

Datum : 23 juni 2022
Tijd : 10.30 uur
Locatie : De Molenberg
Kopie naar :

Opgesteld door : Sylvia Zenden

Aanwezig : Namens gemeente Schouwen-Duiveland:
 Harm Post
 Ricardo de Winter
 Marleen van Koppen
 Cockie de Wilde

Namens Bureau B+B:
 Gert-Jan Wisse
 Sybren Lempsink

Namens ondernemersvereniging:
 Olivier van der Bogt

Inwoners:
 Theo Nieuwenhuizen
 Koos Latta
 Jacques Middelhoek

Afwezig : Kimo van den Berg (gemeente)
 Irene Leijnse (dorpsraad)

Nr.	Onderwerp	Behandeling / Afspraken	Aktie door:
1.	Opening	Harm heet alle aanwezigen welkom en opent de vergadering.	
2.	Vaststellen agenda	Er worden geen wijzigingen of aanvullingen doorgevoerd, de agenda is hiermee vastgesteld.	
3.	Vaststellen verslag vorige vergadering d.d. 9 juni 2022	Aanwezigen hebben geen aanvullingen/wijzigingen op het concept verslag. Het verslag van 9 juni 2022 is definitief vastgesteld.	
4.	Terugblik en stand van zaken stedenbouwkundig-plan	<p>Vanaf heden starten we met het opstellen van het stedenbouwkundig plan.</p> <p>De sfeergebieden die benoemd zijn in het beeldkwaliteitsplan, zijn ook van toepassing op het stedenbouwkundig plan.</p> <p>Aan de hand van een presentatie met opgaves en vraagstukken zullen we input ophalen, waarna Bureau B+B binnenkort een aanzet maakt en in de zomervakantie een eerste concept van het stedenbouwkundig plan opstelt.</p> <p>Er zijn een aantal punten meegenomen uit de analyse en synthese. De landschappelijke- en cultuurhistorische analyse is eerder al gevat in een tekening. Deze laat goed zien welke structuren er zijn en waar we me verder kunnen.</p>	

		<p>Ook de mobiliteitsstudie is input voor het stedenbouwkundig plan. Hier gaat het met name over het verkeersluw maken van de dorpsas, wat ruimte moet gaan geven voor de zaken uit het stedenbouwkundig plan.</p> <p>Ricardo vult aan dat Juust momenteel werkt aan de studie pilot Mobiliteitshub en de uitwerking van 'optimalisatie verkeersveiligheid Kloosterweg'. De laatste valt buiten het gebied van de dorpsas. Het project rondom de inprikker is door gebrek aan ambtelijke capaciteit nog niet opgestart.</p> <p>De pilot mobiliteitshub zal gesitueerd worden op het parkeerterrein Kriekemeet, in combinatie met het kerkterrein. Het kerkterrein zal worden gebruikt om de bus te laten rondrijden. Deze pilotlocatie is gekozen vanwege de locatie en de bereikbaarheid. Daarnaast is de investering in de infrastructuur te overzien. De pilot zal in principe starten op begin januari 2023 voor een duur van 9 maanden. Tijdens deze 9 maanden zal gekeken worden hoe de hub functioneert. Het systeem komt voort uit Provinciaal beleid (Regionale Mobiliteitsstrategie). Mocht blijken dat er tussentijds aanpassingen nodig zijn in de pilot, dan zal er, indien mogelijk, bijgestuurd worden.</p> <p>Het strategisch programma is het derde onderliggende document. Hierin is vastgelegd dat er twee gebieden zijn met een wat hogere dynamiek en een aantal zaken die nog niet zijn 'geland' (bijv. Regioschool).</p> <p>Het uitvoeringsprogramma is het vierde onderliggende document. Deze geeft een completer beeld van de dorpsas.</p> <p>Het hoofdonderwerp voor deze vergadering is de continue lijn (met alle onduidelijkheden en onzekerheden in het programma) en de basis die de dorpsas hierin legt, met een focus op de openbare ruimte (herinrichtingsopgave).</p> <p>In de analyse synthese waren een aantal opties getekend. Er is nu duidelijk dat Market Plaza zal verplaatsen. Hierdoor komt er een cultuurhistorisch object (tramremise) in Burgh vrij. De opgave is nu te bekijken hoe hier mee om te gaan.</p>	
5.	Aan de slag met nadere uitwerking stedenbouwkundig plan	<p>Aan de hand van de visietekening uit het beeldkwaliteitsplan wordt de dorpsas per ambitie/opgave doorlopen.</p> <p>Opgaven <u>Serooskerkseweg</u> Huidige inrichting exact hetzelfde als de provinciale weg. Dat is een bovenregionale weg. De Serooskerkseweg is de entree van de dorpsas/van het dorp en de hoofdroute richting Nieuw-Haamstede. In de dorpsvisie is deze benoemd als de 'landschapsas'. Hiermee is het een opgave: wat betekent dit voor de lijn van de dorpsas?</p> <p>Theo: jammer dat we niet ook voor een deel werken richting Renaissance. De verbinding naar Hogezoom en Nieuw Haamstede mist. Op deze manier sluit je de noordkant van Haamstede uit. Het is niet het beginpunt van Haamstede, maar een centraal punt.</p>	

