
VERKEER EN PARKEREN

TAM-omgevingsplan Industrieweg 23
Westdorpe

RHO ADVISEURS



TOETSINGSKADER

Verkeer en parkeren moeten als omgevingsaspecten in het belang van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties worden beoordeeld. De Omgevingswet en het Besluit Kwaliteit Leefomgeving stellen geen regels op dit gebied. De Structuurvisie 2025, het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2022 (vanaf nu: GVVP) en de Parkeernota Terneuzen 2023-2033 (vanaf nu: de parkeernota) gaan wel op deze aspecten in. Naast het gemeentelijk beleid bieden de CROW-richtlijnen een belangrijk kader voor de beoordeling van de aspecten verkeer en parkeren. Aangezien het richtlijnen betreft, kan er onderbouwd worden afgeweken. Daarvoor is specifiek op de ontwikkeling van toepassing zijnde toegesneden informatie van belang.

BEOOGDE ONTWIKKELING

De beoogde ontwikkeling omvat ongeveer 365 m² kantoorruimte en 2.448 m² bedrijfsruimte op een braakliggend terrein. Het programma kan nog wijzigen. Het parkeerprogramma is nog niet ontworpen. De kantoorruimte is zowel bestemd voor kantoormedewerkers als bijvoorbeeld voor instructieruimte of verzamelruimte voor de medewerkers die in de bedrijfsruimte werken.

VERKEERSSTRUCTUUR

Langzaam verkeer

De projectlocatie is gelegen aan de Finlandweg. Deze is voorzien van een fietspad in 2 richtingen, waar ook voetgangers gebruik van maken. Axel is via het volledig vrijliggende fietspad langs de N686 binnen minder dan 4 kilometer te bereiken. Ook de bebouwde kom van Westdorpe is binnen een acceptabele fietsafstand van ca. 5,5 kilometer te bereiken. De snelste route gaat over een vrijliggend fietspad langs de Smitschorreweg, en over de Graafjansdijk B, een erftoegangsweg die met minder dan 1.000 motorvoertuigen per etmaal¹ rustig te noemen is. De projectlocaties is per fiets redelijk bereikbaar.

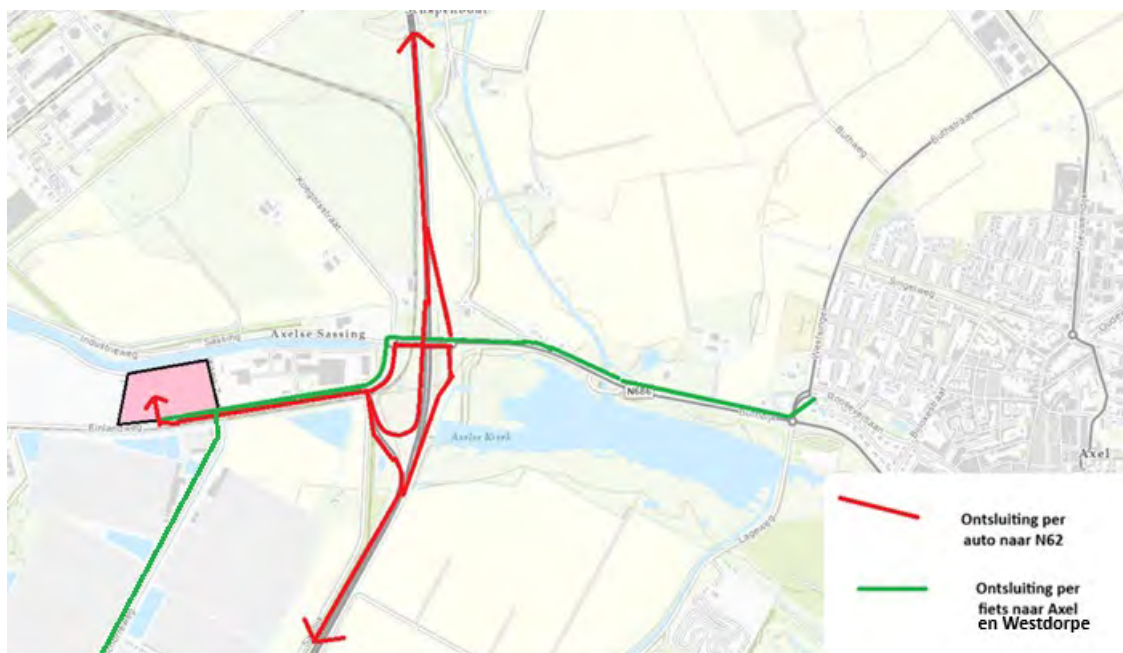
Openbaar vervoer

De bushalte die het dichtst bij de projectlocatie is gelegen ligt in de bebouwde kom van Axel, op bijna 4 kilometer afstand. Hier rijdt buslijn 20, tussen Goes en Hulst, via Terneuzen 2 keer per uur. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is door de grote loopafstand slecht.

