondheid van mensen
- Fietsen biedt mensen kansen

Zowel met Tour de Force als met het GVVP willen we de mindset veranderen: anders denken over de fiets. Voor fietsafstanden tot 15 kilometer zetten we in op een fietsinclusieve, integrale benadering waarbij de fiets centraal staat in de ketenreis. De fiets niet alleen als vervoermiddel van A naar B, maar ook als voor- en natransport om vervolgens te carpoolen of van de trein of bus gebruik te maken. De mindset kan ook bijdragen aan anders denken over de inrichting van de openbare ruimte. Niet eerst een plak asfalt of strook klinkers voor de auto, want dan blijft er altijd maar een smal strookje over voor de fiets. Nee, zet de ruimte voor de fiets minimaal op hetzelfde niveau als die voor de auto.

AMBITIE VERTALING 2: DUURZAAMHEID

In de Zeeuwse Regionale Energie Strategie (RES) is de ambitie van 49% CO2-reductie van mobiliteit in 2030 ten opzichte van 1990 opgenomen. Dit betekent een besparing van 1.029 Kton CO2. Openbare en semi-openbare laadpunten moeten gefaciliteerd en gestimuleerd worden om te voorkomen dat een tekort aan laadinfrastructuur de groei in elektrisch rijden belemmert. Gemeenten moeten in samenwerking met netbeheerders op zoek gaan naar geschikte locaties. Zeeland heeft een routekaart Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Het is een stappenplan richting 2030. Gemeenten, provincie en netbeheerder gaan deze laadinfra samen strategisch plannen en oppakken. De gemeente Terneuzen wil elektrische auto's, laadinfra en initiatieven voor (elektrisch) autodelen steunen en verder helpen uitbouwen.

In de RES is ook de focus benoemd op het ontwikkelen van een zero-emissie OV-concessie en zero-emissie eilanddistributie. De focus ligt op inzicht in de benodigde laadinfra, efficiency in kosten, elektriciteitsnetwerk, het faciliteren van laadinfrastructuur en op de versnelling van de transitie naar elektrisch rijden. In Zeeland is het verstandig goed te kijken naar het zoveel mogelijk combineren van de tank- en laadinfrastructuur, ook van personen- en goederenvervoer. Door het combineren van het aanbod van elektrische laadinfra, bio- en reguliere brandstoffen en mogelijk groene waterstof met een mobiliteitshub en flexwerk-functie en deze te richten op zowel het personen- als het goederenvervoer is de kans op een rendabele exploitatie het grootst. Op deze manier wordt zowel slimme als duurzame mobiliteit aan elkaar gekoppeld.

AMBITIE IN DIT GVVP: DE NIVEAUS

Op basis van 4 ambitieniveaus willen we per thema in dit GVVP aangeven welke ambitie we uitstralen. Dit is een theoretisch niveau. De beschikbare capaciteit, beschikbare middelen en de medewerking/inzet van projectpartners zal uiteindelijk mede bepalen welke resultaten we bereiken. We hebben de 4 niveaus vertaald naar herkenbare verkeerstermen:

- Niveau 1: Remmen: op dit niveau gaan we als gemeente op de rem staan. Dat doen we alleen als er sprake is van ontwikkelingen die de ambitie en visie van dit GVVP tegenwerken.

- Niveau 2: Liften: we willen vooruit, zonder dat het ons al te veel moeite kost. Dit zal het geval zijn bij thema's die we op zich onderschrijven, maar waar we zelf als gemeente niet veel belang aan hechten.

- Niveau 3: Sturen: we liften niet alleen mee, we stappen zelf achter het stuur. Dat betekent dat we bijvoorbeeld over bepaalde onderwerpen gaan lobbyen of extra budget beschikbaar stellen om bepaalde acties vervroegd uit te kunnen voeren.

- Niveau 4: Trekken: een oud en effectief middel. Denk maar aan de scheepstrekkers langs het Kanaal Gent-Terneuzen. Wanneer we echt onze schouders er onder willen zetten pakken we zelf compleet de regie. We stellen harde eisen aan wanneer we wat realiseren en dragen hiervoor de verantwoordelijkheid. Nog steeds zoeken we de samenwerking op, maar wel met de wetenschap dat als het niet gaat zoals we willen we zelf de regie nemen.

CONTROLE: VINGER AAN DE POLS

Om te zien of het GVVP de gewenste effecten bewerkstelligt is monitoring noodzakelijk. Data die we verzamelen kunnen we uiteraard ook benutten om te bepalen of wijzigingen in beleid/uitvoering wenselijk dan wel noodzakelijk zijn. We beschikken steeds meer over open data verkregen uit bijvoorbeeld navigatiesystemen. Daarnaast beschikken we dankzij metingen door provincie Zeeland en Rijkswaterstaat ook over veel informatie op het hoofdwegennet. Binnen de bebouwde kom is dit momenteel nog minder goed op orde, terwijl we Zeeland breed over bijvoorbeeld de fiets ook nog te weinig data kennen. Om daadwerkelijk vinger aan de pols te kunnen houden stellen we voor een monitoringsprogramma te starten.

In 2022 kunnen we een nulmeting houden waarbij we de reeds beschikbare data aanvullen met specifiek voor Terneuzen verzamelde info. Dit sluit goed aan bij de regionale samenwerking die door de provincie ook gevraagd wordt in het onderdeel data uit de Regionale Mobiliteitsstrategie. In eerste instantie zetten we in op tellocaties voor auto en fietsverkeer binnen de bebouwde kom. Samen met het provinciale data-team kunnen we vervolgens bepalen of dit voldoende input biedt of dat we nog extra actie dienen te ondernemen.

Een logische insteek is om de monitoring te koppelen aan de 4 jaarstermijn van College en Raad. Zo kunnen we aan het eind van een Raadsperiode steeds beoordelen welke effecten wel/niet zijn bereikt.

03 GVVP

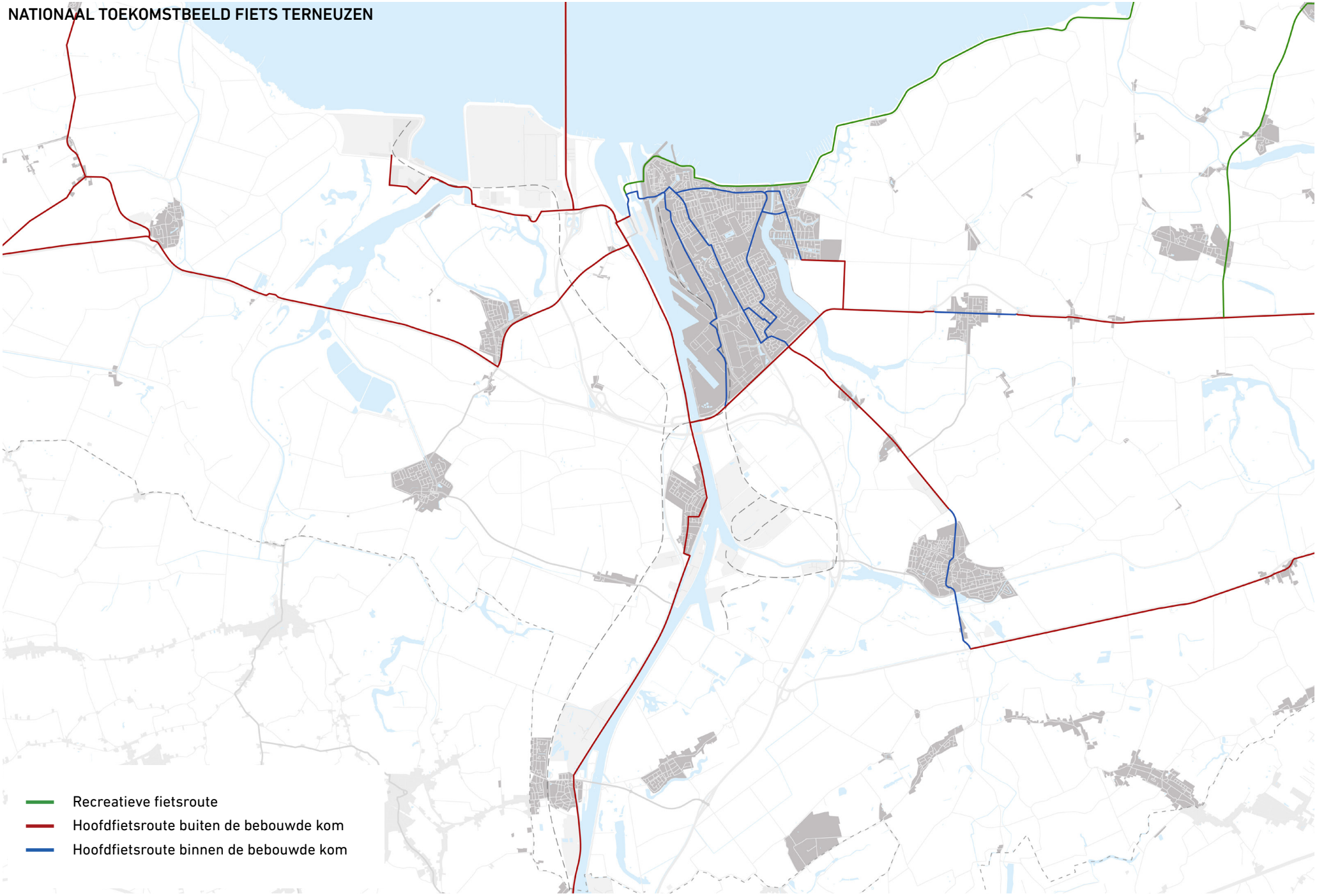
ALGEMEEN

In deel 2 (Visie) hebben we beknopt de kaders voor dit plan neergezet. We gaan omdenken, waarbij we vanaf nu steeds de fiets op 1 zetten en inzetten op een duurzaam vervoerssysteem. Dat moet de gedragscode op verkeersgebied in Terneuzen worden. De fiets op 1 wil niet zeggen dat we andere vervoersvormen vergeten of degraderen. Ook die verdienen aandacht en komen in dit plan aan bod. Naast de fiets zal ook de doorvertaling van de duurzaamheidsambities een rol krijgen in dit plan. In dit tweede deel werken we, verdeeld in verschillende thema's, het GVVP concreet uit. Per thema hanteren we onderdelen:

- Kader: hierin lichten we kort toe waaraan we dit specifieke thema ophangen. Welk beleid of welke uitgangspunten gebruiken we?
- Visie: vanuit deel 1 maken we een doorvertaling naar wat dit betekent voor dit specifieke thema.
- Plan: de daadwerkelijke uitwerking op GVVP niveau.
- Uitvoering: een algemene omschrijving welke acties we als gemeente op gaan pakken om uitvoering te geven op het gebied van dit thema.

Bij ieder thema bepalen we ook welk ambitieniveau we hiervoor aanhouden. Dit nemen we op in het onderdeel visie.

NATIONAAL TOEKOMSTBEELD FIETS TERNEUZEN



FIETS

Kader

De gemeente Terneuzen beschikt over een uitgebreid fietsnetwerk. In het kader van de Zeeuwse Fietsvisie/Regionaal Fietsnetwerk is dit recent (begin 2021) opnieuw vastgesteld. In het coalitieakkoord (2018-2022) wordt ook specifiek ingegaan op de fiets. Hierin is aangegeven dat het (veilig) gebruik van fietsen, zowel toeristisch als voor het woon- en werkverkeer, verder gestimuleerd gaat worden. Daar zijn een aantal redenen voor:

- De fiets speelt al lange tijd een zeer grote rol in de mobiliteit, zeker in Nederland. Met de opkomst van de e-bike groeit die rol alleen maar verder. De e-bike stelt mensen in staat langere afstanden per fiets af te leggen en op latere leeftijd langer door te blijven fietsen.

- De fiets neemt een prominente rol in het fijnmazige flexibele netwerk in. Door Covid-19 is het gebruik van de fiets gegroeid met meer dan 20% en de verwachting is dat mensen na de corona-crisis vaker de fiets blijven gebruiken. De toename van recreatie leidt daarnaast tot een toenemende vraag naar fiets- en wandelroutes in het buitengebied.

- Dit vraagt in eerste instantie om aandacht voor fietsvoorzieningen en fietsinfrastructuur. De toegenomen drukte op fietspaden en de grotere snelheidsverschillen tussen fietsers zorgen voor urgentie om in de fietsinfrastructuur een verbeterslag te maken, met meer aandacht voor veiligheid en comfort.

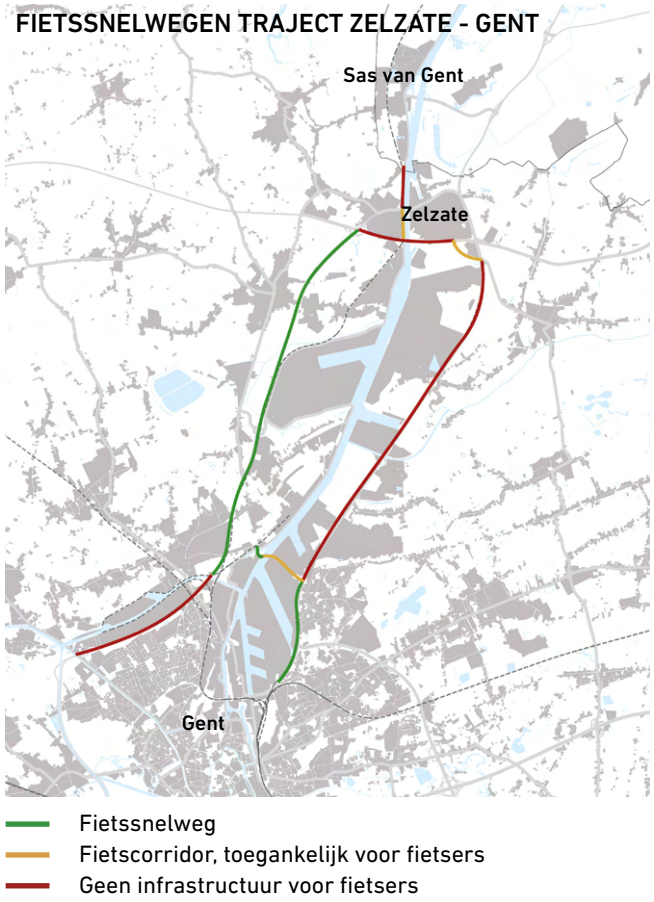
- Vanuit slimme, gezonde en schone mobiliteit voert de provincie Zeeland met scholen, werkgevers en toeristische sector gesprekken over faciliteiten voor de fiets. De rol van de fiets in de ketenmobiliteit is namelijk soms nog onderbelicht. Naast de inzet op deelfietsen zal worden bekeken welk deel van de reizigers gebruik zou maken van de combinatie fiets-OV, indien op een makkelijke manier in de toekomst de (eigen) fiets in de bus kan worden meegenomen. De gemeente Terneuzen stimuleert medewerkers om mee te (blijven) doen aan de landelijke fiets naar je werk campagne: 'Fietsen Scoort'.

Om de kansen die de fiets biedt ook de komende jaren verder te verzilveren heeft het Rijk afspraken gemaakt met provincies, vervoerregio's en betrokken gemeenten om een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op te stellen. De Zeeuwse Fietsvisie (io) kan gezien worden als een uitwerking hiervan. Hierin worden de potentie op zowel korte als lange termijn in beeld gebracht. Het gaat helpen om de komende jaren de fiets als gelijkwaardige modaliteit (naast auto en OV) mee te nemen landelijke en regionale afwegingen rond mobiliteit en ruimtelijke inrichting. Niet alleen voor de routes en de voorzieningen voor fietsparkeren, maar ook voor stimulering om een grotere groep mensen (meer) te laten fietsen.

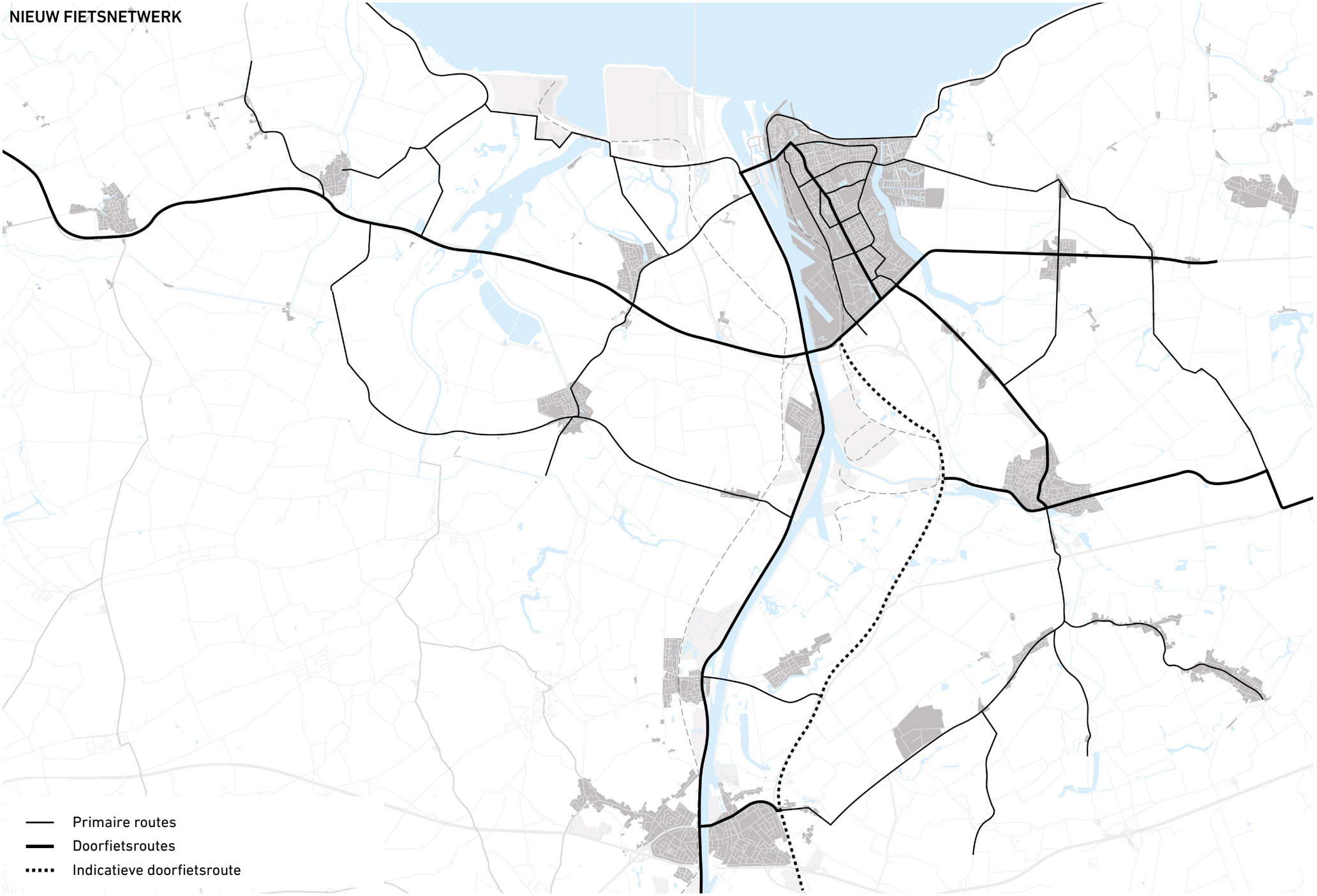
Om de kansen die de fiets biedt ook de komende jaren verder te verzilveren heeft het Rijk afspraken gemaakt met provincies, vervoerregio's en betrokken gemeenten om een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op te stellen. De Zeeuwse Fietsvisie (io) kan gezien worden als een uitwerking hiervan. Hierin wordt de potentie op zowel korte als lange termijn in beeld gebracht. Het gaat helpen om de komende jaren de fiets als gelijkwaardige modaliteit (naast auto en OV) mee te nemen in landelijke en regionale afwegingen rond mobiliteit en ruimtelijke inrichting. Niet alleen voor de routes en de voorzieningen voor fietsparkeren, maar ook voor stimulering om een grotere groep mensen (meer) te laten fietsen.

De provincie Zeeland zet in op het optimaal faciliteren van fietsgebruik op een kwalitatieve fietsinfrastructuur. Daarnaast zijn ook stimuleringsmaatregelen nodig om werknemers daadwerkelijk de overstap te laten maken naar de fiets. De provincie Zeeland gaat om die reden o.a. aan de slag met de Zeeuwse Werkgeversaanpak fietsstimulering waarbij, aansluitend op de ontwikkeling van de fietssnelweg in de Kanaalzone, bedrijven in de gemeente Terneuzen in een pilot worden meegenomen.

In provincie Oost-Vlaanderen en Vervoerregio Gent is ook sprake van een duidelijke "schaalsprong" met de fiets. Belangrijk onderdeel hierbij vormt de fietssnelwegenstructuur in de Kanaalzone. Zowel aan de oost- als aan de westzijde van het Kanaal Gent-Terneuzen is een snelfietsroute benoemd. Deze zijn verbonden met diverse doorsteken, o.a. ter hoogte van de veerverbindingen over het kanaal en Zelzatebrug. Interessant in dit GVVP om te bezien hoe we deze structuur kunnen verbinden met die aan de Nederlandse zijde van de grens.



NIEUW FIETSNETWERK



Visie

De fiets op 1. Een uitspraak die vaker zal terugkomen in dit GVVP en samenvat welke visie we hebben op fietsen in Terneuzen. De fiets op 1 is een duidelijk signaal richting de auto. We willen de potentie van de fiets optimaal benutten en dus juist voor deze vervoersvorm aandacht vragen. Niet alleen met woorden in beleid, maar ook met concrete actie op straat. Dat moet de eerder genoemde mindset zien te bereiken. We zetten als Terneuzen dan ook optimaal in op het stimuleren en faciliteren van het fietsgebruk. De fietser moet de ruimte krijgen die hij/zij verdient waardoor een vlotte én veilige reist gemaakt kan worden. Een duidelijk fietsnetwerk is van belang, de infrastructuur is immers de basis. Er is voldoende ruimte nodig en een veilige inrichting is van belang.

Naast ruime fietsvoorzieningen is ook eenduidige toepassing van voorrang van fietsers van belang. Op fietsroutes dient de fietser (uniform) voorrang te krijgen op autoverkeer, uiteraard op een veilige wijze. De routes moeten ook zorgen voor een goede aansluiting op het openbaar vervoer. De bushaltes worden in de toekomst vormgegeven als mobiliteitsknooppunten, hubs, waarbij de overstap gemaakt kan worden op andere vormen van vervoer. De fiets is een belangrijk vervoersmiddel (first and last mile) binnen Terneuzen. Vanaf de fiets kan eenvoudig worden overgestapt op een bus of bijvoorbeeld deelauto. Er moet voldoende plek voor fietsparkeren worden ingeruimd.

Qua ambitie mag het duidelijk zijn dat we hier kiezen voor de trekkersrol. De komende jaren gaan we echt een inhaalslag maken in fietsvoorzieningen en fietsbeleid zodat we aan kunnen haken bij en uiteindelijk mee kunnen liften op de (landelijke) schaalsprong. Voor de regio Terneuzen ligt hier een belangrijke opgave om zowel in Nederland als in Vlaanderen aan te haken. Ook een fietser wordt immers al lang niet meer tegen gehouden bij de grens.

Plan

Allereerst hebben we het fietsnetwerk onder de loep genomen. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets omvat wel erg weinig (hoofd) routes en ook de aansluiting tussen het beleid van de provincie Oost-Vlaanderen en provincie Zeeland laat te wensen over. Het lijkt wel of routes daadwerkelijk stoppen bij de grens. Om ook in Terneuzen de schaalsprong te maken die we met het fietsen voor ogen hebben en uitvoering te geven aan de insteek om de fiets op 1 te plaatsen stellen we een nieuw fietsnetwerk op. Dit gaat uit van 3 niveaus:

- Doorfietsroutes[1]: de stroomwegen voor de fietser. De dragers van het fietssysteem die de hoofdverbindingen en (in potentie) drukste routes omvatten
- Primair netwerk: de routes die kern en wijken met elkaar en met voorzieningen verbinden, maar ook de belangrijkste recreatieve routes
- Secundair netwerk: in principe alle infrastructuur waar de fiets gebruik van maakt en welke niet onder de eerder genoemde 2 categorieën vallen

Voor de doorfietsroutes kiezen we in basis een kruisstructuur. Deze zorgt voor verbinding van de gemeente Terneuzen met de omliggende gebieden, maar ook voor een duidelijke interne hoofdstructuur.

Noord-zuid sluiten we aan bij de twee snelfietsroutes die aan Vlaamse zijde langs het Kanaal Gent-Terneuzen zijn gesitueerd. Daar is sprake van een ladderstructuur. Twee snelfietsroutes noord-zuid die ter hoogte van Zelzate samenkomen. Tussen deze kern en de stad Gent zijn diverse dwarsverbindingen gevormd, bijvoorbeeld ter hoogte van de veerverbindingen over het kanaal. Aan de westzijde pakken we de snelfietsroute op in Zelzate (grens). Deze gaat als doorfietsroute door de kernen Sas van Gent en Sluiskil naar uiteindelijk het eindpunt van de route ter hoogte van het Maintenance Valuepark/Dow. In opdracht van de provincie Zeeland is reeds een verkenning naar de mogelijkheden van deze route uitgevoerd. Doorfietsen richting Zeeland boven de Westerscheldetunnel is hier helaas niet mogelijk. Wel willen we deze verbinding "kunstmatig" vormgeven. Dit betekent dat zowel aan de zijde van Terneuzen als aan de zijde van Borsele eenvoudig met de fiets in de bus gestapt kan worden zodat fietsers ook over langere afstanden deze route kunnen gebruiken en we zo ook vanuit Terneuzen voor fietsers een betere verbinding maken met de rest van Zeeland.

Aan de oostzijde is de route nu nog minder herkenbaar, zeker het deel vanaf Westdorpe tot aan de grens. Ook hier pakken we de route bij Zelzate op. De verbinding richting Westdorpe koppelen we aan de herinrichting van de R4 bij Zelzate. Hierin wordt rekening gehouden met de nieuwe spoorlijn en in principe ook een ruimtereservering voor de fietsroute. Wanneer we de grens gepasseerd zijn kan dan het tracé van de nieuwe spoorlijn gevolgd worden óf een route door Canisvliet en de kern van Westdorpe behoort ook tot de mogelijkheden, maar is als doorfietsroute wellicht minder geschikt. Vervolgens kan via de Axelse Vlakte en Koegorsstraat een verbinding gemaakt worden met de stad Terneuzen alwaar de route via de Guido Gezellestraat en Axelsestraat het centrum bereikt. Via het sluizencomplex is een koppeling met de westelijke route mogelijk.

[1] In principe zijn dit snelfietsroutes. We kiezen echter voor de naam doorfietsroutes. Dit past beter bij de maat en schaal van gemeente Terneuzen en het verwachtte gebruik en zorgt niet voor verwarring met bijvoorbeeld landelijke CROW richtlijnen en eisen ten aanzien van inrichting welke we in Nederland kennen voor een "echte" snelfietsroute

Oost-west willen we de verbinding met de buurgemeenten Hulst en Sluis optimaliseren. Ook hier moet een slag gemaakt worden om de fietsinfra aan te laten sluiten op de visie uit dit plan. Een N61 richting gemeente Sluis is prima voor het autoverkeer. Voor de fiets moet er een zelfde verbinding komen om ook op de langere afstanden (e-bikes) woon-werk verkeer en scholieren te faciliteren. Hiervoor benutten we de bestaande fietsinfra langs de N61. Op grondgebied van de gemeente Terneuzen stuiten we dan op de missing link tussen Hoek en Terneuzen. Voor nu ligt er een fietsroute via de N682 en via plattelandswegen (van/naar Sluiskilbrug). Gelet op de regionale voorzieningen aan de zuidzijde van Terneuzen dient ook een directe fietsverbinding tussen Hoek en Sluiskilbrug doorgetrokken te worden. Vanuit wegbeheerdersperspectief geen taak van de gemeente Terneuzen overigens, maar we hebben wel de rol deze verbinding op de agenda te plaatsen.

