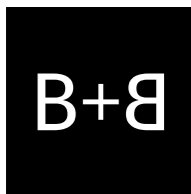




Stedenbouwkundig plan Dorpsas Burgh-Haamstede

Opdrachtgever: Gemeente Schouwen-Duiveland
Datum: 09 februari 2023



**Stedenbouwkundig plan Dorpsas
Burgh Haamstede is een product van:**
Bureau B+B Stedebouw en
Landschapsarchitectuur

In opdracht van:
Gemeente Schouwen-Duiveland

In samenwerking met:
Bureau Juust

**Bureau B+B
Stedebouw en
Landschapsarchitectuur**

Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam

+31 (0)20 62 39 801
www.bplusb.nl

Inhoudsopgave

| | | |
|-------|----------------------------|----|
| 1 | Inleiding | 5 |
| 2 | Hoofdstructuur | 9 |
| 2.1 | Verkeerstructuur Dorpsas | 13 |
| 3 | Dorpsas totaalplan | 25 |
| 4 | Deelgebieden | 27 |
| 4.1 | Haamstede | 27 |
| 4.1.1 | Serooskerkseweg | 29 |
| 4.1.2 | Groene Entree | 31 |
| 4.1.3 | Noordstraat | 35 |
| 4.1.4 | Ring | 41 |
| 4.2 | Burgh | 49 |
| 4.2.1 | Kern Burgh | 51 |
| 4.2.2 | Landschapspark Burgh | 57 |
| 4.3 | Westenschouwen | 63 |
| 4.3.1 | Kraaijensteinweg | 65 |
| 4.3.2 | Strandplein Westenschouwen | 69 |

Stedenbouwkundig plan



1 Inleiding

Stedenbouwkundig plan

Aanleiding & Doel

De gemeente Schouwen-Duiveland heeft met de Dorpsvisie (2020, KuiperCompagnons) ambities bepaald voor Burgh-Haamstede voor de komende tien jaar. Het doel van de dorpsvisie is als volgt samen te vatten; Burgh-Haamstede weer op de kaart te zetten door middel van het verbeteren van de levendigheid, leefbaarheid en uitstraling van het dorp. Dit willen we fysiek bereiken door herinrichting van de Dorpsas.

Naar aanleiding van de vastgestelde Dorpsvisie heeft de gemeente Schouwen-Duiveland het initiatief genomen om uitvoering te geven aan de Dorpsvisie. De gemeente staat hiermee aan de vooravond van een aantal ingrijpende projecten, met als gezamenlijk doel het verbeteren van de levendigheid, leefbaarheid en uitstraling van het dorp. Hierbij wordt voortgebouwd op de bestaande kwaliteiten van Burgh-Haamstede, maar wordt ook een kwaliteitsverbetering beoogd. Als onderdeel van de uitvoering van de Dorpsvisie wordt voor de dorpsas en de centra Burgh en Haamstede een stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan opgesteld. In voorbereiding hierop zijn vanaf het najaar van 2020 in nauwe samenwerking met de gemeente Schouwen-Duiveland en de leden van de project- en werkgroepen een strategisch programma (2021, Kadaster), een verkeersonderzoek (2021, Bureau Juust) en een cultuurhistorische en landschappelijke analyse (2021, Bureau B+B) opgesteld. Door de gemeente is een uitvoeringsprogramma opgesteld voor de verschillende deelprojecten in Burgh-Haamstede. Bovendien zijn door de raad de Definitieve kaders uitvoering dorpsvisie Burgh-Haamstede vastgesteld.

Voor u ligt het **Stedenbouwkundig plan Dorpsas Burgh-Haamstede**. Het stedenbouwkundig plan geeft uitvoering aan de ambities uit de Dorpsvisie voor Burgh-Haamstede.

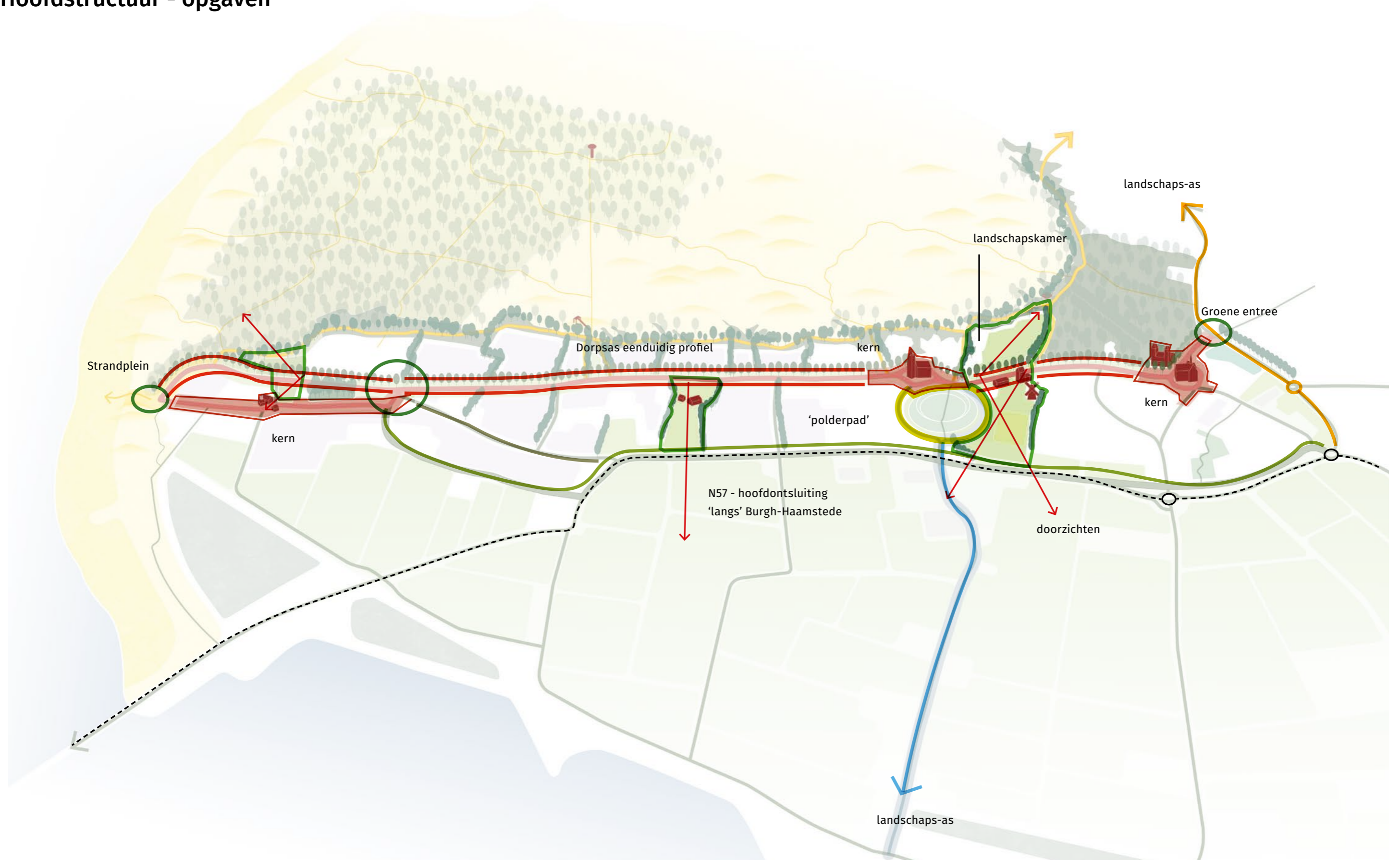
Leeswijzer

Bij dit stedenbouwkundig plan Dorpsas Burgh-Haamstede hoort het Beeldkwaliteitsplan Dorpsas Burgh-Haamstede (2022, Bureau B+B) en de daarin opgenomen Visie Park Burgh-Haamstede. De op de vorige pagina afgebeelde illustratie vat de ambities uit de Visie samen. De Visie en richtlijnen beeldkwaliteit uit het beeldkwaliteitsplan vormen de basis voor dit stedenbouwkundig plan.

Het stedenbouwkundig plan biedt een concrete uitwerking van de gestelde ambities uit de dorpsvisie en de overige voorstudies en de ontwerprichtlijnen uit het Beeldkwaliteitsplan Dorpsas Burgh-Haamstede. Het plan is verkeerskundig getoetst door Bureau Juust. In de nadere uitwerking zal het plan op onderdelen aanvullend getoetst worden.



Hoofdstructuur - opgaven



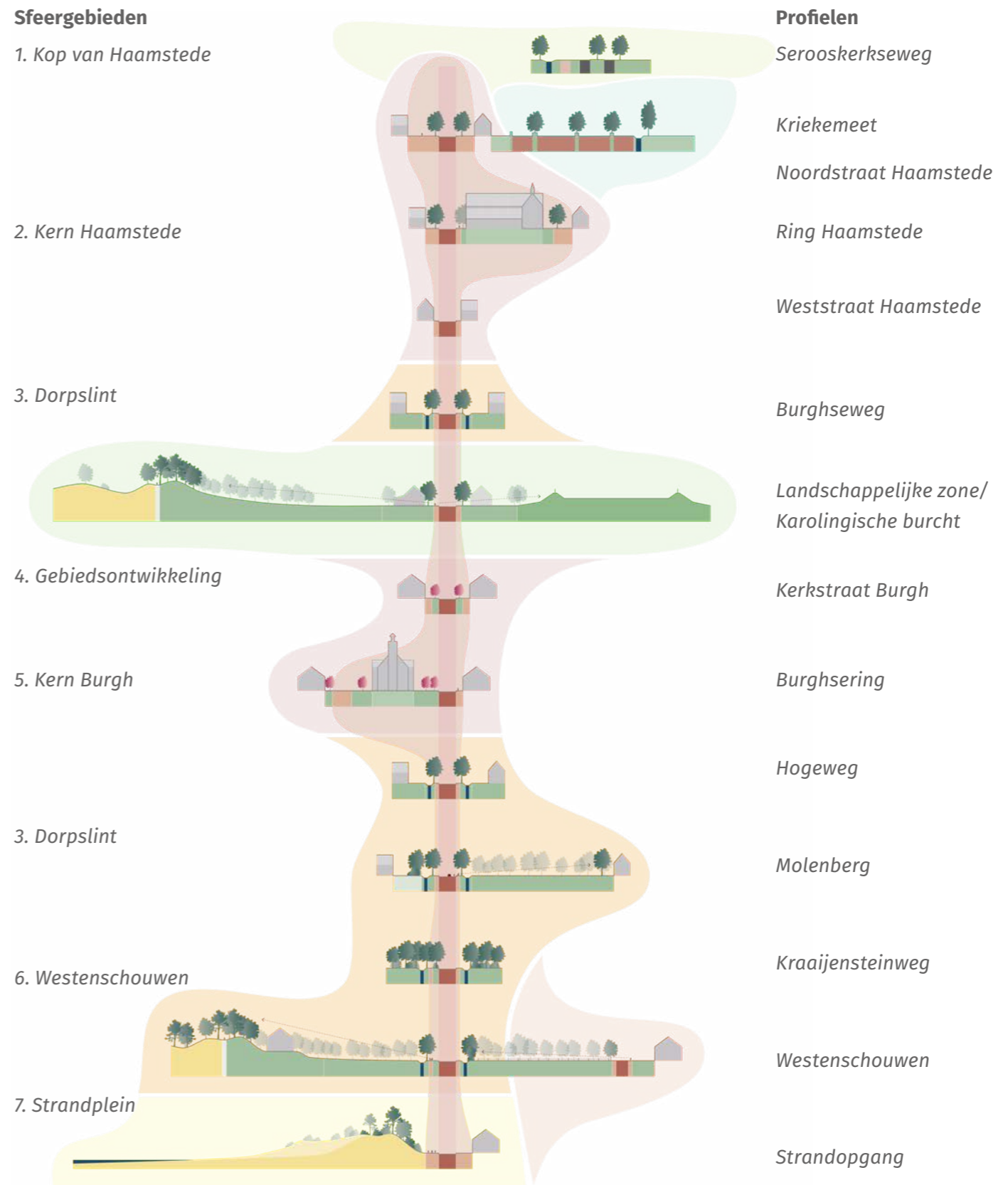
1 Inleiding

Hoofdstructuur - opgaven

De Visie Dorpsas Burgh-Haamstede is gebaseerd op het principe 'eenheid in verscheidenheid'. De herinrichting van de dorpsas inclusief de kernen zal zorgen voor eenheid en herkenbaarheid over de lengte van de dorpsas. Deze lange lijn rijgt de dorpen en aanliggende landschappen als het ware aaneen. De dorpsas is ook een route langs een rijke schakering van plekken, sferen en landschappen. Zo doet de dorpsas naast de verschillende dorpskernen ook een aantal landschapskamers aan en eindigt de route in de duinen bij de strandopgang van Westenschouwen. Deze verschillende sferen maken van de dorpsas een veelzijdige en aantrekkelijke route.

Voor het stedenbouwkundig plan onderscheiden we verschillende opgaven. Op de volgende pagina worden deze opgaven benoemd. Deze opgaven worden vervolgens in de volgorde van de Noordstraat in Haamstede tot de strandopgang van Westenschouwen behandeld in dit stedenbouwkundig plan.

<
Opgaven Dorpsas.
>
Concept eenheid in
verscheidenheid.



Dorpsas Burgh-Haamstede



2 Hoofdstructuur

Dorpsas Burgh-Haamstede

Voor de dorpsas zijn in de Dorpsvisie de volgende ambities gesteld;

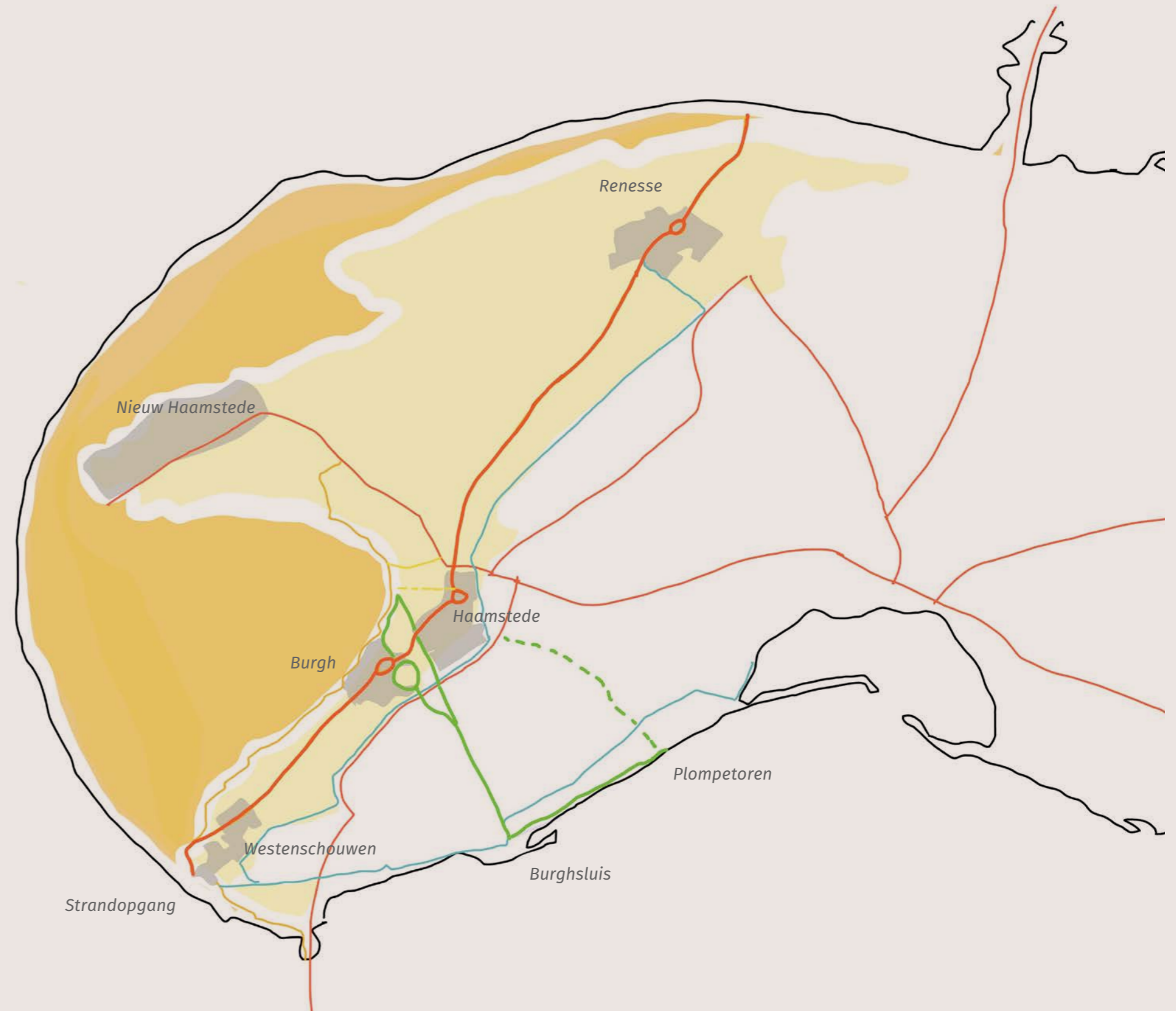
Transformatie van de Dorpsas;

De Dorpsas wordt getransformeerd naar een aantrekkelijke en samenhangende as van Haamstede naar het strand in Westenschouwen, waar de auto te gast is en waar fietsen en wandelen comfortabel zijn. In de centra wordt de verblijfskwaliteit verbeterd.