Auto

De projectlocatie ligt aan de Finlandweg, een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. Ruim een halve kilometer naar het oosten sluit deze weg aan op de N62, een regionale stroomweg. Via de N62 is in minder dan 10 kilometer Terneuzen bereikbaar. In 12 kilometer is de Westerscheldetunnel bereikbaar. Binnen 10 kilometer naar het zuiden kan Zelzate en de Expressweg in België worden bereikt. De N62 is in 2018 verdubbeld en in 2015 voorzien van een tunnel onder het kanaal van Gent naar Terneuzen.

¹ Verkeersmodel Goudappel Coffeng 2018, zichtjaar 2030



Figuur 1 Ontsluiting projectlocatie

VERKEERSGENERATIE

Bij de berekening van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de kencijfers uit CROW-publicatie 744. Hierbij is uitgegaan van de kencijfers voor het 'buitengebied' van een 'weinig stedelijk gebied'. Het CBS classificeert Terneuzen als weinig stedelijk. Gezien het in vergelijking met gemeenten met een zelfde stedelijkheidsgraad gemiddelde autobezit in de gemeente Terneuzen is het midden van de bandbreedte aangehouden. De uit de hierboven genoemde uitgangspunten voortkomende kengetallen en de uitkomst van de berekening is weergegeven in tabel 1. Omdat de werkdag het drukste en dus maatgevende moment is, is het aantal motorvoertuigen per werkdagemaal berekend. Hierbij is volgens de vuistregel die in publicatie 744 wordt vermeld dat het aantal motorvoertuigen per weekdagemaal vermenigvuldigd met 1,33. Te zien is dat de beoogde ontwikkeling zorgt voor 150 extra motorvoertuigen per weekdagemaal en 199 motorvoertuigen per werkdagemaal.

Tabel 1 Verkeersgeneratie

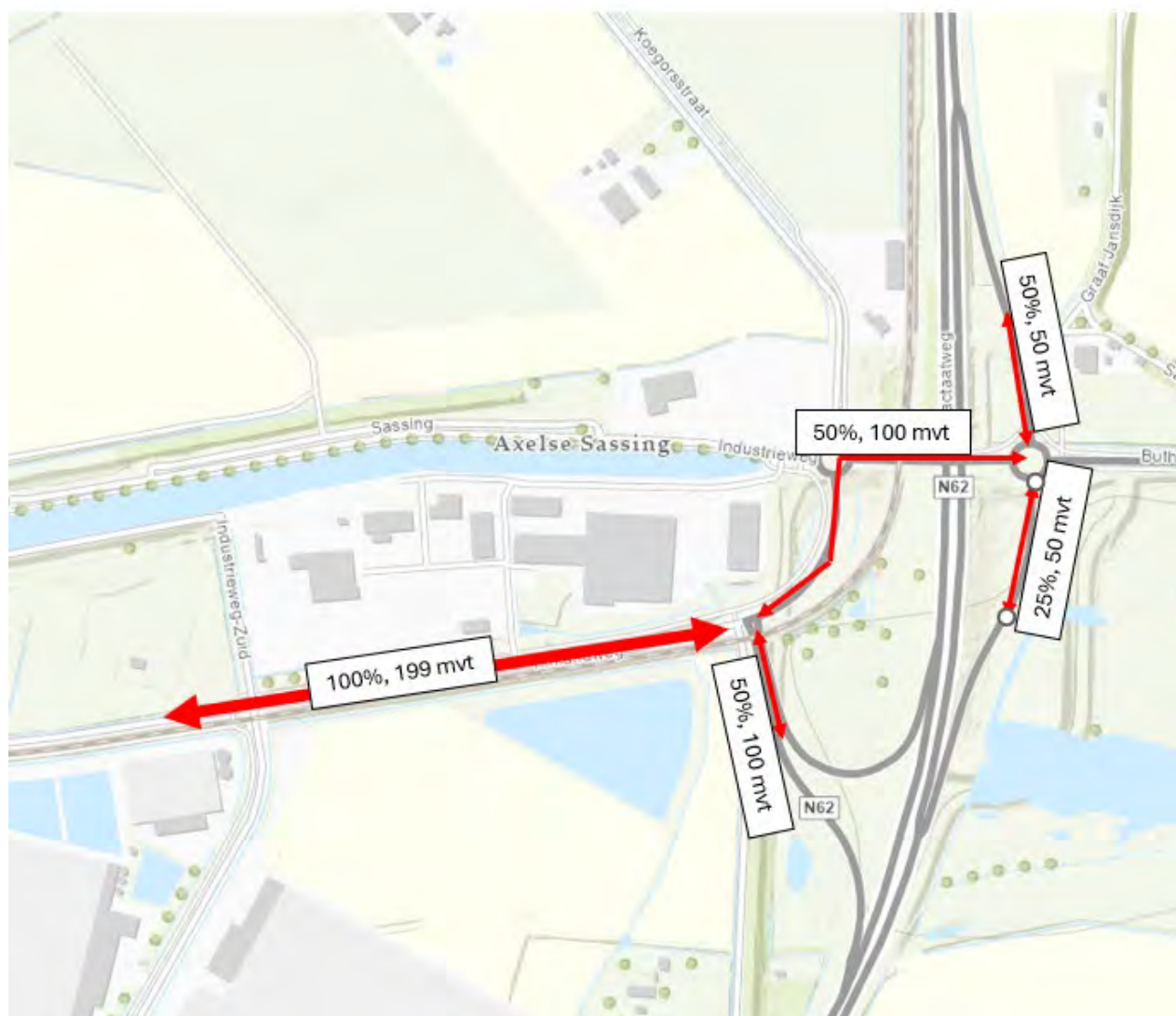
Functietype	Programma	Per	Kencijfer CROW	Mvt/weekdagemaal	Mvt/werkdagemaal
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	2.448	m ² bvo	0,048	117,5	156,3
Kantoor (zonder baliefunctie)	365	m ² bvo	0,0875	31,9	42,5
TOTAAL				150	199

