

Datum : 21 juli 2022
Tijd : 10.30 uur
Locatie : De Molenberg
Kopie naar :
Opgesteld door : Sylvia Zenden

Aanwezig : Namens gemeente Schouwen-Duiveland:
Harm Post
Cockie de Wilde

Namens Bureau B+B:
Gert-Jan Wisse

Namens ondernemersvereniging:
Olivier van der Bogt

Namens dorpsraad:
Irene Leijnse

Inwoners:
Theo Nieuwenhuizen
Koos Latta
Jacques Middelhoek

Afwezig : Ricardo de Winter (gemeente)
Marleen van Koppen (gemeente)
Kimo van den Berg (gemeente)

Nr.	Onderwerp	Behandeling / Afspraken	Aktie door:
1.	Opening	Harm heet alle aanwezigen welkom en opent de vergadering. Ricardo, Marleen en Kimo zijn afwezig met kennisgeving.	
2.	Vaststellen agenda	Er worden geen wijzigingen of aanvullingen doorgevoerd, de agenda is hiermee vastgesteld.	
3.	Vaststellen verslag vorige vergadering d.d. 23 juni 2022	Aanwezigen hebben geen aanvullingen/wijzigingen op het concept verslag. Het verslag van 23 juni 2022 is definitief vastgesteld.	
4.	Aan de slag met de eerste aanzet stedenbouwkundig plan	Gert-Jan heeft naar aanleiding van de input uit de vorige vergadering een start gemaakt met de eerste aanzet van het stedenbouwkundig plan. De presentatie en tekeningen gaan over drie onderdelen: <ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek naar verkeerskundige structuur. Hierin moeten we keuzes maken/richting in bepalen. - Profielen: De studies die zijn gedaan, hebben geresulteerd in een aantal profielen. - Plekken: langs de dorpsas liggen een aantal plekken waar de structuren overlappen. Dit kunnen kruisingen zijn zoals 	

		<p>Kraaijensteinweg/Hogeweg, maar ook plekken zoals de Ring, kerkpleinen, strandplein, etc.</p> <ul style="list-style-type: none">- Gebiedsontwikkeling Burgh. Deze is nog niet verder uitgewerkt, voor nu ligt de focus op de lange lijn. <p>Ambitie: een dorpsas die een eenheid heeft van begin tot eind in met name het profiel en de materialisering, tegelijkertijd doet de as een heleboel plekken aan met verschillende structuren. Hierdoor is het divers.</p> <p>Verkeerssysteem <i>Huidige situatie:</i> verkeer op de rijbaan, veelal 30 km/u met fietsstroken aan weerszijden en voetpad aan één zijde, gescheiden van het verkeerssysteem.</p> <p><i>Gewenste toekomstbeeld:</i> Voor de nieuwe dorpsas willen we de verkeersintensiteit naar beneden brengen en de verblijfskwaliteit verhogen. Hiervoor zijn een aantal mogelijkheden:</p> <ol style="list-style-type: none">2-richting verkeer: zo houden als het nu is en proberen in de inrichting te sturen. De kernen geven een natuurlijke knip van de lange lijn.2-richting verkeer fietsstraat: voordeel is dat het profiel smaller gemaakt kan worden, auto moet achter de fiets blijven. Hierdoor vertraagt het autoverkeer aanzienlijk ten opzichte van de huidige situatie. Inrichting door middel van rabatstroken en een middenberm, hierdoor wordt de 30 km/u afgedwongen in de inrichting. Ten gunste van een éénduidig profiel willen we van de verkeersdrempels, vluchtheuvels, etc. af.1-richting verkeer: Is dit mogelijk? Delen of voor het geheel? Hiervoor moet veel veranderen in het verkeerssysteem. Ander nadeel is dat dit veelal uitnodigt tot harder rijden. Voordeel is dat het profiel aanmerkelijk versmald kan worden. <p>Autoluwe kernen In de kernen is het smaller, is meer bebouwing dit geeft automatisch een meer autoluw karakter. Dit is gunstig op de lange lijn, in de kernen kan de verkeersintensiteit naar beneden en de kwaliteit van de kernen omhoog. Een stap verder is een knip aanbrengen, bijvoorbeeld één in het midden, ter hoogte van Burgh, waardoor het doorrijden niet meer kan en je de automobilist forceert gebruik te maken van de N57. Nog één stap verder is het autovrij maken van de kernen Haamstede en Burgh. Dit geeft direct een permante knip in het verkeerssysteem. Dit kan alleen in een 2-richtings model.</p> <p>Een knip aanbrengen is functioneel, ter hoogte van Burgh, bijvoorbeeld rond de plek van de huidige locatie van Market Plaza. Nadeel is dat er dan nog steeds veel verkeer door Burgh rijdt.</p> <p>Jacques vraagt of het mogelijk is om op meer plaatsen een inprikker te maken?</p>	
--	--	--	--