Fietsen, wandelen en openbaar vervoer stimuleren;

We zetten in op een aantrekkelijk en fijnmazig netwerk van wandel- en fietsroutes in en om Burgh-Haamstede, voor zowel bewoners als recreanten. (Dorpsvisie Burgh-Haamstede)

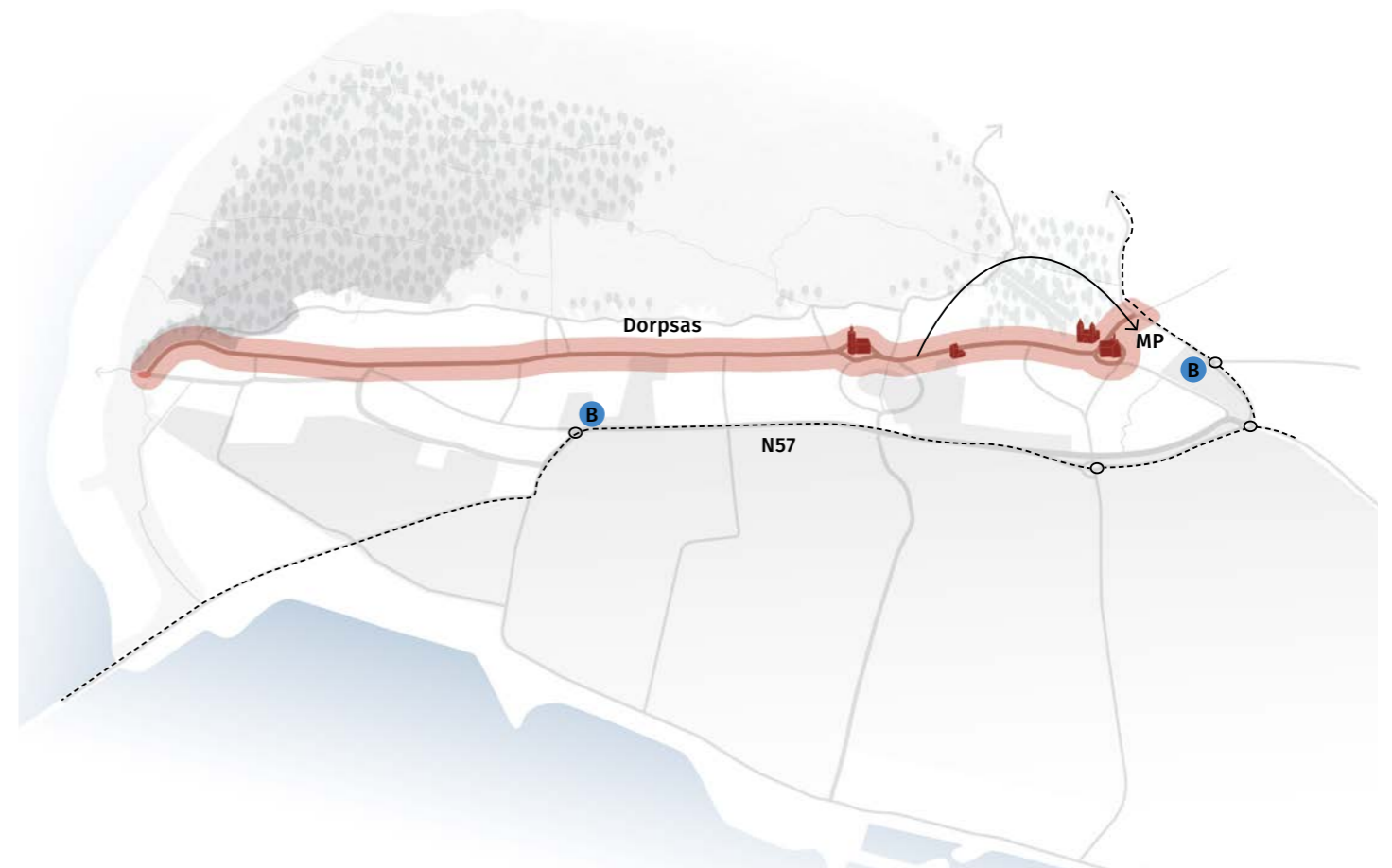
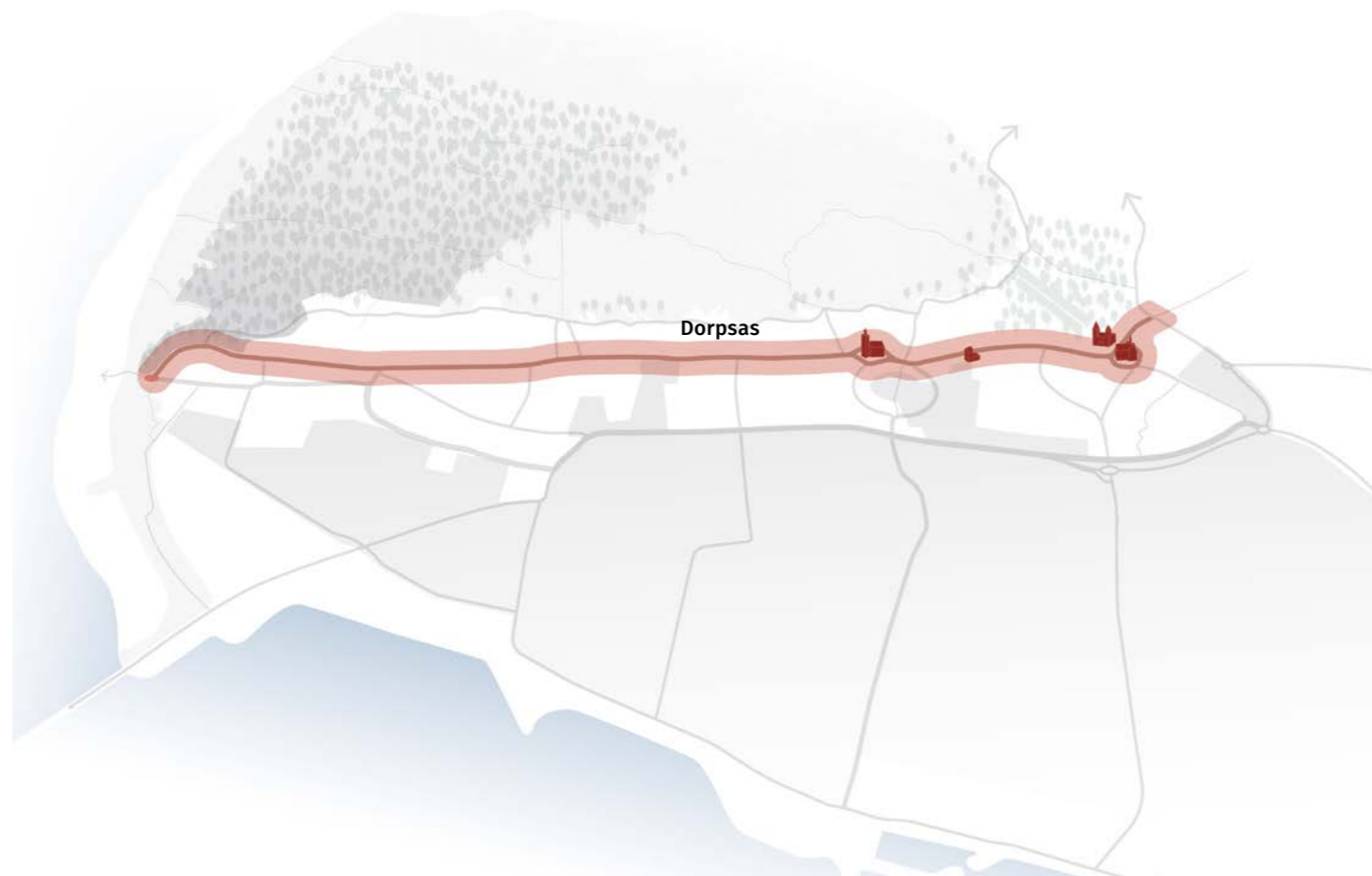
Op de illustratie hiernaast zijn de lange landschappelijke lijnen op Schouwen Duiveland te zien. Wat opvalt is dat de dorpsas Burgh-Haamstede onderdeel is van een langere lijn die Westenschouwen, Burgh en Haamstede verbindt met Renesse. Als fietsverbinding is deze route waardevol.



<
Dorpsas t.p.v
Hogeweg

>
Dorpsas van Renesse
tot Westenschouwen

Dorpsas Burgh-Haamstede



Ambitie Dorpsas

Voor de dorpsas zijn in de Dorpsvisie de volgende ambities gesteld;

Transformatie van de Dorpsas;

De Dorpsas wordt getransformeerd naar een aantrekkelijke en samenhangende as van Haamstede naar het strand in Westenschouwen, waar de auto te gast is en waar fietsen en wandelen comfortabel zijn. In de centra wordt de verblijfskwaliteit verbeterd.

Fietsen, wandelen en openbaar vervoer stimuleren;

We zetten in op een aantrekkelijk en fijnmazig netwerk van wandel- en fietsroutes in en om Burgh-Haamstede, voor zowel bewoners als recreanten. (Dorpsvisie Burgh-Haamstede)

- Herkenbaarheid lange lijn van Hogezoom tot Strandopgang
- Verkeersluw: primaat bij voetganger en fietser
- Versterken van dorps karakter Burgh-Haamstede
- Verbeteren verblijfskwaliteit van de openbare ruimte

Maatregelen Dorpsvisie

Om de ambities voor de dorpsas te kunnen verwezenlijken dienen er een aantal maatregelen genomen te worden. Deze maatregelen werden reeds in de Dorpsvisie geïntroduceerd.

- Verplaatsen Market Plaza. De Market Plaza heeft momenteel een verkeersaantrekkende werking en zorgt ervoor dat er veel verkeersbewegingen over de dorpsas plaatsvinden. Door de Market Plaza te verplaatsen naar de Kop van Haamstede worden deze verkeersbewegingen opgevangen door de N57 en de Serooskerkseweg.
- Ontmoedigen doorgaand autoverkeer op dorpsas. Door in de structuur en de inrichting van de dorpsas doorgaand autoverkeer te ontmoedigen zullen deze verkeersbewegingen gaan plaatsvinden over de N57.
- Bushaltes langs dorpsrand + natransport over dorpsas conform Regionale Mobiliteitsstrategie.
- Voorkomen hoge snelheden op de dorpsas (max 30 km/u) door herinrichting van het profiel.
- Ruimte en comfort voor voetgangers en fietsers vergroten door herinrichting van het profiel.

2 Hoofdstructuur

Dorpsas Burgh-Haamstede

Het huidige profiel van de dorpsas voldoet niet aan de gestelde ambities;

In de huidige situatie kent de dorpsas (Burghseweg, Hogeweg en Kraaijensteinweg) een verkeerskundig karakter. Fietzers maken gebruik van smalle fietsstroken en voetgangers maken gebruik van een trottoir aan een zijde van het profiel welke wordt afgescheiden van de rijbaan door middel van een haag.

Deze inrichting nodigt uit tot snel rijden. Om de geldende 30 km/u af te dwingen zijn er in het profiel snelheidsremmende maatregelen getroffen. Deze leveren een rommelig en verkeerskundig beeld op en veroorzaken plaatselijk verkeersonveilige situaties voor fietsers.

Het profiel kent door de groene bermen, bomen en aanliggende tuinen en groenvoorzieningen een groen profiel.

In de kernen is de straatinrichting sterk gericht op het huidige autogebruik met relatief veel parkeergelegenheid in de straten en op de pleinen.



Noordstraat Haamstede



Burghseweg



Kerkstraat Burgh



Hogeweg



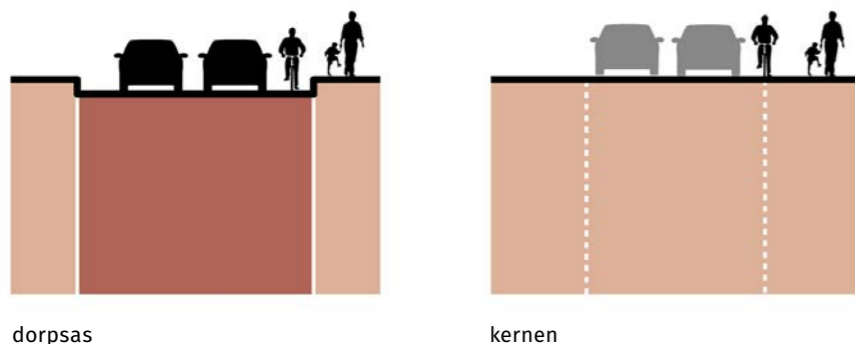
Kraaijensteinweg



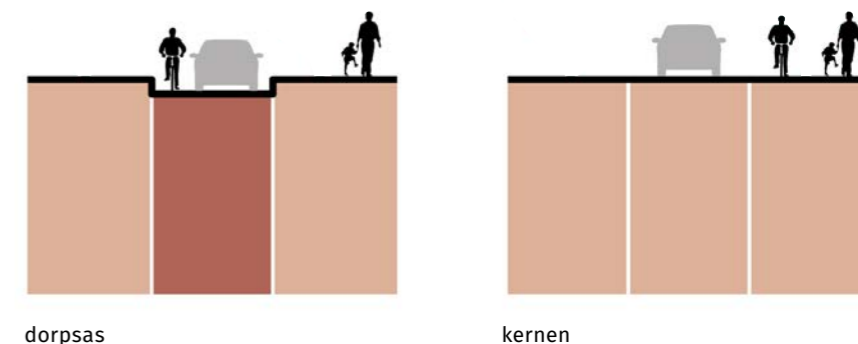
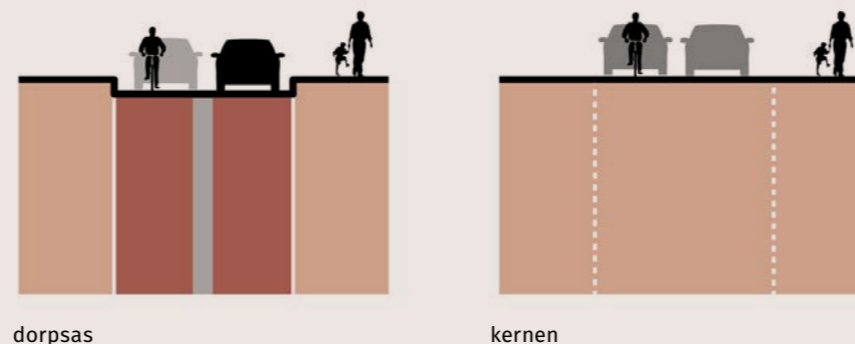
Strandplein Westenschouwen

<<
Dorpsas ambitie
<
Maatregelen
Dorpsvisie
>
Huidige situatie
Dorpsas

Verkeersstructuur Dorpsas



Voorkeursmodel



Model 1. Tweerichtingsverkeer, kernen autoluw

In dit model wordt de dorpsas heringericht maar wordt tweerichtingsverkeer gehandhaafd. In de kernen wordt de openbare ruimte autoluw ingericht. Verkeer op de dorpsas zal hierdoor in de kernen te gast zijn en zal de snelheid hierop dienen aan te passen. Op de tussengelegen stukken van de dorpsas faciliteert dit model echter het huidige gebruik en wordt hier onvoldoende verbetering t.o.v. de huidige situatie gerealiseerd. Bovendien ontstaan er in het straatprofiel onvoldoende mogelijkheden voor het vergroten van de ruimte voor voetgangers en fietsers.