Richting het westen van Zeeuws-Vlaanderen fungeert de N61 als een trechter waar het verkeer samenkomt. Richting het oosten van de regio is dit minder het geval. Voor autoverkeer zijn er twee belangrijke routes benoemd van/naar gemeente Hulst benoemd. Ook voor het fietsverkeer willen we hier 2 doorfietsroutes benoemen. Via een noordelijke route takken we Zaamslag aan op Terneuzen en het noordelijk deel van de gemeente Hulst. Via een zuidelijke route ontsluiten we Axel en de zuidzijde van Hulst. Deze laatste route knippen we los van de autostructuur. We kiezen voor een route door de kern van Axel en via de Hulsterweg. Hier zal infrastructureel heel wat aanpassing voor nodig zijn. Er is echter voldoende ruimte om binnen bestaand openbaar gebied de benodigde fietsinfrastructuur aan te leggen. Onder uitvoering gaan we hier gedetailleerder op in.

Aanvullend aan het assenkruis voegen we ook de verbinding Axel-Terneuzen via Spui/Magrette toe aan de doorfietsroutes. Deze fietsroute is veel gebruikt en een belangrijk verbinding voor woon/werk en schoolfietsers. De route verdient ook een verdere opwaardering waarbij de voorrangssituatie en het comfort (breedte, materialisatie) extra aandacht dient te krijgen.

Voor de doorfietsroutes gelden de volgende inrichtingseisen

BUBEKO	
Breedte	Ideaal 4 meter, minimaal 3 meter (2 richtingen)
Vorm	Ideaal vrijliggend fietspad met kant- en as-markering, minimaal aanliggend fietspad met kant- en asmarkering.
Voorrang	Ideaal voorrang gelijkvloers/ongelijkvloers, minimaal voorrang gelijkvloers (tenzij dit vanuit verkeersveiligheid onacceptabel is).
Materialisatie	Ideaal: asfalt (of andere dichte verharding), minimaal klinkers/tegels.

BIBEKO	
Breedte	Ideaal 4 meter, minimaal 3 meter (2 richtingen)
Vorm	Ideaal vrijliggend fietspad, minimaal fiets-straat.
Voorrang	Ideaal voorrang gelijkvloers/ongelijkvloers, minimaal voorrang gelijkvloers (tenzij dit vanuit verkeersveiligheid onacceptabel is).
Materialisatie	Ideaal: asfalt (of andere dichte verharding), minimaal klinkers/tegels.

Onder het hoofdnet van de doorfietsroutes vormen we een fijnmazig netwerk van primaire routes. Dit zijn verbindingen tussen de doorfietsroutes, maar ook de routes die woongebieden linken aan voorzieningen en onderling met elkaar. Ook de fietsroute langs de Westerschelde nemen we in dit netwerk op. De eisen die we aan deze routes stellen zijn nog steeds hoog, maar iets minder "streng" dan bij de doorfietsroutes het geval is.

In dit GVVP focussen we ons met name op de realisatie/ aanpassing van deze routes binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom nemen we als gemeente de initiatiefrol op om andere wegbeheerders indien nodig tot actie aan te zetten.

Voor de primaire routes gelden de volgende inrichtingseisen

BUBEKO	
Breedte	Ideaal 3,5 meter, minimaal 3 meter (2 richtingen)
Vorm	Ideaal vrijliggend fietspad, minimaal rode fietsstroken (2 meter breed)
Voorrang	Ideaal gelijkvloers, minimaal uit de voorrang wanneer dit vanuit verkeersveiligheid noodzakelijk is.
Materialisatie	Ideaal asfalt (of andere dichte verharding), minimaal: klinkers/tegels

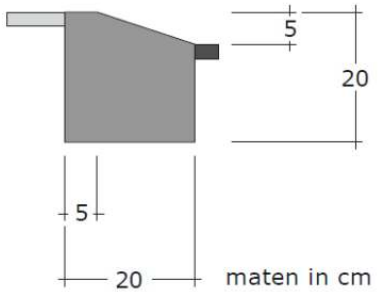
BIBEKO	
Breedte	Ideaal 3,5 meter, minimaal 3 meter (2 richtingen)
Vorm	Ideaal vrijliggend fietspad, minimaal fietsstraat of rode fietsstroken (2 m, minimaal 1,5m).
Voorrang	Ideaal gelijkvloers, minimaal uit de voorrang wanneer dit vanuit verkeersveiligheid noodzakelijk is.
Materialisatie	Ideaal asfalt (of andere dichte verharding), minimaal: klinkers/tegels

Als laatste categorie kennen we de secundaire routes toe. In principe zijn dit alle wegen waar fietsers gemengd gebruik van maken en die geen onderdeel vormen van de twee hiervoor genoemde categorieën. Vanuit fietsverkeer stellen we hier geen specifieke eisen aan. Het kan echter wel zijn dat door gewijzigde omstandigheden bepaalde wegvakken of routes veel door fietsers gebruikt worden. In dergelijke gevallen moeten we steeds bezien of we op basis hiervan de categorie aan dienen te passen en daarvoor in moeten zetten op passende maatregelen.

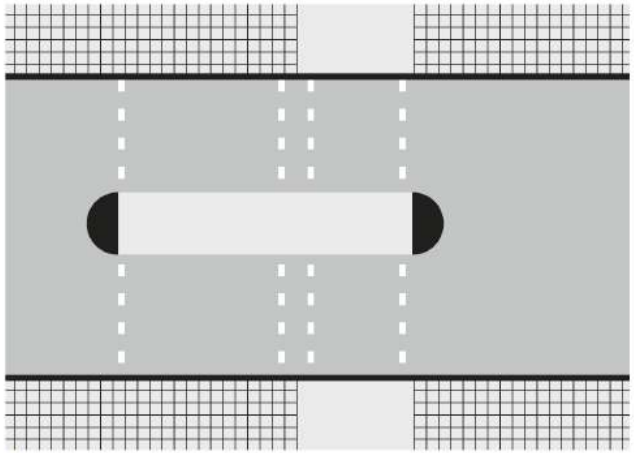
De fiets op 1 betekent in ieder geval een inhaalslag, ook op het gebied van fietsinfrastructuur. Hoe we dit vorm willen geven lichten we nader toe in het onderdeel uitvoering verderop in deze paragraaf. Als basis willen we in dit GVVP wel een aantal afspraken vastleggen welke we toepassen bij herinrichting en nieuwe aanleg van fietsinfrastructuur. Allereerst uniformiteit in oversteken. Wanneer fietsers voorrang hebben zetten we in op toepassen van blokmarkering en haaientanden ondersteunt met een rode kleur (fietspad/oversteek). Als het even kan brengen we een middenberm aan van minimaal 2 meter om fietsers gefaseerd over te laten steken en de oversteek te benadrukken. Als het even kan betekent concreet: verplicht op oversteken bij een Gebiedsontsluitingsweg en Erftoegangsweg type 2, wenselijk op andere oversteken.

Bij gewone voorrangskruispunten houden we een zelfde oplossing aan. Hierbij leggen we bij voorkeur het fietspad kort langs de rijbaan voor autoverkeer. Fietsers kunnen comfortabel doorrijden en wegverkeer heeft duidelijk zicht op de fietsers. Indien er ruimte is kan er ook voor worden gekozen het fietspad van het kruispunt af te buigen. Tussen oversteek en rijbaan dient dan minimaal 5 meter beschikbaar te zijn

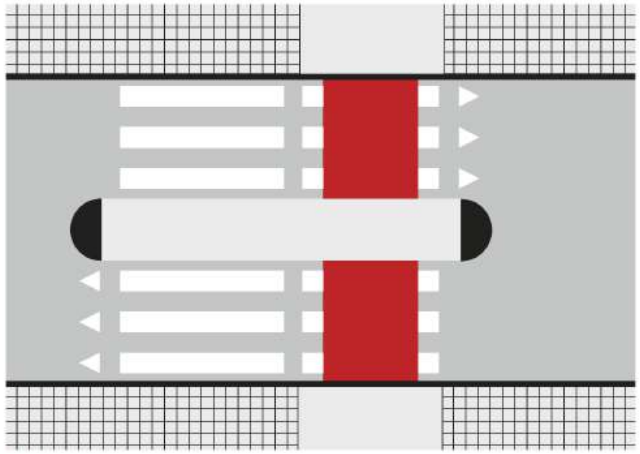
Voorbeeld obstakel vrije trottoirband



Maten obstakel vrije trottoirband



Fietsers uit de voorrang en geen zebrapad

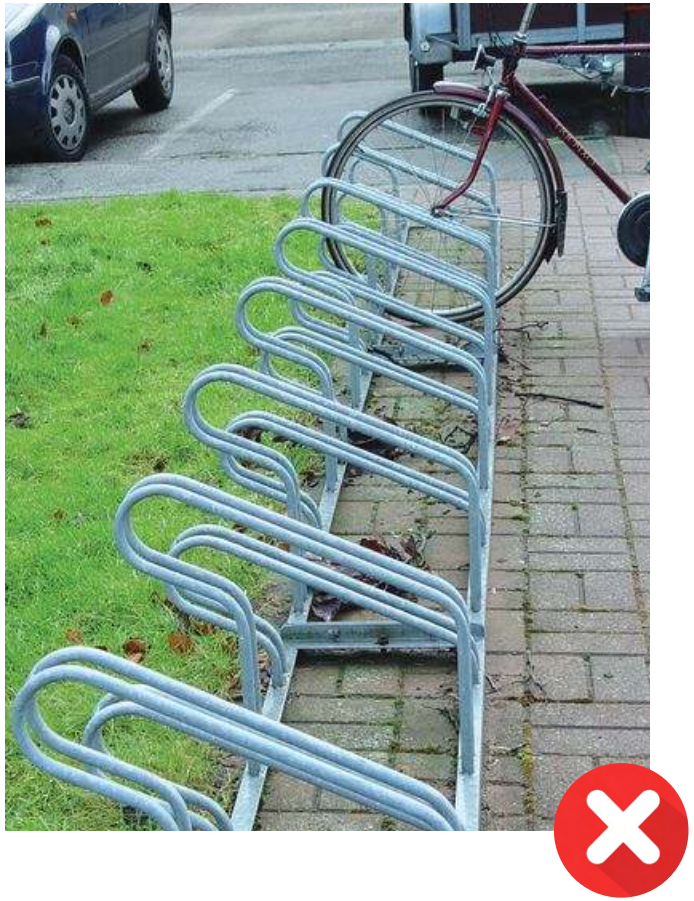


Fietsers in de voorrang en zebrapad

Bij rotondes zetten we in op fietsers in de voorrang binnen de bebouwde kom. Dit is conform landelijke richtlijnen (CROW) en passend bij de ambitie zoals verwoord in dit GVVP. Bij verkeerslichten dient de positie van de fiets extra nadruk te krijgen bij het instellen van de regeling. Zeker de doorfietsroutes moeten veel groen krijgen zodat zij weinig oponthoud kennen. Met de omschakeling naar intelligente verkeersregelinstallaties (IVRI's) komen hier meer mogelijkheden voor.

Wanneer fietsers via de comfortabele en veilige routes de bestemming bereiken dient er voldoende en logische parkeergelegenheid aanwezig te zijn. Ook hier willen we een schaalsprong en kwaliteitsslag bewerkstelligen. Qua type parkeervoorzieningen zetten we in op fietsnietjes. Stevig hekwerk waar fietsen tegen aan kunnen leunen en aan bevestigd kunnen worden. We zetten juist niet in op rekken waar fietsen met de wielen in geklemd worden. Dit past vaak niet bij de variëteit aan fietsen (en bandbreedtes) die we heden ten dage kennen en kan zorgen voor schade (kromme wielen) aan de fiets. Om te zorgen dat er voldoende fietsparkeerplaatsen zijn óp de juiste locatie zetten we in op twee acties. Enerzijds zorgen we vanaf nu dat bij nieuwbouwplannen de fiets ook onderdeel uitmaakt van het aspect parkeren. In het onderdeel parkeren komen we hier op terug. De fiets wordt een onderdeel van het parkeerbeleid wat nu nog enkel op de auto is toegespitst. Een tweede aspect betreft het fietsparkeren bij voorzieningen. Bestaande voorzieningen als winkelcentra, ziekenhuis, maar ook centrumgebieden nemen we onder de loep en daarvoor werken we een fietsparkeerplan uit.

Als het goed is gaan we de komende jaren dus heel wat wijzigingen zien op straat. Bredere fietspaden, voorrang voor fietsers op oversteekplaatsen en bij rotondes, etc.. Daarmee bieden we de huidige fietsers in ieder geval extra comfort en veiligheid en hopen zo ook meer mensen op de fiets te krijgen. Om dat laatste te bereiken moeten we ook het fietsgebruik gaan stimuleren. Dit kunnen we doen door zelf het goede voorbeeld te geven als gemeente, maar ook door bedrijven en inwoners positief aan te spreken. Provincie Zeeland is voornemens in 2021 een stimuleringscampagne onder werkgevers op te zetten. Ook als gemeente kunnen we aanhaken bij dergelijke initiatieven. Ook acties als 'met belgerinkel naar de winkel' kunnen net dat extra zetje geven om toch meer te gaan fietsen.



Uitvoering

In dit GVVP geven we de kaders voor onze schaalsprong fiets. Als eerste actie staat een nadere detaillering hiervan op om de werkwijze te bepalen en het benodigde budget voor de komende jaren.

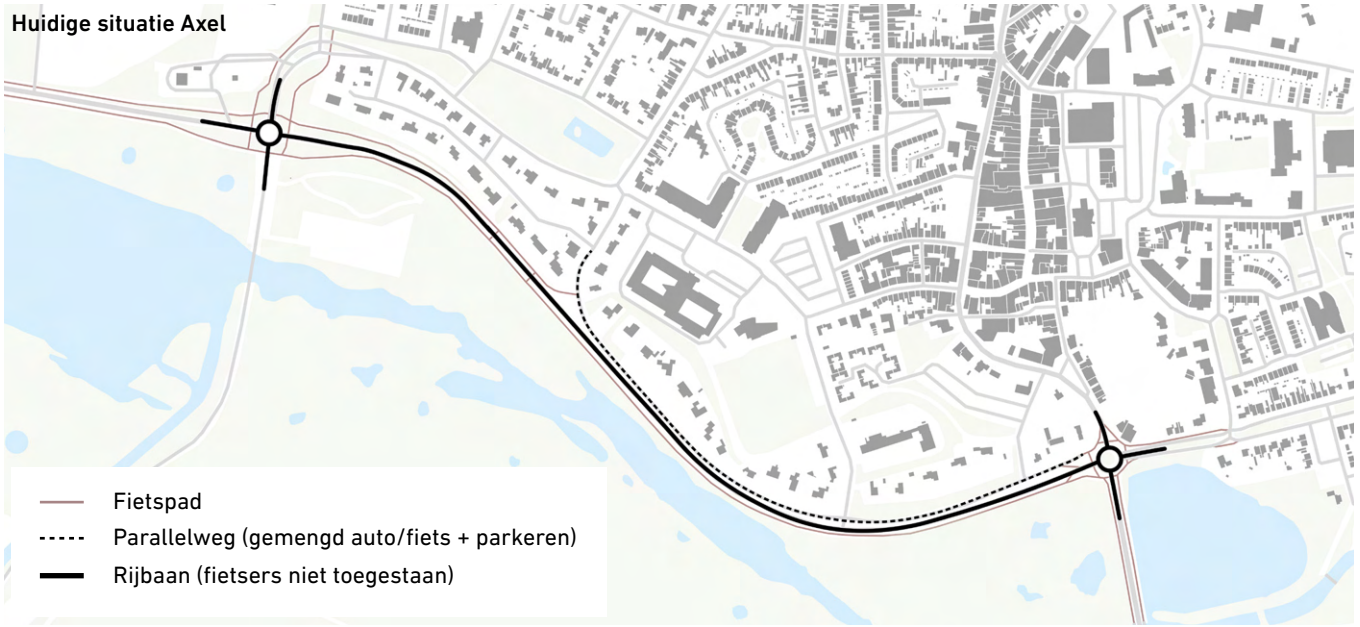
- Detailleringsslag fietsnetwerk: in het netwerk zijn enkele routes opgenomen die nu nog niet direct herkenbaar zijn op straat. Denk aan de doorfietsroute Zelzate-Westdorpe-Terneuzen en de verbinding tussen de doorfietsroutes in het centrum van Axel. Een nadere detailleringsslag is gewenst om de exacte routing te bepalen.

- Vormtoets fietsnetwerk: volgend op de detailleringsslag dient een schouw uitgevoerd te worden van de doorfietsroutes en primaire routes. Een controleslag op de inrichtingselementen. Deze kan vervolgens doorvertaald worden in een maatregelenpakket om het netwerk op orde te krijgen, waarbij bij voorkeur een link gelegd wordt met gepland beheer en onderhoud. Op basis van deze informatie ontstaat tevens inzicht in benodigde budget voor de komende jaren. Specifiek aandachtspunt in dit plan is de omvorming van de voorrangsregels op rotondes. Dit moet in een korte periode gebeuren zodat uniformiteit behouden blijft.

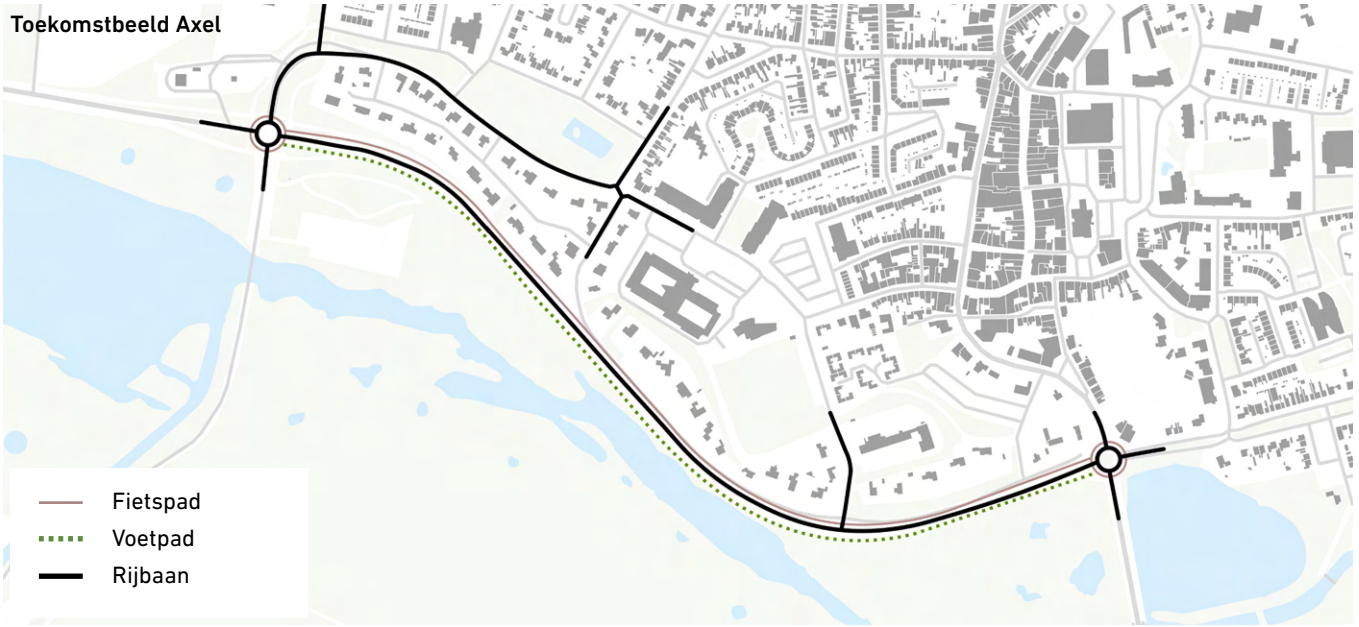
- Fietsparkeerplan: Voor het centrum van Terneuzen, Axel en Sas van Gent en voor de (openbare) voorzieningenlocaties ziekenhuis, winkelcentrum Zuidpolder, winkelcentrum Kennedylaan eo, Sportcentrum Vliegende Vaart en het Sportcluster in het Axelse Bos dient een fietsparkeerplan uitgewerkt te worden. Hiermee brengen we in beeld waar, hoeveel en welke fietsparkeervoorzieningen voor de fietsen benodigd zijn. Ook dit concretiseren we in een uitvoeringsplan met benodigd budget.

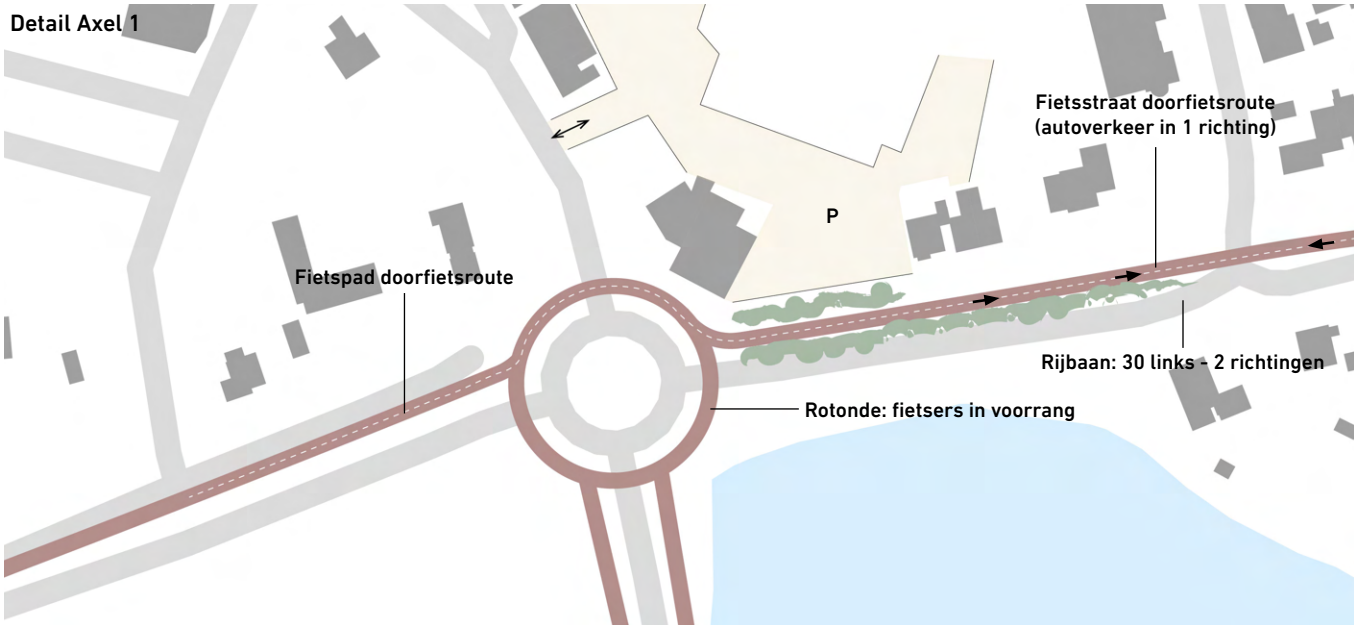
- Leidraad Openbare Ruimte fietsinrichtingen: de eisen/richtlijnen welke we stellen aan de nieuwe fietsinfrastructuur dienen opgenomen te worden in de Leidraad Openbare Ruimte, Detailboek en/of andere documenten die door de gemeente worden gebruikt of beschikbaar worden gesteld aan aannemers en ingenieursbureaus ten behoeve van de uitvoering van infrastructurele werken.

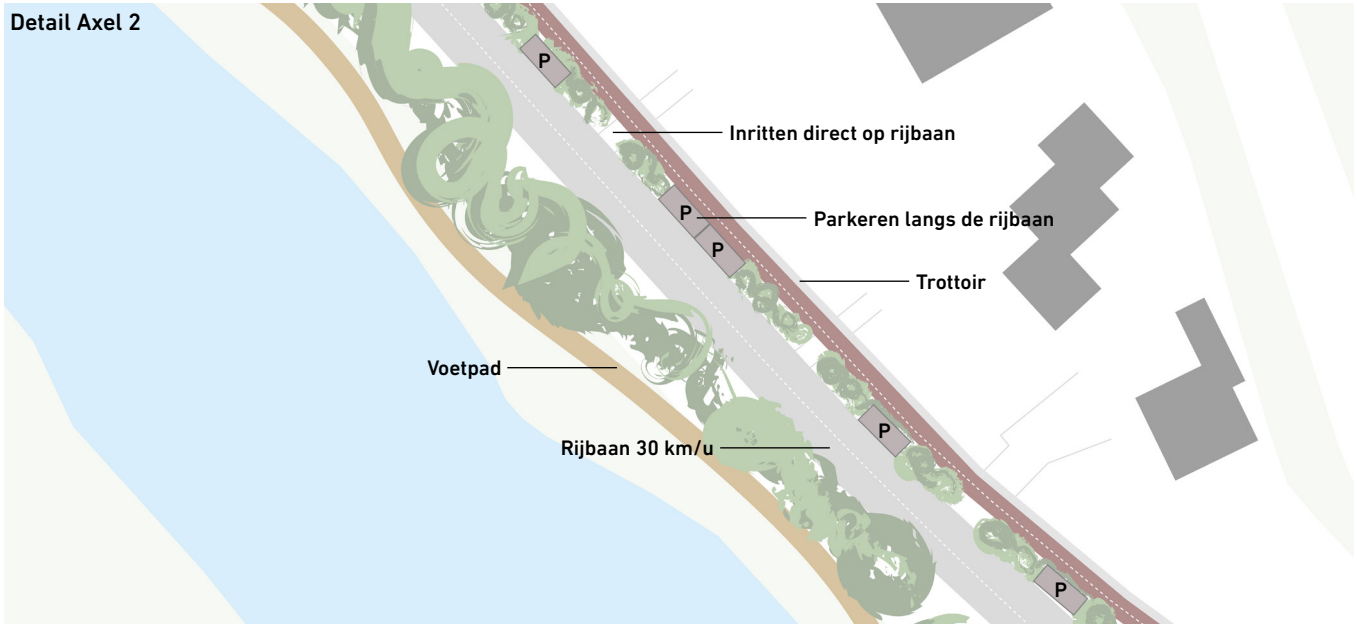
Huidige situatie Axel



Toekomstbeeld Axel




Detail Axel 1
Fietsstraat doorfietsroute
(autoverkeer in 1 richting)
P
Fietspad doorfietsroute
Rijbaan: 30 links - 2 richtingen
Rotonde: fietsers in voorrang


Detail Axel 2
P
Inritten direct op rijbaan
P
Parkeren langs de rijbaan
P
Trottoir
Voetpad
P
Rijbaan 30 km/u
P

DUURZAAMHEID

Kader

Op het gebied van Duurzaamheid sluiten we aan bij ambities en doelstellingen zoals deze zijn verwoord in o.a. de NOVI, RES, Mobiliteitsvisie Zeeland en het Activiteitenprogramma Klimaat en duurzaamheid van de gemeente Terneuzen. Concreet betekent dit dat we met de volgende opgaven aan de slag moeten:

- Ambitie om te komen tot een geheel duurzaam wagenpark in 2050 door middel van elektrificatie en eventueel waterstof.
- Ambitie van 49% CO2 reductie van mobiliteit in 2030 ten opzichte van 1990.
- Duurzaamheid bevorderen door gebieden autoluw te maken.
- Gebruik van de fiets (e-bike) stimuleren en overige milieuvriendelijke vervoersmiddelen te stimuleren.
- Openbare en semi-openbare laadinfrastructuur moet meegroeien met de groei van het aantal elektrische voertuigen in Zeeland om te voorkomen dat een tekort aan laadinfrastructuur de groei in elektrisch rijden belemmert.
- Uitvoering geven aan routekaart laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.
- Ontwikkelen van een zero-emissie OV concessie.
- Combinatie van de tank- en laadinfrastructuur, ook van personen- en goederenvervoer. Door het combineren van het aanbod van elektrische laadinfra, bio- en reguliere brandstoffen en mogelijk groene waterstof met een mobiliteitshub en flexwerk-functie.

Visie

Duurzaamheid en inzetten op de fiets zijn speerpunten in dit GVVP. We willen dan ook volop aan de slag met duurzame mobiliteit. Alleen zo kunnen we bijdragen aan de ambities zoals verwoord in de RES en het Klimaatakkoord en dragen we echt bij aan een onbeperkte bereikbaarheid. Concreet kunnen we als gemeente iets betekenen op het gebeid van het stimuleren van de fiets en het voorzien de juiste laadinfrastructuur. Qua ambitie is hier dan ook sprake van een combinatie van liften, sturen en trekken. We liften mee op landelijke en regionale processen. Waar het in deze processen nodig is stappen we zelf achter het stuur. Ten aanzien van een aantal onderwerpen is het zelfs nodig om even te trekken, zodat we een inhaalslag kunnen maken.

