

ONDERWERP
Verkeerstoets Nieuw Hoofdkantoor North Sea Ports

PROJECTNUMMER
30250464

DATUM
20 oktober 2025

ONZE REFERENTIE
3CDM6ACVKYMC-1727574152-1083:1.0

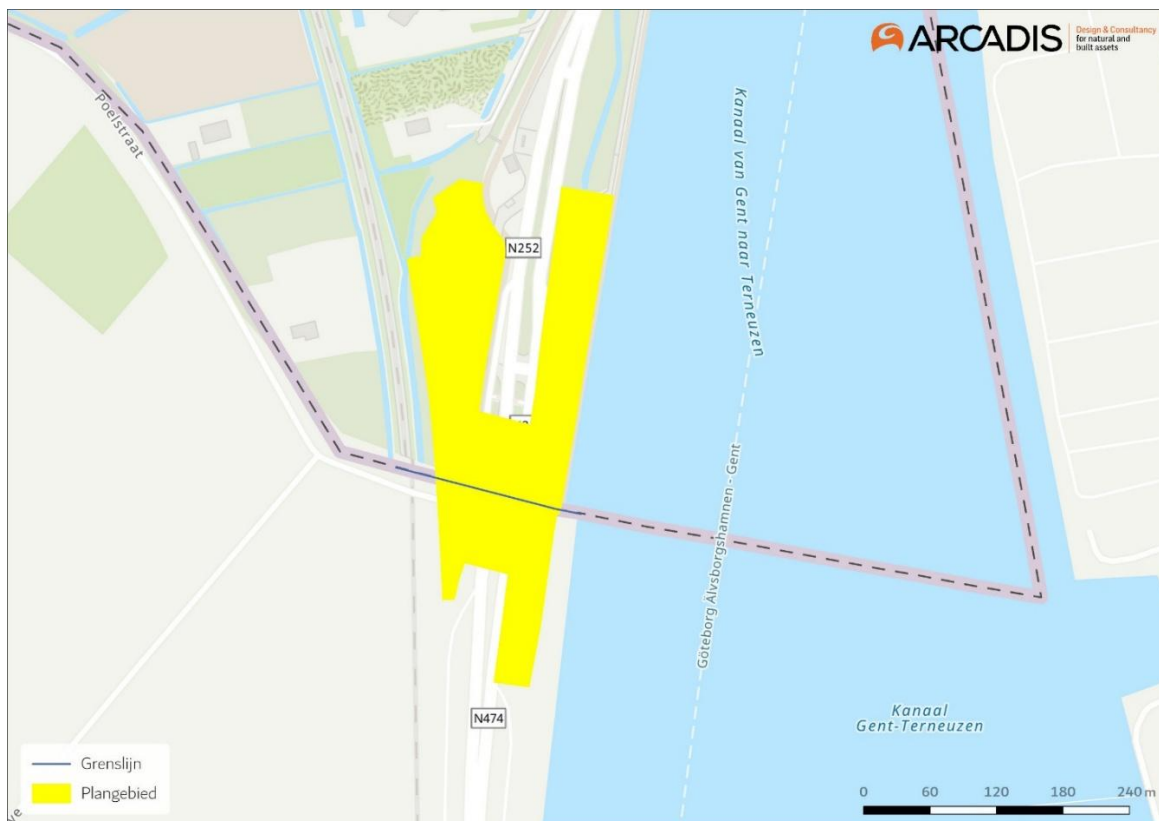
VAN
Arcadis Nederland B.V.

AAN
North Sea Ports

Inleiding

Nadat Havenbedrijf Gent en havenbedrijf Zeeland Seaports op 1 januari 2018 officieel zijn gefuseerd, is havenbedrijf North Sea Port ontstaan. In het kader van het integratieproces tussen beide voormalige havenbedrijven, wordt er één gezamenlijke huisvesting gerealiseerd waar alle medewerkers van North Sea Port onder één dak kunnen samenwerken. Het nieuw te realiseren kantoorgebouw moet zorgen voor de verbetering van de samenwerking, kennisdeling en efficiency binnen de organisatie van North Sea Port. In totaal is de beoogde omvang van het nieuwe hoofdkantoor circa 5.000m² bvo.