De beoogde functie zorgt voor een aanzienlijke hoeveelheid zwaar verkeer. Zwaar verkeer heeft een grotere impact op de verkeersveiligheid en -afwikkeling dan licht verkeer, en heeft extra ruimte nodig. Het aantal bewegingen van zwaar verkeer dat veroorzaakt wordt door het kantoor is verwaarloosbaar. De verkeersgeneratie van de bedrijfsruimte bestaat wel voor een significant deel uit zwaar verkeer. Om de verhouding te bepalen is gebruik gemaakt van tabel 7 uit CROW-publicatie

744. Daarin is weergegeven dat voor een 'gemengd terrein'² van de verkeersgeneratie uit vrachtverkeer bestaat. Van het vrachtverkeer bestaat dan volgens tabel 8 41% uit vrachtauto's van minder dan 7,5 ton GVW en 59% erboven. Voor de beoogde ontwikkeling leidt dit tot een aandeel vrachtverkeer van 30 vrachtautobewegingen per werkdag, waarvan 8 lichte en 18 zware vrachtauto's.

VERKEERSTOEDELING

Al het verkeer van en naar de projectlocatie ontsluit via de Finlandweg in de richting van de N62. Naar het westen en zuiden worden maar weinig adressen ontsloten. Daar komt en gaat 50% van het verkeer op de westelijke kruising die aansluit op de op/afrif van de N62 van of naar het zuiden, en 50% komt of gaat via de Sasdijk en N686 naar de oostelijke rotonde. Op de N62 is de autonome intensiteit met meer dan 25.000 motorvoertuigen per etmaal zo groot dat de verkeersstroom vanuit de beoogde ontwikkeling opgaat in het heersende verkeersbeeld. Een en ander is weergegeven in figuur 2.



Figuur 2 Verkeerstoeiding op werkdagen

² Een gemengd terrein is gedefinieerd in tabel 6 uit CROW-publicatie 744 als een terrein met hindercategorie 1, 2, 3 of 4.

BEOORDELING VERKEERSAFWIKKELING EN -VEILIGHEID

Om te bepalen of de beoogde ontwikkeling negatieve effecten heeft op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid is eerst onderzocht op welke wegen de beoogde ontwikkeling merkbare effecten heeft. Hiervoor is op de wegvakken en kruisingen waar het verkeer van en naar de projectlocatie wordt afgewikkeld onderzocht wat de autonome intensiteit van het gemotoriseerd verkeer is. Als de beoogde ontwikkeling een toename van meer dan 5% veroorzaakt kan gesteld worden dat deze toename merkbaar is. Van deze wegvakken en kruisingen is onderzocht of hier het extra verkeer vlot en veilig kan worden afgewikkeld.