Plan

Veel van de uitwerkingen van dit thema komen terug bij andere thema's. Zaken met betrekking tot de fiets komen in dat thema aan bod. Verduurzaming van het openbaar vervoer is een aspect dat bij het thema slimme mobiliteit terugkomt. Voor dit thema zetten we dan ook vooral in op de laadvoorzieningen. Dit is een thema dat integraal aangevlogen dient te worden. Vanuit verkeersstromen geredeneerd kunnen we adviseren waar laadvoorzieningen logisch zijn. Dit moet echter ook passen bij bijvoorbeeld de capaciteit van het stroomnet. Zeeland breed lopen reeds initiatieven, zoals de routekaart laadinfrastructuur.

Vanuit Terneuzen bezien willen we ten aanzien van het elektrisch rijden inzetten op de volgende laadmogelijkheden:

- Snelladers langs stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen: alle tankstations en rustplaatsen langs het hoofdwegennet buiten de bebouwde kom zijn voorzien van 1 of meerdere snelladers. Dit is zowel een meerwaarde voor bewoners en werknemers/-gevers in de gemeente Terneuzen als personen die op doorreis zijn in de gemeente.
- Laadpleinen bij de grote mobiliteitshubs: onder slimme mobiliteit gaan we nader in op het fenomeen mobiliteitshubs. In Terneuzen komen op meerdere plaatsen grote hubs waar ook voldoende parkeervoorzieningen worden aangeboden. Dit zijn locaties waar men per definitie voor een langere periode parkeert. Ideaal dus om de auto op te laden.
- Laadplaatsen bij grote parkeerplaatsen: bij grote parkeervoorzieningen in en nabij winkelcentra of voorzieningen zoals een gemeentehuis, ziekenhuis dienen voldoende laadmogelijkheden te zijn. In het parkeerbeleid nemen we eisen/wensen op ten aanzien van aantal of percentage laadplaatsen per parkeerlocatie.
- Laadplaatsen bij bedrijven: gemeente stimuleert bedrijven om op hun terreinen laadplaatsen aan te bieden. Personeel kan zo tijdens het werken de auto opladen. In eerste instantie zetten we in op stimuleren, maar ook hier kan vanuit parkeerbeleid (eisen) of eventueel via subsidies een versnelling teweeg gebracht worden.
- Laden in de straat: met de groei van het aantal elektrische auto's wordt dit ook steeds belangrijker. Personen die niet op eigen terrein kunnen parkeren vragen vaak een laadpaal aan in de straat. Dit is momenteel, omdat aandeel elektrisch rijden nog beperkt is, bijna een privé parkeerplaats. We zetten in op een goede verdeling van laadmogelijkheden op de openbare weg verdeeld naar woonwijken. Ook hier gaat op dat dit breed moet worden aangevlogen in goed overleg met andere disciplines. In parkeerbeleid nemen we een percentage op en een voorstel tot verdeling per wijk/ woongebied.

Uitvoering

- Laadplan: In 2022 stellen we een laadplan op aan de hand van het hiervoor geformuleerde plan. In dit laadplan geven we concreet aan hoe we de genoemde punten denken te bereiken en welk budget hiervoor benodigd is. Dit pakken we in de eerste helft 2022 op, zodat we benodigd budget voor 2023 en verder datzelfde jaar aan kunnen vragen.

TOEKOMSTIG OPENBAAR VERVOER: SLIMME MOBILITEIT

Kader

De provincie Zeeland is concessieverlener voor het openbaar vervoer in Zeeland. Voor Zeeuws-Vlaanderen en dus ook de gemeente Terneuzen betekent openbaar vervoer voornamelijk traditioneel busvervoer. Vanaf 2024 wordt een nieuwe concessie uitgerold en daarin wil de provincie Zeeland meer inzetten op diversiteit van vervoerssystemen. Via de Regionale Mobiliteitsstrategie is hiervoor de eerste opzet uitgewerkt. Aan de hand van deze opzet dient de komende jaren via pilots in een Living Lab bepaald te worden hoe deze nieuwe vorm van openbaar vervoer (slimme mobiliteit) er uit komt te zien.

Voor Zeeland geldt dat de afgelopen jaren het gebruik van het openbaar busvervoer steeds verder afneemt. Het aantal jongeren neemt af, het gebruik van de e-bike neemt toe en ouderen blijven steeds langer autorijden. Dit heeft de betaalbaarheid va het OV-systeem onder druk gezet, waardoor buslijnen zijn geschrapt of de tijden van de bus zijn verminderd. Steeds minder kan er een busnetwerk worden aangeboden dat voldoende voorziet in de behoefte die de reiziger heeft. De uitdaging zit er dan ook in een mobiliteitssysteem uit te werken waarbij de reiziger:

- Zoveel mogelijk loopt of fietst bij korte verplaatsingen.
- Alternatieve mobiliteitsinitiatieven aangeboden krijgt naast de eigen auto of fiets. Dit zijn flexibele fijnmazige mobiliteitsoplossingen.
- Een garantie heeft op goed en betaalbaar vervoer als hij/zij daarvan afhankelijk is bijvoorbeeld op basis van een WMO-indicatie.
- Gebruik kan maken van comfortabel, snel en frequent bus-, boot- en treinvervoer waar er massa is en waar langere afstanden moeten worden afgelegd.

Vanuit het landelijk beleid wordt ingezet op een nationaal OV netwerk. Hierbij zijn de stedelijke regio's direct aangesloten op het internationale HSL- netwerk, en grensregio's zijn door middel van IC-verbindingen verbonden aan HSL-stations over de grens. In de toekomstvisie van 2040 wordt aangegeven dat ervanuit Zuid-Nederland wordt ingezet op het versnellen van de verbindingen vanuit Zeeland, Noord-Brabant en Limburg met de Randstar en alternatieve lijnvoeringen nader worden afgewogen.

In Terneuzen wordt, samen met Vlaamse partners, gekeken naar een personenspoorlijn Gent-Terneuzen. De plannen voor een verbeterde spoorverbinding voor goederenvervoer tussen Gent en Terneuzen biedt ruimte om na te denken over grensoverschrijdend personenvervoer. Momenteel wordt verkend wat de kansen en haalbaarheid zijn voor personenvervoer tussen deze twee steden. Aangezien dit momenteel nog toekomstmuziek is, is het ook goed om in te zoomen op de huidige situatie.

De buslijnen tussen Gent en Terneuzen stoppen momenteel elk op de grens, zelfs elk aan een andere zijde van het Kanaal Gent-Terneuzen ter hoogte van Zelzate. Hierbij bestaat niet of nauwelijks afstemming in de dienstregeling. In het nieuwe openbaar vervoerplan dat in de Vervoerregio Gent is uitgerold sinds januari 2021 is geen grensoverschrijdend OV opgenomen. De wens was en is er wel, maar op basis van financiën zijn uiteindelijk andere keuzes gemaakt.

De ambitie voor 2040 is dat reizigers zich drempelloos van deur tot deur kunnen verplaatsen. In 2040 reizen alle reizigers op een betrouwbare, veilige, snelle, gemakkelijke en comfortabele wijze van A naar B. Het openbaar vervoer is daarbij een onderdeel van het totale mobiliteitssysteem en speelt daarin een belangrijke rol. Met beperkt ruimtegebruik kunnen op een veilige en duurzame wijze grote groepen reizigers worden vervoerd. Andere modaliteiten hebben hun eigen sterke punten. Om alle modaliteiten en mobiliteitsdiensten optimaal te gebruiken zijn ketenmobiliteit en "Mobility as a Service"(Maas) belangrijke ontwikkelingen. Vraaggestuurde diensten en deelconcepten zoals deelauto's, deelfietsen en taxidiensten zijn ver doorontwikkeld en zorgen voor een verschuiving van openbaar en privévervoer naar gedeeld vervoer. Daarmee zijn ze een kwalitatief hoogwaardige aanvulling op het OV-netwerk.

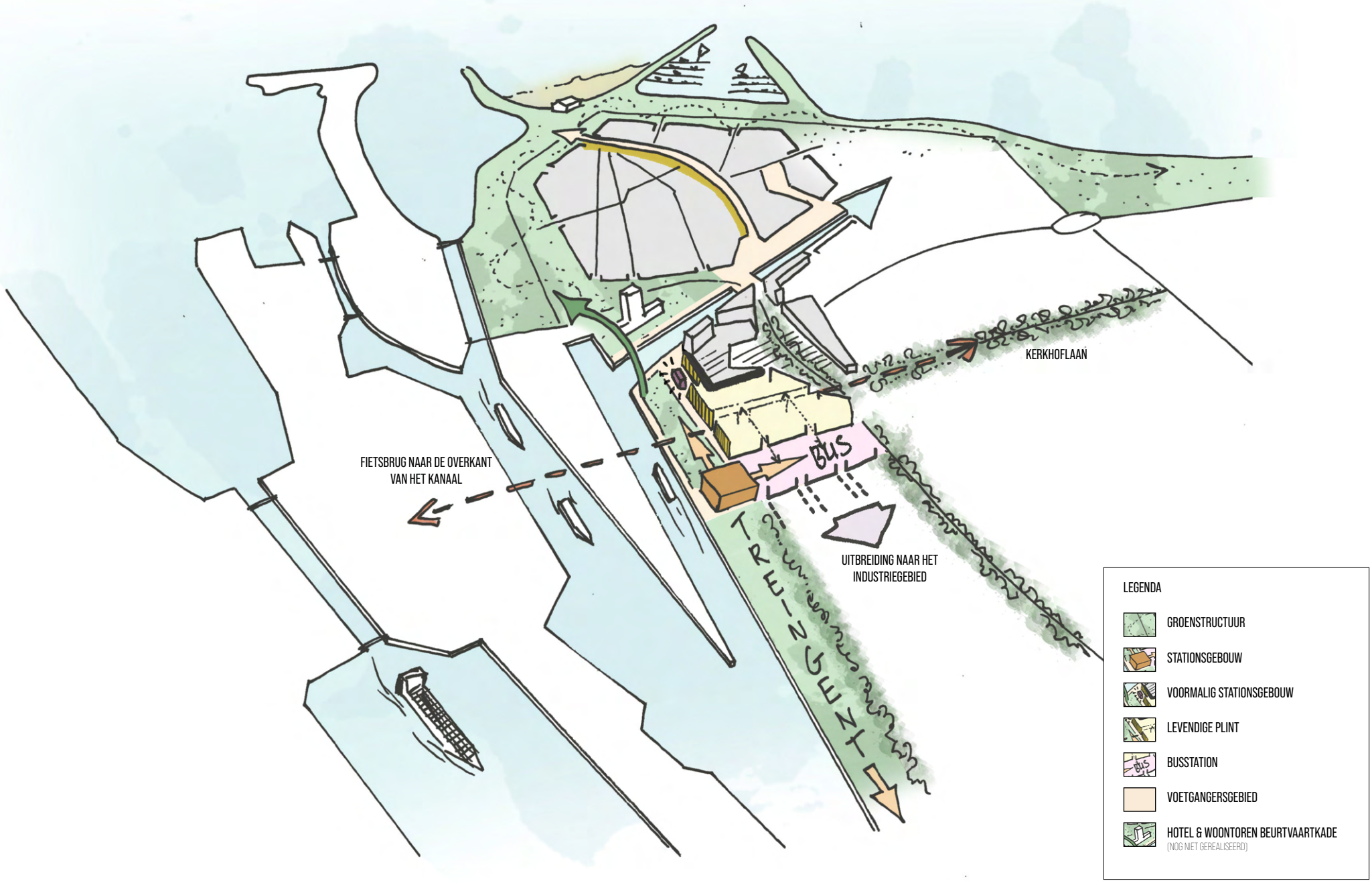
Een belangrijk aspect in het nieuwe openbaar vervoer is ook duurzaamheid. Het openbaar vervoer is al erg duurzaam en hard op weg naar emissievrij. Het levert dan ook een belangrijke bijdrage aan de doelen van het klimaatakkoord. Het busvervoer is normaal gezien in 2030 emissievrij.

Specifiek voor Terneuzen zijn in het proces om te komen tot dit GVVP een aantal aspecten opgehaald welke we aan dit kader toevoegen. Allereerst de locatie van het huidige busstation nabij het sluizencomplex in Terneuzen. Suggesties voor een verbetering variëren van het volledig verplaatsen van het busstation (centrum, ziekenhuis) tot het realiseren van een tweede busplein of het aanvullen van de bestaande locatie met voorzieningen. Als kader filteren we hier in ieder geval uit dat een kaal busplein zonder aanvullende faciliteiten, behoudens parkeerplaatsen, geen gewenste oplossing is.

Verder bevestigen inwoners en werknemers in Terneuzen dat het openbaar vervoer een onvoldoende scoort. Een meer fijnmazig ingericht personenvervoer is gewenst om goede aansluitingen te realiseren voor de kleine(re) kernen. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de afstemming van het vervoermiddel op het gebruik. Zo zou gewerkt kunnen worden met kleinere (elektrische) busjes in plaats van grote bussen.

VISIESCHETS - STATIONSKWARTIER TERNEUZEN

Afstudeeronderzoek Martine Mahu



Visie

Vanuit dit GVVP zoeken we de aansluiting met de Regionale Mobiliteits Strategie (RMS). Een insteek die op hoofdlijnen een fikse boost kan geven aan het functioneren van het openbaar vervoer in en om Terneuzen. Hierin vervlechten we graag de wens om een treinverbinding Gent-Terneuzen te realiseren.

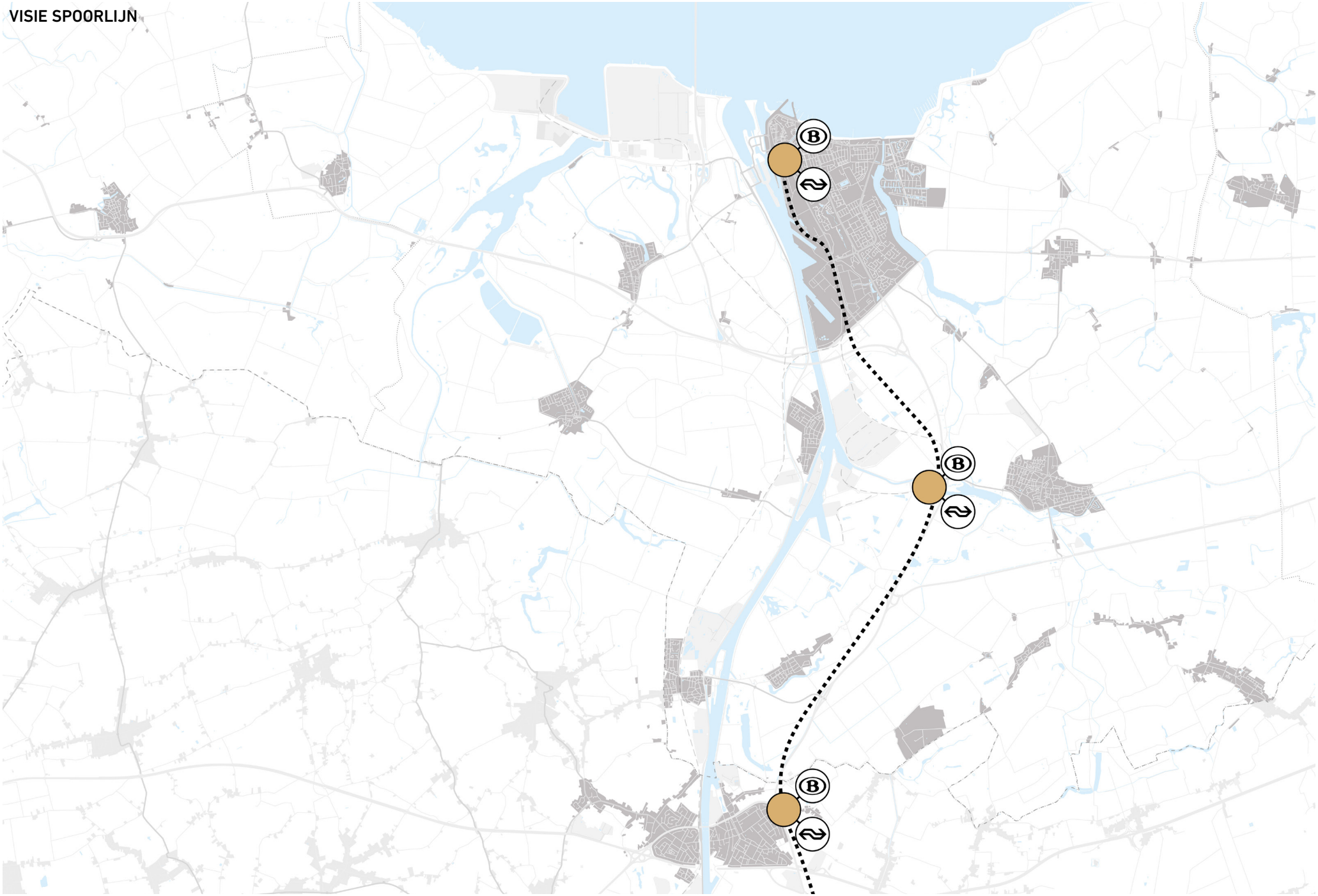
Het nieuwe systeem van openbaar vervoer, beter gezegd Slimme Mobiliteit, bestaat uit een basis van treinverbindingen en goed gebruikte busroutes. Deze buslijnen en treindiensten vormen de ruggengraat van het systeem waarbij snel en veelvuldig vervoer beschikbaar is. Voor de gemeente Terneuzen hanteren we net als bij het fietsnetwerk een assenkruis. Parallel aan het Kanaal Gent-Terneuzen een hoofdroute door de gemeente die onderdeel uitmaakt van het verbindende traject Gent-Rotterdam. Ideaal gezien is dit een treinverbinding. Ook richting oost en west moet een goede verbinding beschikbaar zijn. De dragende kernen Oostburg en Hulst krijgen een directe busverbinding met Terneuzen. Via onderliggende systemen gaan we de gehele gemeente verbinden met dit hoofdnet. Voor de stad Terneuzen zien we, gelet op de aanwezige voorzieningen, de dichtheid van bebouwing en het aantal inwoners, kansen voor een stedelijk busnet. Geen grote lijnbussen maar kleinere (elektrische) busjes die de woonwijken, centrum en voorzieningen met elkaar verbinden.

Om alle kernen en het buitengebied aan te haken op de hoofdstructuur verspreiden we over de gehele gemeente kleine mobiliteitshubs. Dit zijn locaties waar verkeersdeelnemers een keuze hebben aan vervoermiddelen. Hier stappen ze op een buurtbus of nemen een deelauto of deelfiets mee. Vanaf deze hubs is een snelle verbinding mogelijk met de grote hub(s) op het hoofdnet. Hiermee bereiken we dat op de hoofdroutes ook ruimte ontstaat voor snelle verbindingen (korte reistijd) en een hoge frequentie. Deelnemers aan dit vervoer hebben een keuzepallet aan vervoersmiddelen om bij deze hoofdroutes te komen. Voor personen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer blijven de huidige voorzieningen uit bijvoorbeeld het WMO-vervoer beschikbaar. Om bereikbaarheid te garanderen zal ook de haltetaxi nodig blijven.

De nieuwe opzet biedt zeker kansen voor Terneuzen om eindelijk een slag te slaan op het gebied van openbaar vervoer. De situatie verbeteren kunnen we geen uitdaging meer noemen. We willen ook hier echt een alternatief of minimaal terugvaloptie bieden voor het autoverkeer. Dan is een goed ingericht OV systeem op de hoofdroutes een basisvoorwaarde.

Wat ambitie betreft, de regie voor deze opgave ligt bij de provincie Zeeland. Wat dat betreft kunnen we voor een deel (mee)liften. We willen echter als Terneuzen bepaalde zaken die nu nog niet volledig zijn ondergebracht in de Regionale Mobiliteitsstrategie. Wat dat betreft zullen we ook een sturende rol op moeten pakken om de plannen zoals uitgelegd in dit GVVP onder te brengen in de uiteindelijke nieuwe ov-concessie.

VISIE SPOORLIJN



Plan

Een sterke noord-zuid as is erg belangrijk voor het openbaar vervoerssysteem in de Kanaalzone. De grens met Vlaanderen mag hierbij niet als belemmerende factor werken. De bereikbaarheid van de gemeente en de mogelijkheid voor bedrijven om werknemers te bereiken maakt het noodzakelijk dat we de lat hoog leggen. Dat betekent een ideaalbeeld waarbij er een Intercity rijdt tussen Gent en Goes. Uiteraard snappen we dat, bij gebrek aan een spoorlijn tussen Axel en Zelzate en de aanwezigheid van de Westerschelde, dit voorlopig teveel gevraagd is. Maar wie weet wat de toekomst brengt.

Als serieuze stip aan de horizon zetten we in op een treinverbinding voor personenvervoer tussen Terneuzen en Gent. We zien dit niet alleen als verbinding tussen deze twee steden, maar ook als alternatief voor de auto om woon-/werkocaties in de Kanaalzone met elkaar te verbinden. Willen we de gehele gemeente hiermee bedienen volstaat een station in Terneuzen niet. Personen uit bijvoorbeeld Axel of Zuiddorpe die werkzaam zijn in het Gentse deel van de Kanaalzone gaan niet eerst naar Terneuzen rijden om daar de trein naar het zuiden te pakken. Omgekeerd is het voor iemand uit Oostakker niet wenselijk om de trein naar Terneuzen te pakken en dan via natransport terug te rijden naar bijvoorbeeld de Axelse Vlakte. Qua opzet sluiten we dan ook bij voorkeur aan bij het gedachtegoed aan Vlaamse zijde. Ook hier voorziet men meerdere stops voor de personentrein. Bijvoorbeeld een station Zelzate dat zowel de kern Zelzate als bedrijfslocatie Arcelor Mittal ontsluit.

Voor de gemeente Terneuzen zetten we in op een station Terneuzen centrum en een station Axelse Vlakte. Dit laatste ontsluit zowel de kern Axel als de bedrijventerreinen Axelse Vlakte en Koegorspolder. Nog zuidelijker gelegen kernen als Overslag, Sas van Gent en Westdorpe kunnen prima station Zelzate benutten. Als het personenvervoer over het spoor nog meer een vlucht neemt kan uiteindelijk gedacht worden aan een gedeeld gebruik voor personen van de goederenlijn aan de westelijke zijde van het Kanaal Gent-Terneuzen. Dat beidt op langere termijn mogelijkheden om kernen Sas van Gent. Sluiskil en Hoek en bedrijfsterreinen als Dow en Westelijke Kanaaloever te ontsluiten. Laten we deze optie richting de toekomst ook openhouden.

Voor de kortere termijn (nieuwe OV concessie 2024) zal het personenvervoer per spoor nog niet zijn (her)intrede doen in Zeeuws-Vlaanderen. Voor die periode zetten we in op een snelbus Gent-Rotterdam die halteert in Terneuzen. Een snelbus rijdt over de hoofdroute (stroomweg), maar halteert naar onze voorkeur als een trein. Zo min mogelijk de hoofdroute verlaten en een zo kort mogelijke stop. Dit levert wel een dilemma op. Functioneren als snelbus is noodzakelijk om enigszins concurrerend te zijn voor de auto. Halteren direct langs of vlakbij de hoofdroute betekent echter geen logische locatie waar veel voorzieningen, bedrijven en/of inwoners (potentiële reizigers) zijn.

Zoomen we in op Terneuzen dan is dit dilemma helder. Vanuit de potentie van het centrum van Terneuzen halteert de snelbus bij voorkeur ergens in dit centrum. Wanneer we echter de reistijd bepalen vanaf knooppunt Terneuzen aan de oostzijde van de Sluiskiltunnel tot aan de Westerscheldetunnel dan is de route via de N62 15 minuten sneller dan een route via de Guido Gezellestraat en Scheldekade door Terneuzen. Stel dat ook kernen als Goes en Zierikzee dergelijke keuzes maken dan kan er zomaar 45 minuten reistijd bijkomen. Anderzijds, een halte direct aan de N62 heeft ook nadelen. Daar zal altijd een goed natransport moeten zijn richting de daadwerkelijke herkomst/bestemming. Om hier een goede keuze in te kunnen maken is een brede afweging nodig waarbij naast verkeers-/ vervoerskundige argumenten ook ruimtelijke en economische potenties moeten worden bepaald.

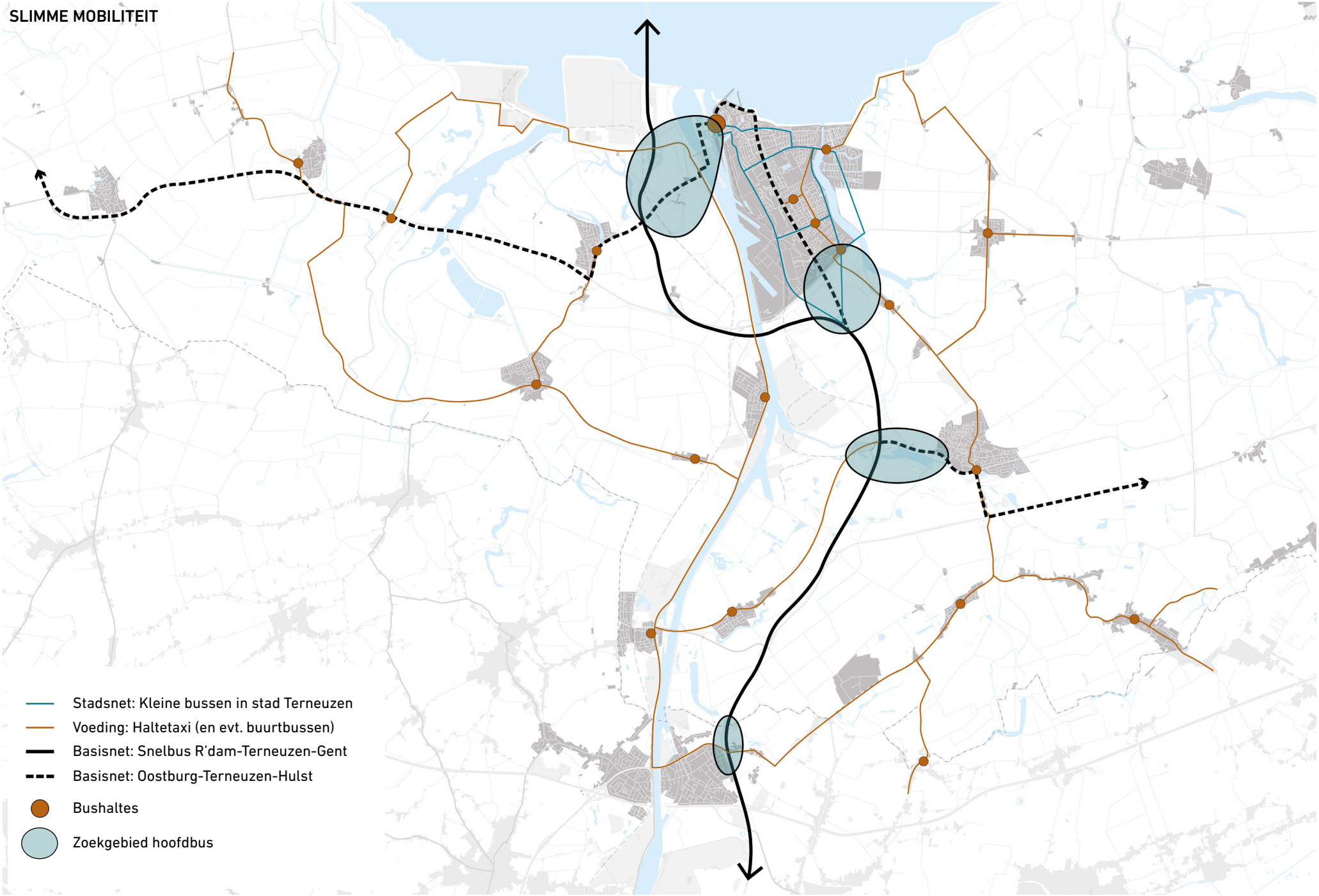
Waar we nu wel al duidelijkheid over kunnen scheppen is dat 1 halte voor de snelbus in Terneuzen niet voldoende zal zijn. Gelet op de uitgestrektheid van de gemeente en de relatief grote spreiding tussen woonconcentraties en werkgelegenheid liggen meerdere stops voor de hand om het netwerk voor een ieder toegankelijk te maken. We opteren voor de volgende "zoeklocaties":

- Terneuzen centrum/Dow: noordelijk in de gemeente een hub die zowel het centrum van Terneuzen als het bedrijvencluster rondom Dow ontsluit.
- Terneuzen Zuid: een hub nabij het ziekenhuis die direct ook de hier aanwezige scholen en het gebied rondom de skihal ontsluit, alsmede de bedrijvigheid in Terneuzen Zuid en het noordelijk deel van de Koegorspolder.
- Axelse Vlakte: een hub voor de kern Axel en bedrijventerreinen Axelse Vlakte en Koegorspolder Zuid.
- Zelzate: een halte op of net over de grens die de kernen Zelzate, Sas van Gent, Westdorpe bundelt.