Het gebouw zal zich bevinden op de grens van Sas van Gent (Nederland) en Zelzate (België), gelegen aan de N252 (Nederland)/N474(België) en zal mogelijk gedeeltelijk over deze weg worden gerealiseerd. Om de ontwikkeling van het nieuwe kantoorpand mogelijk te maken wordt een TAM-omgevingsplan opgesteld. Ter beoordeling van het aspect verkeer en parkeren ten behoeve van het TAM-omgevingsplan is deze verkeerstoets opgesteld.



Figuur 1 Planlocatie

VERKEERSKUNDIGE ONDERBOUWING BIJ LOCATIE-ONTWIKKELINGEN

Het ontwikkelen van een bestaande of nieuwe locatie vraagt naast een goede ruimtelijke afweging over functie, vormgeving en inpassing, ook om het in beeld brengen van de verkeerseffecten. Bij een nieuwe ontwikkeling voor het gebruiken van gronden en bouwwerken in strijd met het omgevingsplan, is het van belang dat de effecten van de ontwikkeling voor verkeer goed worden onderbouwd. De onderbouwing van de verkeersaspecten speelt mee bij de beoordeling van het plan/initiatief. Hierbinnen ligt nadruk op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid).

Leeswijzer

In deze verkeerstoets wordt de verkeerskundige onderbouwing van het plan beschreven. We beschrijven eerst het aspect parkeren. Daarnaast beschouwen we het huidige wegennetwerk en de effecten van de planontwikkeling op het omliggende wegennetwerk. De verkeerstoets wordt afgesloten met een conclusie.

Parkeren

De beoogde ontwikkeling dient voldoende parkeergelegenheid te hebben voor zowel auto's als fietsen. Hieronder wordt voor zowel auto's als fietsen inzichtelijk gemaakt wat de parkeerbehoefte is voor de desbetreffende modaliteit.

Autoparkeren

Om te bepalen hoeveel parkeerplekken voor auto's benodigd zijn, is gebruik gemaakt van onderstaande uitgangspunten:

- Gehanteerd is de Parkeernota Terneuzen 2023 – 2033.
- De locatie van het plangebied is te classificeren als 'buitengebied'.
- De beoogde ontwikkeling is te classificeren als kantoor zonder baliefunctie.
- Het kengetal dat in de gemeentelijke parkeernota hiervoor is opgenomen is 2,55 parkeerplekken per 100m² bvo.
- De beoogde ontwikkeling kent een maximaal bvo van 5.000 m².

Bovenstaande uitgangspunten resulteren in een parkeerbehoefte van 128 parkeerplekken voor de ontwikkeling van het nieuwe hoofdkantoor. In de huidige plannen voor het hoofdkantoor zijn minimaal 185 parkeerplekken voorzien. Hiermee wordt zodoende ruimschoots voldaan aan de parkeerbehoefte conform het gemeentelijke parkeerbeleid. In de Parkeernota van de gemeente Terneuzen staat voor kantoorfuncties opgenomen dat minimaal 3% van de parkeerplekken geschikt moeten zijn voor het laden van elektrische voertuigen. Dit betekent dat minimaal zes parkeerplekken geschikt moeten zijn voor het laden van elektrische voertuigen.

Fietsparkeren

Om te bepalen hoeveel fietsparkeerplekken benodigd zijn, is gebruik gemaakt van onderstaande uitgangspunten:

- Gehanteerd is de Parkeernota Terneuzen 2023 – 2033.
- De locatie van het plangebied is te classificeren als 'buitengebied'.
- De beoogde ontwikkeling is te classificeren als kantoor.
- In de gemeentelijke parkeernota is het volgende als kengetal opgenomen: 3,5 fietsparkeerplekken per 100 m² bvo voor werknemers en 8 fietsparkeerplekken voor bezoekers.
- De beoogde ontwikkeling een maximaal bvo kent van 5.000 m².