Daarnaast is de ontsluiting voor langzaam verkeer beoordeeld. Tot slot is nagegaan of de extra bewegingen van zwaar verkeer consequenties heeft.

Effecten verkeersgeneratie

In figuur 2 is een uitsnede weergegeven van een verkeersmodel van Zeeuws Vlaanderen van Goudappel Coffeng (2018, zichtjaar 2030) Te zien is dat

- op de Finlandweg ter hoogte van de projectlocatie de autonome intensiteit 400 motorvoertuigen per (werkdag)etmaal bedraagt. Deze loopt tot de westelijke aansluiting met de N62 op tot 1.800 motorvoertuigen per etmaal. Na toevoeging van de planbijdrage (199 mvt/etmaal) stijgt de totale intensiteit stijgt naar circa 2.000 mvt/etmaal. Dit komt neer op een toename van circa 11%.
- Op deze kruising van de Finlandweg, Sasdijk en op/afrit van de N62 rijden autonoom 6.400 motorvoertuigen per werkdag. Na toevoeging van de planbijdrage (199 mvt/etmaal) stijgt de totale intensiteit stijgt naar circa 6.600 mvt/etmaal, een toename van 3%. Op deze kruising, en alle wegvakken verder noordelijk, oostelijk en zuidelijk ervan heeft de beoogde ontwikkeling geen merkbare invloed.



Figuur 3 autonome intensiteiten gemotoriseerd verkeer. Bron Goudappel Coffeng 2018

Op de Finlandweg tussen de projectlocatie en de Sasdijk zorgt de beoogde ontwikkeling dus voor een merkbare toename aan verkeer. In figuur 4 is het wegbeeld op dit wegvak weergegeven. De Finlandweg kent een maximumsnelheid van 60 km/u.

Vooropgesteld is dat de verkeersafwikkeling afhankelijk is van de inrichting van wegvakken en kruispunten, kan worden gesteld dat uit de verkeerskundige praktijk blijkt dat het verkeer op 60 km/u-wegen tot een omvang van 4.000 à 6.000 mvt/etmaal veelal vlot en veilig kan worden afgewikkeld. Omdat de weg met ca. 7 meter breder is dan gebruikelijk voor een erftoegangsweg, de weg voorzien is van een vrijliggend fietspad en er tussen de Sasdijk en Smitschorreweg slechts 1 erftoegang is, kan worden gesteld dat de capaciteit eerder aan de bovenzijde van deze bandbreedte ligt.

Aangezien de toekomstig verkeersintensiteit ook na realisatie van het plan hier (ruim) onder blijft, kan worden geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling in de beoogde situatie voldoende gewaarborgd is.



Figuur 4 Wegbeeld Finlandweg in oostelijke richting. Bron: Cyclomedia

Zwaar verkeer

Het grote gewicht en formaat van zwaar verkeer stelt extra eisen aan wegen waarop relatief veel van deze voertuigen rijden. Eerder is berekend dat de beoogde ontwikkeling 30 vrachtautobewegingen per werkdag veroorzaakt.

De wegvakken waarop het verkeer van en naar de beoogde ontwikkeling wordt afgewikkeld zijn geschikt voor zwaar verkeer. Eerder is al vastgesteld dat de Finlandweg relatief breed is voor een erftoegangsweg, en dat de weg is voorzien is van vrijliggende fietspaden.

Bij het oprijden van de N62 in zuidelijke richting moet verkeer vanuit de projectlocatie een scherpe bocht naar rechts maken. De beoogde ontwikkeling veroorzaakt in deze specifieke bocht naar rechts dagelijks ca. 4 á 5 bewegingen (50% van 50% van 18 bewegingen) van vrachtverkeer van meer dan 7,5 ton, die mogelijk 2 rijstroken nodig heeft om de bocht te maken.

In figuur 5 is de situatie weergegeven. Er is vanwege de aparte rijstroken voor rechtsaf en rechtdoor ruimte voor grote voertuigen om de bocht te kunnen maken. Het is hier acceptabel dat de rijstrook voor recht doorgaand verkeer gebruikt wordt. Immers de intensiteit op de Finlandweg in oostelijke richting is met ca. 1.100 motorvoertuigen per etmaal (inclusief planbijdrage) zo beperkt dat de enkele keren per dag dat er 2 rijstroken gebruikt worden door een vrachtauto een verwaarloosbaar effect geeft.