Bij de uitwerking van de locaties dient voorkomen te worden dat we een herhaling krijgen van het huidige busstation aan het sluizencomplex. Een locatie die verkeerskundig logisch is maar door gebruikers als onprettig en onlogisch wordt ervaren door de ligging en het ontbreken van voorzieningen. Nieuwe locaties liggen dan ook bij voorkeur op een plaats waar deze de stedenbouwkundige en economische structuur ondersteunen zoals nabij een centrumgebied of een cluster van voorzieningen (ziekenhuis, school). Wanneer dit om redenen niet haalbaar blijkt en een meer excentrieke locatie noodzakelijk is, bijvoorbeeld vanwege de snelheid van verbindingen, dan dient de locatie hierop aangepast te worden. Een halte Axelse Vlakte kan zo bijvoorbeeld gecombineerd worden met een truckparking waarbij ook horeca en detailhandel worden toegevoegd. Er moet niet enkel verkeerskundig maar ook qua overige functies sprake zijn van een stationsomgeving.

We zetten als Terneuzen dus in op een snelbus op korte termijn en hopelijk ooit een snellere verbinding via het spoor. Eventuele alternatieven, zoals personenvervoer per water, sluiten we uiteraard ook niet uit. Wanneer daarvoor goede en haalbare initiatieven komen gaan we zeker de mogelijkheden na.

SLIMME MOBILITEIT



Vanuit het vervoerssysteem zetten we dus in op 3, misschien wel 4, hubs voor de snelbus. We snappen dat hiermee de noodzaak om direct langs de N62 te halteren alleen maar groter wordt.

Wat dat betreft kan het misschien een optie zijn om met shuttleservice te werken: een grote hub direct aan de N62 waar alle modaliteiten vertegenwoordigd zijn, waar de snelbus stopt en waar aanvullende voorzieningen (horeca, afhalen bestellingen, tanken, etc) aanwezig zijn. De hub kent een permanente shuttleverbinding (kleine busjes die rijden conform een metro-opzet) met de nabij gelegen concentratie. Vanuit dat systeem redenerend ziet dit, verkeerskundig ideaal, als volgt uit:

- Grootschalige Hub Terneuzen-Noord (nabij knooppunt N62-Dow): hier kan de hub uitgebreid worden met een groot parkeerterrein waar carpoolers een parkeerplaats vinden en waar bijvoorbeeld ook personeel van Dow en andere bedrijven overstapt van de auto op de fiets. Vanaf hier rijdt een permanente shuttle naar een satelliet-hub in het centrum van Terneuzen.

- Grootschalige Hub Terneuzen-Zuid: bijvoorbeeld aansluitend aan het tankstation dat nu bij de aansluiting Tractaatweg-Tunnelweg is gelegen. Vanaf hier kan ingezet worden op een shuttle naar een satellietstation bij het ziekenhuis en de scholen in Terneuzen-Zuid. De hub in Terneuzen-Zuid is ook een ideale plaats voor mensen uit Terneuzen Zuid, Zaamslag en Hulst Noord om over te stappen op de snelbus.

- Hub Axelse Vlakte: hier combineren we, direct aan de N62, een halte voor Axel en de bedrijventerreinen langs het kanaal. Deze hub is tevens een ideale opstap- of wisselplaats voor personen uit Axel en Hulst.

- Hub Zelzate: deze hub kan dienst doen als opstapplaats voor inwoners uit Sas van Gent, Westdorpe, maar ook Zuiddorpe, Overslag en omgeving. Omgekeerd is deze hub de toegang tot Zelzate en de bedrijvigheid ten zuiden van deze woonkern.

Indien de hubs ook voorzien worden van fietsdeelsystemen wordt de noodzaak om met de fiets in de bus door de Westerscheldetunnel te reizen aanzienlijk minder. Reizigers kunnen, net als met de OV-fiets op treinstations, dan eenvoudig een fiets nemen en hoeven niet meer een eigen (vouw)fiets te vervoeren.

Voor een goed functionerend OV systeem moet er ook voldoende aanbod zijn. Het huidige systeem is dermate uitgekleed dat zelfs een fervent OV gebruiker in Zeeuws-Vlaanderen een auto aanschaft. Om dat tegen te gaan en echt een verandering te bewerkstelligen moeten we nu ook echt een systeem aanbieden dat enigszins kan concurreren met de auto. Om die reden stellen we als minimum een frequentie van 2 bussen per uur (in beide richtingen) op de snelbus-as.

Voor de oost-west as zetten we in op een goede regionale verbinding. Deze heeft naast een verbindende functie tussen Sluis en Hulst met Terneuzen (en omgekeerd) ook een voor- en natransport functie op de snelbus Gent-Rotterdam. Verknoping tussen deze systemen is dan ook noodzakelijk. De busverbinding met Hulst loopt via Axel naar de hub Axelse Vlakte. De busverbinding vanuit de gemeente Sluis maakt ideaal gezien een lus in onze gemeente waarbij zowel de hub Terneuzen Noord als Terneuzen Zuid wordt aangedaan.

Rondom deze hoofdassen ligt een gebied waar herkomsten en bestemmingen behoorlijk verspreid zijn. Dit geldt alleen niet binnen de bebouwde kom van de stad Terneuzen. Daar zien we dan ook kans om een stadsbusnet in te richten. Kleine busjes die met een hoge frequentie (4 maal per uur?) voorzieningen en wijken in de stad met elkaar verbinden maar ook het voor- en natransport naar hub Terneuzen Noord en hub Terneuzen Zuid verzorgen.

In het buitengebied en de kleinere kernen zijn we aangewezen op andere vervoersmiddelen die via een mobiliteitsmix worden aangeboden. De kern Axel kan gebruik maken van een halte op de busroute Hulst-Terneuzen en de kernen Hoek en Biervliet van een bushalte op de route Oostburg-Terneuzen. Alle overige kernen hebben in principe geen buslijn meer.

Binnen deze kernen willen we minimaal 1 hub met een haltevoorziening. Vanaf deze halte kan men de haltetaxi gebruiken, maar ook overstappen op deelfietsen of deelauto's. Afhankelijk van de grootte van de kern moet het aantal hub's bepaald worden en de daarbij behorende voorzieningen. Een hub kan echt een ontmoetingsplaats worden. Enerzijds om over te stappen tussen vervoersmiddelen, anderzijds om zaken te regelen. Hoe ideaal is het als dit de centrale plaatsen zijn waar boodschappen bezorgd worden. Niet steeds meer al die busjes van de verschillende postdiensten constant door de straten rijden en aanbellen op een moment dat je net niet thuis bent. Veel eenvoudiger dat ze het pakketje in een kluis deponeren die je zelf, wanneer het jou uitkomt, kunt ophalen met een unieke code. En zo zijn er nog veel meer mogelijkheden denkbaar.

Het voorgestelde systeem heeft naar onze mening potentie. Het heeft echter alleen kans van slagen als de basis aanwezig is. Die basis staat hiervoor weergegeven met de opzet van de snelbus, de keuze voor de hoofdlocaties van de hubs, de regionale bussen naar Hulst en Sluis maar ook de insteek van minimaal 1 hub per kern. Wanneer we half of nog minder beginnen en uitgaan van een groeimodel dan is succes wat ons betreft niet haalbaar. Een groeimodel graag, maar dan wel met hetgeen in dit GVVP opgenomen als minimum. Dit moet ook de communicatie vanuit gemeente Terneuzen richting provincie Zeeland zijn als het gaat om de toekomst van openbaar vervoer in onze gemeente. Vanuit dit gestelde minimum kan gewerkt worden aan pilots. Denk bijvoorbeeld aan de inzet van Maxmobiel of een andere vorm van voor- en natransport tussen hub en bedrijven. Maar ook een pilot met deelfietsen en deelauto's behoort tot de mogelijkheden.

Uitvoering

De nadruk ligt op het detailleren van het systeem. Bij vaststelling van dit GVVP is ook de Regionale Mobiliteitsstrategie op hoofdlijnen vastgesteld. Dat betekent dat we nog ongeveer twee jaar hebben alvorens de nieuwe OV concessie wordt uitgerold. De nadruk moet dan ook liggen op:

- Detaillering van het systeem zoals uitgewerkt in dit GVVP. Hierbij zetten we in op een nadere studie naar de locatie en de vormgeving van de 3 hoofdhubs op Nederlands grondgebied en de uitwerking van de shuttle-opgave tussen deze hubs en de concentraties. Aanvullend werken we voor iedere kern minimaal 1 locatie uit voor een hub en onderzoeken de haalbaarheid van het stedelijk busnet binnen de grenzen van de stad Terneuzen.

PARKEREN

Kader

Gemeente Terneuzen heeft parkeerbeleid vastgelegd in de Parkeernota 2015-2020. Vanuit dit GVVP geven we geen inhoud aan dit parkeerbeleid. Wel vormen we uitgangspunten ten aanzien van parkeren en min of meer een kapstok voor verdere uitwerking van het parkeerbeleid. Het huidige beleid voorziet in veel gevallen voor een acceptabele oplossing. Op een aantal punten leidt het huidige beleid echter tot knelpunten:

- Flexibiliteit in het toepassen van de regels of het toestaan van parkeeroplossingen met nieuwe vervoersconcepten is niet mogelijk.
- Het onderwerp fietsparkeren ontbreekt in het bestaande beleid.

Het vertrekpunt is en blijft de bestaande Parkeernota, rekening houdend met het wegnemen van de bestaande beperkingen. Een aantal belangrijke speerpunten vanuit de Parkeernota zijn:

- Benader parkeren vanuit doelgroepen bewoners, bezoekers en werkers.
- Zet parkeerregulering in waar dit moet (gewenste parkeerder op de gewenste plaats).
- Kostendekkend, klantvriendelijk en modern parkeerbeleid.

Visie

De visie op de doelgroepen blijft in hoofdlijnen gelijk. Om de verblijfskwaliteit, bereikbaarheid en veiligheid binnen de grote kernen (Terneuzen en Axel) te verbeteren is het parkeren van meer bezoekers en werkers aan de randen van de kernen gewenst. Minder verkeer in de kernen biedt ruimte voor het afwaarderen van wegen en meer ruimte te maken voor voetgangers en fietsers.

De centra van Axel en Terneuzen blijven zich ontwikkelen. Het oplossen van het parkeervraagstuk op eigen terrein bij deze ontwikkelingen is vaak een uitdaging. Om deze ontwikkelingen mogelijk te blijven maken en tegelijkertijd voor een acceptabele parkeersituatie te zorgen is flexibeler parkeerbeleid met oog op de toekomst gewenst. Vanuit het verleden is in beide centra veel parkeerruimte, maar mogelijk niet altijd op de juiste plaats. Uitdaging is om deze ruimte bij ontwikkelingen mee te nemen zodat extra parkeerruimte niet overal noodzakelijk is.

Het autogebruik en -bezit is relatief hoog in Terneuzen. Door het faciliteren van deze vervoerswijze zal dit niet veranderen. Het kritisch kijken naar toe te passen parkeernormen kan bijdragen aan meer sturing en daarmee een Modal Shift. Meer parkeermogelijkheden aan de rand van de kernen kan ook inwoners bewegen meer de fiets te pakken naar het centrum. Door fietsparkeren integraal mee te nemen in het parkeerbeleid kan dit extra versterkt worden.

Voor wat betreft ambitieniveau moeten we hier kiezen voor (bij)sturen. Met enkele gerichte aanvullingen kunnen we ook bij parkeren de fiets onder de aandacht brengen en minimaal naast de auto plaatsen, terwijl we ook de remmende werking van parkeereisen op ontwikkelingen in het centrum weg kunnen nemen.

Waar we in dit onderdeel 'Parkeren' spreken over de binnenstad en/of het centrum van Terneuzen bedoelen we het gebied zoals weergegeven op de kaart hiernaast.

BINNENSTAD TERNEUZEN

Plan

We blijven het huidige parkeerbeleid benutten, een nog steeds goede basis voor veel ontwikkelingen. Wel zetten we in op enkele aanpassingen. Allereerst voegen we parkeerkencijfers voor fietsen toe aan het beleid. Hiervoor kunnen we net als bij autoverkeer gebruik maken van landelijke CROW richtlijnen. Bij realisatie van voorzieningen zoals winkelcentra en sportaccommodaties erg belangrijk. Niet alleen het aantal parkeervoorzieningen dat wordt voorgesteld voor de fiets, maar ook de locatie. Juist daarmee kunnen we de fiets een voorsprong geven ten opzichte van de auto. Bij bouw van wooncomplexen moet goed getoetst worden waar fietsen gestald worden. Als de stalling veilig is en snel toegankelijk kan ook hier winst geboekt worden ten opzichte van de auto.

In het parkeerbeleid zorgen we ook voor een oplossing op het gebied van de knelpunten in het centrum van Terneuzen en Axel. Bron van het probleem is nu vaak de (on)mogelijkheid om parkeren op eigen terrein op te lossen. Als vervolgens ook de openbare ruimte in de directe omgeving geen capaciteit biedt is een goede oplossing niet meer mogelijk. We wijzigen dit graag in een aanpak vanuit het centrum als gebied in plaats van vanuit de projectlocatie te denken. We hebben het in dit geval over de centra van Terneuzen, Axel en in mindere mate Sas van Gent.

We bevinden ons in gemengde gebieden. Dit betekent dat de gebruikers van de parkeervoorzieningen ook verschillend zijn. Bewoners, winkelend publiek, bezoekers van horeca of het centrum an sich, etc.. Basis bij de beoordeling blijft om na te gaan of parkeren op eigen terrein tot de mogelijkheden behoort.

Enige reden om dit niet na te streven kan zijn wanneer er sprake is van een ontwikkeling in een autoluw gebied. Wanneer dit niet kan of niet gewenst is, is de eerste optie na te gaan of het in de openbare ruimte kan worden opgevangen. Dat is nu ook zo geregeld in het beleid. Alleen dienen we dan wel uit te gaan van de doelgroep en de daarbij behorende loopafstanden. Voor bewoners betekent dit maximaal 100 meter. Voor een centrumgebied is dit eigenlijk heel weinig. De loopafstanden zijn richtlijnen, gemiddelden waarbij een marge mag worden aangehouden. Juist in centra is het vaak veilig én prettig om wat verder te lopen.

Dat geldt zeker voor bezoekers van voorzieningen (winkels, horeca, etc.). Bewoners zijn vaak meer gebaat bij snelheid (op weg naar werk, etc.) en voor hen zal de wens om dichtbij de bestemming (woning) te parkeren groter zijn.

Daarbij komt dat in een centrumgebied veel verschillende functies aanwezig zijn. Er parkeren ook mensen met winkelen of uitgaan als doel en daarvoor hanteren we grotere afstanden.

In de praktijk kan het dus ook zijn dat nieuwe bewoners wel op korte afstand parkeren (< 100 m) en daardoor andere doelgroepen verplaatsen. Op zich hoeft daar niets mis mee te zijn. Om die reden willen we dan ook in de centra niet meer werken met loopafstanden maar met centrumgebieden. We wijzen 1 gebied aan of meerdere deelgebieden, bijvoorbeeld conform de vergunninghouderszones in centrum Terneuzen. We toetsen dan niet meer op loopafstanden, maar op capaciteit in deze gebieden. Op basis van deze wijziging zien we voor de kernen Axel en Sas van Gent altijd wel een oplossing. Daar is op locaties als Keizer Karelplein (Sas van Gent) en Kennedyplein en Hofplein (Axel) nog zoveel capaciteit beschikbaar dat we hier nog veel ontwikkelruimte zien wat parkeren betreft.

Voor het centrum van Terneuzen kan dit anders uitpakken. Daar willen we als escape inzetten dat het parkeren ook afgekocht kan worden en de gemeente vervolgens zelf, binnen de kaders van het beleid, zorgdraagt voor parkeervoorzieningen. Dat kan met mede benutten van bestaande parkeerterreinen zijn (zoals nu bijvoorbeeld al gebeurd), maar ook realisatie van nieuwe parkeerlocaties. We zien hierbij kansen voor een soort van investeringsfonds voor de binnenstad/het centrum waarbij ieder initiatief een bepaald percentage afdraagt ten behoeve van parkeren.

Uiteraard kan een dergelijk systeem ook per locatie. De mogelijkheden hiertoe kunnen het beste worden bepaald vanuit een ruimtelijk traject. De visie op de binnenstad die momenteel door bureaus Twynstra Gudde en Kuijper Compagnons wordt opgesteld is hier een prima instrument voor.

Resumerend hanteren we voor de 3 genoemde centra de volgende stappen/wijzigingen:

1. Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein: indien dit niet mogelijk is moet dit objectief worden vastgesteld. Initiatiefnemer dient dit aan te tonen, gemeente beoordeelt.

2. Als parkeren op eigen terrein niet (volledig) mogelijk is gaan we de capaciteit in de openbare ruimte na. Dit doen we niet langer op basis van loopafstanden. We hanteren de in het parkeerbeleid vast te stellen gebieden. Een centrum kan in dat geval 1 gebied zijn of een verzameling deelgebieden bijvoorbeeld op basis van vergunningen. De toets of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn worden bepaald met een parkeerdrukmeting en/of uitgifte van vergunningen.

3. Als ook stap 2 geen soelaas biedt kan men de parkeerverplichting afkopen. De verantwoordelijkheid voor een oplossing komt in dat geval bij de gemeente zelf te liggen. Dit kan niet enkel door een financiële bijdrage af te stemmen. Er moet ook zicht op een oplossing zijn. Concreet moet eigenlijk bekend zijn op welke wijze het parkeren effectief wordt geregeld.

Met dit GVVP zetten we vol in op de fiets en willen we ook andere vervoersvormen stimuleren als alternatief voor de auto. We kiezen er nu (nog) niet voor om dit extra kracht bij te zetten door beperkingen op te leggen voor het autoverkeer. We gaan dan ook in het parkeerbeleid nog geen stimuleringsregelingen opnemen waarbij inzet op deelauto's of openbaar vervoer het aantal benodigde parkeerplaatsen verminderd. Pas wanneer we ook zien dat dit effectief het geval is in de praktijk of dat we vermoeden dat dit snel het geval kan zijn kunnen we hiertoe overgaan. Vooralsnog blijft de auto een belangrijke rol spelen in het verkeers- en vervoerssysteem van de gemeente Terneuzen en dat zien we niet zomaar veranderen.

Uitvoering

Het parkeerbeleid dient aangepast te worden aan de hand van de hiervoor weergegeven opzet en aangevuld te worden met kencijfers ten aanzien voor fietsparkeren. Bij het toetsen van ruimtelijke plannen moet de fiets en meer specifiek fietsparkeren ook een vast onderdeel worden. Hierbij dienen beoordelaars altijd te kijken vanuit de concurrentiepositie van de fiets. Het moet aantrekkelijker zijn voor verkeersdeelnemers om de fiets te pakken in plaats van de auto.

WEGENCATEGORISERING BUITEN BEBOUWDE KOM

Kader

In de Mobiliteitsvisie Zeeland 2028 (Samen op weg naar kwaliteit) is voor de provincie Zeeland de wegencategorisering vastgelegd. De Mobiliteitsvisie is inmiddels opgegaan in de Omgevingsvisie. Voor de gemeente Terneuzen zijn hierin 2 routes als stroomweg aangeduid. De N62 vanaf Westerscheldetunnel tot aan de aansluiting met de R4 bij Zelzate en de N61, als regionale stroomweg. Verder zijn er een aantal gebiedsontsluitingswegen (GOW) benoemd. Alle andere niet benoemde wegen buiten de bebouwde kom zijn in principe aangewezen als erftoegangsweg (ETW). In deze wegen is echter een groot verschil te zien in inrichting en gebruik. De route Biervliet-Hoofdplaat is bijvoorbeeld veel drukker en anders ingericht dan de Hasjesstraat nabij Hoek.

Voor het buitengebied is er dan ook behoefte aan een categorie tussen de standaard ETW en de GOW. In het verleden werd hiervoor ook wel gesproken over doorgaande plattelandswegen. Binnen Zeeland wordt sinds enkele jaren ook gewerkt met een ETW type 1, welke ook meer aansluit bij landelijke richtlijnen. Deze ETW 1 is een ruimer opgezette 60 km/u weg met (meestal) vrijliggende fietsvoorzieningen. Op grondgebied van de gemeente Terneuzen dienen we een keuze te maken of de volgende routes een GOW, ETW of ETW type 1 zijn:

- Philippine-Hoek.
- IJzendijke/Biervliet-Philippine-Zandstraat.
- Terneuzen-Axel via Spui/Magrette.
- Koewacht-Axel.
- Axel-Moerbeke.
- Axel-Zaamslag.
- Axel-Overslag.
- Reuzenhoek-Terneuzen.
- Biervliet-Driewegen.

Verder leveren de beleidsmatige keuzes op het gebied van wegencategorisering ook een knelpunt op voor wat betreft de locaties:

- Ontsluiting Dow/Maintenance Value Park.
- Beheersgebied North Sea Port.
- Hoofdweg oostzijde Sluiskilbrug.
- Westelijke Kanaaloever
- N258 Axel

De aansluiting van de Herbert H Dowweg op de N62 levert doorstromingsproblemen op. In de ochtend- en avondspits treed filevorming op waarbij het zeer regelmatig voorkomt dat de wachtrijen terugslaan op de N62. Er zijn maatregelen gepland om de capaciteit van de rotonde bij dit knooppunt te verbeteren. Dit zal naar verwachting een klein beetje helpen om de problemen behapbaar te houden, maar is alleszins geen structurele oplossing. Als locatie waar veel werkgelegenheid is geconcentreerd en waar veel van onze inwoners werken maken we ons als gemeente Terneuzen sterk voor een betere ontsluiting.

Vanuit die rol willen we met dit GVVP andere wegbeheerders stimuleren met oplossingen te komen. Wij hebben in dit gebied als wegbeheerder geen rol, maar zien wel een taak als gemeente om dit onderwerp op de agenda te plaatsen/houden en gezamenlijk een structurele oplossing te bieden.

Voor de deelgebieden in beheer en onderhoud bij North Sea Port geldt hetzelfde. We hebben daar als gemeente geen rol als wegbeheerder. Wel willen we samen met partner North Sea Port kijken naar een veilig en goed bereikbaar havengebied. De opzet zoals we deze uitwerken in dit GVVP zien we dan ook graag doorvertaald in richtlijnen en acties binnen North Sea Port.

Door de realisatie van de Sluiskiltunnel is de rol van de Sluiskilbrug en de aanleidende routes veranderd. Meer en meer wordt verkeer om de brug heen geleid. De Hoofdweg aan de oostzijde van de brug ligt er momenteel dan ook overgedimensioneerd bij. Een 2*2 die als fikse barrière de zuidkant van Terneuzen afrond. Een antwoord moet komen op de vraag welke functie we dit wegvak toekennen en welke rol deze gaat vervullen in de verkeersstructuur van Terneuzen.

Aan de westzijde van het Kanaal Gent-Terneuzen, tussen de N62 en het kanaal geklemd, ligt een gebied dat ook wel de Westelijke Kanaalzone wordt genoemd. Voorlopig zal dit gebied nog onberoerd blijven gelet op de uitbreidingsmogelijkheden die er nog zijn binnen bestaande terreinen als Koegorspolder en Axelse Vlakte.In potentie is dit echter wel een gebied waar kansen liggen voor watergebonden bedrijvigheid. In dit GVVP willen we dan ook alvast een doorkijk geven hoe dit gebied ontsloten kan worden. Mogelijk liggen hier ook verbindingen met een betere bereikbaarheid van de locatie Dow en omgeving.

Als laatste opdracht in het onderdeel wegencategorisering buiten de bebouwde kom bezien we de verbindingen met onze 2 Zeeuws-Vlaamse buurgemeenten. Richting het westen is de N61 als regionale stroomweg een prima voorziening. Op zich verkeerskundig een vreemde keuze om op een stroomweg gelijkvloerse kruispunten (rotondes) vorm te geven. Het gebruik (intensiteiten en ongevalscijfers) tonen aan dat de route prima functioneert. Wat dit onderdeel betreft moet de focus dan ook meer gelegd worden op de verbindingen in oostelijke richting met de gemeente Hulst. De route N290 Terneuzen-Zaamslag-Vogelwaarde is qua functie (GOW) akkoord, maar qua inrichting absoluut niet. Op deze route is een aansluiting gepland (rotonde) van de wijk Othene. Bij de provincie Zeeland (wegbeheerder) blijven we inzetten op een inrichting van de gehele route als een echte GOW. Dus ook tussen Zaamslag en Terneuzen een parallelweg voor landbouwverkeer bijvoorbeeld. Ook het opwaarderen van de fietsroute tot volwaardige doorfietsroute is hierbij gewenst. Voor de route N258 Axel-Hulst is een wijziging opgetreden in het provinciaal beleid. In de vorige versie van de wegencategorisering kende deze route een status als stroomweg, vandaar ook nog het 100 km/u regime. Dit is momenteel gewijzigd in een GOW. In dit GVVP gaan we na of twee GOW's richting het oosten voldoende zijn of dat ook hier een (regionale) stroomweg benodigd is.

Visie

We hechten er veel waarde aan om in dit GVVP een visie te vormen over de wegencategorisering buiten de bebouwde kom. Misschien vreemd omdat we hier als gemeente Terneuzen geen rol vervullen als wegbeheerder. Toch zijn dit de routes die juist bepalen of we goed bereikbaar zijn en blijven en zijn dit de routes die voor auto- en vrachtverkeer, maar ook openbaar (bus) vervoer, onze verbindingen vormen (zowel intern als extern). In deze visie beschrijven we hoe we er als gemeente naar kijken. Dat is direct ook het uitgangspunt bij overleggen en discussies hieromtrent met de andere wegbeheerders in Zeeland.

In onze visie op de wegencategorisering werken we, net als bij het fietsnetwerk en het ov-netwerk met een assenkruis waaraan we alles ophangen. Dit betekent dat we zowel noord-zuid als oost-west inzetten op sterke routes. De drukke verbindende routes en kernontsluitende routes zien we graag als GOW vormgegeven. Dit biedt veiligheid en comfort aan onze weggebruikers en vaak zijn deze routes ook de terugvaloptie als er iets op de hoofdroutes gebeurt. In het buitengebied durven we verder ook keuzes te maken in routes als ETW type 1. Wel 60 km/u om verkeersveiligheid en leefbaarheid te borgen. Wel 60 km/u omdat reistijdverlies in vergelijking met 80 km/u op deze afstanden verwaarloosbaar is.

Ten aanzien van de ontsluiting van het werkgebied rondom Dow willen we een structurele, veilige en comfortabele oplossing bieden. Het kan niet zijn dat een dergelijk belangrijk en min of meer dichtbevolkt gebied afhankelijk is van de ontsluiting via 1 krappe rotonde. Aanpassen tot turborotonde zal de doorstroming enigszins verbeteren, maar vormt geen structurele oplossing bij bijvoorbeeld calamiteiten of verdere groei en invulling van het gebied. Het is en blijft hier een lastige afweging met aspecten als natuurontwikkeling, sluipverkeer, etc., maar een oplossing is gewoonweg noodzakelijk.

Voor wat ambitieniveau betreft nemen we in de wegencategorisering een sturende rol aan. Zoals gezegd hebben we geen rol als wegbeheerder, maar we kunnen wel onze partners de juiste kant opsturen. We zien wat dat betreft dit GVVP als een basis om gezamenlijk keuzes te gaan bepalen. Daarin kunnen we als gemeente absoluut faciliteren om de verschillende partijen aan tafel te brengen en middels een gebiedsgerichte aanpak (GGA) de juiste keuzes te maken.

Plan

Wat de stroomwegen betreft zijn we het redelijk eens met de visie zoals deze is opgenomen in de Mobiliteitsvisie Zeeland 2028. Net als voor fietsers en openbaar vervoer willen we ook hier een assenkruis waarmee we als gemeente zowel intern als extern goed zijn ontsloten. Noord-zuid is de as prima aanwezig.