Conclusie; dit model realiseert onvoldoende de gestelde ambities.

Model 2. Fietsstraat tweerichtingsverkeer, kernen autoluw

In dit model wordt de dorpsas heringericht als fietsstraat. Op een fietsstraat heeft de fietser het primaat en krijgt de meeste ruimte op de rijbaan. Autoverkeer dient achter fietsers te blijven rijden. Inhalen is mogelijk indien de andere weghelft vrij is, maar wordt ontmoedigd door een rabatstrook in het midden van het profiel.

In de kernen wordt de openbare ruimte ingericht als autoluw. Verkeer op de dorpsas zal hierdoor in de kernen te gast zijn en zal de snelheid hierop dienen aan te passen. Het realiseren van een fietsstraat op het gehele profiel van de dorpsas (buiten de kernen) werkt sterk snelheid verlagend en zal automobilisten uitnodigen om van de snellere en voor autoverkeer comfortabelere N57 gebruik te maken. Doordat de rijbaan bij een fietsstraat smaller uitgevoerd mag worden ontstaat er voor fietsers en voetgangers royale ruimte binnen het profiel. De dorpsas zal nog steeds toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer maar dient nadrukkelijk rekening te houden met fietsers en voetgangers en is te gast in het verblijfsgebied

Conclusie; dit model realiseert in hoge mate de gestelde ambities. Geadviseerd model.

Model 3. Eenrichtingsverkeer, kernen autoluw

In dit model wordt op de dorpsas eenrichtingsverkeer ingesteld. In de kernen wordt de openbare ruimte ingericht als autoluw. Verkeer op de dorpsas zal hierdoor in de kernen te gast zijn en zal de snelheid hierop dienen aan te passen.

Door eenrichtingsverkeer kan de rijbaan flink versmald worden waardoor royale ruimte ontstaat voor fietsers en voetgangers. Eenrichtingsverkeer werkt echter sneller rijden in de hand doordat er geen tegenliggers zijn. Bovendien zullen er door het een-richtingsverkeer gemiddeld langere afstanden gereden moeten worden en zal er ook meer zoekverkeer ontstaan.

Conclusie; dit model realiseert in beperkte mate de gestelde ambities.

2 Hoofdstructuur

Verkeersstructuur Dorpsas

Om de dorpsas te transformeren tot een route waar de auto te gast is en waar fietsen en wandelen comfortabel zijn, zijn een herinrichting van het straatprofiel en een verandering van het verkeerssysteem noodzakelijk. Hiervoor bestaan drie mogelijkheden.

- Model 1. Tweerichtingsverkeer, kernen autoluw.
- Model 2. Tweerichtingsverkeer Fietsstraat, kernen autoluw.
- Model 3. Eenrichtingsverkeer, kernen autoluw.

Voor de transformatie van de Dorpsas is Model 2. Fietsstraat tweerichtingsverkeer het voorkeursmodel. Met de invoering van een fietsstraat wordt in hoge mate voldaan aan de gestelde ambities voor de Dorpsas.

- primaat bij fietsers
- versmalling profiel: meer ruimte voor voetgangers
- profiel werkt snelheidsremmend

Fietsstraten worden door het hele land en op verschillende plekken met uiteenlopende verkeersintensiteit succesvol toegepast. Hieruit blijkt dat de toepassing van een fietsstraat de verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en comfort voor fietsers bevordert en de snelheid van gemotoriseerd beperkt.



bebording fietsstraat



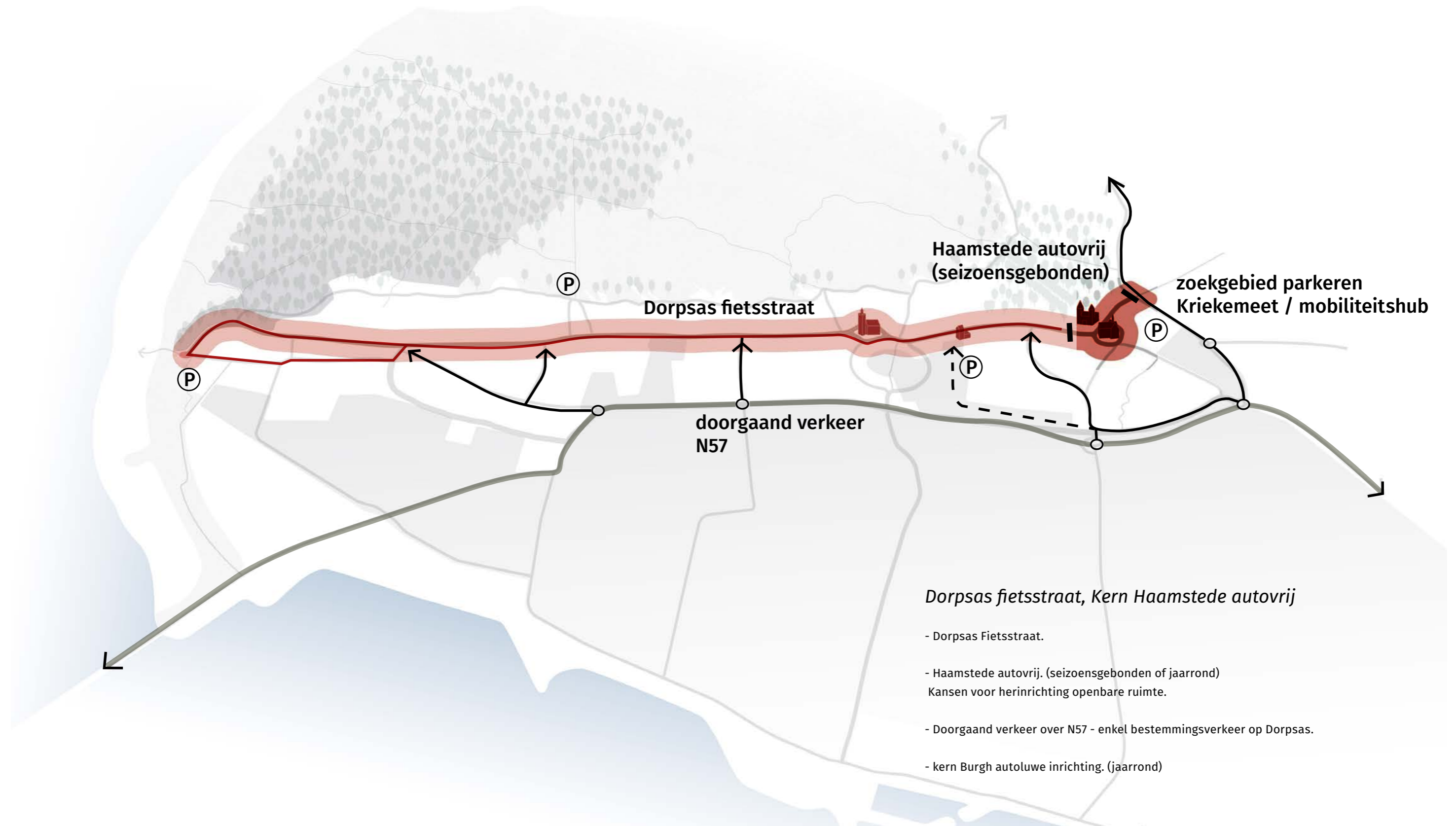
Dorpsas - huidige situatie



Dorpsas - fietsstraat

<
Modellen
verkeersstructuur
Dorpsas
>
Visualisatie Dorpsas
nieuwe profiel

Verkeersstructuur Dorpsas - Fietsstraat



2 Hoofdstructuur

Verkeersstructuur Dorpsas - Fietsstraat

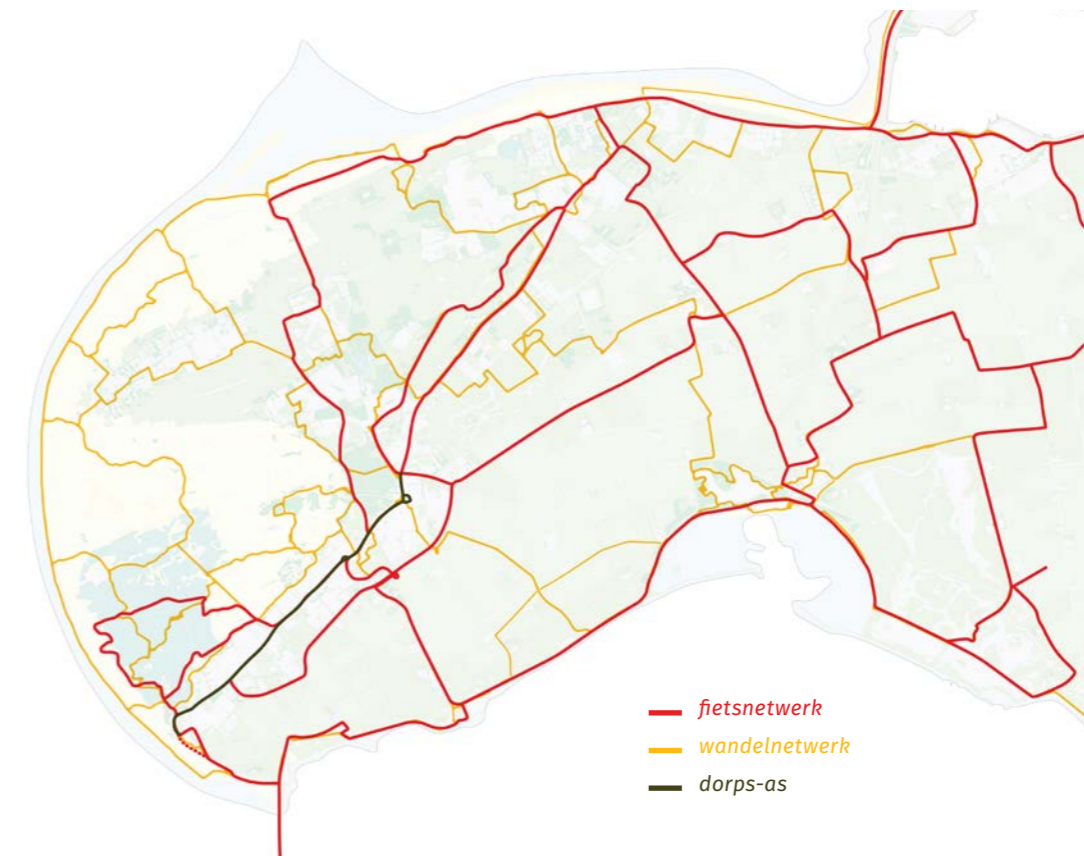
Verkeersstructuur auto verbeteren;

In het verlengde van het omvormen van de Dorpsas, dient de verkeersstructuur voor de auto verbeterd te worden. De insteek is een soort autoverdeelweg, met voor iedere kern een inprikker. (Dorpsvisie Burgh-Haamstede)

Met de herinrichting van de dorpsas als fietsstraat en de kernen als verkeerssluizen zullen meer verkeersbewegingen plaats gaan vinden over de N57 en de dorpsas gaan ontwijken waar het kan. De dwarsverbindingen tussen de dorpsas en de N57 zullen een belangrijkere rol gaan vervullen in het verkeerssysteem. Onderzocht zal moeten worden of de huidige dwarsverbindingen hiervoor voldoende capaciteit hebben of dat een nieuwe inprikker bij Burgh noodzakelijk zal zijn.

In de Dorpsvisie wordt de mogelijkheid tot het maken van knippen op de dorpsas genoemd om doorgaand verkeer over de dorpsas geheel onmogelijk te maken. Na de herinrichting van de dorpsas als fietsstraat en de kernen als autoluw is het namelijk nog steeds mogelijk om de gehele dorpsas af te rijden. Het realiseren van knippen op de dorpsas zelf resulteert doorgaans in verkeerskundige oplossingen die de beeldkwaliteit en een intuïtief gebruik van de dorpsas in de weg staan. Bovendien zal hierdoor ook meer zoekverkeer ontstaan en moet er meer worden omgerekend waardoor verkeersbewegingen langer worden. Daarbij komt dat idealiter de mogelijkheid voor doorgaand verkeer over de dorpsas reeds bij de bron onmogelijk gemaakt zou moeten worden. We stellen daarom voor om de kern Haamstede (seizoensgebonden of jaarrond) autovrij te maken. Dit legt een natuurlijke 'knip' op de dorpsas op de juiste plek en biedt bovendien kansen voor het herinrichten van de openbare ruimte van Haamstede als kwalitatief verblijfsgebied.

Door de Dorpsas te transformeren tot een fietsstraat wordt een duidelijk accent verschil gemaakt tussen routes primair bestemd voor gemotoriseerd verkeer en routes primair bestemd voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Op de dorpsas wordt het primaat gegeven aan voetgangers en fietsers. Hiermee wordt de Dorpsas als route van Westenschouwen via Burgh en Haamstede naar Renesse als doorgaande fietsverbinding opgenomen als comfortabele, uitnodigende en belangrijke route in het rijke fijnmazige netwerk van voet- en wandelpaden op Schouwen Duiveland. Gemotoriseerd verkeer verplaatst voornamelijk naar de N57. De dorpsas blijft, met uitzondering van Haamstede, voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar.