Figuur 5 Wegbeeld kruising Sasdjik- Finlandweg kijkend naar het zuidwesten. Bron: Google maps

De middeneilanden van de 2 rotondes waarover verkeer van of naar de oostelijke afrit van de N62 moet nemen zijn voorzien van een brede rammelstrook, zodat zware voertuigen ook deze rotondes probleemloos kunnen gebruiken. Daarmee is de ontsluiting geschikt voor zwaar verkeer.

PARKEREN

De parkeernota Terneuzen 2023 stelt eisen aan zowel de faciliteiten voor het stallen van fietsen als het parkeren van auto's. De parkeernota is daarom het uitgangspunt voor de beoordeling van de parkeervoorziening. De normen die in de parkeernota worden gehanteerd zijn gelijk aan de categorieën waar het CROW kencijfers heeft gepubliceerd. Daarom is net als bij de verkeersberekening gebruik gemaakt van de categorieën 'kantoor zonder baliefunctie' en 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief'.

Auto

In het buitengebied is in de parkeernota een norm gesteld van 2,55 parkeerplaatsen per 100 m² bvo kantoor zonder baliefunctie en van 1,05 parkeerplaats per 100 m² bvo aan 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief'. In tabel 3 is berekend dat er 35 parkeerplaatsen nodig zijn om aan de parkeereis te voldoen. Omdat er alleen een werkfunctie is het niet mogelijk om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken en is er op dit aantal geen reductie mogelijk.

Tabel 2 Berekening autoparkeerbehoefte

functie	programma	norm	parkeereis
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	2448 m ²	1,05 / 100 m ² bvo	25,7
kantoor zonder baliefunctie	365 m ²	2,55/ 100 m ² bvo	9,3
TOTAAL			35

Gezien het functioneren van de huidige bedrijfslocatie van de initiatiefnemer is de verwachting dat een parkeerterrein met deze omvang ruimschoots de parkeerbehoefte kan faciliteren. In het projectgebied is voldoende ruimte om hierin te voorzien.

Fiets

In het GVVP is de fiets expliciet als belangrijkste modaliteit in Terneuzen genoemd. Als begin of einde van elke fietstocht is het stallen van de fiets daarom van belang.

De parkeernota schrijft voor dat fietsparkeren van werknemers en bij voorkeur ook voor bezoekers op eigen terrein moet worden gefaciliteerd.

De parkeernormen voor fietsen zijn in de hele gemeente Terneuzen gelijk. Voor kantoren zonder baliefunctie geldt dat er per 100m² bvo 3,5 stallingsplekken moeten worden gerealiseerd. Voor bedrijfsruimte is geen norm gesteld. Het aantal benodigde fietsenstallingen wat nodig is per 100 m² bvo is gesteld op 1,5 stallingsplekken. Dit aantal is als volgt beredeneerd: De parkeernorm voor auto's is voor kantoren zonder baliefunctie 2,55 parkeerplaatsen per 100 m² bvo ten opzichte van een fietsparkeerbehoefte van 3,5 fietsparkeerplaatsen. Het aantal fietsparkeerplaatsen wat voor 100 m² nodig is, is dus 1,4 keer zo veel als het aantal autoparkeerplaatsen. De parkeernorm voor auto's voor 100 m² bvo 'bedrijf, arbeidsextensief/bezoekersextensief' is 1,05 parkeerplaats. 1,05 vermenigvuldigd met 1,4 is 1,5.

In tabel 2 is met bovengenoemde uitgangspunten berekend dat er 49 fietsparkeerplaatsen benodigd zijn.

Tabel 3 Berekening fietsparkeerbehoefte

functie	programma	norm	parkeereis
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	2448 m ²	1,5 / 100 m ² bvo	36,7
kantoor zonder baliefunctie	365 m ²	3,5 / 100 m ² bvo	12,8
TOTAAL			49

De beoogde fietsenstalling wordt nog verder uitgewerkt. Geadviseerd wordt om de locatie dichtbij de ingang te realiseren en te beschermen tegen weer en wind.

Gezien het functioneren van de huidige bedrijfslocatie van de initiatiefnemer is de verwachting dat een parkeerterrein met deze omvang ruimschoots de parkeerbehoefte kan faciliteren.

CONCLUSIE

De projectlocatie is slecht ontsloten per openbaar vervoer en te voet, maar goed per fiets en auto. Ook voor zwaar verkeer is de projectlocatie goed bereikbaar. De beoogde ontwikkeling veroorzaakt 199 gemotoriseerde verkeersbewegingen op werkdagen, waarvan 30 vrachtverkeer. Deze verkeerstoename heeft geen negatieve effecten op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

Het projectgebied biedt voor auto- als fietsparkeer voldoende ruimte.