Een recent gereconstrueerde N62 met ongelijkvloerse aansluitingen en een Sluiskiltunnel is een optimale ontsluiting voor Terneuzen. Ook de verbinding met de gemeente Sluis is via de N61 goed geregeld. De N61 vormt als regionale stroomweg een goede verbinding met de gemeente Sluis. Op basis van het huidige gebruik voldoet de inrichting. We verkrijgen graag inzicht of de rotondes en het deels 2*1 deels 2*2 wegprofiel ook geschikt is om op de langere termijn voor voldoende veiligheid en doorstroming te zorgen. In de GGA Kanaalzone zullen we de wegbeheerder, zijnde Rijkswaterstaat, hier naar vragen. Richting het oosten (gemeente Hulst) hebben we dan weliswaar twee GOW's, maar dit is niet hetgeen we verstaan onder een optimale ontsluiting. De N290 als GOW is prima gelet op de intensiteit en ontsluitende functie van deze route. Wel moet hier nog een slag gemaakt worden met de inrichting.

De N258 als GOW in plaats van stroomweg vinden we juist niet terecht. Dit vormt de hoofdverbinding met de kern Hulst en omliggende dorpen en heeft ook een functie om doorgaand verkeer om Axel heen te leiden. Ook bedrijventerrein Drieschouwen (ten zuiden van Axel) ontsluit via deze route naar de N62 Tractaatweg.

Gelet op voorgaande willen we voor in ieder geval het wegvak N62-Drieschouwen een koerswijziging en zien we de route als een stroomweg. De 100 km/u kan hier behouden blijven, wel met de juiste weginrichting. We zien deze keuze als een essentieel onderdeel van de oplossing om doorgaand verkeer uit Axel te weren. Zie hierover ook het onderwerp wegencategorisering binnen de bebouwde kom.

Richting Hulst zal uiteindelijk de N258 afgebouwd moeten worden tot GOW. We willen de route op dat traject wel geschikt maken als verbinding van en naar Hulst, maar willen niet dat de N258 samen met de N290 door Kapelleburg een concurrent wordt voor de E34.

Het aantal GOW's op het grondgebied van de gemeente Terneuzen blijft vervolgens beperkt. De N290 Terneuzen-Zaamslag uiteraard en ook de N252 voor het wegvak Sluiskilbrug-grens.

Deze laatste kan op deze wijze een alternatief vormen voor de N62 wanneer daar sprake is van een calamiteit en biedt als GOW tevens een goede ontsluiting voor de kernen Sas van Gent en Sluiskil en de daar gevestigde bedrijvigheid. Als onderdeel van de verbinding met de N62 zijn de routes over de bruggen Sluiskil en Sas van Gent ook als GOW opgenomen.

De enige GOW die dan nog resteert is de verbinding Hoek-Terneuzen-Dow. We kiezen er bewust voor om de verbinding N61-Hoek als ETW type 1 te benoemen. Op dit wegvak zijn veel aansluitingen en oversteken en staat de bebouwing kort op de weg. Vanuit leefbaarheid en verkeersveiligheid meer dan logisch om hier een ETW type 1 keuze te maken. Hiermee ontmoedigen we ook dat doorgaand verkeer gebruik maakt van deze route.

Vanaf de ovonde Molendijk-Altenastraat wordt de N682 weer een GOW die via het sluizencomplex doorloopt tot voorbij het complex van Dow. De aansluiting van de Buitenhaven op de N252, de meest zuidelijke sluisovergang, kent nu een verplichte rijrichting. Vanuit doorstroming en verkeersveiligheid adviseren we de aansluitingen N682 Hoekseweg-N252 en N252 Buitenhavenweg te combineren tot 1 aansluiting. In het kader van project snelfietsroute Terneuzen-Zelzate wordt hier reeds over gesproken

Alle overige ontsluitingsroutes in het buitengebied, die een rol vervullen als ontsluiting van woonkernen, werkgebieden, of als verbinding tussen deze locaties, wijzen we als ETW type 1 aan. Op de rijbaan kan autoverkeer, landbouwverkeer en vrachtverkeer prima mengen. Daar bieden we voldoende rijbaanbreedte voor met een snelheid van 60 km/u. Wel willen we hier aparte voorzieningen voor de fietsers.

De intensiteiten en V85 (gemiddelde snelheid) is meestal dermate hoog dat mengen niet gewenst is. De verbinding vanuit Axel richting Vlaanderen (route Provinciale weg naar Rode Sluis) is bezien in het kader van een mogelijke optimalisatie. Vanuit de E34 bezien is er immers een op-/afrit bij Moerbeke. Deze verbinding wordt nu al redelijk gebruikt. Opwaarderen van deze route zou echter verkeer wegtrekken van de N62 Tractaatweg welke er juist prima voor geschikt is. Bovendien trekken we verkeer naar een gebied waar we dit juist niet willen stimuleren. We hebben dan ook besloten deze route niet op te waarderen maar als ETW type 1 te behouden.

We zien het wegvak Drieschouwen-Zuiddorpe als een verzamelweg die uitsplitst in 3 vertakkingen die Overslag, Kruisstraat/Moerbeke en Koewacht verbinden met Axel. Met deze verdeling zorgen we ook voor een spreiding van intensiteiten en borgen we een goede bereikbaarheid van deze kernen en een goede verbinding met Axel.

Binnen het beheersgebied van North Sea Port willen we eenzelfde vertaling doorvoeren. Dat betekent dat ook hier de wegen worden aangewezen als ETW type 1. Het daarbij behorende snelheidsregime en de aanwezige fietsvoorzieningen passen naar ons idee goed bij de mix van voertuigen die hier aanwezig is. Door fietsers eigen voorzieningen te beiden waarborgen we de veiligheid en sluiten we aan bij de wens uit dit GVVP om meer fietsbewegingen te bewerkstelligen.

Ten aanzien van de ontsluiting van Dow e.o. hebben we in het onderdeel visie duidelijk uiteengezet dat we een structurele oplossing nastreven. De slechte bereikbaarheid hier is een probleem voor de concurrentiepositie. Met dit GVVP zetten we zeker in op alternatieven en denken we met maatregelen voor de fiets en het openbaar vervoer de bereikbaarheid juist ook voor andere modaliteiten te verbeteren. Een oplossing voor autoverkeer blijft echter nodig. Reeds in de huidige situatie rijden hier iedere dag meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal.

Gelet op de uitbreidingsmogelijkheden die er binnen het terrein van Dow nog zijn, maar ook op de terreinen Mosselbanken en Maintenance Valuepark (2e fase) is een verdere groei de komende jaren bijna een zekerheid. En van zodra er iets misgaat is er direct een groot probleem. We bevinden ons immers slechts een steenworp afstand van de Westerscheldetunnel. Als er hier een stremming is staat direct de gehele Tunnelweg vast, maar is ook het gehele werkgebied onbereikbaar.

De calamiteitenontsluiting in westelijke richting biedt een alternatief om veilig het terrein te verlaten (Bij een calamiteit), maar is eigenlijk niet geschikt als omleidingsroute. Tussen de N61 en de aanvang van deze route ontbreekt het aan een geschikt wegennet.
We hebben het dus nu al over 10.000 mvt/etmaal. Een vergelijkbare intensiteit zien we op de N673 Zanddijk bij Yerseke. Daar vinden we het niet meer dan normaal dat forse ingrepen worden gedaan om de bereikbaarheid op peil te houden. Dan kunnen we in vergelijking met de omgeving Dow niet blijven volharden in de ontsluiting via een paar rotondes.

Bij het zoeken van een structurele oplossing hebben we in eerste instantie gekeken naar een modal shift. Er zijn zeker nog mogelijkheden om hier winst te behalen. Allereerst kan carpoolen nog meer auto's van de weg halen. Geen shift, maar wel een bijdrage aan de oplossing. Hier wordt vanuit bijvoorbeeld Dow al op ingezet en dit zou nog verder benut kunnen worden.

Door maatregelen te nemen voor de fiets en het openbaar vervoer te verbeteren conform de ideeën uit de Regionale Mobiliteitsstrategie zal ook hier naar verwachting meer gebruik van worden gemaakt. Al deze onderwerpen moeten we zeker voortvarend oppakken, het zal echter op korte en middellange termijn niet ineens het autogebruik drastisch doen afnemen in deze regio. Een structurele oplossing op het gebied van infrastructuur is dan ook onontkoombaar.

Omdat Westelijke Kanaaloever ooit een keer op de agenda komt (althans, daar gaan we in dit GVVP vanuit) hebben we eerst gekeken of er aan de oostzijde van Dow oplossingen denkbaar zijn. Later in dit GVVP lichten we toe hoe we de ontsluiting van dit gebied voor ons zien. Dit biedt echter geen echte oplossing voor de ontsluiting van Dow. Hooguit wordt de aanrijdroute verlengd waardoor er in geval van problemen meer opstelcapaciteit is. Uiteindelijk moet het verkeer nog steeds over dezelfde route.

We ontkomen dus niet aan een blik op het westen. In eerste instantie zien we daar mogelijkheden om een permanente verbinding te maken tussen de rotonde Braakman op de N61 en de reeds aangelegde calamiteitenweg. Via een route Oostzeedijk-Korte Betteweg-Havendijk kan een ETW type 1 gevormd worden. Deze ontsluit dan tevens de in dit gebied gevestigde bedrijven. Of de route exact het bestaande wegennet moet volgen of bijvoorbeeld juist langs de watergang aldaar gelegd moet worden is nadere uitwerking.
Het moet in ieder geval een route zijn die alleen voor woon-werk en autoverkeer benut wordt en niet door (doorgaand) vrachtverkeer. Door aan te sluiten op de rotonde bij de Braakman zorgen we voor het ontlasten van de kern Biervliet. Door in te zetten op een ETW type 1 zal naar verwachting de intensiteit en snelheid (60 km/u) laag zijn waardoor ook de leefbaarheid (o.a. in relatie met het natuurgebied) acceptabel blijven.

We zien de hiervoor geschetste westelijke ontsluiting als uitgangspunt om de discussie in GGA verband (zie eerder) aan te gaan. De route haalt naar alle waarschijnlijkheid voldoende verkeer weg in de ochtend- en avondspits om de fileproblemen weg te nemen terwijl in geval van calamiteiten er een volwaardig alternatief is tot aan de N61.

Een alternatieve optie die bezien kan worden is een verbinding tussen Dow en de N61 ten oosten van de Braakmankreek. Deze ligt minder voor de hand omdat hier geen aansluiting op de N61 voorhanden is, maar zal zeker als referentie voor een echte westelijke aansluiting in beeld gebracht dienen te worden.

Voor de ontsluiting van de Westelijke Kanaaloever hebben we eerst gekeken vanuit het perspectief: knelpunt aansluiting Dow-N62. Door de korte afstand van deze aansluiting op de Westerscheldetunnel staat het knooppunt direct vast als er iets aan de hand is in de tunnel. Dit komt de robuustheid van het verkeerssysteem niet ten goede. Reden te meer ook dat we voor wat betreft de problematiek ten aanzien van de ontsluiting Dow zo resoluut zijn in het bieden van een oplossing.
Als eerste "vingeroefening" hebben we een optie uitgewerkt waarbij we dit knooppunt loskoppelen van de N62. Ter vervanging leggen we een nieuw knooppunt aan op de aansluiting Hoekseweg. Dit heeft dus als voordeel dat we meer afstand nemen van de Westerscheldetunnel. Nadeel is dan logischerwijs ook direct dat de reisafstand richting Terneuzen en Dow eo toeneemt. De Hoekseweg (N682) wordt met deze wijziging echter ineens ook veel logischer als route in de hoofdverkeersstructuur. De verbinding met de N61 wordt veel korter en dit zal extra verkeer aantrekken waardoor de veiligheid en leefbaarheid in Hoek onder druk komt te staan. De huidige t-aansluitingen zijn dan niet meer mogelijk en ook de gelijkvloerse spoorwegkruising ter hoogte van buurtschap De Knol moet ongelijkvloers worden.

De winst die we met deze optie boeken verdampt meer dan volledig als we zien welke nadelen dit teweeg brengt. Vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid is dit niet de juiste keuze. Zeker wanneer we weten dat we met een westelijke ontsluiting de aanleiding voor deze denkrichting ook op kunnen lossen.

Als tweede optie kiezen we voor een ontsluiting tussen de bestaande knooppunten op de N62, te weten Dow en N61. Door hier een verbinding tussen aan te leggen krijgen we een logische lus die tevens een mooi alternatief vormt voor dit deel van de N62 in geval van calamiteiten. Met deze route maken we tevens een logisch vervolg op de N252 komende vanuit Sluiskil waardoor we de parallelstructuur langs de N62 (Hoofdweg naar Sluiskilbrug) kunnen afwaarderen. Deze opzet sluit beter aan op het huidig verkeerssysteem. We stellen dan ook voor dit als basis te hanteren voor de verdere ontwikkeling van dit gebied.

Aan de oostzijde van de Sluiskilbrug is de situatie met de aanleg van de Sluiskilbrug sterk gewijzigd. De N62 vormt nu de echte rand van het stedelijk gebied van Terneuzen. Toch ligt de "oude" N61 (Hoofdweg) nog altijd als een gigantisch stuk infrastructuur en barrière tussen Terneuzen Zuid en het gebied rondom de skihal. Op het kruispunt Hoofdweg-Tractaatweg-Guido Gezellestraat is momenteel ook niet duidelijk wat de hoofdroute is. Met verkeersveiligheid en leefbaarheid in het achterhoofd en de wens om de hoofdstructuur van en naar de N62 te benadrukken is het voorstel de N61 Hoofdweg tussen Sluiskilbrug en aansluiting Guido Gezellestraat aan te duiden als een GOW binnen de bebouwde kom. Dit betekent ook direct dat het eerste deel van de Mr. F.J. Haarmanweg ook binnen de bebouwde kom zal liggen. Met deze maatregel trekken we het gebied rondom de skihal ook echt bij de stad. Dit biedt ook opties om het kruispunt (huidige VRI) bij de aansluiting met de Guido Gezellestraat beter vorm te geven. In principe betekent dit dat we als gemeente Terneuzen wegbeheerder worden van dit wegvak. Om dit goed te kunnen organiseren moet de toekomstige situatie en het voorgestelde wegprofiel in beeld gebracht worden. We moeten de weg immers overnemen en beheren zoals die er uiteindelijk uit hoort te zien en niet zoals de weg er momenteel bij ligt. Dat is immers geen GOW binnen de bebouwde kom

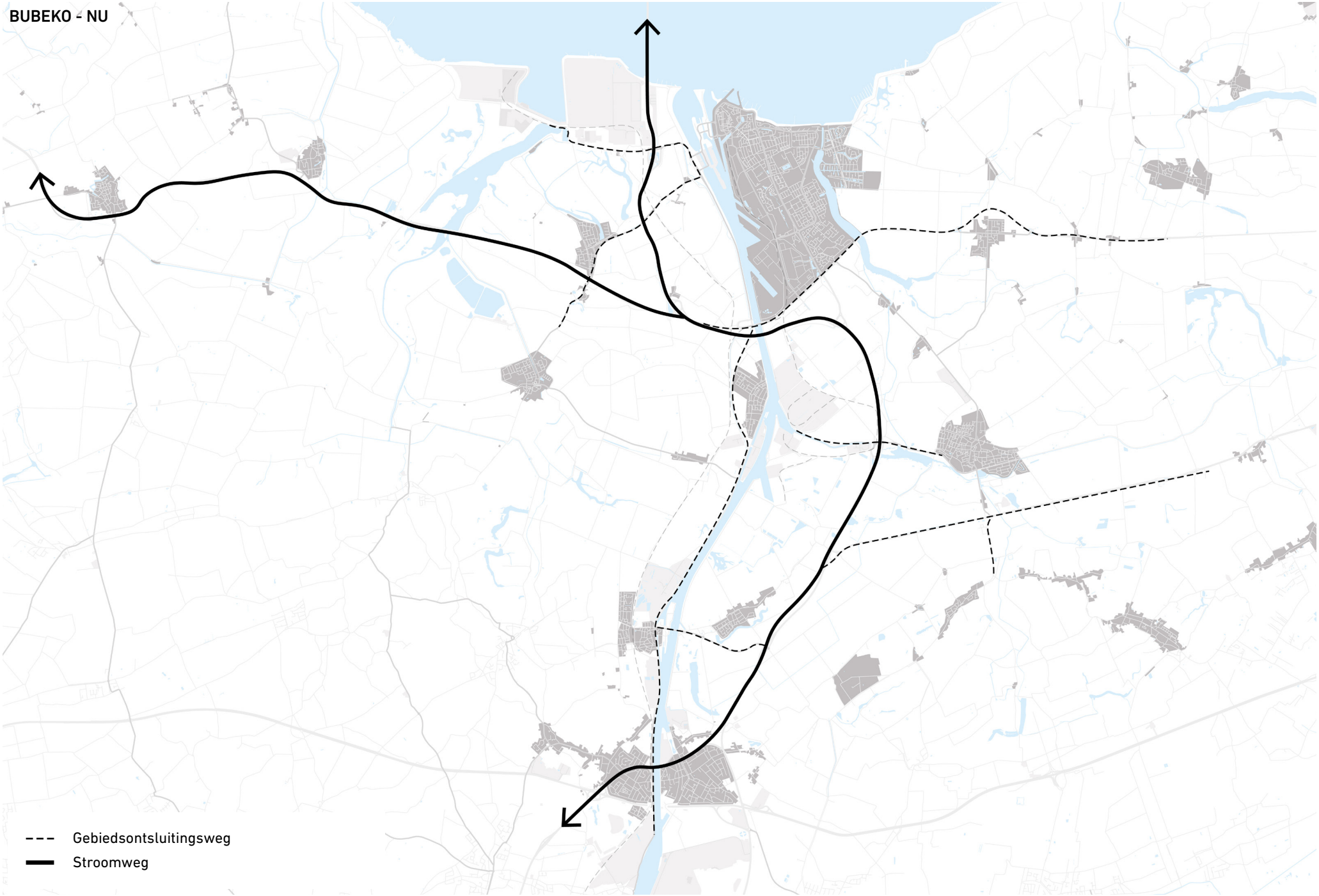
Uitvoering

Qua uitvoering is het vooral zaak om de voorstellen die we in dit GVVP doen te bespreken met alle betreffende wegbeheerders. Een GGA is hier een prima methode voor, zoals dit ook in andere delen van Zeeland reeds plaatsvindtzien de plannen uit dit GVVP dan als basis om de discussie te voeren. We stellen dan ook voor een GGA Kanaalzone in het leven te roepen waarin in ieder geval de volgende onderwerpen aan bod komen:

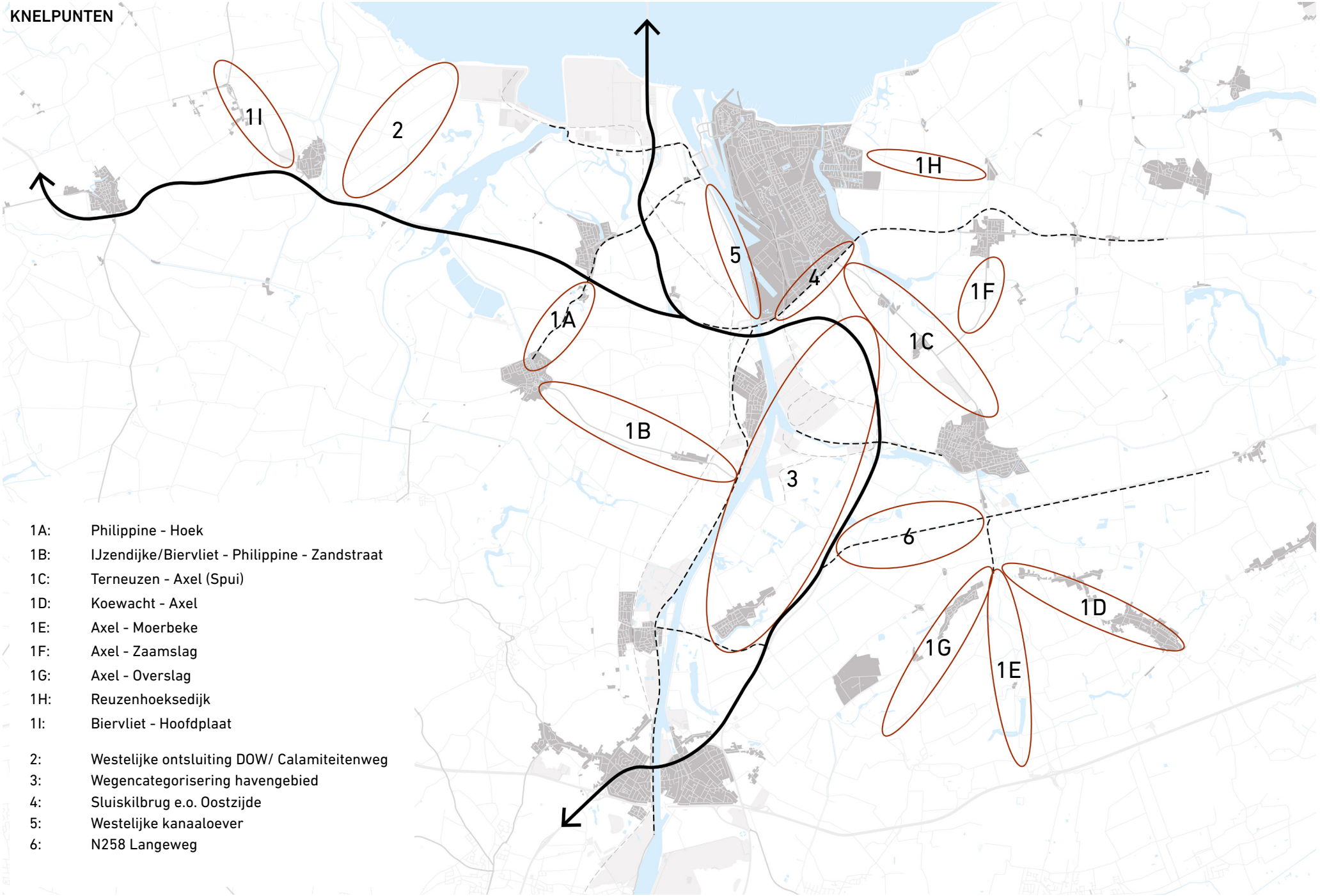
- Vaststellen wegencategorisering en bepalen gewenste wegbeheerders.
- Overeenstemming ontsluiting Dow eo.
- Uitwerken inrichtingsvoorstel N61 Hoofdweg wegvak Sluiskilbrug-Guido Gezellestraat.

Gemeente Terneuzen kan dit overleg faciliteren. Als deelnemers zijn naast de gemeente in ieder geval ook Rijkswaterstaat, provincie Zeeland, North Sea Port, Westerscheldetunnel NV en waterschap Scheldestromen benodigd.
.

BUBEKO - NU

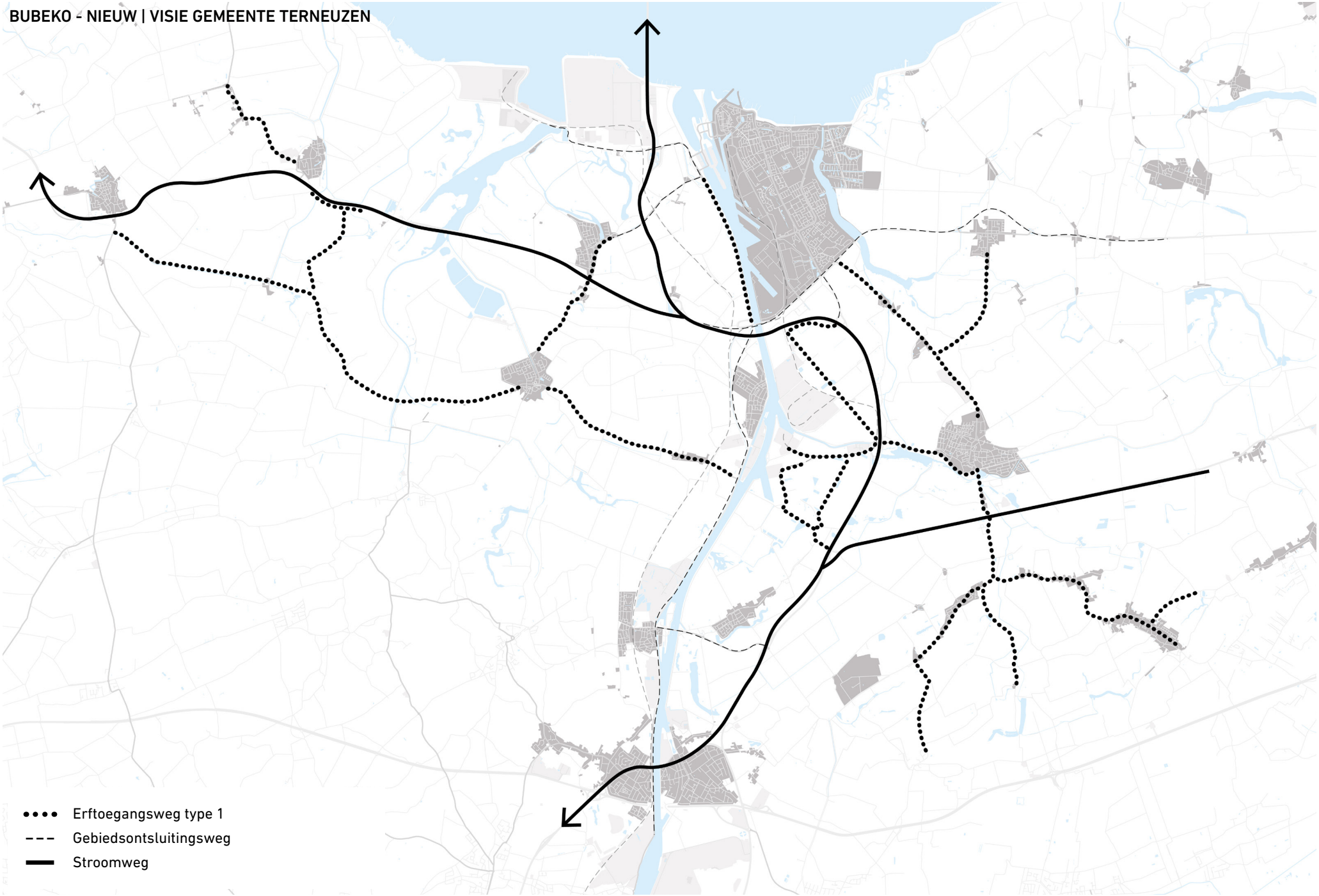


KNELPUNTEN

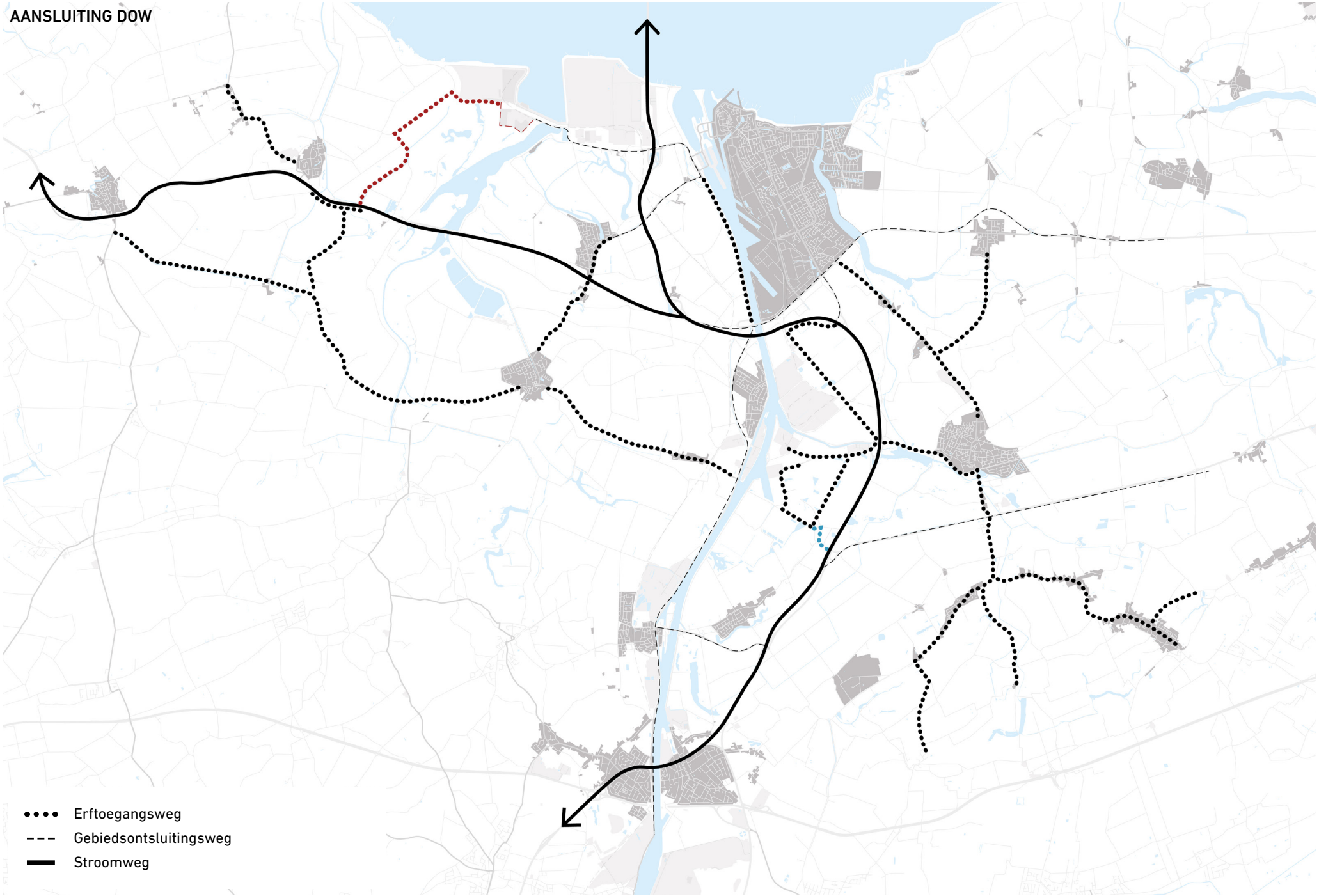


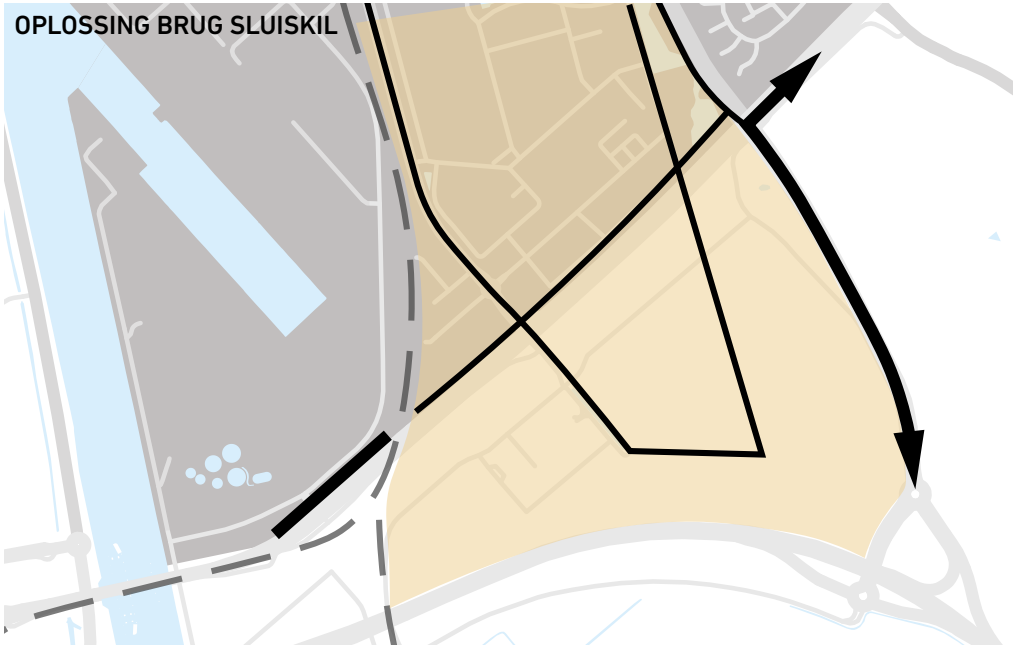
1A: Philippine - Hoek
1B: IJzendijke/Biervliet - Philippine - Zandstraat
1C: Terneuzen - Axel (Spui)
1D: Koewacht - Axel
1E: Axel - Moerbeke
1F: Axel - Zaamslag
1G: Axel - Overslag
1H: Reuzenhoeksedijk
1I: Biervliet - Hoofdplaat