		<p>Olivier: de verbinding met Hogezoom, richting Renesse mist inderdaad. De bollenschuur en de monumentale woning zitten nog in de sfeer van de Hogezoom. Het centrumgebied begint na het kruispunt. Het is een overgang tussen typologie van Hogezoom naar centrumgebied. De lommerrijke route ervaar je al op de Hogezoom.</p> <p>Theo geeft aan hoe de Kloosterweg vroeger liep. Er kan worden gekeken of weer terug kan worden gegaan naar de oude situatie.</p> <p>Olivier vult aan dat de route zich dan weer splitst. Olivier verzoekt om de concept beeldkwaliteit in te brengen in de projectgroep 'optimalisatie verkeersveiligheid Kloosterweg'. Doel is om het profiel, materialisatie af te stemmen op de beeldkwaliteit.</p> <p>Ricardo geeft aan dat er binnen die projectgroep nu nog vooral gewerkt wordt aan het profiel. Hierbij wordt vooral zoveel mogelijk geprobeerd binnen de bestaande contouren te blijven (om binnen het budget te blijven). Dit is een apart project. Er wordt geprobeerd zoveel mogelijk af te stemmen, er kan echter niet helemaal worden uitgesloten dat er wellicht een kleine frictie in zit.</p> <p>Conclusie: indien mogelijk afstemming met uitstraling aan te passen Kloosterweg en sfeer van Hogezoom meenemen in planuitwerking.</p> <p><u>Kernen</u> Er liggen twee kernen op de as en één kern die direct naast de as ligt (Westenschouwen). Het profiel van de as bestaat uit drie delen. Welke eenheid kunnen we maken, wetende dat er verschillende situaties zijn. Woonsituaties versus vakantieparken.</p> <p><u>Overgang Hogeweg naar Kraaijensteinweg</u> Hoe sluiten we dat goed op elkaar aan? Indien we het profiel ruimtelijk doorzetten, moet deze vermengd worden (rijden in het midden, fietsen en wandelen aan de zijkant).</p> <p>Olivier: er wordt nog te hard gereden op de Kraaijensteinweg. Het Bosplein is nog niet duidelijk, er fietsen veel mensen op de weg. De overgang van profiel van dorpsas naar Bosplein, moet aansluiten bij Kraaijensteinweg.</p> <p>Gert-Jan merkt op dat de grootste keuze ligt in het laatste deel van het profiel. Het einde (Strandplein) moet goed worden ontworpen.</p> <p>In het beeldkwaliteitsplan staat overigens dat de dorpsas doorloopt, ook over het Bosplein en Strandplein (rood, hetgeen betekent 'verandering in de toekomst').</p> <p><u>Landschapskamers</u> Zijn voor een groot deel dicht gezet (woningen en vakantieparken). Een aantal zijn nog open. Deze zijn van grote</p>	
--	--	--	--