Netwerk Langzaam verkeer

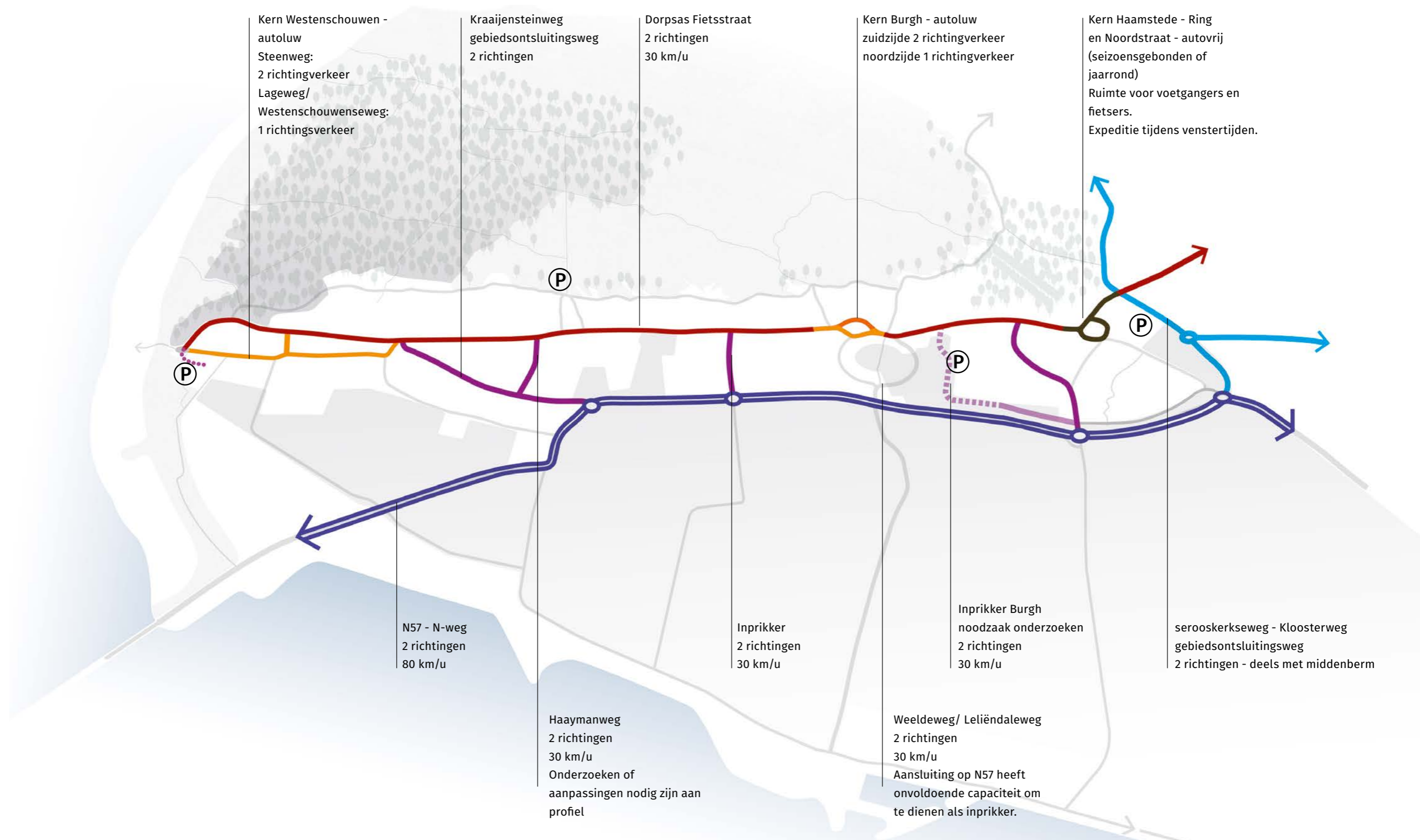


Netwerk gemotoriseerd verkeer

<
Dorpsas - Fietsstraat

>
Schema
langzaamverkeer
>>
Schema
gemotoriseerd
verkeer

Verkeersstructuur Dorpsas - Fietsstraat



2 Hoofdstructuur

Verkeersstructuur Dorpsas - Fietsstraat

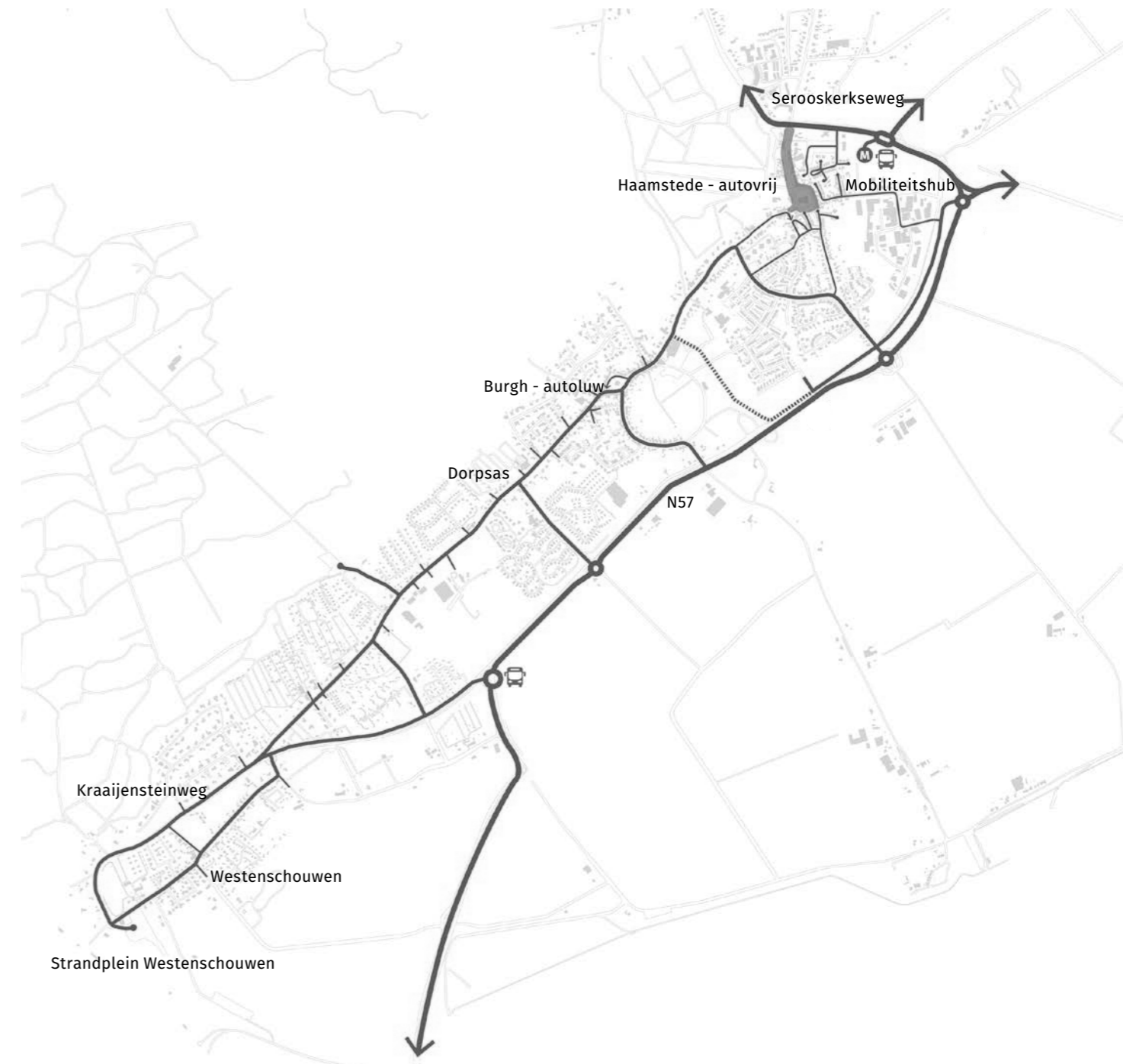
Randvoorwaardelijk voor het veranderen van de verkeersstructuur van Burgh-Haamstede is het waarborgen van de bereikbaarheid van de wijken en bestemmingen gelegen aan de Dorpsas en het garanderen van voldoende parkeergelegenheid op de plekken waar bezoekers en bewoners de kernen vanaf de N57 zullen benaderen. In het stedenbouwkundig plan zijn zoekgebieden opgenomen voor alternatieve parkeervoorzieningen nabij Haamstede (Kriekemeet en Mobiliteitshub) en Burgh (Landschapspark Burgh).

Door het autovrij maken van de kern van Haamstede (seizoensgebonden of jaarrond) zullen er 40-50 parkeerplaatsen komen te vervallen. Deze zullen worden gecompenseerd op het weiland ten noorden van het Volkstuinencomplex, vooruitlopend op de ontwikkeling van de mobiliteitshub aldaar.

Bereikbaarheid van de wijken rondom de kern van Haamstede gewaarborgd;
Wanneer de Noordstraat en Ring in Haamstede worden afgesloten blijven de omliggende wijken bereikbaar via de Boomwei/Kriekemeet, Dapperweg/Roterij, Ooststraat en Zuidstraat/Zandweg. De Burghseweg/Weststraat zal bereikbaar zijn voor bestemmingsverkeer via de Bernhardstraat tot aan de Ankerweg. Voor bewoners en minder validen kan de kern Haamstede bereikbaar blijven middels een ontheffing. Laden en lossen kan geregeld worden middels venstertijden.

<
Verkeersregimes
Burgh-Haamstede

>
Schema
bereikbaarheid
Dorpsas





Hogeweg huidige situatie



Hogeweg Fietsstraat deel 1



Hogeweg huidige situatie



Hogeweg Fietsstraat deel 2

2 Hoofdstructuur

Verkeersstructuur Dorpsas

De Dorpsas bestaat uit drie te onderscheiden deelgebieden; De Burghseweg (incl. deel Weststraat), de Hogeweg en de Kraaijsteinweg. Hieronder worden de verschillende karakteristieken in de huidige situatie besproken.

Burghseweg:

- Aan weerszijde brede diepere sloten en brede bermen met bomen.
- Rijloper voor auto en fietsstroken met eenzijdig voetpad
- Aan overzijde van de sloot overwegend voortuinen en vrijstaande woningen
- Stromend water ter hoogte Moolweg en langs Burghseweg

Hogeweg:

- Aan weerszijde smalle sloten, zeer smalle bermen met bomen
- Rijloper voor auto en fietsstroken, eenzijdige haag met vrijliggend voetpad
- Aan de overzijde van de sloot overwegend windsingels van parken afgewisseld door enkele privé tuinen en de landschapskamer bij de Molenberg

Kraaijsteinweg:

- Langs een klein stuk van de Kraaijsteinweg ligt eenzijdig een sloot.
- Een doorgaande laanbeplanting ontbreekt.
- Langs de weg liggen afwisselend diverse functies (eigendom derden)
- veelal opgaande beplanting, privé tuinen en de landschapskamer.

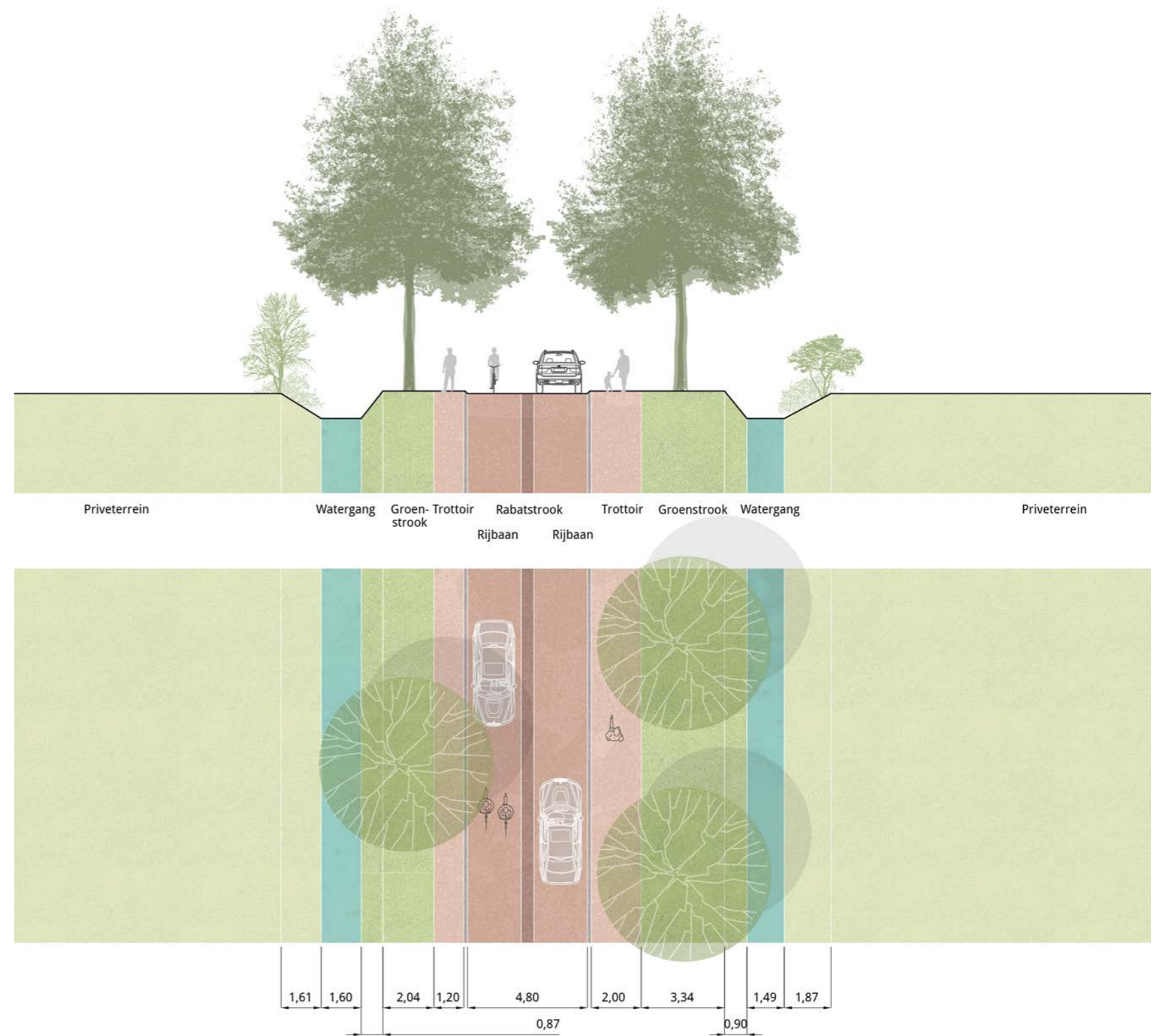
Voor alle delen is de ambitie om eenheid en herkenbaarheid in het profiel te realiseren door middel van de toepassing van de fietsstraat. Het profiel van de fietsstraat wordt vervolgens passend bij de bestaande karakteristieken ingepast in het beschikbare profiel.

In het beschikbare profiel van de dorpsas (Burghseweg, Hogeweg en kraaijsteinweg) vormen de bestaande en te behouden bomenrijen en sloten en greppels de kaders voor het nieuwe profiel. De fietsstraat wordt conform de richtlijnen van CROW uitgevoerd met een breedte van 4.8m. Hierdoor ontstaat ruimte voor het realiseren van een trottoir aan weerszijden van het profiel. Dit zorgt voor een betere aansluiting van het profiel op de functies (woningen, recreatie en detailhandel) aan weerszijden van het profiel, faciliteert wandelen en oversteken en zorgt ervoor dat fietsers gemakkelijker kunnen af- en opstappen. Dit draagt in sterke mate bij aan het dorps karakter van de dorpsas.

Zoals in de visualisaties te zien is wordt de fietsstraat in overeenstemming met het beeldkwaliteitsplan uitgevoerd in gebakken klinkers. De middenstrook en eventuele rabatstroken worden uitgevoerd in gebakken klinkers met een afwijkende kleur waardoor deze visueel goed zijn te onderscheiden. Voor het gehele profiel geldt dat er wordt gestreefd naar een rustig, kwalitief en eenduidig beeld. De middenstrook dient licht tonrond gestraat te worden waardoor deze wordt gevoeld en het rijgedrag beïnvloedt.

Het aandeel groen in het profiel blijft minimaal gelijk en wordt waar mogelijk uitgebreid. Voor de verhardingsmaterialen wordt onderzocht of gebruikt gemaakt kan worden van hergebruikte materialen.