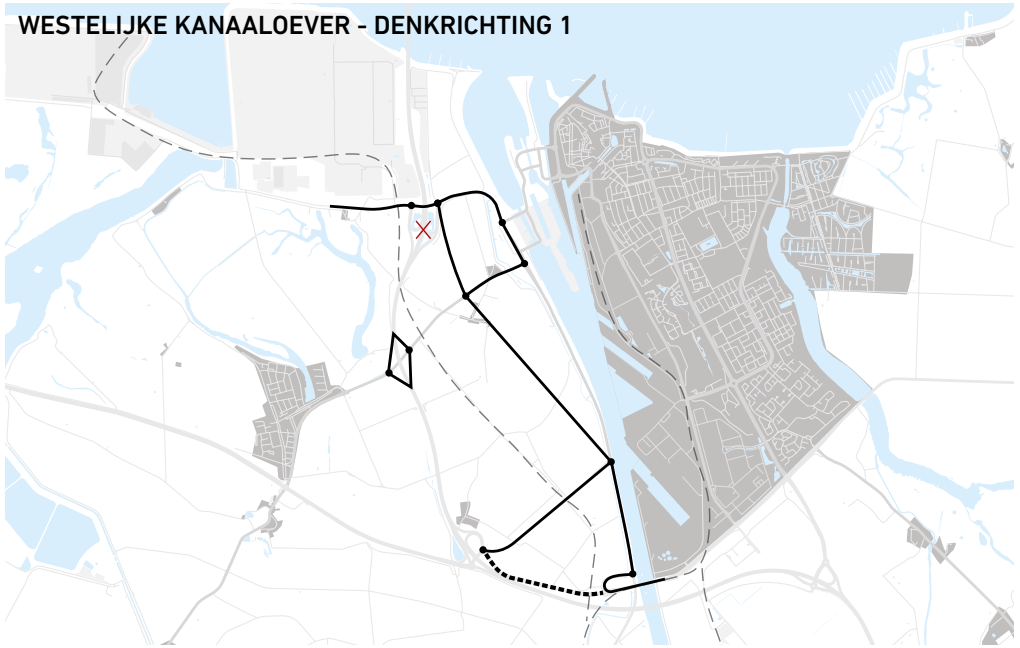
2: Westelijke ontsluiting DOW/ Calamiteitenweg
3: Wegencategorisering havengebied
4: Sluiskilbrug e.o. Oostzijde
5: Westelijke kanaaloever
6: N258 Langeweg

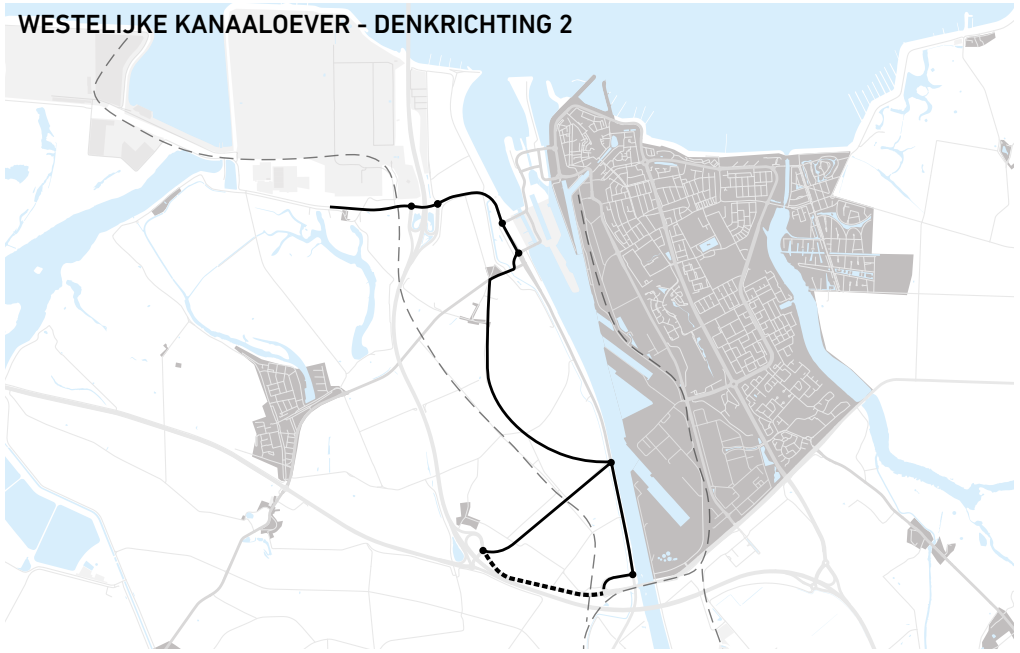

Erftoegangsweg type 1
Gebiedsontsluitingsweg
Stroomweg

AANSLUITING DOW




OPLOSSING BRUG SLUISKIL


WESTELIJKE KANAALOEVER - DENKRICHTING 1


WESTELIJKE KANAALOEVER - DENKRICHTING 2

WEGENCATEGORISERING BINNEN BEBOUWDE KOM

Kader

Het bestaande wegencategoriseringsplan Terneuzen is het vertrekpunt. Er is in 2009 een plan opgesteld voor de kernen Terneuzen en Axel. In een eerdere fase is er ook een plan vervaardigd voor de kern Sas van Gent. In de tussenliggende periode zijn er heel wat wijzigingen in o.a. beleid geweest. Denk bijvoorbeeld aan de recente wijziging om alles binnen de bebouwde kom als 30 km/u weg te zien, tenzij. Ook is de keuze in dit GVVP om de fiets op 1 te zetten relevant. Door juist alternatieven te promoten en inwoners van de gemeente Terneuzen eindelijk een echt alternatief te bieden ontstaat ook de kans om het ietsje rustiger aan te doen met de auto. Ietsje, want deze vervoersvorm blijft uiteraard erg belangrijk in deze regio.

Visie

Op basis van het hiervoor geschetste kader houden we de wegencategorisering binnen de bebouwde kom tegen het licht. We kijken hierbij ook naar de gemaakte keuzes buiten de bebouwde kom. Als uitgangspunten in onze visie op categorisering houden we het volgende aan:

- Voorkom zoveel als mogelijk onnodig doorgaand verkeer door (dorps)kernen.
- Geef binnen de kernen meer ruimte aan langzaam verkeer en openbaar vervoer.
- Voorkom de combinatie gebiedsontsluitingswegen met aangrenzende scholen.
- Voorkom en verminder het aantal grijze wegen (wegen die niet ingericht kunnen worden passend bij de functie en het gebruik).

In de uitwerking houden we rekening met het toevoegen van de wegcategorie GOW 30 km/u voor bestaande wegen met conflicterende functies 'stromen/uitwisselen' (zie ook Strategisch Plan verkeersveiligheid 2030). Om eenduidigheid met de wegencategorisering buiten de bebouwde kom te behouden benoemen we dit type weg in Terneuzen als ETW type 1.

Ten aanzien van het ambitieniveau gaan we in dit geval voor liften. Belangrijkste is dat met dit GVVP een nieuwe wegencategorisering wordt vastgesteld. Dit geeft nieuwe kaders voor de inrichting van het wegennet. Bij de uitvoering geven we waar mogelijk voorrang aan maatregelen die de infrastructuur voor fietsers of openbaar vervoer verbeteren. De prioriteit ligt niet bij het autoverkeer. Dat wil niet zeggen dat we hiervoor niets doen. We liften echter mee op werkzaamheden vanuit beheer- en onderhoud of met ruimtelijke plannen. Dit GVVP biedt dus de kaders hiertoe.

Plan

Conform landelijk beleid en wederom met verkeersveiligheid en leefbaarheid in het achterhoofd zetten we in op zoveel mogelijk 30 km/u zones in de kernen van de gemeente Terneuzen. Behoudens de kernen Terneuzen, Axel, Sas van Gent en Biervliet kunnen we alle wegen binnen de bebouwde kom categoriseren als erftoegangsweg. Dit betekent dus ook op bedrijventerreinen. In principe richten we deze wegen in conform CROW richtlijnen (o.a. ASVV 2012).

Verkeerskundig bezien kiezen we voor gelijkwaardigheid (verkeer van rechts heeft voorrang) en het mengen van verkeer. Alleen als er vanuit bijvoorbeeld fietsbeleid (het betreft een doorfietsroute of primaire route) redenen zijn om af te wijken, kan er gekozen worden voor vrijliggende fietsvoorzieningen. Materiaal is in principe open verharding (klinkers), tenzij er vanuit stedenbouwkundig oogpunt, leefbaarheid of beheer en onderhoud moverende redenen zijn om af te wijken en bijvoorbeeld in te zetten op asfalt.

Voor Biervliet kiezen we eigenlijk ook voor een gehele kern als ETW. Alleen de Weststraat-Hoofdplaatseweg zien we, als onderdeel van de route Biervliet-Breskens, als ETW type 1. Voor de inrichting van een ETW type 1 zetten we in op een asfalt rijloper met een vrijliggend fietspad. Het snelheidsregime betreft 30 km/u. gelet op de aanwezigheid van fietsvoorzieningen heeft een dergelijke weg een duidelijk dominanter karakter dan andere ETW's en om die reden kiezen we wel voor een voorrangsregeling.

Voor de kern Axel speelt momenteel met name een probleem op de route Kinderdijk-Zuidsingel. Verkeer tussen Hulst en de N62 gebruikt deze route als doorgaand verkeer en snijdt daarmee de omweg via de N258 af. Daarnaast blijft ook de route Kanaalkade-Hulsterweg aandacht vragen als sluiproute en herbergt Axel ook noord-zuid ontsluitend verkeer voor o.a. Spui en Magrette. Voor Axel moeten we de balans vinden in het weren van doorgaand verkeer en het behouden van een goede ontsluiting voor de inwoners.

We kiezen ervoor om de route Kinderdijk-Zuidsingel vorm te geven als ETW type 1. Bij het onderdeel fiets hebben we reeds een inrichtingsprincipe laten zien voor de Zuidsingel die ook onderdeel wordt van een doorfietsroute. Dat heeft tot gevolg dat de parallelstructuur verdwijnt en de woningen rechtstreeks op de rijbaan ontsluiten. Dit is nu op de Kinderdijk ook al het geval. Dit, in combinatie met de voorgestane opwaardering van de N258 (zie onderdeel wegencategorisering buiten de bebouwde kom) moet ervoor zorgen dat meer doorgaand verkeer om Axel heen gaat rijden.

Ook voor de Kanaalkade-Hulsterweg zien we een dergelijke oplossing. De noordelijke rijbaan van de Kanaalkade vormen we om tot fietspad, onderdeel van de doorfietsroute. Waar woningen ontsluiten aan de huidige rijbaan dopen we het fietspad om tot fietsstraat zodat deze wel, in éénrichting, bereikbaar blijven voor autoverkeer. Dit is alleen benodigd direct ten westen en ten oosten van de aansluiting met de Nassaustraat. Zie ook hiervoor het voorstel bij het onderdeel fiets. De zuidelijke rijbaan van de Kanaalkade wordt een route in twee richtingen bereden.

Op de Hulsterweg opteren we voor een forse versmalling van de huidige rijbaan (3,5 meter). Om landbouwverkeer te faciliteren en passeren mogelijk te maken is wel bermverharding in de vorm van doorgroeistenen benodigd. Samen met de reeds aanwezige brede berm ontstaat zo voldoende ruimte voor een vrijliggend fietspad. Ideaal gezien aan de noordzijde gelet op de keuze aan de Kanaalkade. Een minimale variant is de inrichting van deze weg als fietsstraat. Als gemeente zijn we hier geen wegbeheerder, dus we moeten waterschap Scheldestromen meenemen in deze opzet. Uiteindelijk buigt de doorgaande fietsroute af naar het zuiden om via de N258 een verbinding te maken met Hulst.

Met voorgaande maatregelen denken we de juiste balans te vinden tussen enerzijds het behouden van een goede ontsluiting en anderzijds het weren van doorgaand verkeer. Noord-zuid gezien willen we het centrum van Axel ontlasten. Het blijft mogelijk om via de Nassaustraat of Kerkstraat te rijden, maar het mag allemaal wat moeilijker. De fietser en de voetganger moeten in dit centrum meer ruimte krijgen en dominanter aanwezig zijn. Om noord-zuid verkeer (o.a. herkomst/bestemming Spui Magrette) te faciliteren richten we de route Buthstraat-Weststingel optimaal in. Dit betekent dat de Westsingel een ETW type 1 wordt, met fietsvoorziening dus.

De kern Sas van Gent is samen met Terneuzen het enige bebouwde komgebied waar we nog GOW's aanduiden. Qua omvang is de kern Sas van Gent geschikt om enkel met 30 km/u wegen ingericht en ontsloten te zijn. De vormgeving van de kern en de ligging tussen industrie en aan de N252 zorgt ervoor dat we een andere keuze maken. Allereerst behouden we de Westkade (N252) als GOW. Deze doorgaande route heeft een belangrijke ontsluitende functie en die willen we behouden.

Ter hoogte van het centrum kan met behulp van parallelvoorzieningen een goede scheiding gemaakt worden tussen verblijfsgebied en ontsluitingsfunctie.

Haaks op deze N252 staat het Bolwerk. Dit is een brede entree van de kern met twee parallelwegen. Ook deze willen we behouden als GOW 50. Zo ontsluiten we ook het sportcomplex en het vrachtwagenparkeerterrein en bieden we een vlotte entree naar de wijken aan de andere zijde van het spoor. Wel dient bij herinrichting van deze weg de voorzieningen voor de fietsers aangepakt te worden. De auto is nu op de hoofdrijbaan én de parallelweg (te) dominant. Qua oplossing ligt een vormgeving van een of beide parallelwegen als fietsstraat voor de hand.

In de kern Terneuzen hebben we misschien wel de grootste opgave om de fiets te stimuleren. Qua afstanden en dichtheid een kern met veel fietspotentie. Dat zien we ook terug in de fietsroutes die we hier vastleggen. In de huidige situatie krijgt de auto echter volop de ruimte. Overal voorrang en op veel plaatsen een optimaal en soms zelfs over gedimensioneerde weg.

Een goede bereikbaarheid willen we behouden, ook voor de auto. Het mag echter wel wat minder om ook met de alternatieven (o.a. fiets) voet aan de grond te krijgen. Voor de wegencategorisering in de kern Terneuzen dus een kwestie van balanceren en niet het kind met het badwater weggooien. Hierbij nemen we zeker ook de verkeerskundige dillema's van het centrum mee: ontsluitende functie in combinatie met de rol als verblijfsgebied.

Als basis voor de wegencategorisering behouden we de 3 noord-zuid georiënteerde GOW's. De Mr. F.J. Haarmanweg en de Guido Gezellestraat die halverwege de kern vergezeld worden door de Rooseveltlaan. Met het doortrekken van de Laan van Othene tot aan de N290 komt daar een vierde noord-zuid route bij.

Hier is ervoor gekozen om de bebouwing korter op de rijbaan te plaatsen en de weg meer op te nemen in de wijk. Daar past in dat geval meer een 30 km/u regime bij. Deze weg bezien we dan ook als een EWT type 1.

Om de noord-zuid routes te verbinden en verkeer ook in oost-west richting door de stad heen te geleiden zijn er een aantal verbindingen beschikbaar. Vanuit het zuiden bezien is de Rooseveltlaan de eerste verbinding. Deze route behouden we als GOW. Ook de meest noordelijke route, via de Churchilllaan, behouden we als GOW. Als discussiepunten in verbindingen en onderdeel van het hoofdsysteem blijven dan nog de volgende routes/wegvakken over:

- Alvarezlaan.
- Dokweg-Zuidlandstraat-Serlippensstraat-Vrijheidslaan.
- Schuttershofweg-Axelsestraat.
- Scheldeboulevard-Binnenvaartweg-Schependijk-Kennedylaan-Verlengde van Steenbergenlaan.
- Sloelaan-Zeldenrustlaan.
- Vlietstraat.

De Alvarezlaan is een verbinding tussen de Rooseveltlaan en de Guido Gezellestraat en ontsluit een winkelcentrum en enkele andere voorzieningen. Voor fietsverkeer is dit ook een belangrijke route.

In en om het winkelcentrum willen we graag de dominantie van voetgangers en fietsers in dit verblijfsgebied benadrukken. We willen hier dan ook meer nadruk leggen op verblijven en minder op ontsluiten. De keuze voor dit wegvak is dan ook een ETW type 1.

De route Dokweg-Zuidlandstraat-Serlippensstraat-Vrijheidslaan is een zeer herkenbare structuur oost-west, bijna helemaal vanaf de oostelijke stadsgrens tot aan de westelijke. Zo herkenbaar als de route is op de luchtfoto is deze echter niet op straatniveau. De route verkleurt mee met de omgeving en kent in ieder wegvak, in iedere wijk, eigenlijk een andere uitstraling. De route functioneert als verzamelweg voor de woningen die aan de route gelegen zijn en de zijstraten die er op uitkomen. Dit zorgt al voor een relatief hoge verkeersdruk.

De route benoemen als optimale ontsluiting in oost-west richting zal nog meer verkeer aantrekken. Dat vraagt om een andere (GOW) inrichting. Los van de vraag of dit wenselijk is, de ruimte hiertoe ontbreekt. We willen graag de huidige opzet behouden en waar mogelijk de woonfunctie meer tot zijn recht laten komen ten opzichte van de ontsluitende functie. Aanduiding als ETW type 1 past daar prima bij.

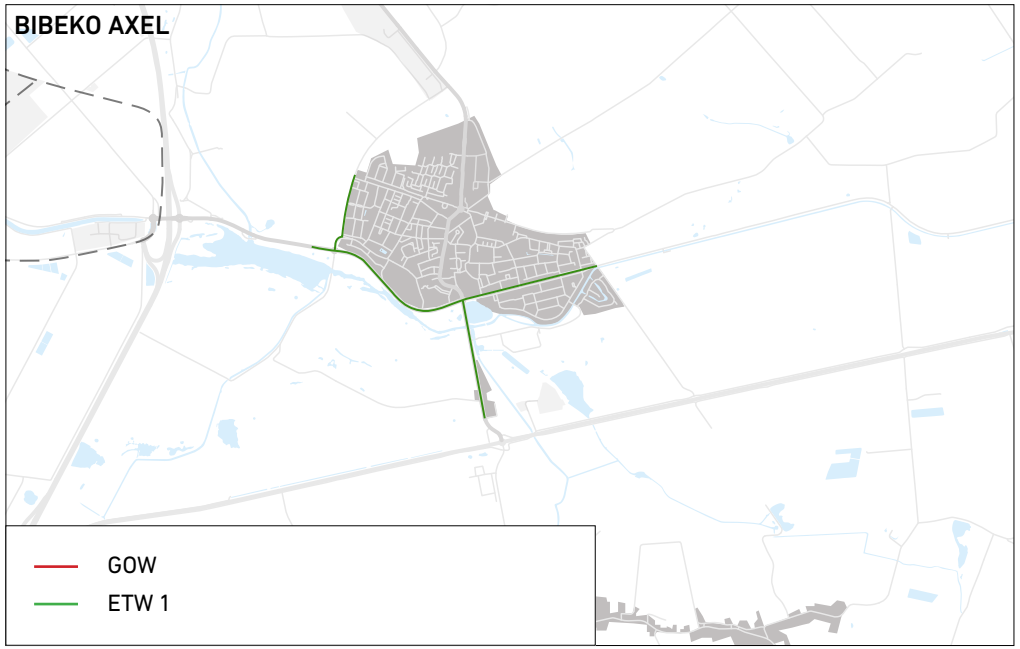
Direct aan de zuidzijde van het centrum ligt de Schuttershofweg. Deze weg kan samen met de Axelsestraat ook gezien worden als een potentiële ontsluitende en verbindende route. Dit willen we absoluut niet stimuleren en eigenlijk gewoonweg tegenhouden. De Axelsestraat is een belangrijke inprikker naar het centrum, zeker historisch gezien. Doordat parallel al 3 routes noord-zuid aanwezig zijn is hier geen behoefte aan een inrichting (optimaal) afgestemd op de auto. We zien dit echter wel als onderdeel van de doorfietsroute van/naar het centrum. Een herinrichting is hier gewenst waarbij veel meer ingezet wordt op de fiets. Het noordelijke deel blijft een uitloper van het centrum of een aanlooproute. Door de Schuttershofweg onaantrekkelijker te maken of zelfs te knippen dragen we bij aan de gewenste functie voor de Axelsestraat. Tevens plaatsen we hierbij de lastige aansluiting Schuttershofweg-Kennedylaan in een ander daglicht. Beide routes krijgen geen specifieke categorie en zien we dan ook als ETW.

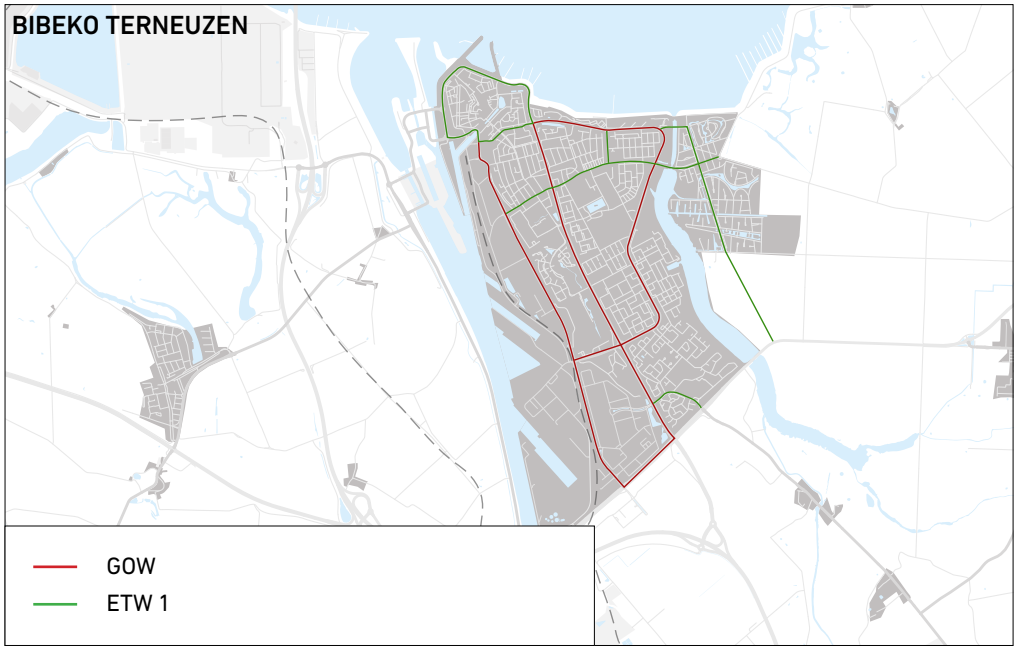
Als laatste oost-west verbindingen blijven de routes direct om het centrum over. We hebben het dan over de ring Scheldeboulevard-Binnenvaartweg-Schependijk-Kennedylaan-Verlengde van Steenbergenlaan. Met uitzondering van de verlengde van Steenbergenlaan zien we hier een erg op de auto afgestemde inrichting. Asfalt, 50 km/u. Om het centrum heen liggen prachtige voorzieningen aan de Westerschelde en het Sluizencomplex, maar ook langs de Kennedylaan. Door de huidige inrichting vormen deze routes echte barrières waardoor een harde scheiding aanwezig is met het centrum. Tevens geven we hiermee het signaal af dat het prima is om hier te rijden met de auto. Ook doorgaand verkeer voelt op deze wijze geen enkele belemmering om gebruik te maken van deze wegen.