	<p>waarde, geven lucht en ruimte langs de dorpsas. De grootste ligt bij de Karolingische burcht. De volgende ligt bij de Molenberg.</p> <p>Olivier vult aan dat er nog een landschapskamer is. Deze ligt in Westenschouwen. Afgesproken wordt deze toe te voegen.</p> <p>Koos geeft aan dat de <u>doorzichten</u> ook van toepassing verklaard moeten worden op andere gebieden. Ik wil pleiten om met de exploitant van de Molenberg te gaan praten, om een deel van de bosschage te verwijderen, dan creëer je een doorkijk vanaf de dorpsas naar de Oosterschelde.</p> <p><u>Kriekemeet</u> Hoe gaan we om met de route? Hoe zorgen we voor een goede entree van het dorp?</p> <p>Theo geeft als aandachtspunt mee het fiets-/wandelpad langs de begraafplaats. Deze wordt intensief gebruikt. Wanneer er een ontwikkeling aan de Kriekemeet komt, zal het kruispunt steeds belangrijker worden.</p> <p><u>Strandplein</u> Olivier geeft aan dat er aan het Strandplein een groot parkeerterrein ligt. Deze is ruimtelijk belangrijk en moet benoemd worden als opgave. Gert-Jan merkt op dat deze binnen de plangrens ligt. We kunnen kiezen voor afschermen of een betere overgang ontwerpen. Het Strandplein zelf goed ruimtelijk op de kaart zetten als beëindiging van de dorpsas.</p> <p><u>Aan de slag</u> Op twee onderdelen zijn er suggesties gedaan, te weten: het profiel welke met elkaar verbonden moet worden over de dorpsas en de potenties van de landschapskamers.</p> <p><i>Profiel Haamstede > Noordstraat</i> Weergegeven is het huidige profiel versus het profiel uit het concept beeldkwaliteitsplan.</p> <p>In het huidige profiel is de rijbaan relatief breed (ingezet op rijden in twee richtingen met parkeren ernaast).</p> <p>In het gewenste profiel zijn de voetganger en fiets zoveel mogelijk leidend, zij moeten zich prettig en uitgenodigd voelen op de dorpsas. De dorpsas moet autoluwer, de automobilist moet wel gebruik kunnen blijven maken van de dorpsas, maar minder dominant aanwezig zijn dan in de huidige situatie. De ambitie is de bomen te behouden en deze prominenter aanwezig te laten zijn.</p> <p>Een aparte fietszone (stroken) is niet belangrijk in de kern, wellicht wel gewenst op de tussen stukken van de dorpsas.</p> <p>Cockie pleit voor meer ruimte voor de bomen, niet de bestrating dicht tegen de bomen aan.</p> <p>Marleen vult aan dat ook minder kans geeft op foutief parkeren tussen de bomen.</p>	Gert-Jan
--	--	----------

	<p>Theo en Harm beamen dit en geven mee dat het goed is om roosters aan te brengen. Er moet ook voorkomen worden dat er overall fietsen gestald worden. Het beeld is mooi ruimtelijk, de kwetsbaarheid van de bomen moet bewaakt. Niet teveel fietsnietjes plaatsen, ruim opzetten.</p> <p>Olivier geeft aan dat er bij inrichting ook nagedacht moet worden over de markten. Wat is de impact hiervan? Wat is een logische plek?</p> <p>Aandachtspunt: hoe behouden we een rustig beeld, met zorg voor meer ruimte voor de bomen en behoud van voldoende ruimte voor de voetganger, terrassen en een goede plaats voor fietsenstalling (fietsvakken). Inrichting is voor het gehele jaar, niet alleen voor het toeristenseizoen.</p> <p>Conclusie: het getoonde beeld wordt gedragen in de projectgroep. De sfeer van de bomen is belangrijk.</p> <p><i>Kern Burgh</i> Huidige situatie: rijden in twee richtingen, parkeren tussen de bomen aan één zijde. De kwaliteit is het groen in de openbare ruimte. Gewenste situatie: 'plein' gevoel creëren, met behoud van de karakteristieken die er al zijn, zoals groen in openbare ruimte en agrarische bebouwing. Opgave: hoe kunnen we de verkeerssituatie anders inrichten?</p> <p>Koos: bij het creëren van een plein, moet het ook een plein zijn, rondom de kerk. De kerk staat nu aan een straat, dit moet een plein worden. De doorgaande weg moet rechtsom de kerk zijn.</p> <p>Theo: naar het autoluw maken van de dorpsas moet meer studie gedaan worden, maar het bepaald wel wat Koos zegt. Je kunt hier makkelijk éénrichtingsverkeer maken. Dit geldt ook voor de Noordstraat, ook daar moeten we bepalen hoe het verkeer gaat verlopen.</p> <p>Ricardo geeft aan dat éénrichtingsverkeer niet realistisch is, nadeel hiervan is namelijk dat er dan weer hard gereden gaat worden.</p> <p>Harm vult aan dat een eenduidig beeld de hoofdlijn is, later bekijken we hoe we dat verkeerstechnisch invullen. Wisselingen in verkeersstromen leidt nooit tot een rustig beeld. Dit moeten we niet teveel toepassen, dat maakt het nu al rommelig.</p> <p>Aandachtspunt: Gert-Jan maakt een studie van de effecten van de verschillende verkeersscenario's op het beeld wat wenselijk is (incl. cultuurhistorische rotonde). Gewenste beeld voor Burgh is de kerk op het 'plein'. We hebben ook te maken met het feit dat de kernen op de dorpsas liggen en de dorpsas een doorgaand karakter heeft. Dat schuurt een beetje. Hier moet een overlap voor worden ontworpen.</p>	
--	--	--