	<p>Gert-Jan legt uit dat dit zal leiden tot meer zoekverkeer en onwenselijke situaties. Het doorrijden wordt wel verminderd, maar het zoekverkeer wordt aangemoedigd.</p> <p>De dorpsas moet een parkas worden waar het om de fiets en de voetganger gaat. We moeten de automobilist ontmoedigen om over de as te gaan rijden. Vanaf de kruispunten moet al aangegeven worden dat het dorp niet toegankelijk is voor de auto. Bezoekers moeten de auto parkeren en dan verder gaan lopen. Een combinatie kan nog zijn een éénrichting fietsstraat, voor de auto éénrichting, voor de fiets twee-richtingen. Bij een 2-richtingen profiel zal het nooit lukken om autoluw te maken.</p> <p>Jacques merkt op niet voor éénrichting te zijn.</p> <p>Gert-Jan geeft aan dat het uiteindelijke voorkeursmodel een fietsstraat is met 2-richtingen, met de kernen als natuurlijke knippen. Je kunt de kernen dus niet inrijden, behalve voor bestemmingsverkeer en laden/lossen. Vanaf de Serooskerkseweg moet al aangegeven dat de Noordstraat niet ingereden kan worden, het verkeer moet naar een parkeerplaats geleid worden.</p> <p>De uitdaging ligt in het deel vanaf de inprikker tot aan de Weststraat. Dat deel moet wel bereikbaar blijven.</p> <p>Theo merkt op dat de Dapperweg nooit wordt gebruikt als ontsluitingsweg. Als Market Plaza hier toch ontwikkeld wordt zal de ontsluiting via de Dapperweg anders zijn.</p> <p>Irene informeert of meer bewoners hier dan last van hebben.</p> <p>Olivier merkt op dat er niet gedacht moet worden vanuit Market Plaza. Bij een ander profiel moet men niet direct denken er meer last van te krijgen. We verleggen geen verkeersdruk, er komen hele andere stromen. Wellicht dat ergens iets meer verkeer rijdt, maar als duidelijk is dat je in het dorp niet kunt parkeren en Market Plaza is eruit, dan zal men automatisch niet meer doorrijden.</p> <p>Theo beaamt dat het ook veel minder auto's zullen worden. Maar ziet mogelijkheden voor meer ontsluitingsmogelijkheden.</p> <p>Harm informeert of dit een model is dat door alle aanwezigen wordt gedeeld?</p> <p>Koos geeft aan dat de belangrijkste zaken zijn hiermee opgelost. Het is voor het totaal van A tot Z opgelost.</p> <p>Irene merkt op dat de mensen in de Noordstraat bang zijn dat het 'saai' wordt.</p> <p>Olivier vraagt zich af of dit een 'all seasons'-oplossing is? Vanuit leefbaarheid gezien? In het laagseizoen wellicht wel mogelijk maken om in de kernen te komen. Bewoners moeten vaker op de fiets.</p>	
--	--	--