Bovenstaande uitgangspunten resulteren in een parkeerbehoefte van 175 fietsparkeerplekken voor werknemers voor de ontwikkeling van het nieuwe hoofdkantoor. Daarnaast dienen er 8 fietsparkeerplekken te worden gerealiseerd voor bezoekers. In totaal kent de beoogde ontwikkeling een fietsparkeerbehoefte van 183 parkeerplekken, waarvan minimaal 8 openbaar toegankelijk moeten zijn.

Uit de huidige plannen is niet op te maken met hoeveel fietsparkeerplekken momenteel rekening wordt gehouden. De ontwikkeling dient echter te voldoen aan de normen gesteld in de gemeentelijke parkeernota. Zodoende dient in de nadere planuitwerking rekening te worden gehouden met de realisatie van 183 fietsparkeerplekken, waarvan minimaal 8 openbaar toegankelijk.

Verkeer

Omliggende wegennet

Het plangebied sluit direct aan op de N252/N474. Dit is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom en vormt de verbinding tussen Sas van Gent en Zelzate. In Nederland geldt een maximumsnelheid van 80km/u op de N252, terwijl in België (op de N474) een maximumsnelheid van 70km/u geldt. De weg bestaat ten noorden van het plangebied uit een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer en een vrijliggend fietspad in twee richtingen aan de westzijde van de rijbaan (zie Figuur 2). Ter hoogte van het plangebied zijn de rijbanen in tegengestelde richting van elkaar gescheiden door een breed middeneiland, waar de beoogde planontwikkeling deels op gebouwd wordt (zie Figuur 3).

Voor de ontsluiting van het plangebied dient een nieuwe aansluiting te worden gecreëerd op de N252. In principe is het toevoegen van een aansluiting op een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (80km/u) niet wenselijk vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid. Er zal in overleg getreden moeten worden met de provincie Zeeland en de beheerder van de weg in België om hier afspraken om te maken. Een goede verkeersveiligheid voor verkeer van/naar het plangebied én voor het doorgaande verkeer op de N242/N474 is cruciaal.

Een ander belangrijk aandachtspunt betreft het zicht voor verkeer op de rijbaan. Het kantoorgebouw wordt mogelijk over de rijbaan heen gerealiseerd. Bij het verder ontwerpen van het kantoorpand dient hier rekening mee te worden gehouden.

Tussen het plangebied en de bebouwde kom is enige vorm van bedrijvigheid gelegen in de vorm van Rosier. Daarnaast worden momenteel twee distributiecentra gerealiseerd net ten noorden van het plangebied. Ten noorden van het plangebied geldt een verbod voor vrachtverkeer (met uitzondering van bestemmingsverkeer). Het is dan ook aannemelijk dat het nieuwe kantoorpand bevoorraad moet worden via de Belgische (Vlaamse) zijde.



Figuur 2 Wegbeeld N252 ten noorden van het plangebied



Figuur 3 Wegbeeld N252 ter hoogte van plangebied in zuidelijke richting

Gebruik wegennet

De provincie Zeeland heeft permanente telslangen liggen op de N252 tussen het plangebied en de kern van Sas van Gent. Deze tellingen laten zien dat in 2024 3.795 mvt/werkdag¹ gebruik maken van de N252.

De gevolgen van een ontwikkeling m.b.t. verkeer worden echter altijd bekeken voor een prognosejaar, vanwege het feit dat de ontwikkeling ook niet direct gerealiseerd is.

Een belangrijke ontwikkeling die de komende jaren op de planning staat in de directe omgeving van het plangebied is de ontwikkeling van een tweetal distributiecentra gelegen aan de Westkade 20 en 22. De realisatie van deze distributiecentra zorgt voor een sterke toename van de verkeersintensiteiten op de N252, ook ter hoogte van het plangebied van North Sea Port. Omdat reeds gestart is met de bouw van deze distributiecentra, is gekozen om beiden mee te nemen in de autonome situatie². Hiermee worden de effecten van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling van het nieuwe hoofdkantoor in goede samenhang bekeken met de overige ontwikkelingen in de omgeving.