	<p>In Burgh word je linksom om de as geleid, dat geeft de dorpsas een doorgaand karakter. Hierachter kan het nog autolouwer ingericht worden. In Haamstede geldt dat ook, men gaat linksom.</p> <p>Theo vult aan dat de infra er al ligt om de auto rond te laten rijden. Dat remt af. Koos benadrukt dat het om het te creëren beeld gaat.</p> <p>Olivier vult aan dat Burgh meer een ring is, Haamstede heeft meer potentie om een plein te zijn. Het groen in Burgh is een verblijfsplek. Dat is meer een cultuurhistorische rotonde.</p> <p><i>Delen tussen de kernen</i> Hoe verknopen we de kernen met de tussen stukken?</p> <p>Opgave: Wat kunnen we op de Hogeweg en Burghseweg met het dorpsas profiel? Met behoud van de bestaande bomen, deze zijn leidend. Hoe kunnen we het beeld van gebakken klinkers doorzetten? Hoe kunnen we het profiel oprekken met meer ruimte voor de fiets en voetganger?</p> <p>Ambitie: aan twee zijden ruimte voor de voetganger, dorps karakter met gebakken klinkers, molgoten, fiets en auto op een gedeelde rijbaan, bomen, zonder langsparkeren. Rekening houdend met aansluiten van de woningen.</p> <p>Olivier geeft aan dat in de huidige situatie de fiets nu vaak gedwongen wordt opzij te gaan, om plaats te maken voor de auto. Voorrang voor de fiets in het profiel zou beter zijn. De verkeersstroom naar de recreatieparken is overzichtelijk te houden. Voetganger aan twee kanten wordt krap.</p> <p>Koos geeft aan dat het mooi is als het zo kan, maar er is veel twijfel. De voetgangers lopen over de oude spoorlijn. Aan beide kanten voetgangers is een uitdaging. De verkeersintensiteit is fors.</p> <p>Jacques geeft aan dat de Hogeweg vroeger een klinkerweg was. De oude spoorlijn was vroeger een fietspad en is nu een voetpad. Er moet voorkomen worden dat het een racebaan wordt, als er geen fietsers zijn.</p> <p>Olivier merkt op dat het een ambitieuze opgave is. Voetgangers aan één kant is beter. Denk aan de grote groepen die er lopen (met bolderkarren, honden, etc.) je hebt breedte nodig en veiligheid.</p> <p>Theo merkt op dat we voor het ontsluiten van de parken moeten nadenken hoe we het voor autoverkeer op bepaalde delen éénrichtingsverkeer maken. Het profiel moet anders en groener. Een profiel waarbij de auto's elkaar niet makkelijk kunnen passeren en de fiets niet van de weg drukken.</p> <p>Aandachtspunt: Gert-Jan bekijkt de mogelijkheid van éénrichtingsverkeer.</p>	
--	---	--

	<p>De inrichting moet geschikt blijven voor 30 km/u, waarbij het profiel moet afdwingen dat men zich aan deze snelheid houdt. De ambitie is duidelijk: een royale ruimte voor voetgangers. Het principe van een fietsstraat geeft wel een aantal mogelijkheden die wij willen. Je creëert ruimte voor de fiets en de voetganger, je knijpt de ruimte voor de auto.</p> <p>Overige aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Terugbrengen van de knippen (bepalen de verkeersintensiteit) > op verzoek van Koos.- Check rooilijnen > op verzoek van Harm. <p>Het voorstel is om dit principe uit te werken en te bekijken of dit zou kunnen werken.</p> <p>Cockie vraagt of er bestemmingen zijn die een dergelijk profiel beperken?</p> <p>Olivier vraagt of dit formeel een oplossing is. Is dit formeel haalbaar? Is er samenwerking met Juust?</p> <p>Harm geeft aan dat er inderdaad getoetst moet worden bij Juust.</p> <p><i>Kraaijensteinweg</i> Opgave: hoe kunnen we de look & feel van de dorpsas doorzetten? Om de eenheid te benaderen, maar ook om het verkeer te remmen. Er staan veel minder randzaken op de weg. Geldt tot aan het Strandplein, zoals beschreven in het beeldkwaliteitsplan. Dit deel mag een meer landschappelijke vertaling zijn van de dorpsas, maar wel herkenbaar.</p> <p>Mogelijk profiel: fiets/auto op één rijbaan. Kan het een gebakken klinker weg zijn? Fietsstraat een oplossing (de auto moet achter de fietser blijven)?</p> <p>Theo merkt op dat de huidige situatie met fiets- en voetpad gehandhaafd moet blijven, alleen de weg moet versmald.</p> <p>Olivier stelt voor om groene langsparkeren strook te realiseren. Parkeren gecombineerd met groen. Hierdoor creëer je een smal profiel. Parkeerplaatsen zijn ook nodig voor de gasten van Westenschouwen dorp.</p> <p>Theo vult daarop aan steeds een ander stukje wegprofiel te creëren, met behoud van lommerrijk gevoel. Dat geeft ook een remmend effect.</p> <p>Koos benadrukt dat het idee van Olivier goed is.</p> <p>Aandachtspunt: Gert-Jan verwerkt het voorstel van Olivier in een schets, zodat dit in de volgende vergadering besproken kan worden. En Gert-Jan kijkt wat deze ingrepen betekenen voor de lange lijnen.</p> <p><i>Strandplein</i> Het plein wordt nu gedomineerd door een rotonde, welke functioneel eigenlijk niet nodig is.</p>	
--	--	--

		<p>De trapopgang naar het strand is nu niet goed zichtbaar. Ambitie: rotonde verwijderen?</p> <p>Aandachtspunt: Gert-Jan werkt dit uit, met inachtneming van veel groen en een betere fietsenstalling. Theo merkt op dat er een vermelding moet komen dat het een doodlopende weg is.</p> <p><i>Studie landschapskamers en doorzichten</i> We hebben te maken met een aantal zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inprikker gecombineerd met een verbeterde inpassing van de Karolingische burcht. - Aantrekkelijke wandel-/fiets beweging faciliteren, langs de burcht tot aan de polder. <p>Obstakels:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Woningbouw - Windsingels rondom de voetbal <p>Ambitie om betere doorzichten te organiseren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voetbalvelden draaien (onduidelijk of dit kan) - Tennisvelden laten aansluiten om een 'sportstrip' te creëren. Voorzieningen eventueel gecombineerd. <p>De woningbouw kan dan ook meer aansluiten. De getoonde schets geeft de potentie van dit gebied weer.</p> <p>Ricardo merkt op dat hier veel uitdagingen in zitten. Dit moet meer als een optie opgenomen worden. Dit is een langere termijn gedachte. De woningbouw daarentegen willen we op de korte termijn realiseren.</p> <p>Theo geeft aan dat om echt een goed doorzicht te houden, er een bredere landschapszone gecreëerd moet worden. De sportvelden combineren aan de overzijde van de weg, met de inprikker er tussendoor.</p> <p>Olivier vult aan dat de sport met de regioschool gecombineerd moet worden. Daarnaast heeft de inprikker geen zin als we in dit gebied geen parkeeroplossing realiseren voor school en sport. De eigenaren van de pannenkoekenmolen (De Graanhalm) moeten hierbij betrokken worden. Er lopen namelijk tussen de wei en de voetbal een pad en waterlijn, welke doorlopen tot in de molen. Dit wordt nooit meer een openbare route, maar ligt er wel. Er moet hier in samenwerking met de eigenaren, een kwaliteitsslag gemaakt.</p> <p>Aandachtspunt: Gert-Jan verfijnt het beeld en maakt nog een tweede variant.</p>	
6.	Procesafspraken	Gert-Jan verwerkt de aandachtspunten voor de volgende vergadering.	
7.	Datum volgende bijeenkomst	De volgende projectgroep vergadering is op 21 juli 2022 van 10.30 uur tot 12.30 uur in De Molenberg.	
8.	Sluiting	Ricardo dankt alle aanwezigen voor hun aanwezigheid en sluit de vergadering.	