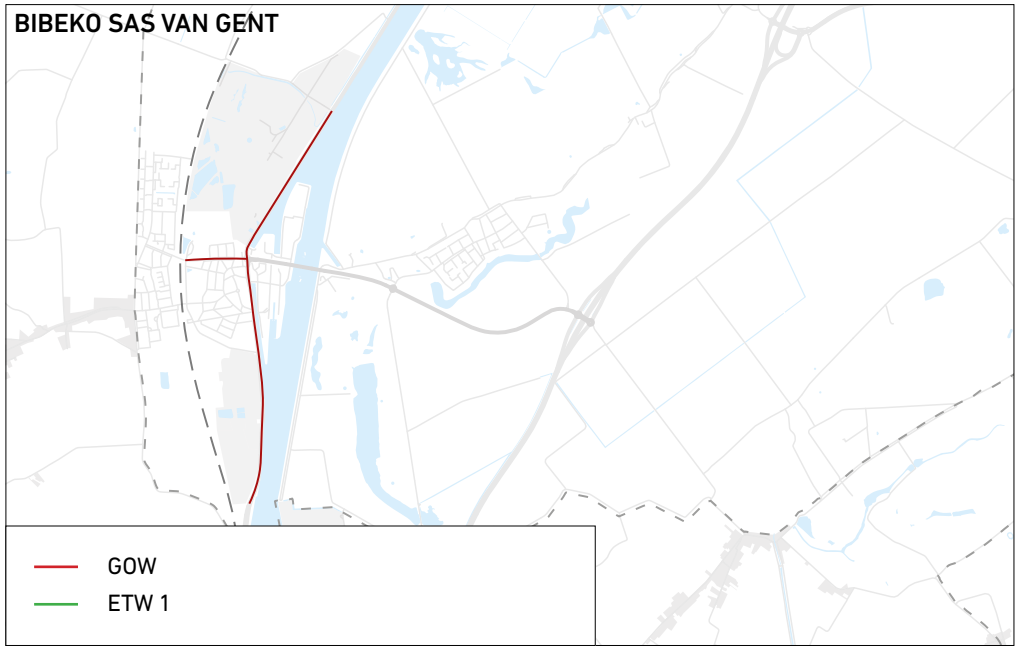
Met de optimale parkeerfaciliteiten daaraan toegevoegd ben je als inwoner van Terneuzen al snel geneigd om met de auto naar het centrum te komen.

Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren, zonder de auto teveel te belemmeren, kiezen we in dit GVVP ervoor om een stadsring te introduceren. Om het centrum heen willen we de route Scheldeboulevard-Binnenvaartweg-Schependijk-Kennedylaan en Verlengde van Steenbergenlaan vormgeven als een ETW type 1. De inrichting van de Laan van Othene kan hierbij als inspiratie dienen. Twee rijlopers van elkaar gescheiden met een middenberm. Ter hoogte van de uitwisselpunten (oversteeklocaties en kruispunten) een duidelijke attentiewaarde. Waar het verkeerskundig moet een rotondevorm om verkeer goed te kunnen verwerken, waar het kan wat meer nadruk op verblijfsgebied. Voor dit laatste zijn bijvoorbeeld het gebied bij het Scheldetheater en Westbeer maar ook bij de entree van de binnenstad ter hoogte van het gemeentehuis prima geschikt.

Voor de route Binnenvaartweg-Kennedylaan biedt het anders inrichten meer mogelijkheden. Zeker wanneer we de link met Schuttershof durven knippen ontstaat hier echt ruimte om de oversteekbaarheid en dus de verbinding tussen centrum enerzijds en Kennedylaan West anderzijds te verbeteren. Dit is ook een belangrijke voorwaarde om de potentie van het gebied tussen Kanaal Gent-Terneuzen en Kennedylaan West te gaan benutten. Ook het nieuwe complex aan de Beurtvaartkade krijgt met een andere inrichting van de Schependijk veel minder ene eilandgevoel en kan echt bij het centrum worden betrokken. Met minder ruimte voor de auto ontstaat er ook meer ruimte om de oude waterstructuur vanaf insteekhaven kanaal tot aan de Westkolk te herstellen. Hier kunnen weer echt kades met loop- en fietsroutes gemaakt worden.







Grootste uitdaging in de stadsring zit in de verbinding Verlengde van Steenbergenlaan-Kennedylaan. Ter hoogte van deze aansluiting is een trechter gevormd tussen het Schuttershofcomplex en de woonwinkel aan de andere zijde. De oplossing hier kan gevonden worden in het schuiven met parkeerplaatsen waardoor meer ruimte ontstaat voor de rijbaan en aanvullende voorzieningen.

Parallel aan dit GVVP wordt een visie voor de binnenstad opgesteld. De uitkomsten daarvan kunnen samen met de keuze voor een stadsring ETW 30 gebruikt worden om een verkeerskundig/stedenbouwkundig ontwerp op te stellen van deze stadsring. Ook hier is dit weer een uitkomst die naar onze mening ideaal de balans verwoord tussen bereikbaarheid voor zowel fietsers, auto's als andere modaliteiten enerzijds, en verkeersveiligheid en leefbaarheid anderzijds.

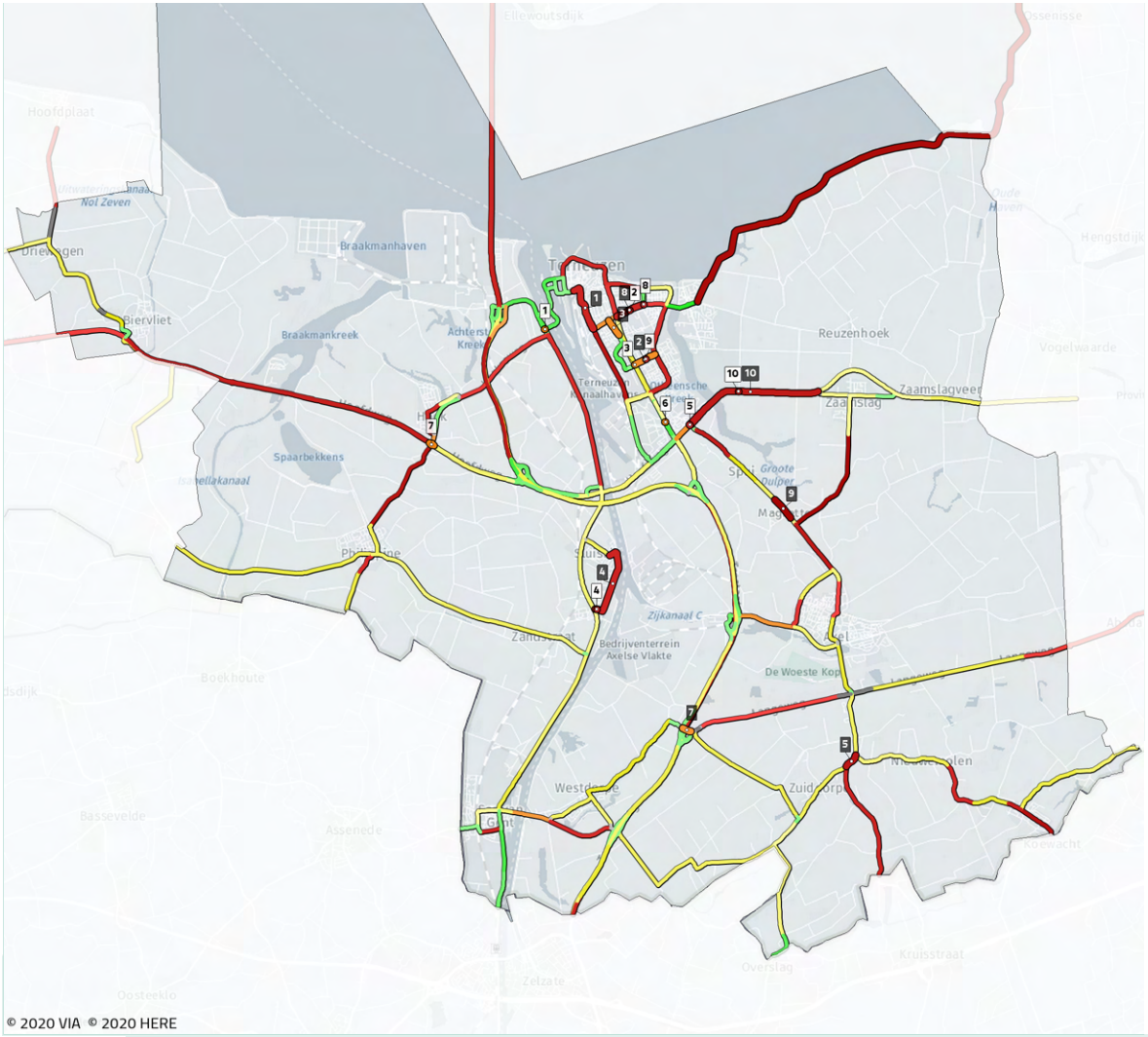
Uitvoering

Na vaststelling van de wegencategorisering zoals verwoord in dit GVVP ligt de nadruk op een detailstudie. Een doorvertaling naar verkeerskundig VO is voor een aantal wegvakken/routes nodig. Niet om direct tot uitvoering over te gaan, maar wel om de principes en haalbaarheid helder te maken zodat de komende jaren ook daadwerkelijk uitvoering gegeven kan worden aan deze visie, deze plannen. Een uitwerking op verkeerskundig niveau is nodig voor:

- Stadsring Terneuzen.
- Route Kinderdijk-Zuidsingel Axel.
- Route Kanaalkade-Hulsterweg Axel.
- Bolwerk Sas van Gent.

In het kader van de snelfietsroute Terneuzen-Zelzate word ook de Kanaalweg Sluiskil uitgewerkt.

Bij deze genoemde uitwerkingen, maar in principe bij alle weginrichtingen, houden we als wegbeheerder rekening met de aanrijtijden van en toegnakelijkheid voor hulpdiensten.



Verkeersveiligheidskaart met CROSS-snelheidsscore voor het drukste wegennet en de ligging van de Top 10 van meest onveilige trajecten 1 en kruispunten 1 (zie tabellen vorige pagina's). Een interactieve versie van deze kaart is te vinden op www.bliq.report. Er is geen onderscheid gemaakt naar wegbeheerder.

De verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

- Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
- Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore
- Verschillende snelheden per rijrichting
- Kleine weglengte

Snelheden in de periode juli 2020

Ongevallen in de periode 2015 t/m Q2 2020

	CROSS-score (kleurenmatrix) op basis van de ongevallen- én snelheidsscore (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie)		Score
1	KENNEDYLAAN, MEESTER F.J. HAARMANWEG TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
2	ALVAREZLAAN TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
3	AXELSESTRAAT TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
4	EILANDSTRAAT, KANAALWEG, KANAALZICHT, MINISTER LELYPLEIN TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
5	KINDERDIJK, PROVINCIALE WEG TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
6	EENDRAGTWEG, HUISSENPOLDERWEG, KALVERDIJK WEST, KANAALDIJK, KNUITERSHO... HULST, TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
7	N258 TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
8	SERLIPPENSSTRAAT, ZUIDLANDSTRAAT TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
9	MAGRETTE, SPUI TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
10	N290 TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	

© 2020 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (juli 2020) en ongevallen (2015 t/m Q2 2020)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Top 10 meest onveilige kruispunten

	CROSS-score (kleurenmatrix) op basis van de ongevallen- én snelheidsscore (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie)		Score
1	BUITENHAVEN, N252, NIEUW NEUZENWEG TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
2	JACOB CATSSTRAAT, SERLIPPENSSTRAAT, ZUIDLANDSTRAAT TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
3	ALVAREZLAAN, GUIDO GEZELLESTRAAT, OUDE VAART TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
4	EILANDSTRAAT, LEIDINGLAAN TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
5	N290, SPUIWEG, WIELINGENLAAN TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
6	GUIDO GEZELLESTRAAT, HANDELSPOORT, VLIETSTRAAT TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
7	N61, N682 TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
8	PROFESSOR ZEEMANSTRAAT, SERLIPPENSSTRAAT TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
9	ALVAREZLAAN, BELLAMYSTRAAT TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	
10	DRIEWEG, N290 TERNEUZEN	Ongevallen Snelheid	

© 2020 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (juli 2020) en ongevallen (2015 t/m Q2 2020)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Bron: VIASTAT

VERKEERSVEILIGHEID

Kader

In Nederland werken we aan verkeersveiligheid conform het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030). Deze visie is tot stand gekomen in samenwerking met de verkeersveiligheidspartners en gaat uit van een integrale risico gestuurde aanpak op negen thema's. Binnen deze thema's moet integraal worden samengewerkt met als doel de risico's voor verkeersveiligheid binnen deze thema's zoveel mogelijk in te perken. De partners doen dit door de integrale inzet van de zogenaamde drie E's: engineering, education en enforcement. In goed Nederlands infrastructuur, educatie & communicatie en handhaving. De Zeeuwse Uitvoeringsagenda SPV 2030 is de Zeeuwse vertaling van de visie die is vastgelegd in het SPV 2030. Het geeft de Zeeuwse uitvoeringsstrategie en de daarbij behorende maatregelen weer. De partners, wat wij als gemeente Terneuzen ook zijn, geven, in onderling overleg, uitwerking aan deze Zeeuwse uitvoeringsstrategie. De Zeeuwse prioritaire thema's zijn:

- Infrastructuur
- Heterogeniteit
- Kwetsbare- en onervaren weggebruikers
- Afleiding
- Verkeersovertreders

Het slim en veilig inrichten van de (verkeers)ruimte staat hierbij centraal. Iedereen, zowel reiziger als vervoerder, moet veilig gebruik kunnen maken van de verschillende netwerken en vervoerswijzen. Dat vergt sociale veiligheid, verkeersveiligheid en veiligheid van de infrastructuur zelf. Voor alle wegen in Zeeland en dus ook van de gemeentelijke wegen in Terneuzen is enkele jaren geleden een categoriseringstoets op netwerkniveau en een vormtoets gedaan. Hoewel niet alle gemeenten hetzelfde zijn en er per gemeente ook andere prioriteiten worden gesteld, is er wel een rode draad te halen uit de geïnventariseerde risico's. Deze gemene deler omvat:

- Heterogeniteit: langs veel 50 km/u wegen liggen fietsstroken in plaats van vrijliggende fietspaden. Daarnaast bevinden zich op deze wegen ook vrachtwagens, stads- en streekbussen en landbouwvoertuigen. De verschillen in massa, richting en snelheid vergroten de kans op ongelukken.

- Oversteken: Oversteken op 50 km/u GOW's is in de inrichting vaak geen veilige oversteekplaats voor fietsers aanwezig. Dit leidt in veel gemeenten tot onveilige situaties, zeker op school-thuisroutes.

- Traverses: gemeenten noemen vaak de provinciale wegen die een kleine kern doorkruisen als een probleem.
- Afwaarderen 50 km/u naar 30 km/u: in woonwijken is de maximum snelheid vaak verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u. Steeds vaker vinden gemeenten dat op gemeentelijke hoofdwegen (GOW's), ondanks de verkeersfunctie, de maximum snelheid ook naar 30 km/u zou moeten.

- Herinrichten 30 km//u zones: veel wegen binnen de bebouwde kom zijn afgewaardeerd van 50 km/u naar 30 km/u. Vaak heeft er geen herinrichting van deze wegen plaatsgevonden waardoor er een discrepantie is tussen de maximaal toegestane snelheid en de beleving van de weggebruiker.

Een nadere analyse van intensiteit, snelheid en ongevallen leidt tot de conclusie dat er in het stedelijk gebied (waaronder ook Terneuzen) veel meer ongelukken gebeuren dan daar buiten. Dit komt hoogstwaarschijnlijk door de grotere drukte in combinatie met de hogere snelheid. In steden zijn er vaak 50 km/u GOW's als grijze wegen aanwezig. Wegen die in principe een gebiedsontsluitende functie vervullen, maar niet als zodanig zijn ingericht door bijvoorbeeld gebrek aan ruimte. Het intensieve en heterogene gebruik van deze wegen en de nodige erfaansluitingen, verhoogt het risico op ongevallen. Daarom moet een nadere afweging gemaakt worden: richten we de weg in als GOW (50), als ETW (30) of biedt een nieuwe categorie GOW (30) hier een oplossing?

Het SPV 2030 stuurt aan op een risicogestuurde aanpak. De CROSS-methode combineert de ongevallenscore met een verklarende variabele, zoals een snelheidsscore. De ongevallenscore bepaalt de prioriteit in de 'Top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten'. De CROSS-score combineert, via een kleurenmatrix, beide scores. Het rode valk bevat de trajecten of kruispunten met een hoge ongevallen- én snelheidsscores. De score voor gemeente Terneuzen is in dit GVVP opgenomen.

Binnen de provincie Zeeland werken de verkeersveiligheidspartners samen in Het ROVZ (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland). Hierin ontwikkelen we o.a. ook acties op het gebied van educatie en communicatie. De provincie Zeeland wil verder innoveren in educatie, voorlichting, gedragsbeïnvloeding en handhaving en dit alles effectiever toepassen. We verbeteren hiermee de verkeersveiligheid, doordat verkeersdeelnemers gestimuleerd worden zich veilig te gedragen en zich te houden aan de wettelijke regels en fatsoensnormen.

Als laatste onderdeel in dit kader lichten we twee onderwerpen toe die specifiek in Terneuzen aandacht vragen. Deze komen niet zozeer uit de beleidsanalyses naar voren, maar meer uit gesprekken met medewerkers van de gemeente en inwoners. Men vraagt hierin aandacht voor hoe om te gaan met verkeersveiligheid in schoolomgevingen en meldingen ten aanzien van hard rijden.

[2] In dit GVVP hanteren we hiervoor de term ETW type 1

Visie

Volgend op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 moeten we een antwoord vinden op wat we doen met de hoge risico infrastructuur? Routes waar het druk is en hoge snelheden aanwezig zijn, zijn in potentie de locaties waar de ernstige ongevallen te betreuren vallen. Verkeersveiligheidsbeleid moet juist pro actief zijn, voorkomen is immers beter dan genezen. Vanuit die visie moeten we goed naar de weginrichting kijken en onze rol als gemeente hierin.

Ten aanzien van communicatie en educatie rondom verkeersveiligheid blijven we onderdeel van het ROVZ en volgen we hierin. Er zijn momenteel geen Terneuzen-specifieke punten die reden vormen om, al dan niet samen met ROVZ, op in te zetten.

Binnen dit GVVP nemen we een werkwijze op hoe we omgaan met verkeersveiligheid nabij scholen (kaderstellend) en wat we doen met snelheidsovertredingen op het eigen wegennet.

De ambitie voor dit onderdeel is liften. Waar het verbeteringen betreft voor fietsverkeer kunnen we juist sturen en zorgen dat zaken snel(ler) opgepakt worden. In andere gevallen biedt dit GVVP kaders die we vervolgens kunnen benutten om mee te liften bij werkzaamheden in bijvoorbeeld het kader van beheer en onderhoud.

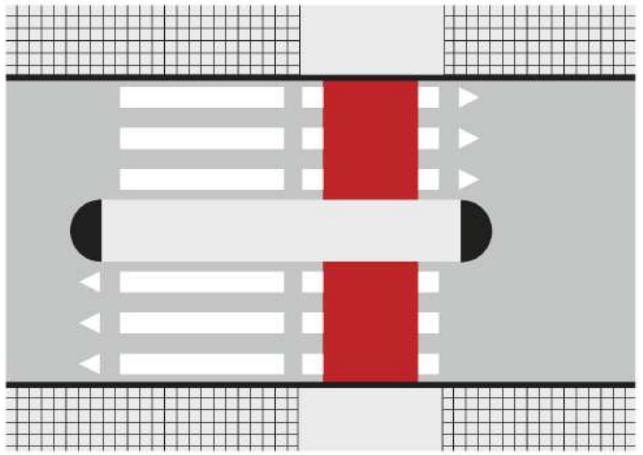
Plan

Met de voorgestelde wijzigingen in het wegencategoriseringsplan binnen de bebouwde kom leggen we al een sterke basis voor de aanpak van de hoge risico infrastructuur. Met de vorming van een stadsring om het centrum heen, inclusief inrichting tot 30 km/u gebied met gescheiden rijlopers en duidelijke kruispunten en oversteekvoorzieningen, nemen we al een groot deel van de vraag weg. Blijft over de oversteeklocaties voor voetgangers en fietsers, niet kruispuntgebonden, op bijvoorbeeld de Churchilllaan en Willem de Zwijgerlaan in Terneuzen en de Westkade in Sas van Gent.

Hiervoor kiezen we in dit GVVP een vormgeving die we in principe op alle locaties kunnen toepassen. De basis vormt een gefaseerde oversteek in de vorm van een middeneiland van minimaal 2 meter. Voordeel is dat oversteken gefaseerd kan plaatsvinden en dat verkeer op de rijbaan een wijziging in het profiel ziet waardoor de attentie verhoogd wordt. Op wegvakken is het kruisen vaak niet mogelijk of wenselijk in de voorrang voor het langzame verkeer, gelet op verkeersveiligheid. In dat geval volstaat het aanbrengen van een middeneiland en brengen we bij voorkeur geen markering aan. Wanneer wel voorrang verleend dient te worden passen we voor voetgangers een zebrapad toe en voor fietsers een rode oversteek, ondersteunt met blokmarkering en haaientanden. Wat in ieder geval niet mag is een combinatie van fietsers uit de voorrang en voetgangers in de voorrang (of omgekeerd).

Ten aanzien van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving werken we in dit GVVP een kaderstellend principe uit. Vanuit dit principe kan ad hoc per locatie bezien worden of maatregelen nodig zijn. Het kader kan ook dienen als input bij het ontwerp van nieuwe schoollocaties.

Uitgangspunt ten aanzien van scholen is dat er ook rekening gehouden moet worden met de omgeving en het gebruik daarvan buiten de drukke periode. Vaak wordt bij een school in overdreven vorm aandacht gevraagd voor de aanwezigheid van een school. Denk aan felle kleuren, verkeersborden in diervormen, etc. Eigenlijk een raar fenomeen want op de momenten dat het druk is zie je al aan de weggebruikers dat er sprake is van een schoolomgeving.



Oversteeklocaties

Op de rustige momenten wanneer deze “verkeersbordenkermis” opvalt is het juist niet nodig, omdat er dan geen kinderen de school verlaten dan wel betreden. Qua inrichting mag het dus redelijk sober blijven. We zetten in eerste instantie in op een goede bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers. Dat betekent dat er direct grenzend aan de school voldoende ruimte moet zijn die autovrij is. Oversteeklocaties met autoverkeer zijn veilig vormgegeven conform de eerder in dit GVVP genoemde opzet. Uiteraard zal ook bij scholen de auto een veel gebruikt vervoersmiddel blijven. Bij basisscholen zetten ouders vaak hun kinderen af op weg naar school en bij slecht weer is de fiets vaak geen wenselijk alternatief. Dit betekent niet dat we het autogebruik enigszins mogen ontmoedigen. Parkeren op enige afstand is dus acceptabel, zeker wanneer dit de gewenste ruimte voor de voetgangers en fietsers oplevert. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen en het inrichten van parkeerlocaties houden we bij basisscholen geen rekening met kiss & ride locaties. Juist bij deze (jonge) kinderen zien we in de praktijk vaak dat ouders mee uitstappen en hun kind de klas inbrengen of meelopen tot aan de schoolpoort.

Indien een situatie niet goed functioneert en er door bijvoorbeeld teveel autoverkeer onveilige situaties ontstaan grijpen we naar een vanuit Vlaanderen overgenomen principe: de schoolstraat. Het gebied rondom de schoolentree wordt bij start en einde van de school afgesloten met hekjes met de tekst schoolstraat. Alleen fietsers en voetgangers zijn binnen dit gebied welkom. Uitrol van dergelijke maatregelen kan alleen plaatsvinden wanneer de medewerkers van de school hier ook achter staan en proactief aan mee willen werken. Ook omwonenden moeten in dit proces goed betrokken worden. Bij nieuwbouw van scholen is dit voor het aspect verkeer en parkeren ook de belangrijkste bron van informatie. Vaak weten medewerkers goed hoe ouders kinderen halen en brengen en deze informatie is goud waard voor een uiteindelijk goed functionerend ontwerp.

Het laatste onderdeel bij het aspect verkeersveiligheid is snelheid. Wanneer zijn we als gemeente aan zet wanneer er te hard gereden wordt? In principe is dit een gedeelde verantwoordelijkheid. Allereerst is een weggebruiker zelf verantwoordelijk voor zijn of haar gedrag. Handhavers zoals de politie kunnen optreden om met bijvoorbeeld controles en staande houdingen het hard rijden tegen te gaan. Maar ook een wegbeheerder kan met een goede weginrichting hoge snelheden tegen gaan.

Vooropgesteld, een weginrichting waarbij hard rijden onmogelijk is bestaat eigenlijk niet. Enerzijds heeft de wegbeheerder de opdracht om een lage snelheid (vaak 30 km/u) voor het autoverkeer te bewerkstelligen. Anderzijds moet de weg ook geschikt zijn voor grote voertuigen zoals vrachtwagens en bussen. Zelfs in het kleinste woonstraatje moet in principe een vrachtauto kunnen komen. De modernisering van het wagenpark zorgt er ook voor dat langzaam rijden steeds een grotere uitdaging wordt. Er zijn gelukkig systemen (cruise controle, etc) die hulp bieden bij het aanhouden van een snelheid. Moderne auto's zijn echter zo stil en snel dat langzaam rijden echt inspanning vraagt. Als gemeente is het belangrijk dat we inzage hebben in de gereden snelheden. Hiervoor kunnen we gebruik maken van de software VIASTAT en eventueel eigen metingen. Dat er gemiddeld harder gereden wordt dan de toegestane snelheid is bekend.

Het wordt problematisch wanneer dit harder rijden zo'n 10 km/u boven de toegestane snelheid bedraagt. Als kritische grens voor een Zone 30 houden we om die reden 38-40 km/u aan, voor een 50 km/u weg 58-60 km/u. Indien er meldingen over te hoge snelheden zijn is stap 1 altijd verzamelen van objectieve gegevens (zelf tellen of VIASTAT). Indien de V85 (verkeerskundig gemiddelde snelheid) binnen de 10 km/u grens valt is er in principe geen actie benodigd. Wanneer de V85 hoger uitvalt moet bezien worden of ingrijpen noodzakelijk is. Dit kan zijn een periode overbruggen tot herinrichting, maar ook het aanbrengen van snelheidsbeperkende voorzieningen. Hierbij moet wel altijd gewerkt worden vanuit het principe gezond boerenverstand. De investering moet altijd in verhouding staan ten opzichte van het aanwezige risico.

Aan de hand van het voorgaande leggen we vast wanneer we vinden dat er objectief sprake is van een snelheidsprobleem. Om vervolgens te bepalen welke actie hieraan gekoppeld dient te worden hangt af van diverse factoren. Naast snelheid spelen bijvoorbeeld intensiteit, voertuigverdeling, percentage doorgaand verkeer en omgevingsfactoren ook een rol. In het ene geval kan een campagne om aandacht vragen voor snelheid effectief zijn, in het andere geval zal een herinrichting soelaas bieden. Als onderdeel van iedere actie nemen we nazorg/ evaluatie op. Dit betekent dat we monitoren/evalueren of de gewenste snelheidsafname bereikt is/wordt.

Uitvoering

Het hiervoor weergegeven plan omvat kaders die toegepast kunnen worden wanneer hier sprake van is. Ten aanzien van de aanpak hoge risico infrastructuur komt veel al aan bod bij de uitvoering van het onderdeel wegencategorisering binnen de bebouwde kom. Enige verdere uitwerking die gewenst is betreft een detailleringsslag van de oversteken op de GOW 50 wegen. Conform het voorgestelde principe werken we de oversteken op in ieder geval de Willem de Zwijgerlaan en de Churchilllaan in Terneuzen en de Westkade in Sas van Gent uit tot een verkeerskundig VO.

WANDELNETWERK

VOETGANGERS

Kader

In het Mobiliteitsbeeld 2019 wordt ingezet op een afname van het aantal voetgangers als verkeersslachtoffer. In de Zeeuwse uitvoeringsagenda SPV 2030 komt ook de aandacht terug voor de voetganger als kwetsbare verkeersdeelnemer. Breder bezien, wanneer we onder voetgangers ook aandacht geven aan rolstoelgebruikers, mensen met een rollator, etc., hebben we het hier ook over toegankelijkheid in bredere zin. Vanuit o.a. een VN resolutie zijn we als gemeente ook verplicht om meer te doen aan een voor iedereen toegankelijke openbare ruimte. We streven naar een inclusieve samenleving, dat betekent ook een openbare ruimte die voor iedereen bereikbaar is.

Terneuzen beschikt over een uitgebreid wandelnetwerk voor de recreatieve wandelaar. Voor functionele verplaatsingen is de bereikbaarheid voor voetgangers van groot belang. Nagenoeg iedere verplaatsing begint en eindigt te voet. Goede voorzieningen voor voetgangers zijn dan ook van belang. Het vertrekpunt is om de voetganger als langzaam verkeer extra ruimte te beiden ten opzichte van de auto binnen de bebouwde kom.

Visie

De voetganger is bij herinrichtingsvraagstukken niet ondergeschikt bij de keuze voor de weginrichting. Het oversteken van wegen moet eenvoudiger en veiliger worden. Kies bijvoorbeeld vaker voor een voetgangersgebied als inrichting bij o.a. winkelcentra en sportclusters. De centra van Axel, Sas van Gent en Terneuzen zien we in principe als verblijfsgebied. Auto's zijn hier welkom, maar de basis van de inrichting wordt gevormd door voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Geleidelijk aan streven we naar een voor iedereen toegankelijke openbare ruimte.