¹ Bron: [Verkeersintensiteiten](#)

² De verkeerscijfers voor de autonome situatie zijn afkomstig uit de verkeerstoets ten behoeve van de ontwikkeling van de beide distributiecentra in opdracht van Panattoni Development



Figuur 4 Locatie van de telpunten

Tabel 1 Verkeersintensiteiten in huidige situatie en de autonome situatie

#	Straatnaam	Wegvak	Verkeersintensiteiten in 2024 in mvt/werkdag	Autonome situatie (inclusief realisatie distributiecentra) in 2030 in mvt/werkdag
1	N252	Suikerdijk – Aansluiting distributiecentrum	3.795	6.260
2	N252	Aansluiting distributiecentrum – Plangebied	3.795	7.860
3	N252	Plangebied – Kanaalstraat (R4)	3.795	7.860

Verkeersgeneratie

Om de effecten van de planontwikkeling op het omliggende wegennet inzichtelijk te maken, is het van belang om te onderzoeken hoeveel verkeer gegenereerd wordt door de realisatie van het nieuwe kantoorpand.

Uitgangspunten:

Voor deze berekening zijn de onderstaande uitgangspunten gehanteerd:

- Gehanteerd is Publicatie 'Parkeerkencijfers 2024' van het CROW.
- De gemeente Terneuzen (waar Sas van Gent gelegen is) kent een bevolkingsdichtheid van 220 inw/km². De gemeente Terneuzen is dan ook te classificeren als 'niet stedelijk'.
- De locatie van het plangebied is te classificeren als 'buitengebied'.
- Het CROW hanteert een bandbreedte voor de kencijfers. Voor deze berekening is gebruik gemaakt van het gemiddelde van deze bandbreedte.
- De beoogde ontwikkeling is te classificeren als kantoor zonder baliefunctie.
- De beoogde ontwikkeling kent een maximaal bvo van 5.000 m².
- De kencijfers van het CROW zijn bepaald per weekdag. Voor verkeersanalyses wordt gebruik gemaakt van de cijfers per werkdag. Voor werklocaties wordt hiervoor een omrekenfactor van 1,33 gehanteerd.
- De gehanteerde verdeling van de verkeersgeneratie is gebaseerd op expert judgement (zie Figuur 5).

In Tabel 2 zijn de bovenstaande uitgangspunten vertaald naar een verkeersgeneratie per week- en werkdag. Hierin is te zien dat de realisatie van het nieuwe kantoorpand zorgt voor een verkeersgeneratie van 583 motorvoertuigen per werkdag.

Tabel 2 Berekening verkeersgeneratie Nieuw Hoofdkantoor North Sea Ports

Functie	Oppervlakte	Kencijfer	Aantal verkeersbewegingen per weekdag	Aantal verkeersbewegingen per werkdag
Kantoor (zonder baliefunctie)	5.000 m ²	8,75	438	583



Figuur 5 Verdeling van verkeersgeneratie over omliggende wegennet

In Tabel 3 zijn de verkeersintensiteiten in zowel de autonome situatie als de plansituatie in 2030 weergegeven. Als hierboven toegelicht is de ontwikkeling van de twee distributiecentra aan de Westkade meegenomen in de autonome situatie, om zo een goed beeld te krijgen van de verkeerssituatie als zowel die ontwikkeling, als de ontwikkeling van het hoofdkantoor van North Sea Port gereed is.

De N252 is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80km/u. Conform de richtwaarden van Duurzaam Veilig bedragen de maximaal acceptabele verkeersintensiteiten op een weg met een dergelijke functie en vormgeving tussen de 10.000 en 15.000 motorvoertuigen per etmaal. In Tabel 3 is te zien dat de intensiteiten op de N252 en de N474 ruim onder deze richtwaardes blijven. Het is dan ook niet de verwachting dat de realisatie van het nieuwe hoofdkantoor van North Sea Ports zal resulteren in verkeersveiligheids- of afwikkelingsproblematiek.