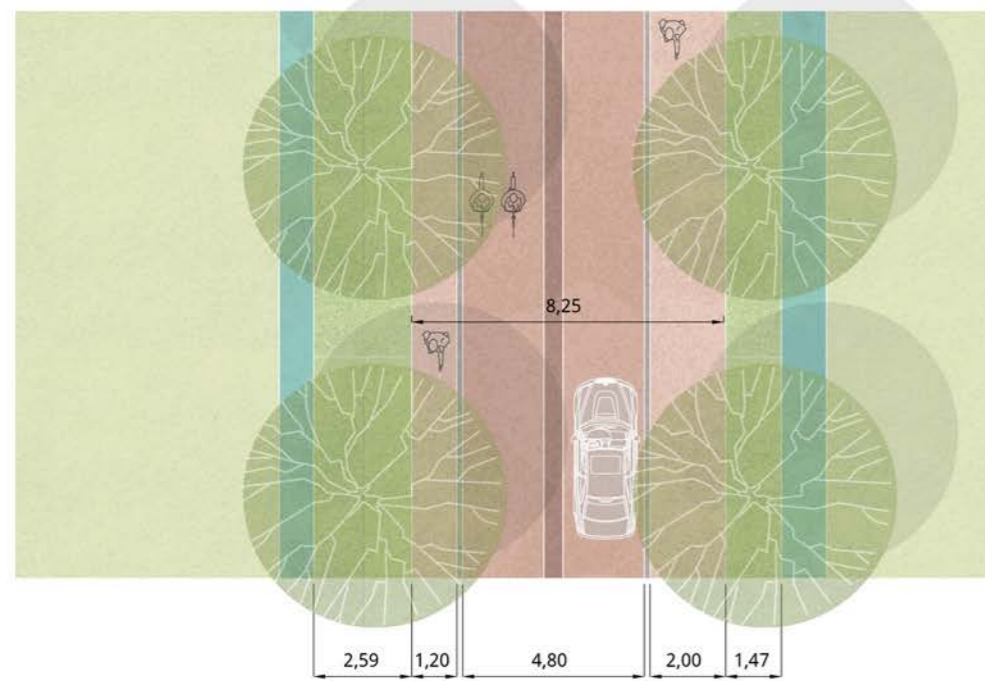
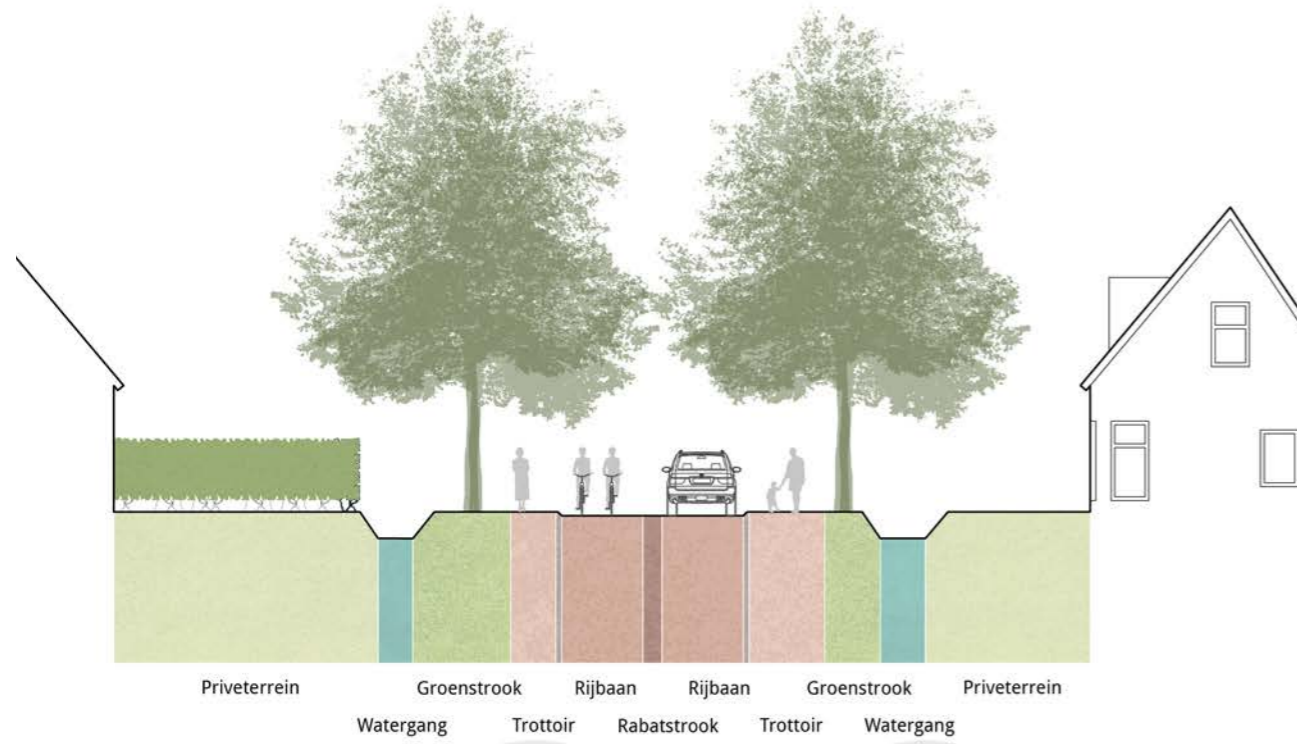
In de uitwerking van de verschillende wegvakken zullen de aansluitingen van het nieuwe profiel van dorpsas op de diverse zijstraten en opritten nader vormgegeven worden. Uitgangspunt hierbij is dat het doorgaande karakter van de Dorpsas leidend is.



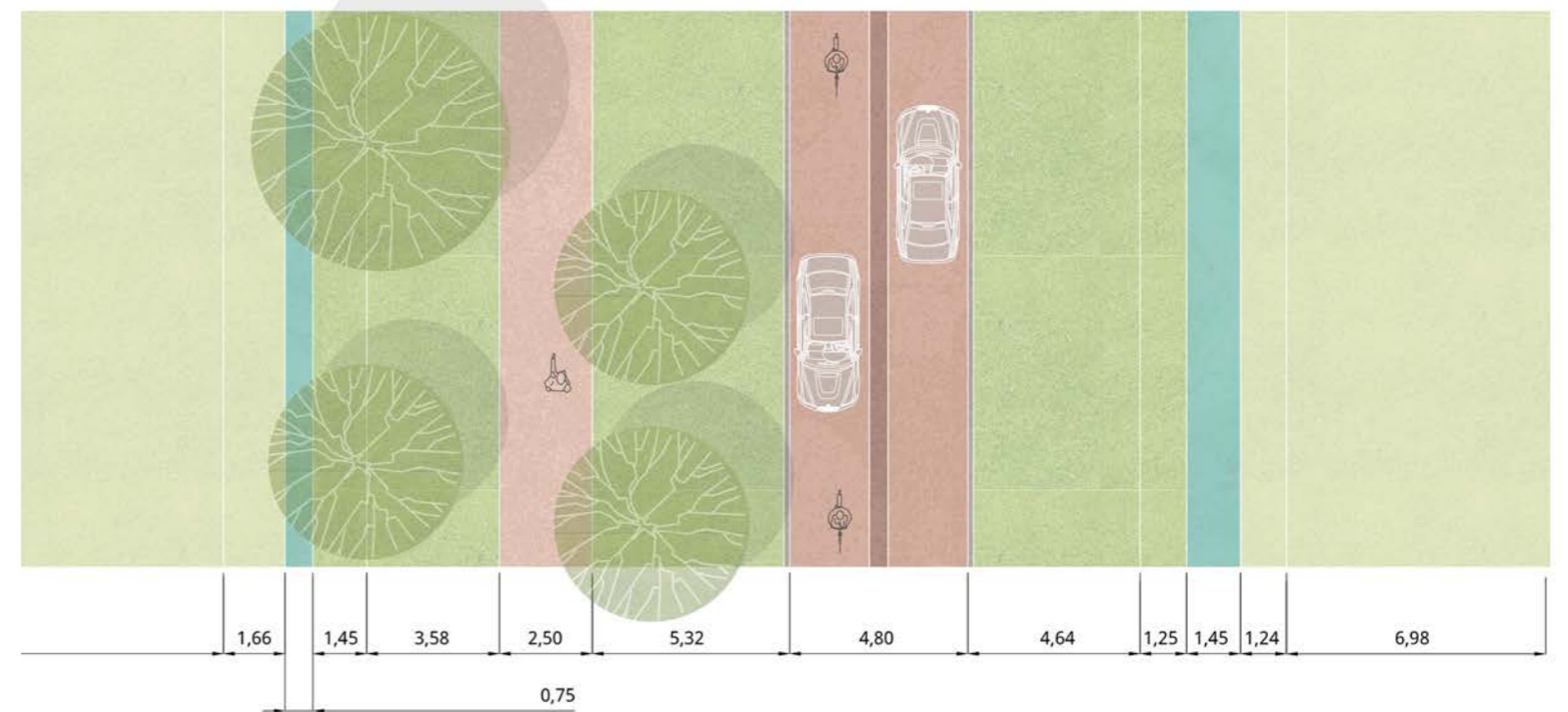
Burghseweg

2 Hoofdstructuur

Verkeersstructuur Dorpsas



Hogeweg



Kraaijensteinweg

Dorpsas - totaalplan



2 Hoofdstructuur

Dorpsas - totaalplan



Totaalplan dorpsas Burgh-Haamstede
schaal 1:7500

3 Deelgebieden
Haamstede



3 Deelgebieden

Haamstede

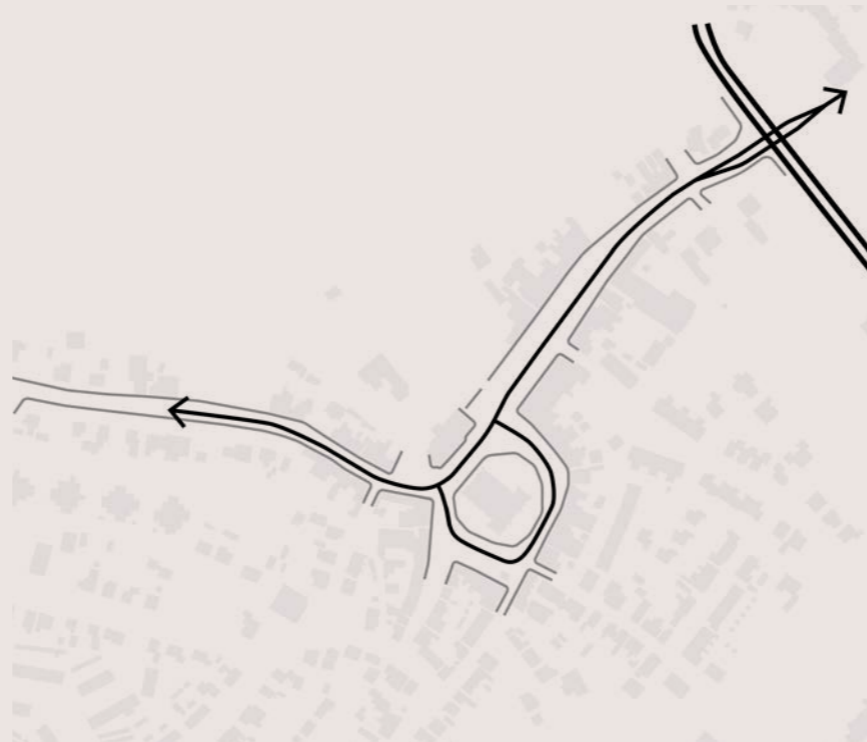
Herinrichting openbare ruimte
Noordstraat en Ring Haamstede;

Het centrum moet een vanzelfsprekende
en levendige ontmoetingsplek worden voor
bewoners en bezoekers waar regelmatig wat
te doen is en waar winkelen samengaat met
verblijven.

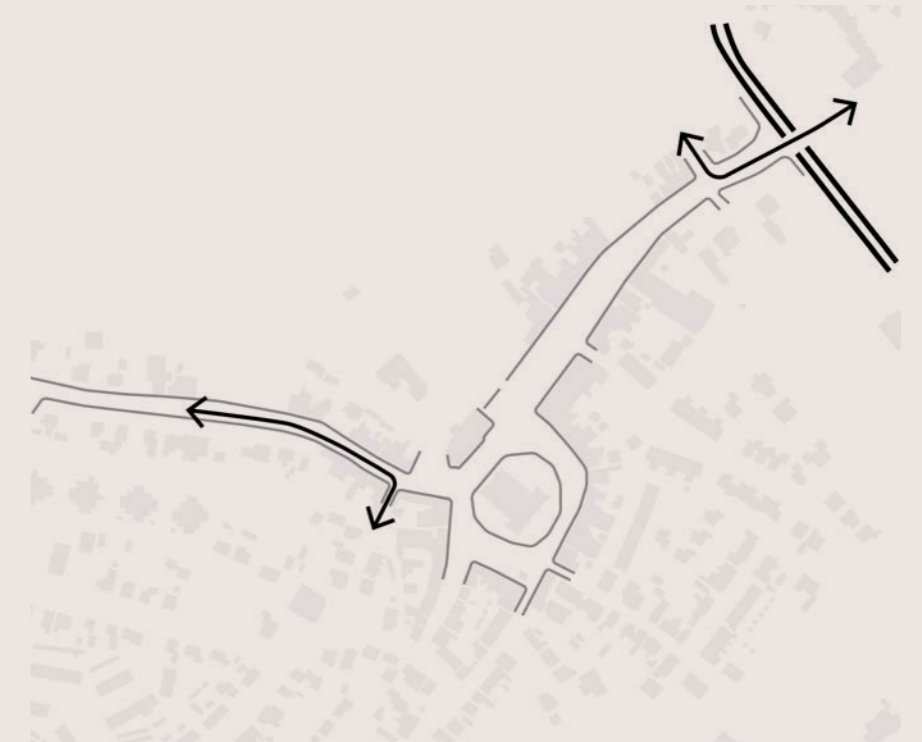
(Dorpsvisie Burgh-Haamstede)

<
Overzicht Haamstede

>
Schema's ruimtelijke
structuur Haamstede



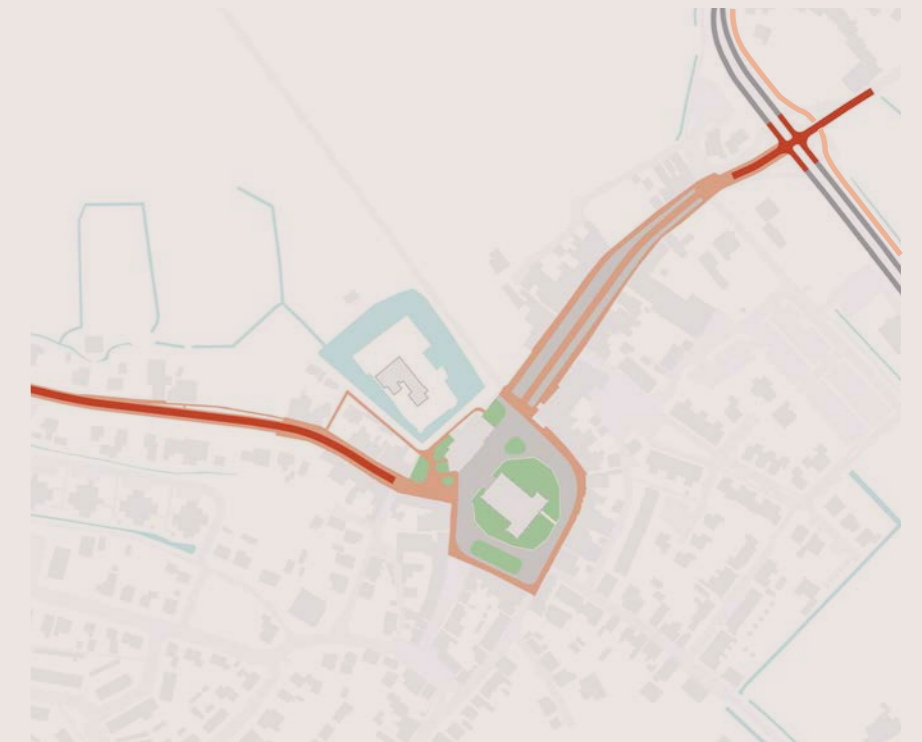
verkeerstructuur Dorpsas huidig



verkeerstructuur Dorpsas straks



ruimtelijke structuur Haamstede huidig



ruimtelijke structuur Haamstede straks

Serooskerkseweg



Model A.