	<p>Theo geeft aan dat we autoluw willen worden. Kijk naar Renesse, daar werkt het ook.</p> <p>Olivier geeft aan dat vanuit de ondernemersvereniging gezien, het wellicht goed is om mensen uit Zierikzee en Renesse te laten vertellen dat het wel gaat werken. Zij zijn lang tegen geweest en toch werkt het nu. We moeten een strategie opstellen om dit neer te leggen.</p> <p>Jacques vult aan dat in Renesse door het autoluw maken een goede win-winsituatie is ontstaan. Veel mensen waren tegen, maar nu is men alleen maar positief. Haamstede autovrij maken is ook een win-winsituatie. Het wordt aantrekkelijk om er te lopen.</p> <p>Cockie geeft aan dat de voorkeursvariant het meest helder is, maar waarschuwt voor de knippen, is daar voldoende ruimte om te keren?</p> <p>Gert-Jan geeft aan dat er in autovrije kernen goed geborgd moet worden dat bewoners wel vrije toegang hebben.</p> <p>Koos en Theo beamen dit, ook voor minder validen moet een oplossing gezocht. Denk hierbij aan de bereikbaarheid van de horeca.</p> <p>Harm verduidelijkt dat het belangrijk is dat we het principe in beeld hebben. Als de projectgroep akkoord gaat met dit voorkeursmodel, is dit het model waarop vervolgonderzoeken worden gebaseerd, zoals een verkeersonderzoek door Juust. De uitgangspositie is hiermee bepaald om er een vervolg aan te geven.</p> <p>Olivier benadrukt dat vanuit haalbaarheid <u>en</u> vanuit de ondernemers en bewoners in Burgh, alles zorgvuldig afgestemd moet worden. Wij kunnen niet over hun kern besluiten. We moeten het bespreekbaar maken/houden. Bestemmingsverkeer moet mogelijk zijn. Het dorp heeft veel kwaliteit.</p> <p>Harm informeert of er nog een alternatief binnen deze varianten is, welke nog onbesproken is, maar ook een goed model is.</p> <p>Theo informeert naar de éénrichting variant, houd je dan de hele as in éénrichting? Of delen? Cockie heeft dezelfde vraag, wellicht zitten daar nog mogelijkheden.</p> <p>Gert-Jan geeft nogmaals aan dat éénrichtingsverkeer alleen onduidelijkheid geeft. Het is moeilijker om van een profiel met éénrichtingsverkeer een eenduidig beeld te maken. En er zijn meer maatwerkoplossingen nodig. Het werkt echt meer zoekverkeer in de hand. Gert-Jan adviseert te zoeken naar een model wat zichzelf uitlegt.</p> <p>Jacques vult aan dat er meer parkeerruimte gecreëerd moet worden. Zowel in Burgh als in Haamstede, maar vooral in Burgh. In Haamstede is het mogelijk de Kriekemeet te gebruiken.</p>	
--	--	--

		<p>Conclusie Het is goed om te focussen op de variant: 2 richtingen met fietsstraat, inclusief een aantal maatwerkoplossingen. Een knip voor Burgh, waardoor er vanaf die zijde minder of geen verkeer op de dorpsas komt.</p> <p>Dit is een ruimtelijke interpretatie van alle zaken. Dit model moet nog gecheckt worden door Juust.</p> <p>Plekken <i>Kruispunt Noordstraat/Hogezoom – Serooskerkseweg</i> Serooskerkseweg is ook een as (landschapsas). Er zijn een aantal modellen getekend > het voorkeursmodel is ruimer opgezet, groener met een duidelijke hoofdstructuur. Anders is dat het verkeer vanaf Serooskerkseweg geen voorrang heeft. Het vrijliggend fietspad blijft gehandhaafd. Ruimtelijk geeft dit een duidelijke entree voor het dorp en de landschappelijke as is ook duidelijk zichtbaar.</p> <p>Harm informeert of de stoplichten weg zijn. Hoeveel mensen steken hier over? Is het voldoende om de noord-zuidroute prioriteit te geven, deze geef je nu voorrang. Projectgroepleden geven allen aan dat veel wandelaars en fietsers hier oversteken.</p> <p>Gert-Jan geeft aan dat die mogelijkheid nog onderzocht moet worden.</p> <p>Olivier geeft aan dat dit een mooie variant is, het zou goed zijn als Juust het hiermee eens is.</p> <p>Gert-Jan vult aan dat de fietsstraat doorloopt over de kruising. Er moet met een bord aangeven worden dat het dorp autovrij is, behalve voor bestemmingsverkeer.</p> <p>Theo merkt nogmaals op ook hier weer opletten op de minder validen.</p> <p>Harm verduidelijkt dat daar waar de Noordstraat begint het geen fietsstraat meer. Het verschil in verkeersvorm zie je op de tekening niet terug. De Serooskerkseweg is een autoweg, de kleur is hetzelfde, terwijl je drie verschillende niveaus hebt (autoweg, fietsstraat, wandelpad) dat zie je niet terug. Maak nog één detailleringsslag en geef het verschil aan.</p> <p><i>Noordstraat</i> Profiel: autovrij gebied > 4.80 m breed profiel, meer ruimte voor de bomen.</p> <p><i>Ring Haamstede</i> 3 modellen geschetst: A. Plantsoen model > vanaf de Noordstraat eindigt het profiel > er ontstaat een meer groene ruimte onder de bomen(plantsoen); nadeel is minder ruimte voor terrassen, minder flexibel.</p>	
--	--	---	--