Tabel 3 Verkeersintensiteiten in zowel de autonome als de plansituatie

#	Straatnaam	Wegvak	Verkeersintensiteiten in 2024 in mvt/werkdag	Autonome situatie (inclusief realisatie distributiecentra) in 2030 in mvt/werkdag	Toename door realisatie plan	Plansituatie in 2030 in mvt/werkdag
1	N252	Suikerdijk – Aansluiting distributiecentrum	3.795	6.260	+195	6.455
2	N252	Aansluiting distributiecentrum – Plangebied	3.795	7.860	+195	8.055
3	N252/N474	Plangebied – Kanaalstraat (R4)	3.795	7.860	+390	8.250

Openbaar vervoer

Het plangebied is slecht bereikbaar middels het openbaar vervoer. Bushalte Albertlaan, Zelzate is de dichtst bijgelegen op 1,7km (circa 20 minuten lopen). Op deze halte stoppen de volgende buslijnen:

- 6 (Zelzate Klein Rusland – Busstation Terneuzen, 1x/u).
- 55 (Gent Sint Pietersstation – Zelzate Busstation, 2x/u).
- 95 (Eeklo – Zelzate busstation, 1x/u).

De halte in Nederland die het dichtst bij het plangebied gelegen is, is de halte La Bourse aan de zuidzijde van Sas van Gent. Ook deze halte is gelegen op 1,7km (circa 20 minuten lopen) van het plangebied. Op deze halte stopt alleen lijn 6 (Zelzate Klein Rusland – Busstation Terneuzen 1x/u).

Fiets

Het plangebied is goed bereikbaar per fiets, met name in Nederlandse richting. Aan de westzijde van de N252 ligt een vrijliggend fietspad in twee richtingen. Via deze route zijn kernen als Sas van Gent, Westdorpe, Sluiskil en Terneuzen op (elektrische) fietsafstand (max. 15km). Aan de Belgische kant van de grens zijn aanliggende fietsvoorzieningen gelegen. Door de beperkte breedte van deze voorzieningen en het hoogteverschil tussen het fietspad en de rijbaan, is de verkeersveiligheid op de fietspaden ten zuiden van het plangebied beperkt in de huidige situatie. Er zijn echter plannen voor de realisatie van een fiets-o-strada aan de Belgische kant van de grens. Dit fietspad komt in het verlengde te liggen van het fietspad aan de Nederlandse zijde en komt zodoende aan de westzijde van de rijbaan te liggen. Via deze route zijn kernen als Zelzate, Ertvelde, Assende en Wachtebeke op (elektrische) fietsafstand (max. 15km) gelegen.

Hulpdiensten

Het plangebied is zowel vanuit Nederland als vanuit België goed bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. Door de ligging direct aan de N252/N474 is het voor nood- en hulpdiensten gemakkelijk om het plangebied te bereiken vanuit beide richtingen.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van het nieuwe hoofdkantoor van North Sea Ports met een maximale omvang van 5.000 m² bvo zal zorgen voor een toename van de verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet in zowel Nederland als België. Deze toename van de verkeersintensiteiten is echter acceptabel en zorgt naar verwachting niet voor problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid en/of verkeersafwikkeling in vergelijking met de autonome situatie.

Uit de berekening van de parkeerbehoefte blijkt dat de planontwikkeling zorgt voor een parkeerbehoefte van 128 parkeerplekken, waarvan minimaal 6 geschikt voor het laden van elektrische voertuigen. In het huidige plan zijn minimaal 185 parkeerplekken opgenomen, waarmee de planontwikkeling ruimschoots voldoet aan het gemeentelijk parkeerbeleid.

Uit de berekening van de fietsparkeerbehoefte blijkt dat de planontwikkeling zorgt voor een fietsparkeerbehoefte van 183 plekken, waarvan minimaal 8 openbaar toegankelijk. Uit de huidige plannen is niet op te maken in hoeverre hier reeds rekening mee gehouden is en dus in hoeverre wordt voldaan aan het parkeerbeleid van de gemeente Terneuzen. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de plannen.