Het ambitieniveau voor de voetganger is liften. We willen zeker ook voor de voetganger heel wat bereiken, maar de keuze om te versnellen ligt in eerste instantie bij de fietser. Liften betekent in dit geval dat we direct na vaststelling van dit GVVP moeten sturen op beleid zodat we de juiste richtlijnen vastleggen voor de voetganger. Op basis daarvan kunnen we de komende jaren meeliften om de positie van de voetganger te verbeteren.

Plan

Bij de inrichting van de openbare ruimte zien we dat de voetganger niet altijd de voorzieningen krijgt die we conform de richtlijnen eigenlijk willen bieden. Standaard richtlijnen worden niet altijd overgenomen. Als dit een bewuste keuze is kan dat acceptabel zijn, maar vaak betreft het gewoon een misverstand. De volgende onderdelen willen we in ieder geval borgen bij de uitvoering van inrichtingswerkzaamheden:

- Oversteekplaatsen conform de eerder in dit GVVP benoemde standaard. Hierbij dient altijd zorggedragen te worden dat een eventuele goot op deze locaties op het hoogste niveau is en dat een eventueel trottoir is verlaagd.

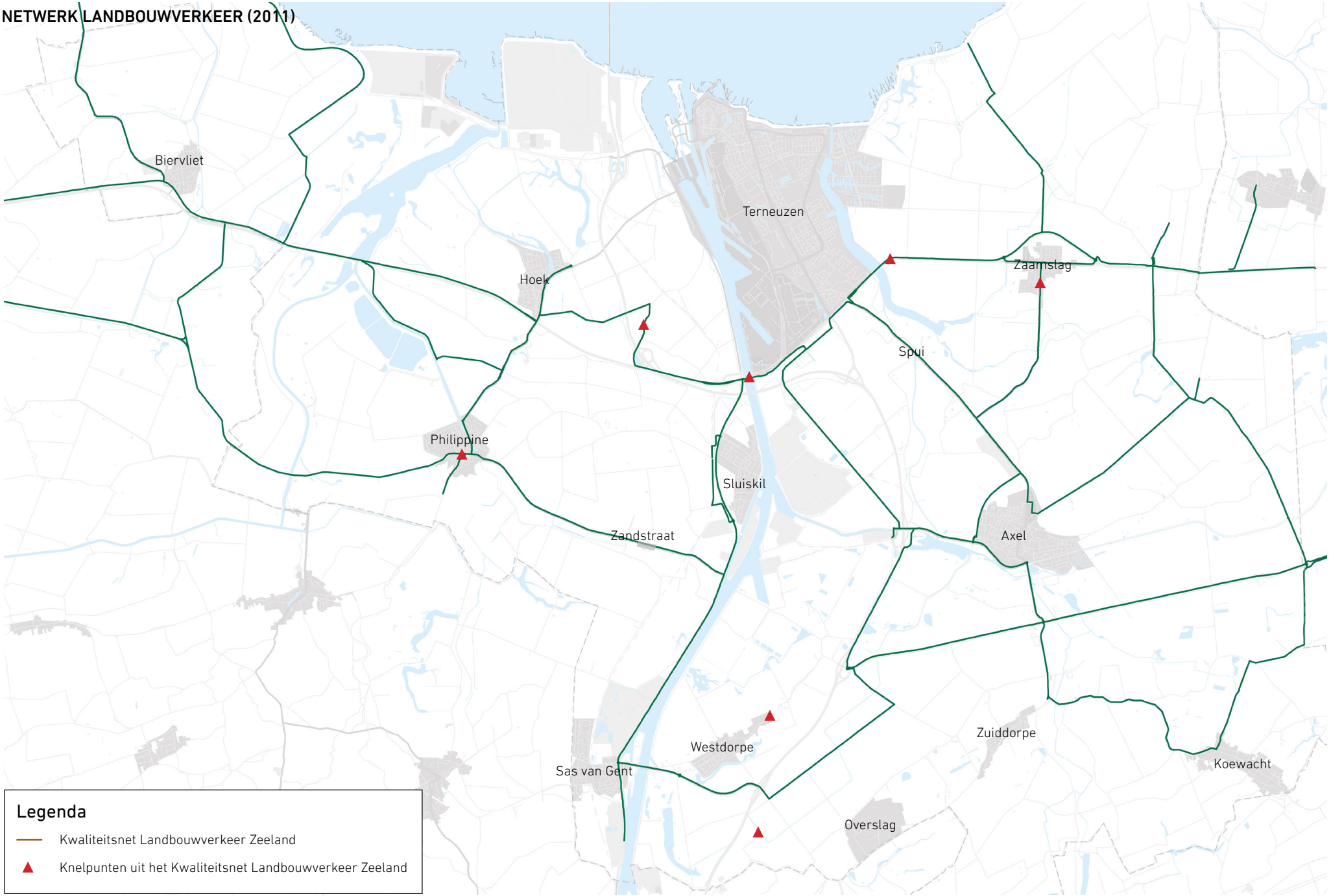
- Standaard breedte van een trottoir is conform CROW-richtlijn 2,0 meter. Minimaal houden we 1,5 meter aan. Ter hoogte van een puntlast (bijvoorbeeld lantaarnpaal) is een breedte van 0,9 meter het minimum.

Ten aanzien van toegankelijkheid is een nadere analyse gewenst. In breder verband, breder dan enkel verkeer en vervoer, moet in beeld gebracht worden welke behoefte er leeft en welke insteek de gemeente Terneuzen kiest. Dit kan indien nodig vervolgens uitgewerkt worden in een beleidsplan en/of uitvoeringsplan.

Uitvoering

We dienen er zorg voor te dragen dat de onder plan genoemde richtlijnen opgenomen worden in de juiste documenten, bijvoorbeeld een leidraad openbare ruimte of inrichtingsdetails.

NETWERK LANDBOUWVERKEER (2011)



LANDBOUWVERKEER

Kader

In 2011 is in Zeeland het Kwaliteitsnet landbouwverkeer vastgesteld. Hierin is een netwerk vastgelegd van belangrijke landbouwroutes en een overzicht van op te lossen knelpunten. In 2017 heeft een eerste herziening plaatsgevonden die echter nooit officieel is vastgesteld. Gedurende het opstellen van dit GVVP wordt gewerkt aan een nieuwe herziening. In het netwerk bevinden zich de volgende knelpunten voor de gemeente Terneuzen:

- Stremming Sluiskilbrug (suggestie openstellen calamiteitenweg voor landbouwverkeer).
- Parallelweg Zaamslag-Terneuzen.
- Graafjansdijk.
- Grensoverschrijdend landbouwverkeer.

Verder werd tijdens de gesprekken die in de beginfase van dit GVVP met stakeholders gevoerd zijn, gevraagd om rekening te houden met de volgende aanbevelingen:

- Goede afstemming met ZLTO en Waterschap Scheldestromen is vereist.
- Plaatsing van bebording en straatmeubilair op voldoende afstand.
- Goede aansluiting infrastructuur op landbouwpercelen.
- In de kernen goede ervaring met versmallingen in combinatie met verhogingen (Spui/Magrette).

Visie

De landbouwsector is een belangrijke gebruiker van het wegennet. In het buitengebied, maar soms ook noodgedwongen op routes binnen de bebouwde kom. Hoe gaan we met deze doelgroep om en wat betekent dat voor onze weginrichting? Het doel van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland is duidelijk en wordt breed gedragen. Het landbouwverkeer moet zich over grotere afstanden vlot en veilig kunnen verplaatsen (economisch belang) en tegelijkertijd moet de verkeersveiligheid en doorstroming van het overige verkeer en de leefbaarheid in de kernen worden verbeterd.

Het landbouwverkeer moet zoveel mogelijk rond de dorpskernen worden geleid, dit door het netwerk zoveel mogelijk om de kernen in de gemeente Terneuzen heen te leggen. Dit is reeds meegenomen in het kwaliteitsnet en wordt nogmaals benadrukt. Op sommige locaties is het niet mogelijk om de routering anders vorm te geven en is het doorsnijden van een dorpskern de enige optie. Binnen de kernen moeten de huidige knelpunten worden aangepakt en toekomstige knelpunten worden voorkomen. Hierbij is goede afstemming met het Waterschap & ZLTO essentieel.

Gelet op voorgaande een logisch gevolg dat we voor het thema landbouwverkeer de ambitie “liften” aanhouden.

Plan

Voor de genoemde knelpunten lopen reeds acties. De gewenste parallelweg Zaamslag-Terneuzen staat op de agenda en onder wegencategorisering buiten de bebouwde kom hebben we deze wens extra benoemd. Landbouwverkeer en de Sluiskilburg nemen we mee in de uitwerking van de wegencategorisering buiten de bebouwde kom. Op de Graafjansdijk te Westdorpe zijn reeds oplossingen aangedragen. Resteert enkel het aspect grensoverschrijdend verkeer. Vanuit dit GVVP zijn grensoverschrijdende overleggen opgestart en deze blijven in principe ook na vaststelling behouden. Goede momenten dus om eventuele specifieke grensoverschrijdende problematiek hier op de agenda te plaatsen wanneer van toepassing. Parallel aan de wens om een directe fietsverbinding tussen Hoek en Brug Sluiskil te realiseren bestaat ook de wens deze route voor landbouwverkeer te verbeteren. Bij de uitwerking van de fietsverbinding zetten we dan ook in op het doortrekken van de parallelweg voor landbouwverkeer langs de N61 tussen Hoek en uiteindelijk de Burg Sluiskil.

Uitvoering

Het inzetten op realisatie van een directere en veiligere verbinding voor landbouwverkeer tussen Hoek en Burg Sluiskil, bijvoorbeeld via een parallelweg langs de N61.

JUMBO

VRACHTAUTO'S

Kader

Het vervoer van vracht voor en door de provincie Zeeland is verdeeld in 61% over water, 9% over het spoor en 30% over de weg (max 20% via weg in 2025 Activiteitenprogramma klimaat en duurzaamheid gemeente Terneuzen). De noord-zuidverbinding voor vrachtverkeer over de weg is door de aanleg van de Westerscheldetunnel verplaatst van Breskens en Perkpolder naar de Kanaalzone in Terneuzen. In het kader van verkeerveiligheid is het gewenst deze vervoersstromen zoveel als mogelijk over het hoofdwegennet te laten rijden. Uit interviews met verschillende stakeholders komt doorgaand vrachtverkeer door kernen Westdorpe, Biervliet, Hoek en Sas van Gent naar voren als aandachtspunt.

De havenbedrijven sturen aan op het beter benutten van de capaciteit op het spoor. Voor het verbeteren van de bestaande stromen over de weg wordt gekeken naar innovaties. Het havengebied zorgt voor een groot deel van het vrachtverkeer in de regio. Op dit moment heeft de gemeente Terneuzen hier geen sturende rol.

Parkeren van vrachtverkeer en overnachten van chauffeurs is een actueel thema. De overlast lijkt momenteel behapbaar maar steeds vaker zien we her en der verspreid door de gemeente geparkeerde vrachtauto's, al dan niet met een overnachtende chauffeur. Vanuit provincie Zeeland wordt nagedacht over centrale locatie som dit op te vangen. Wijzigingen in vervoersstromen kunnen hierbij een rol spelen. Vanuit North Sea Port wordt bijvoorbeeld nagedacht over een centrale locatie waar verkeer met herkomst of bestemming haven zich moet melden. In ideale zin koppelen ze hier de vracht af en nemen een nieuwe mee. Het voor- en natransport vind dan door lokale havengebonden vervoerders plaats.

In enkele kernen zoals Hoek en Westdorpe komt het voor dat vrachtverkeer op zoek is. Chauffeurs met een bestemming Dow of Outokumpu rijden op plaatsnaam en verdwalen zo of rijden zich vast in de dorpen.

Visie

De opbouw van het verbeteren van de bereikbaarheid en het verminderen van overlast kan gecombineerd worden met de gedachte vanuit Trias Mobilitae. Vanuit vrachtverkeer:

1. Voorkom, verkort of verminder verplaatsingen:
2. Verander van vervoerswijze en routing:
3. Verschoon de vrachtwagens

Hierbij kunnen we als gemeente meedenken over het versterken van vervoer per spoor. We kunnen meedenken, maar de echte ingrepen liggen op het bord van bijvoorbeeld North Sea Port en de bedrijven.

Het verminderen van de overlast van overnachtende chauffeurs en doorgaand vrachtverkeer door de kernen moet in overleg met de belangrijke spelers in de regio. North Sea Port zorgt voor de belangrijkste bedrijvigheid in de regio. Het Waterschap beheert een groot deel van de wegen.

Ambitie is in dit geval meeliften. We hebben ambitie als gemeente, maar de uitvoering ligt bij andere partijen. Hieronder kan ook vallen het bieden van ondersteuning aan initiatieven. Er is reeds sprake van initiatieven van Havenbedrijven en wegbeheerders, maar ook initiatieven van private investeerders zou de gemeente mede kunnen ondersteunen. Zo kan mogelijke ondersteuning bestaan uit onder andere planologische procedures, meedenken en onderzoek naar subsidiemogelijkheden. De toename van transitverkeer door o.a. opheffen tol Westerscheldetunnel zou aanleiding kunnen zijn tot verder onderzoek.

Plan

Met navigatie en deur tot deur communicatie is de rol als wegbeheerder in het sturen van vrachtverkeer steeds lastiger. In dit GVVP kijken we dan ook voornamelijk naar welke toekomstige ontwikkelingen ons kunnen helpen bij het aanpakken van bestaande problemen. Daarbij is het koppelen van kansen belangrijk.

We zijn erg enthousiast over initiatieven voor centrale vrachtwagen parkeerplaatsen. Sowieso kan dit het her en der parkeren en overnachten tegengaan. Wanneer dergelijke initiatieven doorgroeien tot plaatsen waar vracht wordt aan- en afgekoppeld zien we helemaal mogelijkheden. Op dat moment hebben alle bestemmingen in de haven/gemeente eigenlijk nog maar 1 adres en vanaf daar vind natransport plaats door eigen/lokale chauffeurs. Hierdoor zal het fout rijden en overlast veroorzaken in woonkernen minimaliseren. Dergelijke parkeerkamers kunnen tevens een concentratie van voorzieningen vormen. Als daar chauffeurs verblijven zijn ook tankstations, laadmogelijkheden, horeca en detailhandel benodigd. Dit biedt kansen voor combinaties met de eerder genoemde hubs.

In afwachting van deze ontwikkelingen blijven we met goede navigatie en havennummering inzetten op duidelijke routes. Wanneer overlast (bijvoorbeeld in de dorpskernen) blijft bestaan bieden we waar nodig maatwerk, bijvoorbeeld door het plaatsen van tijdelijke bebording.

Uitvoering

Geen specifieke uitvoering.

04. UITVOERING

ALGEMEEN

In deel 1 t/m 3 hebben we het plan beschreven, de inhoud van het GVVP voor de gemeente Terneuzen. In 2020/2021 hebben we uitgebreid de tijd genomen om de verkeerssituatie voor nu en de toekomst vast te leggen. Aan de hand daarvan willen we de komende jaren aan de slag. Hoe we dat gaan doen omschrijven we in dit vierde deel. Daarin besteden we ook aandacht aan het actueel houden van het GVVP. We starten met uitleg van de benodigde organisatie. Daarna gaan we in op het uitvoeringsplan en het jaarplan dat we voor ogen hebben. We sluiten af met de wijze hoe we de doorvertaling van dit GVVP naar kern- en wijkniveau verzorgen.

ORGANISATIE

Dit GVVP is opgesteld in opdracht van de gemeenteraad van de gemeente Terneuzen. De uitvoering wordt verzorgd door de ambtelijke organisatie in opdracht van het College van Burgemeester en Wethouders. Deze logische taakverdeling willen we in de uitvoering van het GVVP behouden. Raad en college zijn uiteraard altijd aanwezig binnen een gemeentelijke organisatie. Binnen het ambtelijk apparaat dienen we een structuur te vormen die de uitvoering kan oppakken. We stellen voor de opgezette structuur van het GVVP proces hiervoor te behouden. Dit betekent dat we met de volgende overleg- en projectgroepen aan de slag gaan:

- Kerngroep: een kerngroep blijft behouden die als motorblok van het GVVP fungeert. Minimaal; hebben de beide beleidsmedewerkers verkeer en vervoer van de gemeente hierin zitting. Indien gewenst/nodig worden zij bijgestaan door interne dan wel externe ondersteuning. We voorzien een maandelijkse vergaderfrequentie.

- Projectgroep intern: de afstemming met de andere beleidsvelden is zeer goed bevallen. Verkeer en vervoer heeft raakvlakken met alle beleidsvelden en afstemming is essentieel. We willen dan ook graag de interne projectgroep behouden. Ieder jaar wordt een overleg gepland, bij voorkeur aan het eind of begin van de jaargang. Agendapunt is een terugblik op het afgelopen jaar met een terugkoppeling van wat er is gebeurd en een vooruitblik naar het komende jaar en wat daar op de agenda staat. Dit is tevens het moment voor andere beleidsvelden om input te leveren wanneer zij input verwachten vanuit verkeer en vervoer.

- Externe projectgroep: in dit GVVP stellen we voor om voor de Kanaalzone een GGA op te starten. Wanneer dit daadwerkelijk het geval is zal de externe projectgroep daarin reeds vertegenwoordigd zijn. Wanneer dit niet het geval is willen we net als de interne projectgroep ook deze externe projectgroep 1 maal per jaar bijeenroepen met eenzelfde agendaopzet als de interne projectgroep.

- Grensoverschrijdend overleg: misschien wel de meest waardevolle bijeenkomsten tijdens het opstellen van dit GVVP. We lezen veel over wat er aan de andere zijde van de grens gebeurt, maar een echt goede afstemming blijkt toch lastig. Om die reden adviseren we ieder kwartaal deze grensoverschrijdende werkgroep te initiëren. Nu stond het GVVP centraal, maar ook agendapunten als de Regionale Mobiliteitsstrategie, Mobiliteitsplan vervoerregio Gent, herinrichting R4 Zelzate/Gent, etc. zijn denkbaar. Als grensgemeente en vanwege het belang vanuit dit GVVP stellen we voor dat gemeente Terneuzen voorlopig initiatiefnemer hiertoe is.

De periode van 4 jaar waar binnen een Raad en college in principe functioneren willen we ook aanhouden als looptijd van uitvoeringsplannen. We stellen ons hierbij voor dat bij aanvang van een nieuwe Gemeenteraad gestart wordt met het opstellen van een uitvoeringsplan (4 jaar) en aanvraag van de benodigde budgetten. Het eerste jaar van een nieuwe Raad is dan bedoeld als voorbereiding, waarna 4 uitvoeringsjaren plaatsvinden (3 binnen de raadsperiode en 1 parallel aan het opstellen van het uitvoeringsplan met de volgende raad). We starten hiermee in 2022. Dit betekent dat er in dat jaar nog niet veel uitvoering zal plaatsvinden, maar wel voorbereiding. Voor dat jaar willen we sowieso zorgen dat voldoende voorbereidingsbudget beschikbaar is om de in dit GVVP genoemde acties alvast op te starten.

connexxion
www.connexxion.nl
ZEELAND

Overzicht van de actielijst voortkomend uit dit GVVP:

#	Onderwerp	Toelichting	Actie	Prijsindicatie
1	Detaillering Fietsnetwerk	n het netwerk zijn enkele routes opgenomen die nu nog niet direct herkenbaar zijn op straat. Denk aan de doorfietsroute Zelzate-Westdorpe-Terneuzen en de verbinding tussen de doorfietsroutes in het centrum van Axel. Een nadere detailleringsslag is gewenst om de exacte routing te bepalen.	Vertaling fietsnetwerkkaart naar straatniveau en bepalen exacte routes.	€30.000
2	Vormtoets Fietsnetwerk	Volgend op de detailleringsslag dient een schouw uitgevoerd te worden van de doorfietsroutes en primaire routes. Een controleslag op de inrichtingselementen. Deze kan vervolgens doorvertaald worden in een maatregelenpakket om het netwerk op orde te krijgen, waarbij bij voorkeur een link gelegd wordt met gepland beheer en onderhoud. Op basis van deze informatie ontstaat tevens inzicht in benodigde budget voor de komende jaren. Specifiek aandachtspunt in dit plan is de omvorming van de voorrangsregels op rotondes. Dit moet in een korte periode gebeuren zodat uniformiteit behouden blijft.	Vormtoets van het fietsnetwerk, controle inrichting aan de hand van kaders. Aansluitend bepalen op welke wijze verbeteringen worden uitgevoerd.	
3	Leidraad Openbare Ruimte Fietsinrichtingen	De eisen/richtlijnen die we stellen aan de nieuwe fietsinfrastructuur dienen opgenomen te worden in de Leidraad Openbare Ruimte, Detailboek en/of andere documenten die door de gemeente worden gebruikt of beschikbaar worden gesteld aan aannemers en ingenieursbureaus ten behoeve van de uitvoering van infrastructurele werken.	Borgen inrichtingseisen mbt fiets in relevante documenten/plannen.	€5.000
4	**Leidraad Openbare Ruimte Voetganger**	We dienen er zorg voor te dragen dat de voor voetgangers benoemde richtlijnen opgenomen worden in de juiste documenten, bijvoorbeeld een leidraad openbare ruimte of inrichtingsdetails.	Borgen inrichtingseisen mbt voetganger in relevante documenten/plannen.	
5	**Laadplan**	We stellen een laadplan op aan de hand van het hiervoor geformuleerde plan. In dit laadplan geven we concreet aan hoe we de genoemde punten denken te bereiken en welk budget hiervoor benodigd is. Op basis hiervan kan budget gevraagd worden voor de verdere uitwerking en implementatie.	Opstellen laadplan	€25.000
6	**Fietsparkeerplan**	Voor het centrum van Terneuzen, Axel en Sas van Gent en voor de (openbare) voorzieningenlocaties ziekenhuis, winkelcentrum Zuidpolder, winkelcentrum Kennedylaan eo, Sportcentrum Vliegende Vaart en het Sportcluster in het Axelse Bos dient een fietsparkeerplan uitgewerkt te worden. Hiermee brengen we in beeld waar, hoeveel en welke fietsparkeervoorzieningen voor de fietsen benodigd zijn. Ook dit concretiseren we in een uitvoeringsplan met benodigd budget.	Ontwerp uitwerken van fietsparkeren op de belangrijkste locaties.	Onderdeel van #1
7	**Detaillering OV netwerk**	Detaillering van het openbaar vervoersysteem zoals uitgewerkt in dit GVVP. Hierbij zetten we in op een nadere studie naar de locatie en de vormgeving van de 3 hoofdhubs op Nederlands grondgebied en de uitwerking van de shuttle-opgave tussen deze hubs en de concentraties. Aanvullend werken we voor iedere kern minimaal 1 locatie uit voor een hub en onderzoeken de haalbaarheid van het stedelijk busnet binnen de grenzen van de stad Terneuzen.	Uitwerking principe OV/ Slimme Mobiliteit uit GVVP	Reeds budget beschikbaar
8	Wegen-categorisering	Na vaststelling van de wegencategorisering zoals verwoord in dit GVVP ligt de nadruk op een detailstudie. Een doorvertaling naar verkeerskundig VO is voor een aantal wegvakken/routes nodig. Niet om direct tot uitvoering over te gaan, maar wel om de principes en haalbaarheid helder te maken zodat de komende jaren ook daadwerkelijk uitvoering gegeven kan worden aan deze visie, deze plannen. Een uitwerking op verkeerskundig niveau is nodig voor: § Stadsring Terneuzen. § Route Kinderdijk-Zuidsingel Axel. § Route Kanaalkade-Hulsterweg Axel. § Bolwerk Sas van Gent.	Doorvertaling wegencategorisering naar inrichtingsvarianten.	€25.000

#	Onderwerp	Toelichting	Actie	Prijsindicatie
9	Hoge Risico Infrastructuur	Het hiervoor weergegeven plan omvat kaders die toegepast kunnen worden wanneer hier sprake van is. Ten aanzien van de aanpak hoge risico infrastructuur komt veel al aan bod bij de uitvoering van het onderdeel wegencategorisering binnen de bebouwde kom. Enige verdere uitwerking die gewenst is betreft een detailleringsslag van de oversteken op de GOW 50 wegen. Conform het voorgestelde principe werken we de oversteken op in ieder geval de Willem de Zwijgerlaan en de Churchilllaan in Terneuzen en de Westkade in Sas van Gent uit tot een verkeerskundig VO.	Detailuitwerking principeoplossing oversteken	€5.000
10	GGA Kanaalzone	Qua uitvoering is het vooral zaak om de voorstellen die we in dit GVVP doen te bespreken met alle betreffende wegbeheerders. Een GGA is hier een prima methode voor, zoals dit ook in andere delen van Zeeland reeds plaatsvind. We zien de plannen uit dit GVVP dan als basis om de discussie te voeren. We stellen dan ook voor een GGA Kanaalzone in het leven te roepen waarin in ieder geval de volgende onderwerpen aan bod komen: § Vaststellen wegencategorisering en bepalen gewenste wegbeheerders. § Overeenstemming ontsluiting Dow eo. § Uitwerken inrichtingsvoorstel N61 Hoofdweg wegvak Sluiskilbrug-Guido Gezellestraat.	Keuzes uit GVVP afstemmen met andere overheden/ wegbeheerders en tot overeenstemming komen.	€10.000 proces en opstart
11	Actualisatie parkeerbeleid	Het parkeerbeleid dient aangepast te worden aan de hand van de hiervoor weergegeven opzet en aangevuld te worden met kencijfers ten aanzien voor fietsparkeren. Bij het toetsten van ruimtelijke plannen moet de fiets en meer specifiek fietsparkeren ook een vast onderdeel worden. Hierbij dienen beoordelaars altijd te kijken vanuit de concurrentiepositie van de fiets. Het moet aantrekkelijker zijn voor verkeersdeelnemers om de fiets te pakken in plaats van de auto.	Opnemen en doorvertalen afspraken uit GVVP in Parkeerbeleid.	€5.000

Op basis van de keuzes die we in dit GVVP maken dienen op een aantal essentiele onderdelen nadere uitwerkingen plaats te vinden. Deze staan opgenomen in de weergegeven tabel. Na vaststelling van het GVVP willen we direct (kwartaal 1 en 2 2022) uitvoering geven aan in ieder geval de punten 1,2 en 6. Dit biedt ook de mogelijkheid om snel concreet resultaat “op straat” te bereiken. Op basis van een uitwerking zoals genoemd onder 1 kan bijvoorbeeld gestart worden met de omvorming van de voorrangsregels voor fietsers op rotondes in kwartaal 3 en 4 van 2022. Ten behoeve van actiepunt 10 nemen we als gemeente in 2022 het voortouw om het GGA proces te starten. Hierin kunnen we samen met onze mede wegbeheerders en relevante stakeholders invulling geven aan zaken als bijvoorbeeld de wegencategorisering.

UITWERKING

Na vaststelling van het GVVP gaan we aan de slag met de uitvoering van de opgenomen actiepunten. Via de Planning & Control Cyclus wordt de Raad jaarlijks op de hoogte gehouden.

KERNNIVEAU

Terneuzen is de grootste gemeente van Zeeland, en misschien ook wel de meest diverse. We hebben te maken met een groot havengebied, een stad, dorpen en buurtschappen en een uitgestrekt buitengebied. Dat maakt het extra lastig om een GVVP ván, vóór en dóór heel Terneuzen op te stellen en te behouden. We kunnen ons voorstellen dat inwoners van het buitengebied of kleine kernen weinig terug zien in dit GVVP dat specifiek voor hun kern van toepassing is. Toch krijgen de keuzes die we hier maken zeker een doorvertaling op wijk en kernniveau. Om die link zichtbaar te houden willen we een koppeling maken tussen de dorps-, stads- en wijkraden en dit GVVP. Ook hiervoor hanteren we de cyclus van 4 jaar. In het eerste jaar van een nieuwe Raad leveren de stads-, dorps- en wijkraden een overzicht aan van wensen, kansen en knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer. Deze vullen we aan met acties uit het GVVP en werken we per kern of wijk uit op een actiekaart. Deze kaart vormt de leidraad voor het overleg op gebied van verkeer en vervoer met de gemeente voor die komende 4 jaar. Jaarlijks actualiseren we indien nodig. Het opzetten van de kaart kan gezamenlijk tijdens een vergadering, maar een schouw waarbij samen met de gemeentelijke medewerkers op straat wordt geïnventariseerd behoort ook tot de mogelijkheden.

JUIST daarom!

adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte