

2012

Visie wegenstructuur Axelse Vlakte e.o.



**Visie op de spoor- en wegen-
structuur voor het beheersgebied
Zeeland Seaports bij de
ontwikkelingen Axelse Vlakte,
Glastuinbouw, Koegorspolder en
Zijkanaal C.**

Zeeland Seaports

17-10-2012

Visie wegenstructuur Axelse Vlake e.o.

Visie op de spoor- en wegenstructuur voor het beheersgebied Zeeland Seaports bij de ontwikkelingen Axelse Vlake, Glastuinbouw, Koegorspolder en Zijkanaal C.

Opgesteld door: Robbert Trompetter

Afdeling Infrastructuur en Ruimte

Datum: oktober 2012

Inhoud

Inleiding.....	4
1. In ruimer verband	5
2. Het huidig spoor- en wegennet	6
3. Ruimtelijke ontwikkelingen Kanaalzone	7
4. Toekomstig spoor- en wegennet	8
5. Aandachtspunten bij toekomstige projecten	13
Literatuuropgave.....	14
Bijlage 1 toekomstige wegenstructuur Axelse Vlake e.o.....	15

Inleiding



Figuur 1 Plangebied

Voor de ontwikkeling van het gebied tussen Tractaatweg en het kanaal van Gent-Terneuzen is bereikbaarheid van groot belang. Het vestigingsklimaat voor bedrijven wordt daarmee zo optimaal mogelijk. Op dit moment wordt er gewerkt aan de bereikbaarheid van de hoofdroutes: uitbreiding van de Sloeweg aan de andere zijde van de Westerscheldetunnel, een verkeersveilige oplossing voor de N61 Hoek-Schoondijke en de tunnel bij Sluiskil, waardoor de verbinding tussen de Westerscheldetunnel en de Expressweg/R4 in België directer wordt zonder kans op grote vertragingen bij opening van de brug. Ook is er een MER studie opgestart naar de verbreding van de Tractaatweg (N62).

Met de MER studie en het nieuwe ontwerp van de Tractaatweg is in overleg tussen provincie, gemeente Terneuzen en Zeeland Seaports nagedacht over de

toekomstige aansluitingen op de Tractaatweg; het onderliggend wegennet. Dit voorstel is verder uitgewerkt met toekomstige spooraansluitingen en langzaamverkeersroutes. Gezamenlijk leidt dit tot een totaalbeeld voor de toekomstige wegenstructuur en ontsluiting van het gebied tussen Kanaal Gent- Terneuzen en de Tractaatweg. Daaronder vallen de gebieden rond Yara, het te ontwikkelen gebied Zijkanaal C, het nog deels te realiseren Glastuinbouwgebied, de Axelse Vlake en het ontwikkelingsgebied Axelse Vlake ten zuiden van de Autrichehaven.

In het voorliggende plan zijn ook nog spoorwegen meegenomen. De vierde modaliteit, buisleidingen, zijn in het plan achterwege gelaten. De studie naar de Multi Utility Provider heeft nog niet voldoende zekerheid.

Eerst wordt in het hoofdstuk 1 'in ruimer verband' even uitgezoomd naar de infrastructurele corridors vanuit onze haven. In hoofdstuk 2 wordt het huidige spoor- en wegennet weergegeven en huidige knelpunten besproken. In het hoofdstuk 3 worden de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen kort opgesomd waarop de toekomstige wegenstructuur is gebaseerd. Deze wegenstructuur wordt besproken en vooral ook weergegeven in hoofdstuk 4. Uiteindelijk volgen in hoofdstuk 5 nog een aantal aandachtspunten voor toekomstige projecten in het gebied.

1. In ruimer verband

De wegenstructuur in het gebied rondom de Axelse Vlake is een beginpunt van een robuust wegennet voor het vervoer van goederen naar het achterland. Hieronder worden de routes voor weg en spoor apart beschreven.

Goederenvervoer via de weg wordt afgewikkeld via de Tractaatweg. Via de Tractaatweg zijn richting het zuiden de R4 (rondweg haven Gent) en A11 bereikbaar en daardoor de E17 (richting Antwerpen of Lille) en de E40 (richting Brussel of Zeebrugge/Oostende). Door de verbreding van de Tractaatweg en verbeteringen aan het wegennet rond de haven Gent zullen goederen in de nabije toekomst richting het zuiden geheel vervoerd worden over stroomwegen en daarna snelwegen richting achterland. Richting het noorden kan nog voor 2020 gebruik worden gemaakt van een snelle verbinding richting A58 via de in aanbouw zijnde Sluiskiltunnel en de Westerscheldetunnel. Bij het Sloegebied kan verkeer kiezen voor de N57 via Middelburg richting Europoort en de Maasvlaktes of voor de te verbreden Sloeweg (N62) en via de A58 (E312) richting Bergen op Zoom.

Het spoorvervoer wordt voor dit moment naar de westkant van het kanaal geleid via de brug bij Sluiskil. Goederen per spoor kunnen daarna via België (Gent) naar de eindbestemming vervoerd worden. Mogelijk zal er in de toekomst nog een verbinding op de oostelijke kanaaloever worden aangelegd tussen de Axelse Vlake/Yara en Zelzate langs de Tractaatweg. Er wordt in alle plannen ruimte vrijgehouden voor deze spoorroute, maar daadwerkelijke realisatie van deze spoorlijn is nog niet gepland.



Figuur 2 Infrastructurele corridors (rood: wegen, blauw: water)

2. Het huidig spoor- en wegennet

Op het kaartje hieronder is de huidige spoor- en wegenstructuur geschetst. Zoals zichtbaar wordt eigenlijk alle verkeer ten zuiden van zijkanaal C afgewikkeld via de Axelse Sassing. Het verkeer ten noorden van zijkanaal C kan via de Koegorsstraat naar het noorden naar de brug bij Sluiskil of ook weer via de Axelse Sassing. De spoorverbinding richting België gaat over de brug bij Sluiskil. Bij het spoor moeten treinen met een bestemming of vertrekpunt ten zuiden van zijkanaal C de route van de wegaansluiting Axelse Sassing op de Tractaatweg kruisen met een gelijkvloerse kruising.

In het huidige spoor- en wegennet is het grootste probleempunt de robuustheid, of eigenlijk het ontbreken van een robuuste structuur. Doordat alle wegen samenkomen bij de Axelse Sassing en het spoor hier ook wordt gekruist, is er in veel gevallen geen alternatieve route aanwezig om bij een bedrijf of activiteit in de haven te komen of om goederen via het wegennet te vervoeren.

Daarnaast zijn er op verschillende punten nog verbeteringen mogelijk wat betreft de verkeersveiligheid. Er ontbreken bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden/langzaam verkeersroutes langs de Finlandweg richting Outokumpu/Axelse Vlake II en langs de Koegorsstraat.



Figuur 3 bestaande wegen en spoorwegen

3. Ruimtelijke ontwikkelingen Kanaalzone

De wegenstructuur wordt aangepast om een snelle doorstroming te kunnen blijven garanderen bij verdere ontwikkeling van dit gebied. De snelheid en volgorde van ontwikkelingen in de Kanaalzone is nog niet zeker. Voorkomen moet worden dat de wegenstructuur in het gebied Axelse Vlake e.o. na aanleg al snel niet meer toereikend zal zijn of dat de verschillende projecten in het plan niet voldoende op elkaar aansluiten. In het maximaal ontwikkelscenario, dat misschien pas in 2030 of 2040 wordt bereikt, is een flink verkeersaanbod aanwezig. Adviesbureau DHV heeft voor de Provincie, de gemeente Terneuzen en Zeeland Seaports in een eerder stadium dit verkeersaanbod doorgerekend in een verkeersmodel. In dit ontwikkelscenario zijn meegenomen:

	Schatting oppervlak netto bedrijventerrein na ontwikkeling
Koegorspolder gedeelte Zeeland Seaports	202 ha (incl. Yara, Heros)
Koegorspolder gedeelte gem. Terneuzen	32 ha
Axelse Vlake I incl. zuidelijk deel zijkanaal C	31 ha
Axelse Vlake II	120 ha
Axelse Vlake III	60 ha
Glastuinbouw	215 ha

4. Toekomstig spoor- en wegennet

Door de wegenstructuur en ontsluiting op visieniveau vast te stellen kunnen realisatieprojecten en gebiedsontwikkelingen rekening houden met de toekomst. Het gaat hier om de nieuwe hoofdstructuur. De in te richten lokale structuur zal afhankelijk zijn van de daadwerkelijke vestiging van bedrijven in het gebied.

Er wordt ook duidelijk waar extra aandacht aan moet worden besteed bij ontwikkelingen in het gebied. Er wordt duurzaam en structureel gezorgd voor een heldere opbouw van het haven- en glastuinbouwgebied wat betreft verkeers- en vervoersafwikkeling.

Dit zorgt voor:

- wegen met een voldoende verkeerscapaciteit voor een snelle afwikkeling van ladingstromen door het gebied. Ladingstromen worden snel en veilig vervoerd richting onze directe achterlandverbindingen (Tractaatweg, spoor Axel-Zelzate, spoor via Sas van Gent);
- een gezonde doorstroming voor woon-werkverkeer. Werknemers kunnen vlot, zonder opstoppingen en op een veilige wijze de bedrijven bereiken;
- een veilige structuur die zorgt voor zo min mogelijk ongelukken/verkeersslachtoffers. Er wordt aandacht besteedt aan vrijliggende fietspaden (langzaam verkeersroutes). Op detailniveau zal dit bij beheersaspecten en/of realisatieprojecten verder moeten worden uitgewerkt;
- keuzevrijheid bij bedrijven voor de meest voordelige en/of meest duurzame modaliteit. Een structuur waarbij alle modaliteiten voor bedrijven direct bereikbaar zijn om van gebruik te maken of op aan te sluiten. Hierbij moet worden opgemerkt dat ook buisleidingen een modaliteit zijn, echter deze zijn niet meegenomen in dit rapport;
- een robuuste opbouw van de wegenstructuur bij calamiteiten. Het gebied is nu verkeerstechnisch verdeeld in twee gebieden. Ten noorden en te zuiden van Zijkanaal C. Deze beide gebieden zijn ter hoogte van de Axelse Sassing met elkaar verbonden. Indien zich in één van beide gebieden een calamiteit voordoet dan moet er een tweede route beschikbaar zijn om het gebied te kunnen verlaten.

De wegen in het beheersgebied van ZSP zijn onderverdeeld in een tweetal categorieën. De eerste is een gebiedsontsluitingsweg; de hoofdstructuur. Deze wegen ontsluiten letterlijk het gebied door aan te sluiten op de Tractaatweg. De Tractaatweg heeft een categorisering als regionale stroomweg en wordt aangelegd met gescheiden dubbele rijbaan. Om de gebiedsontsluitingen veilig te houden worden ze uitgevoerd met vrijliggende fietspaden. Als tweede is er de lokale weg of erftoegangsweg. Dit zijn wegen die zijn bedoeld om de bedrijven te ontsluiten. Over het algemeen zijn dit niet de doorgaande wegen.

De snelheid in het gebied wordt zoveel mogelijk gehandhaafd op 80 km/u om een snelle doorstroming in het gebied te bevorderen. Alleen op verkeersonveilige locaties wordt de snelheid aangepast.

In figuur 3 is voor de Smitsschorrepolder de categorie 'lokaal' aangehouden. Op korte termijn, in de tijdelijke situatie dat Axelse Vlake III nog niet is aangelegd, kan deze weg gebruikt worden als gebiedsontsluitingsweg (hoofdstructuur) tussen het zijkanaal C/Finlandweg en de aansluiting Zwartenhoek op de Tractaatweg.

In bijlage 1 zijn de volgende drie figuren gecombineerd tot één wegenstructuurplan Axelse Vlake e.o.



Figuur 4 Toekomstige wegfuncties en toekomstige wegstructuur



Figuur 5 Toekomstige spoorstructuur



Figuur 6 Toekomstige langzaam verkeersstructuur

5. Aandachtspunten bij toekomstige projecten

- doorstroming op kruispunten

DHV heeft in hun onderzoek aangegeven dat wanneer alle geplande ontwikkelingen in de Kanaalzone doorgang vinden, op een tweetal kruispunten in ons gebied in beide spitsperiodes een slechte doorstroming zal zijn. Aanvullende maatregelen zoals een rotonde of verkeersregelinstallatie zullen nodig zijn. Dit is op dit moment nog niet aan de orde, maar bij verdere ontwikkeling van het gebied moet wel bij elk project worden afgewogen of dit een noodzaak is.

Het gaat hier om het kruispunt Finlandweg-Industrieweg-Sasdijk-Koegorsstraat (aan het einde van zijkanaal C bij de aansluiting Axelse Sassing op de Tractaatweg) en om de nog te realiseren kruising Smissschorreweg-Ameliaweg (naast de Groene Knoop).

- landbouwverkeer

Niet alle routes voor landbouwverkeer blijven beschikbaar in de toekomst. De route via de Sasdijk zal misschien niet meer mogelijk zijn. Echter via de Smitsschorreweg is een goede alternatieve route beschikbaar. In de toekomstige situatietekeningen zijn de langzaam verkeersroutes allemaal opgenomen. Bij uitwerking in de projecten moet worden nagegaan of deze langzaam verkeersroutes voor alleen fietsers/scooters of ook voor landbouwverkeer moeten worden gerealiseerd.

- verkeersveiligheid

Aanleg van gescheiden fietspaden zorgt voor betere verkeersveiligheid en minder menging van verkeerssoorten. Dit principe geldt voor alle wegen in het beheersgebied.

Op sommige plekken zal de gebiedsontsluitingweg aan één of twee zijden bedrijven ontsluiten. De snelheidsverschillen die ontstaan door invoegend of uitvoegend verkeer op een 80 km/u weg zullen leiden tot verkeersonveiligheid. Door de grote afstanden die moeten worden afgelegd in de haven en voor een snelle doorstroming naar het achterland is het veelal onwenselijk om de snelheid naar beneden bij te stellen. Dit moet aandachtspunt zijn bij de vestiging van bedrijven langs de gebiedsontsluitingswegen.

- natuur

De nieuwe wegenstructuur doorsnijdt de noordelijke rand van de Groene Knoop, oftewel de nieuwe ecologische hoofdstructuur (EHS). In het geval dat de Ameliaweg wordt aangepast om te kunnen voldoen als gebiedsontsluitingsweg zal daarvoor meer ruimte nodig zijn als het tracé van de huidige landelijke weg. Wanneer de nieuwe gebiedsontsluitingsweg tussen Tractaatweg en Axelse Vlake moet worden gerealiseerd zal er voldoende budget gereserveerd moeten worden voor het mogelijk moeten compenseren van oppervlakteverlies van de EHS. De aanleg van de gebiedsontsluitingsweg zal aan de orde zijn ten bate van de ontsluiting van het nog te ontwikkelen havengebied Axelse Vlake III (of bij realisatie van de glastuinbouw in de Autrichepolder) of wanneer de doorstroming sterk verslechtert op kruispunten richting de aansluiting Axelse Sassing op de Tractaatweg.

Literatuuropgave

- rapportage DHV 2011, wegenstructuur Kanaalzone, advies over een voorkeursvariant, opdrachtgevers: Provincie Zeeland, Gemeente Terneuzen, Zeeland Seaports.
- (concept) MER studie Tractaatweg, Grontmij (en Tauw), 2012

Bijlage 1 toekomstige wegenstructuur Axelse Vlake e.o.