		<p>B. Rabatstroken model > terrassen etc. in de rabatzone, dat kan ook tussen de bomen rondom de kerk (gevelterras en over terras tussen de bomen) Olivier merkt op dat wanneer de muur af en toe doorbroken wordt, het geen fysieke afbakening is. Dit geeft meer ruimte. Jacques geeft aan variant A mooier te vinden, meer groen. Theo merkt op dat in variant B ook meer groen gecreëerd kan worden, onder de bomen.</p> <p>C. Voorkeursmodel > kerk en ring > dorpsas op een plein laten uitkomen. Meer pleinruimte voor verblijf. Terrassen op het plein organiseren en niet meer langs de gevel. Meer ruimte voor groen en parkachtige sfeer. Onderbreking van de e-bike weg, geen verkeer. Theo pleit voor een bomenrij vanaf de Slotlaan naar de kerk. Hiermee rem je meer verkeer op de Noordstraat. Harm concludeert dat dit is een voorkeursmodel is, welke nader uitgewerkt moet worden. Olivier: het zichtpleintje voor het Slot > zoek daar een betekenis bij voor de volgende keer. Koos pleit voor meer zicht op het Slot. Het is door al het groen steeds minder zichtbaar.</p> <p><i>Burghseweg</i> Fietsstraat met een 4.80 mtr rijbaan (rabatstroken aan de zijkant en in midden), ruimte voor aan weerszijde trottoir. Hierdoor creëer je de mogelijkheid dat je vanaf alle kanten de as kunt benaderen, zonder dat je moet oversteken.</p> <p><i>Burgh</i> Huidige situatie heeft een brede rijbaan. Rijbaan knippen naar 3.60 mtr. Meer ruimte voor groene bermen.</p> <p>Harm geeft aan dat gevoelsmatig de rijbaan toch iets breder moet, om meer hiërarchie aan te brengen ten opzicht van de stroken voor voetgangers.</p> <p>Cockie informeert of autovrij hier wel kan.</p> <p>Olivier vult aan het toepassen van autovrij alleen mogelijk is, wanneer hier reden voor is en wanneer dit vanuit bewoners en ondernemers gedeeld en gewenst is. Hier moet wel draagvlak voor zijn. Anders moet er naar een mooi alternatief gezocht worden.</p> <p><i>Burghsering</i> 3 modellen geschetst:</p> <ol style="list-style-type: none">Plantsoenmodel: Autoluw, alleen de auto aan de onderzijde, aan de bovenzijde meer groen (dit is het voorkeursmodel)Groen plein model: auto en fiets zoveel mogelijk onderlangs, wel mogelijk om er doorheen te rijden/fietsenRing model: route rondom (symmetrisch aan weerszijde) <p>De kwaliteiten in model a zijn passender voor Burgh. Maak gebruik van de rust die er in Burgh is.</p>	
--	--	--	--

	<p>Harm merkt op dat het een mooi contrast geeft met Haamstede. De identiteiten van de verschillende kernen zijn goed geduid. Het verschil in identiteit wordt versterkt door de vorm van de inrichting.</p> <p>Theo geeft aan het hiermee eens te zijn. Ik riep vorige keer dat we om de kerk heen moeten kunnen rijden, maar ik vind dit mooier passen in het geheel.</p> <p>Olivier geeft aan dat het een rustpunt voor fietsers is. Het stoeltjesproject werkt hier ook uitstekend. Dit vinden mensen een heerlijk plekje. Hier zit het lommerrijke in.</p> <p>Koos geeft aan dat het voordeel hiervan is dat er een goede groenstrook gekomen is aan de zuidelijke kant. Voor de fiets wellicht wel aardig om de toegang tot de noordkant te houden. Mensen die aan die kant wonen, moeten wel de woning kunnen bereiken.</p> <p>Theo oppert een combinatie te maken tussen model a en model c.</p> <p>Cockie geeft aan dat model a meer aanspreekt, maar praktisch gezien moet je misschien naar model c. Er wonen daar wel mensen.</p> <p><i>Hogeweg</i> Ten opzichte van de Burghseweg is hier vaker maar aan één kant activiteit. Ambitie is om dit meer gelijk te trekken.</p> <p>2 modellen geschetst:</p> <ol style="list-style-type: none">a. Aan 2 kanten trottoir? Of is dat misschien niet nodig? Bij fietsstraat doortrekken is het mogelijk om aan 2 kanten trottoir te maken. Aan de ene kant is het trottoir dan wat smaller. Het heeft een meerwaarde om een meer dorps-er, dan landelijke weg uitstraling te geven.b. Mocht de rijbaan toch breder moeten, dan kan er maar aan 1 kant trottoir. <p>Hier kunnen we nog geen keuze maken. Er liggen veel vakantieparken aan. Verkeerstechnisch moet dit nog bekeken worden.</p> <p>Theo merkt op dat in Renesse aan de Rampweg het wel kan. Aan beide kanten een voetpad te houden is belangrijk. Geef de fietser (vooral de toerist met kleine kinderen) de ruimte.</p> <p>Jacques geeft aan dat de toegangswegen aan de Rampweg anders zijn.</p> <p>Koost vult aan dat een voetpad rust geeft om veilig over te steken.</p> <p>Harm concludeert dat de voorkeur uitgaat naar model a.</p> <p><i>Kraaijensteinweg</i> Voorkeursmodel: vanaf rotonde naar strandplein > hoe zorgen we ervoor dat de dorpsas gevoelsmatig de doorgaande route is. Hoe zorgen we ervoor dat er vanaf de rotonde N57 de auto afgeremd wordt, (hoe? fietsstraat? Gebiedsontsluitingsweg van 30 km/u?) waardoor men makkelijker kan invoegen.</p>	
--	--	--

		<p>Fietsers is op de rijbaan > kan op fietsstroken of vrij liggend fietspad. Voetpad los leggen, vanwege het landelijke, bosrijke karakter van dit deel. De landschappelijke kwaliteit is al aanwezig.</p> <p>Het profiel zou kunnen zijn > uitgaande van een fietsstraat, royale ruimte voor fiets op de rijbaan (snelheid dus naar beneden), met hier en daar parkeerplaatsen langs de weg. Aan de kant van het voetpad zijn combinaties mogelijk.</p>	
5.	Procesafspraken	<p>De resultaten tot nu toe zullen door Gert-Jan worden uitgewerkt in een schetsplan dat de volgende keer besproken zal worden.</p> <p>Dit schetsboek bevat dan het schetsplan voor de Dorpsas van de Noordstraat tot de opgang naar het strand in Westenschouwen.</p> <p>Omdat de afspraken uit deze vergadering ook voor andere disciplines gevolgen hebben zullen Ricardo en Harm het schetsplan ook intern bespreken en/of bespreken met Juust.</p> <p>De presentatie wordt gedeeld met de leden van de projectgroep met daarbij de afspraak deze nog niet verder te delen met de achterban.</p>	
6.	Datum volgende bijeenkomst	<p>De volgende projectgroep vergadering is op 15 september 2022 van 10.30 uur tot 12.30 uur in De Molenberg.</p>	
7.	Sluiting	<p>Harm dankt alle aanwezigen voor hun aanwezigheid en sluit de vergadering.</p>	