Model B.

3 Deelgebieden

Serooskerkseweg

<
Modellen ontsluiting
Serooskerkseweg

De Serooskerkseweg vormt de entree van Haamstede. Het groene en weidse karakter van het eerste deel van de Serooskerkseweg biedt een mooi zicht op het dorp in het groen. Vanaf de windsingel nabij de Kriekemeet verandert het profiel van de Serooskerkseweg met de introductie van een beplante middenberm en krijgt de weg meer het karakter van een dorpsentree.

De verplaatsing van de Market Plaza met het bijbehorende parkeerprogramma en de inpassing van een mobiliteitshub rondom de Kop van Haamstede zorgt ervoor dat de Serooskerkseweg aangepast zal worden. Hierbij wordt de Serooskerkseweg in zijn geheel en in relatie tot de Kloosterweg bekeken. Aanvullend op de parkeergelegenheid op de Kriekemeet is het aanliggende weiland aangewezen als zoeklocatie voor aanvullende parkeergelegenheid.

Model A. middenberm

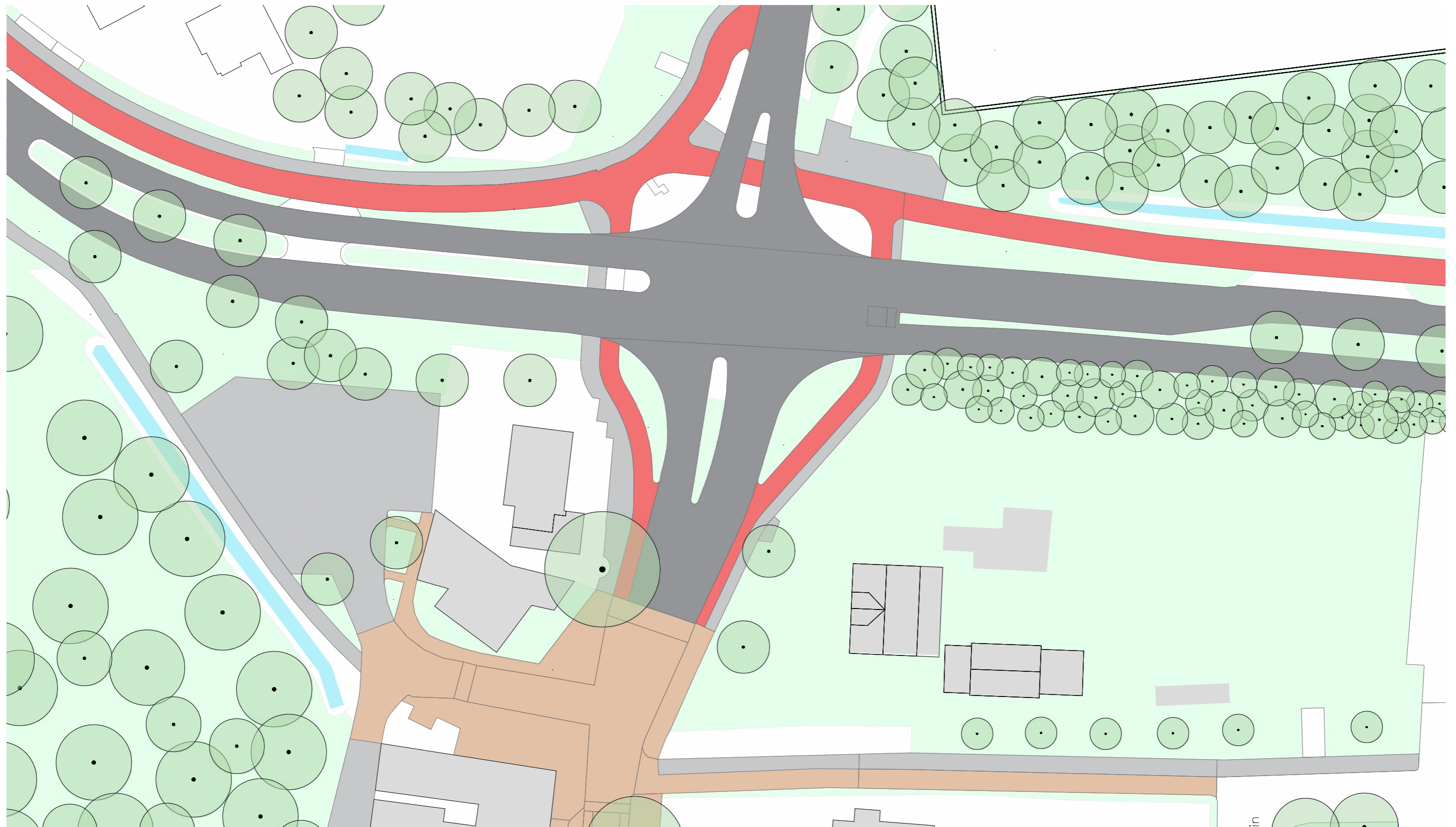
Door de middenberm door te trekken tot aan de rotonde bij de recreatie verdeelweg wordt de ruimtelijke aankondiging van de dorpsentree verlegd. De middenberm biedt de mogelijkheid om op fraaie wijze afslagen te maken naar de Kriekemeet en omgeving. Mogelijk komt bij hoge intensiteiten de doorstroom in het geding door opstopping van verkeer bij de afslagen.

Model B. ovotonde/

kluifrotonde

In dit model wordt een verlengde rotonde (kluifrotonde of ovotonde) toegepast bij de recreatie verdeelweg. Vanaf hier kunnen bezoekers direct en op comfortabele wijze naar het plangebied Kop van Haamstede worden geleid. Vanaf de verlengde rotonde kan de middenberm starten, waardoor een duidelijke overgang wordt gemaakt naar de dorpsentree. Voor wat betreft de huidige Kriekemeet is er al een afslag aanwezig.

Groene entree



3 Deelgebieden

Groene entree

In de huidige situatie is de entree van de Noordstraat/Haamstede nadrukkelijk ingericht als verkeersplein. De sfeer van de Noordstraat en het centrum van Haamstede is pas na tientallen meters om de hoek waarneembaar.

<
Huidige situatie
Serooskerkseweg

>
Modellen ontsluiting
Serooskerkseweg



Kruispunt Noordstraat - Serooskerkseweg



Kruispunt Serooskerkseweg richting Kloosterweg



Route langs slotbos vanaf Noordstraat



Profiel Serooskerkseweg



Verbinding richting Kriekemeet vanaf Noordstraat



Woning in tuin met haag - Noordstraat

Groene entree



3 Deelgebieden

Groene entree

De ambitie is om de Dorpsas, welke hier wordt gevormd door de Noordstraat en de Hogezoom, ruimtelijk en fysiek weer met elkaar te verbinden en vanaf de Serooskerkseweg als kruisende structuur beleefbaar te maken. De entree naar Haamstede en daarmee naar de dorpsas wordt daardoor op de Serooskerkseweg reeds gemaakt. Bovendien is de dorpsas via de Hogezoom richting Renesse ook een druk gebruikte recreatieve fietsverbinding. Deze verbinding dient versterkt te worden. Om dit te kunnen realiseren zal het doorgaande karakter van de Serooskerkseweg richting Nieuw Haamstede aangepast moeten worden.

- Doorgaand karakter Dorpsas: Noordstraat - Hogezoom
- Voorrangssituatie Noordstraat - Hogezoom
- Noordstraat afgesloten - Haamstede autovrij (seizoensgebonden of jaarrond)
- Inrichting werkt snelheidsverlagend op Serooskerkseweg
- Versterken van het groene karakter van de entree van Haamstede: bebouwing in een tuin.



kruispunt huidige situatie



groen kruispunt

<
Plantekening Groene
entree Haamstede

>
Nu en straks

Haamstede - Noordstraat



3 Deelgebieden

Haamstede - Noordstraat

In de huidige situatie is de Noordstraat een ruime laan met historische waarde. De straat is momenteel nog nadrukkelijk ingericht voor autoverkeer. In de toekomstige situatie wordt Haamstede met de Noordstraat autovrij (seizoensgebonden of jaarrond). Het profiel kan dus volledig heringericht worden met als doel om de verblijfskwaliteit en ruimtelijke samenhang te vergroten. De Noordstraat wordt de flaneerzone van Haamstede met ruimte voor ontmoeten, verblijven en terrassen.

<
Huidige situatie
Noordstraat

>
Foto's huidige
situatie Noordstraat



Noordstraat, zicht richting Ring



Profiel Noordstraat



Parkeerplaats en muur aan de Noordstraat



Bebouwing Noordzijde Noordstraat



Zicht op het slot achter muur



Bebouwing Zuidzijde Noordstraat

Haamstede - Noordstraat



3 Deelgebieden

Haamstede - Noordstraat

De bomenlaan wordt behouden en krijgt een hoofdrol in het nieuwe straatprofiel. Bovendien worden de groeicondities van de bomen verbeterd.

Onder de bomen worden twee flaneerzones ingericht in de vorm van natuursteen tapijten. Deze flaneerzones geleiden de ruimte, markeren de midden zone welke gebruikt zal worden door fietsers, en bieden helder afgebakende ruimte voor terrassen, straatmeubilair en plantvakken. De inrichting is geïnspireerd op de historische indeling van het profiel.

Bomen met een beperkte levensverwachting (zieke bomen) worden vervangen door nieuwe bomen van dezelfde soort (kastanje) met een forse maat bij aanplant.

Voor de verhardingsmaterialen wordt onderzocht of gebruikt gemaakt kan worden van hergebruikte materialen.



Noordstraat - toen

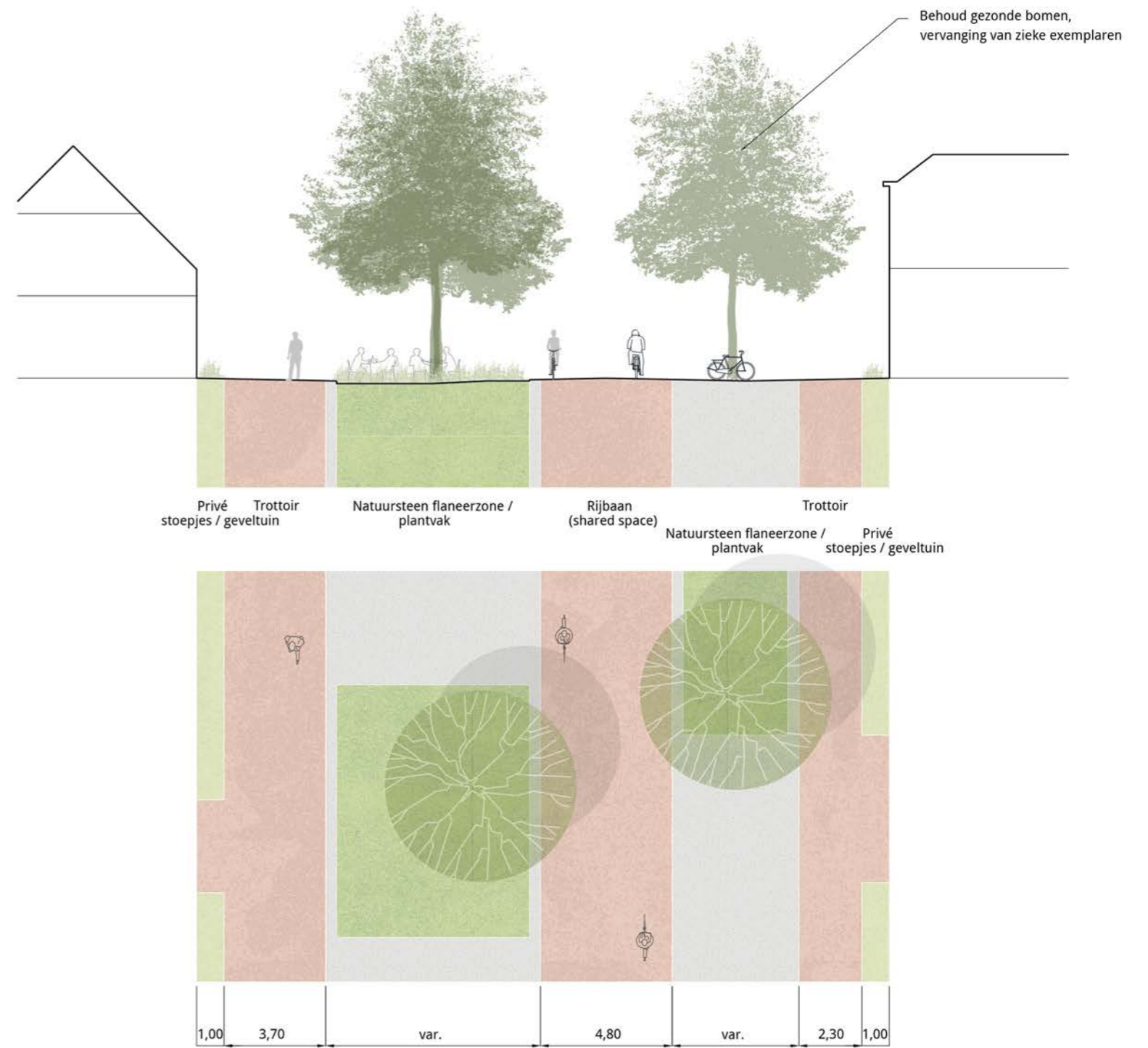


Referentie Noordstraat straks - Oost-Vlieland

<
Plantekening
Noordstraat

>
Toen en Straks

Haamstede - Noordstraat



3 Deelgebieden

Haamstede - Noordstraat

<
Doorsnede
Noordstraat

>
Referenties inrichting
Noordstraat



Natuursteen inrichting zorgt voor geordende inrichting (referentie Oost-Vlieland)



Ruimte voor terrassen en verblijven tussen het groen (referentie Nijverdal)



Gebakken klinkers en natuursteen verharding



Rijloper en flaneerzones (referentie Oost-Vlieland)



Toepassing van flaneerzones in vroeger tijden



Rijloper voor fietsers (referentie Oost-Vlieland)

Haamstede - Ring



3 Deelgebieden

Haamstede - Ring

De Ring is het centrale plein van Haamstede. De kerktuin rondom de kerk is groen en omheind met een muurtje. De dorpsas passeert de Ring aan de Westzijde terwijl de Oostzijde de luwe kant is.

In de huidige situatie zijn er parkeerplaatsen gesitueerd aan de kerkzijde van het profiel en zijn de terrassen en uitstallingen gesitueerd aan de gevelzijde. Wandelen gebeurt op de rijloper.

<
Plantekening Ring

>
Toen en straks



Kerktuin met omheining



Kerk op de Ring



Slotlaan Slot van Haamstede



Rondom de Ring



Plaats met zicht op slot



Weststraat

Haamstede - Ring



3 Deelgebieden

Haamstede - Ring

In de toekomstige situatie wordt de Ring een groen plein. De kerktuin vervult de centrale rol. Onderzocht wordt op welke wijze de kerk en de kerktuin meer betrokken kunnen worden bij het plein als geheel. Onderzocht wordt of het muurtje verlaagd kan worden tot zithoogte waardoor het meteen fungeert als een lange bank. Het kerkbestuur zal in de uitwerking betrokken worden bij het zo mogelijk betrekken van de kerktuin bij het openbaar gebied.

De rijlopers en parkeervakken verdwijnen en de Ring wordt ingericht als pleinruimte, geïnspireerd op de historische situatie. Verblijfsruimtes en terrassen zijn gesitueerd op het plein met een smal gevelterras en uitstallingszone langs de gevel. Flaneren gebeurt op natuurlijke wijze langs de randen van het plein. De pleinruimte wordt nabij hotel Bom op natuurlijke wijze weer in overeenstemming gebracht met de slotlaan.

Voor de verhardingsmaterialen wordt onderzocht of gebruikt gemaakt kan worden van hergebruikte materialen.



Ring - toen



Referentie Ring straks - (referentie Kornmarkt Bregenz)

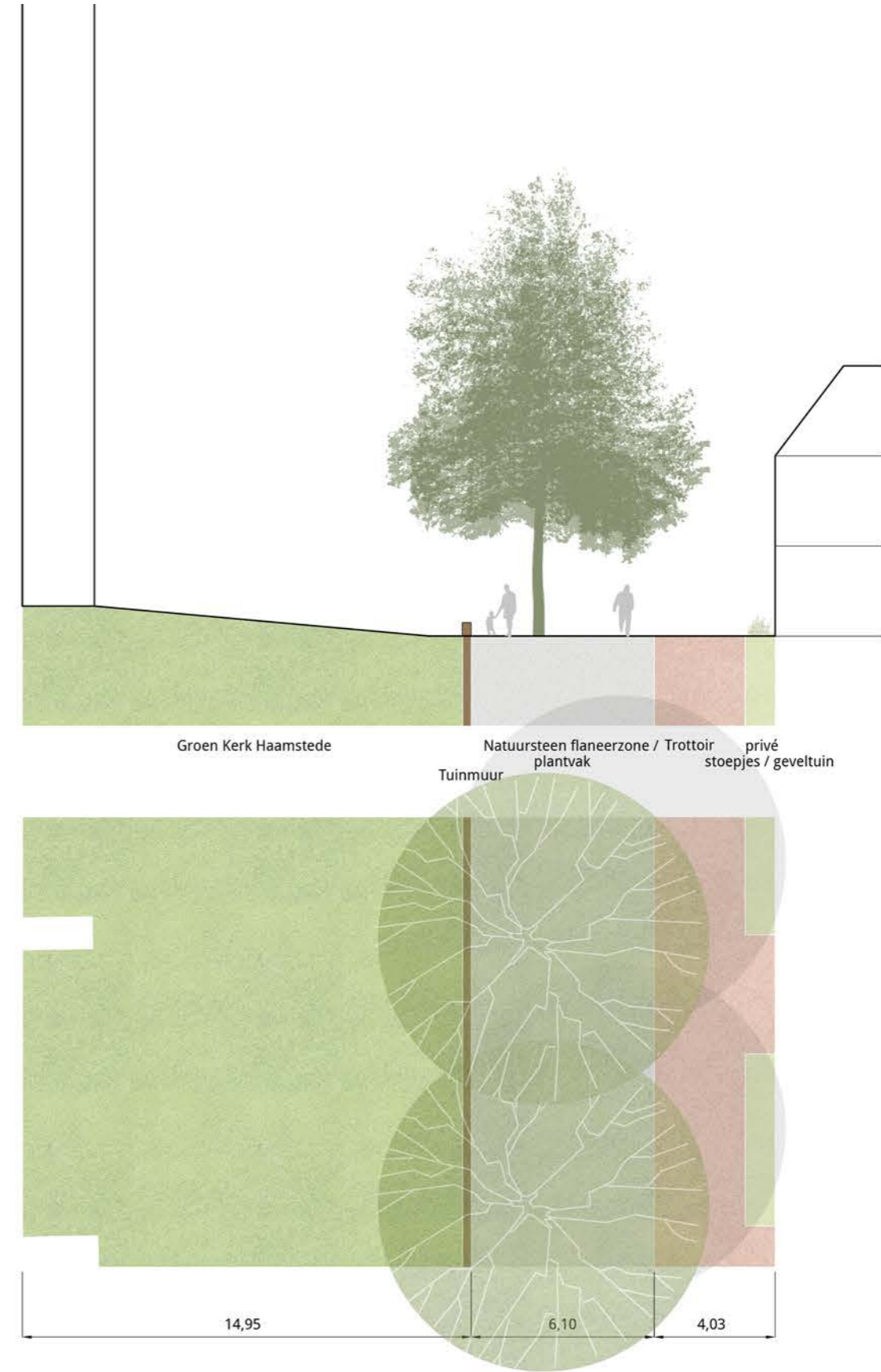
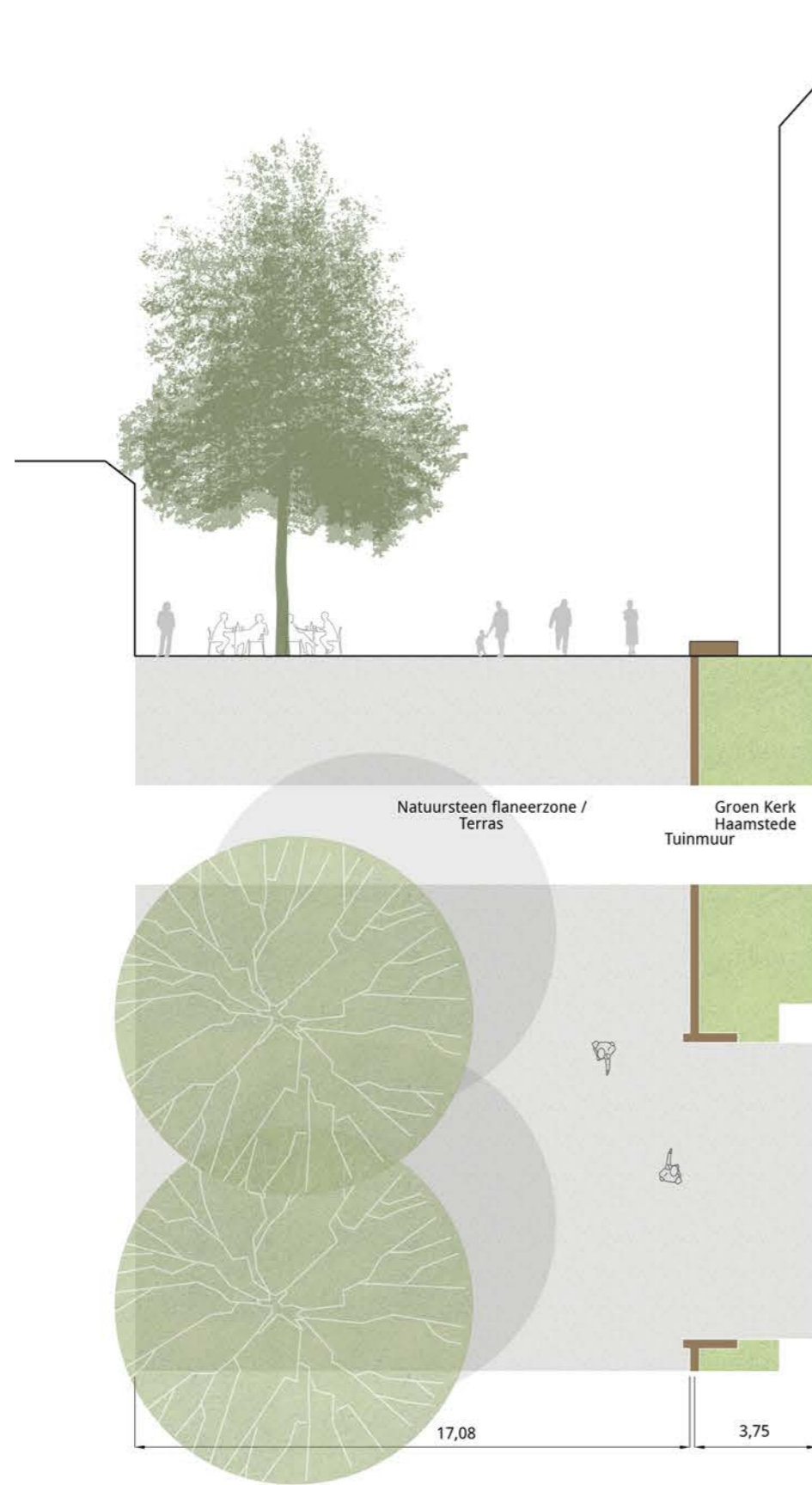


Referentie Ring straks - (referentie Parijs)

<
Plantekening Ring

>
Toen en straks

Haamstede - Ring



3 Deelgebieden

Haamstede - Ring

<
Profiel Ring

>
Referenties inrichting
Ring



Verblijfsplek met waterspel



Ontspannen zitplekken (referentie Artisplein Amsterdam)



Gebakken klinkers en natuursteen verharding



Ontmoetingsplekken tussen het groen (referentie Kerkplein Harmelen)



Muurtje kerktuin op zithoogte (referentie Oude Langendijk Delft)



Weelderige Kerktuin (referentie Oude Langendijk Delft)

3 Deelgebieden

Haamstede - Plekken

Op en rond de Ring van Haamstede is ruimte voor bijzondere verblijfsplekken.

Langs de slotmuur aan de Noordstraat en op de Ring nabij de entree van de kerk ontstaan aantrekkelijke verblijfsplekken met ruimte voor groen, een waterspel en speelaanleiding. Losse stoelen en zitgelegenheid bieden verblijfsruimte in de publieke ruimte.

Het pleintje met zicht op het slot wordt een groen en kalm pleintje met zicht op het slot, passend bij de herdenkingsfunctie van de plek. Samen met de Noordstraat en de Ring wordt zo een rijke verscheidenheid aan plekken aangeboden in het centrum van Haamstede.



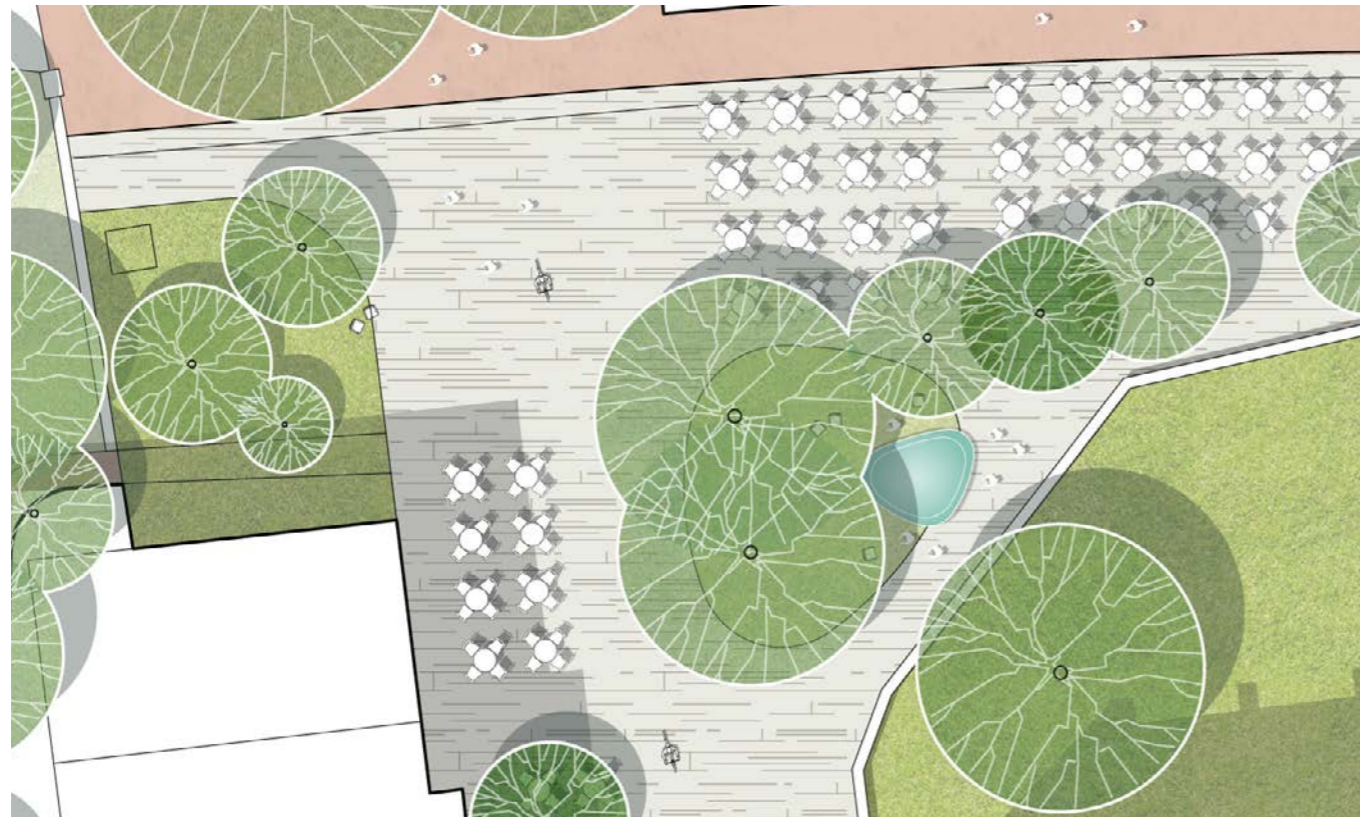
Verblijfsplek Noordstraat

- Verblijfsplek langs de muur van Slot Haamstede.
- Ruimte voor object/watertafel met speelaanleiding.
- Gelegen tegenover terras van o.a. Hotel Bom.
- Groene inrichting langs de muur.
- Ruimte voor verblijfsruimte d.m.v. losse stoelen / zitgelegenheid.



3 Deelgebieden

Haamstede - Plekken



Verblijfsplek Ring

- Verblijfsplek op Ring van Haamstede
- Ruimte voor fontein als referentie naar waterput.
- Gelegen tegenover terras van horeca.
- Ruimte voor groene inrichting.
- Drinkbron voor publieke watervoorziening.

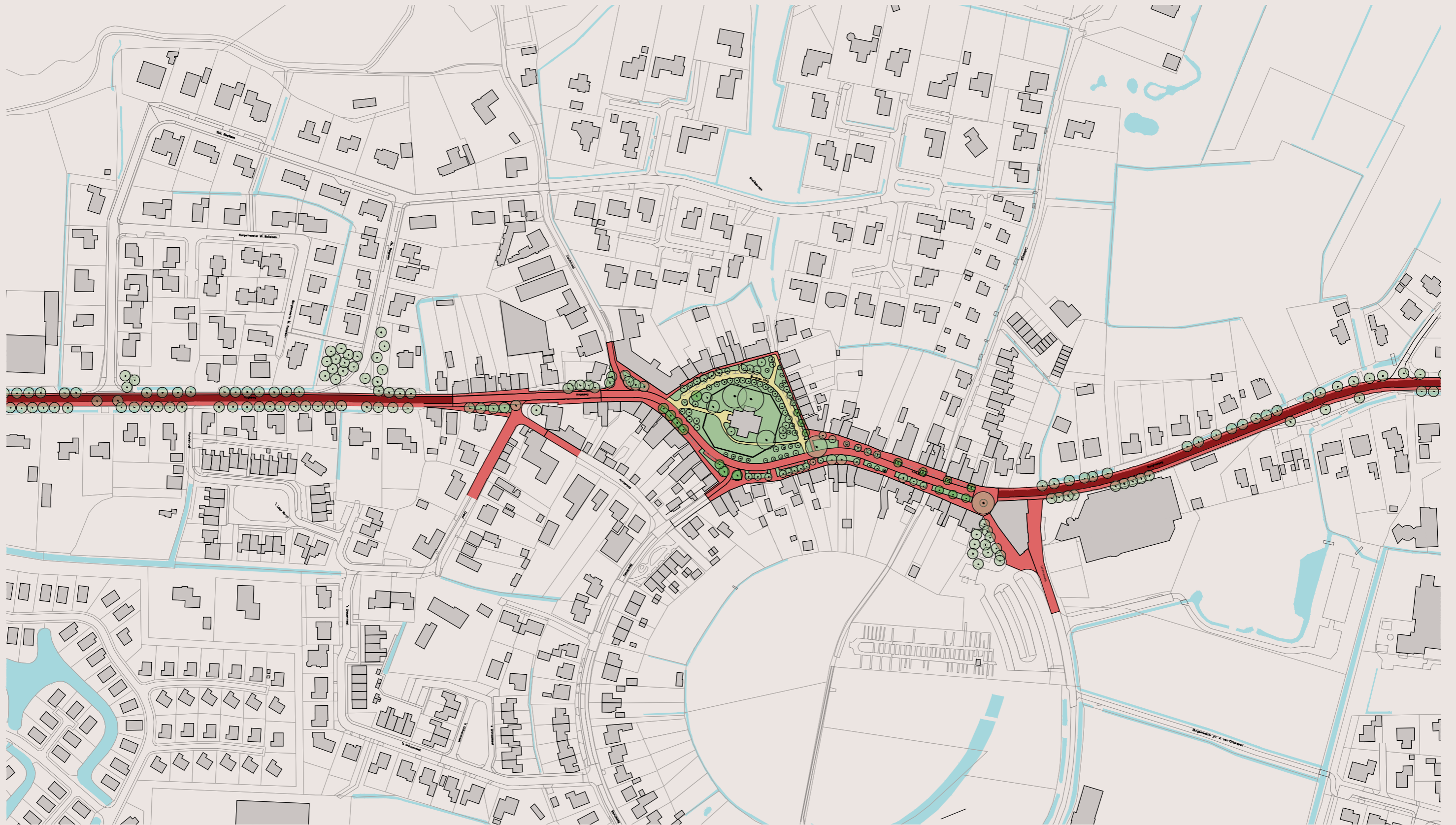


Verblijfsplek Slotpleintje

- Verblijfsplek met zicht op het slot.
- Groen plantsoen met zitgelegenheid.



Burgh



3 Deelgebieden

Burgh

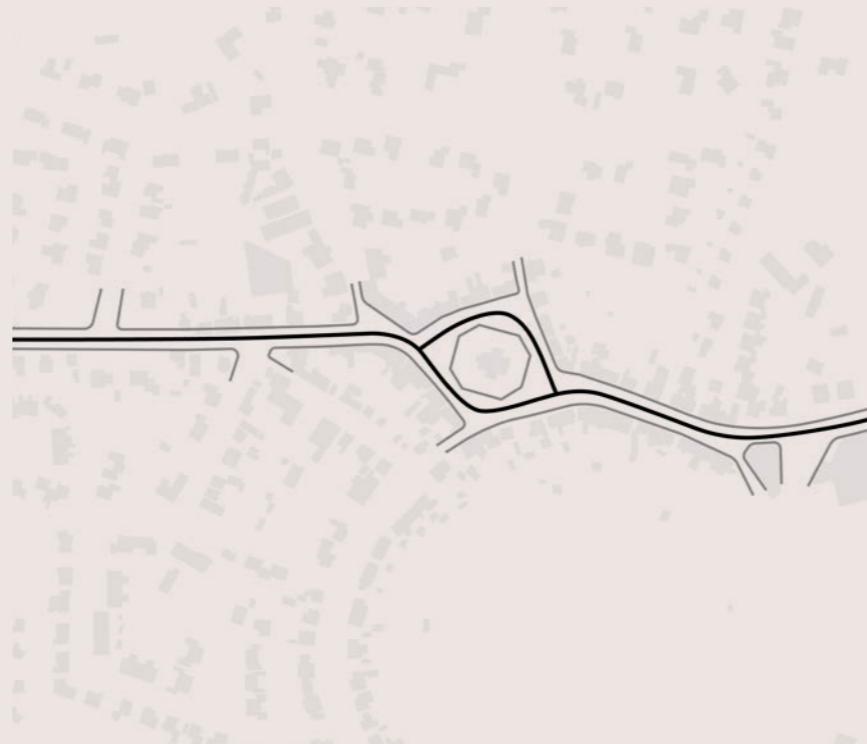
Herinrichting openbare ruimte centrum Burgh;

De openbare ruimte van Burgh krijgt een sfeervolle inrichting die aansluit bij het bijzondere, historische en monumentale karakter van deze kern en die relaties legt met belangrijke plekken in de omgeving. We zetten in op het activeren van de vele aanwezige culturele en historische elementen van Burgh.

(Dorpsvisie Burgh-Haamstede)

<
Overzicht Burgh

>
Schema's ruimtelijke
structuur Burgh



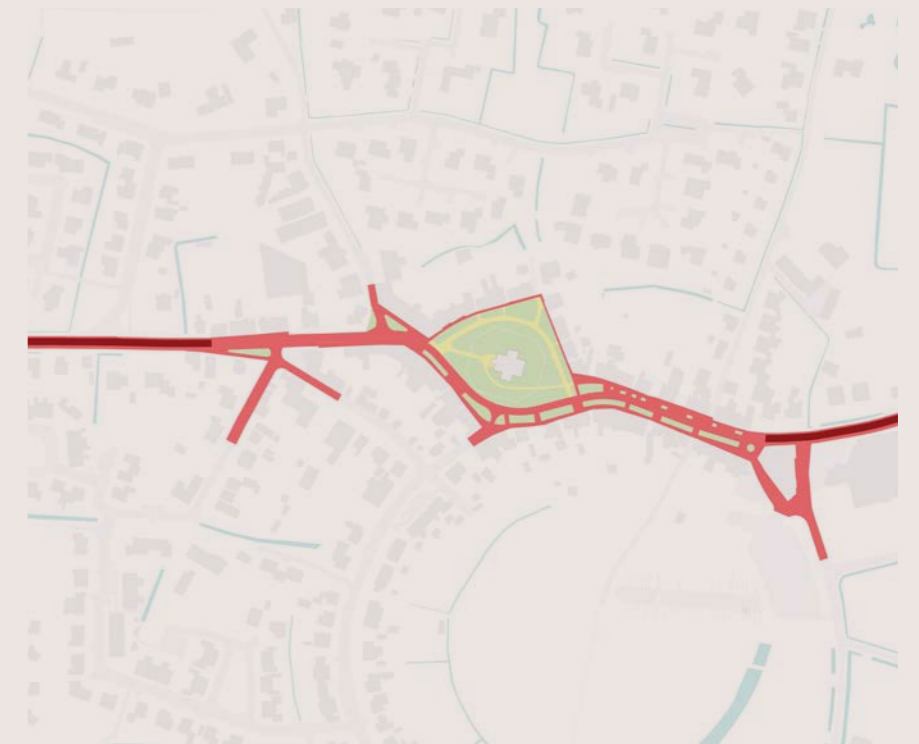
verkeerstructuur Dorpsas huidig



verkeerstructuur Dorpsas straks



ruimtelijke structuur Burgh huidig



ruimtelijke structuur Burgh straks

Burgh



3 Deelgebieden

Burgh

Herinrichting openbare ruimte centrum Burgh;
De openbare ruimte van Burgh krijgt een
sfeervolle inrichting die aansluit bij het
bijzondere, historische en monumentale
karakter van deze kern en die relaties legt met
belangrijke plekken in de omgeving.

We zetten in op het activeren van de vele
aanwezige culturele en historische elementen
van Burgh.
(Dorpsvisie Burgh-Haamstede)

<
Huidige situatie
Burgh

>
Foto's huidige
situatie Burgh



Open ruimte rondom Karolingische burcht



pleintje aan eind Kerkstraat



Kerkstraat



Kerkring Burghsering



Groene inrichting achter de kerk



pleintje bij Sonnemans

Burgh - Burghsering



3 Deelgebieden

Burgh - Burghsering

De Burghsering heeft momenteel al een heel karakteristieke inrichting. De Kerkring, het vele groen in de openbare ruimte en de fruitbomen bepalen het karakter. In Burgh wordt, anders dan in Haamstede, veel gewoond in de kern. Behoud van bereikbaarheid en parkeergelegenheid zijn hierdoor belangrijke opgaves bij de herinrichting van Burgh. Desondanks liggen er kansen om de inrichting van Burgh te verbeteren. De parkeervakken nabij de entree van de kerk op de Burghsering ontsieren het beeld en ook op overige plekken is het parkeren niet op een eenduidige wijze ingepast. Daarnaast is aan de Zuidelijke flank van de Burghsering geen groen aanwezig in het trottoir.

De planschets beoogt om het sterke karakter van Burgh te versterken door de inrichting van de openbare ruimte op een aantal punten te verbeteren.



Burghsering - toen

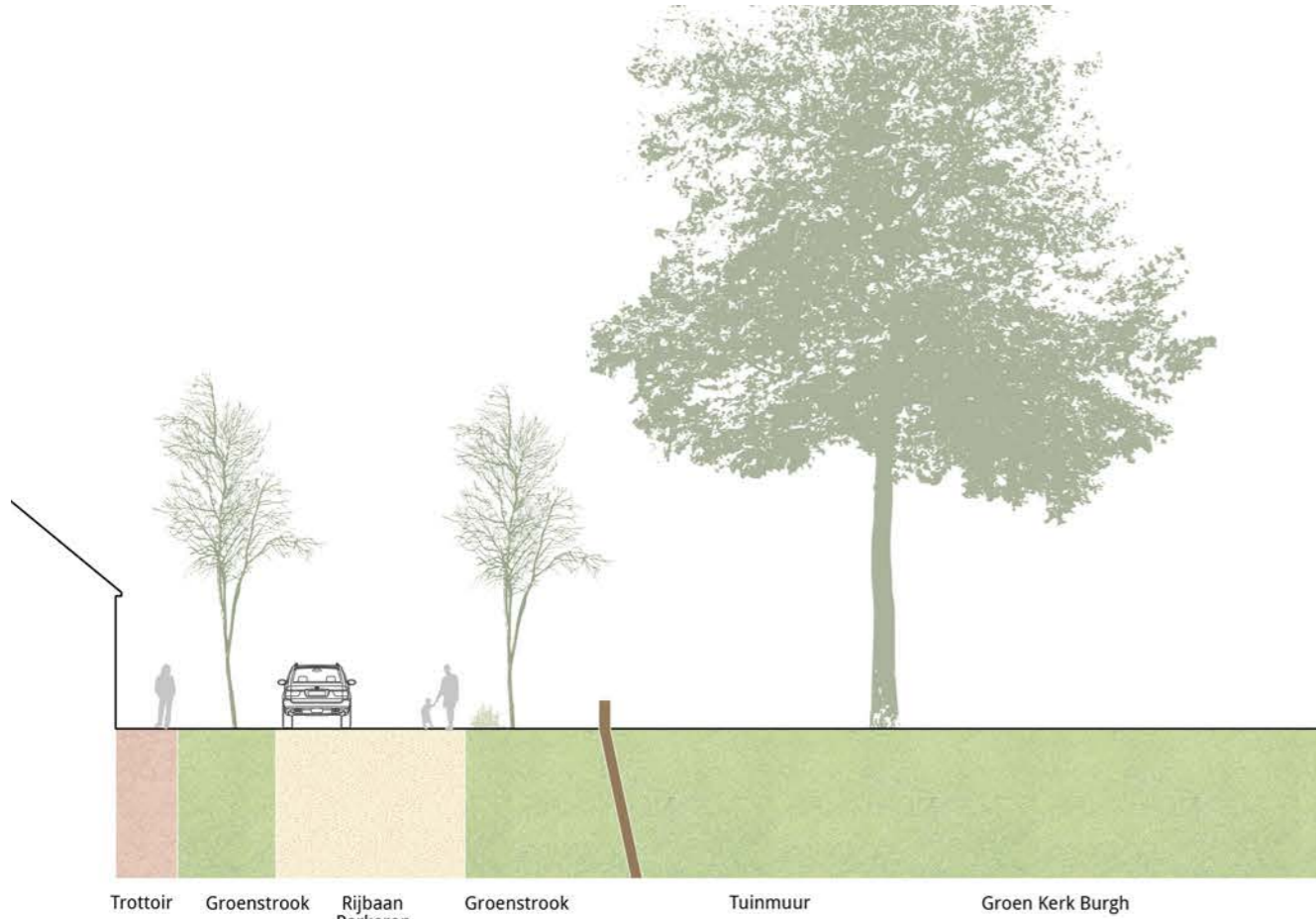


Burghsering nu - groene ruimte rondom de kerk

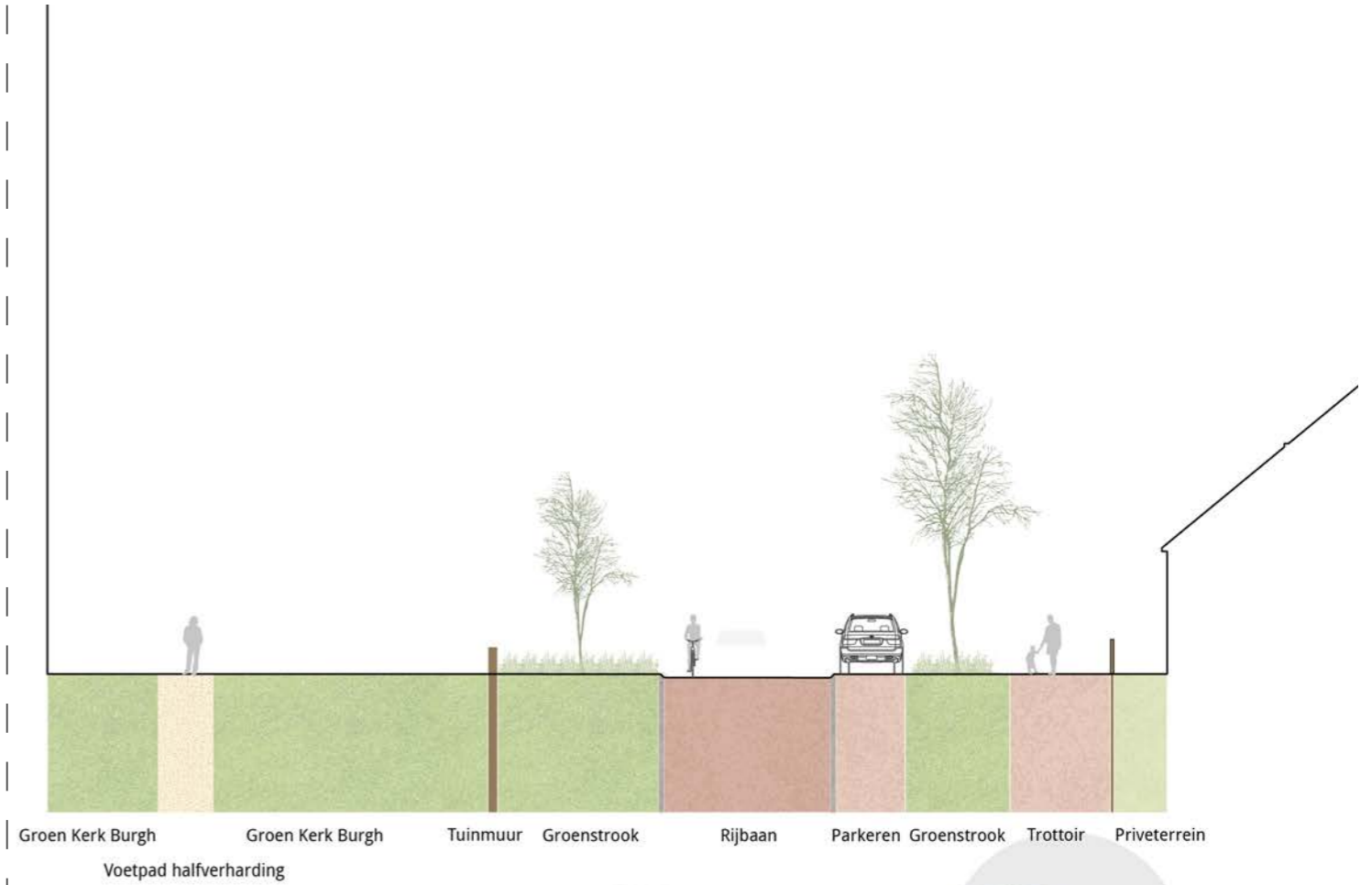
<
Plantekening Burgh

>
Toen en Nu

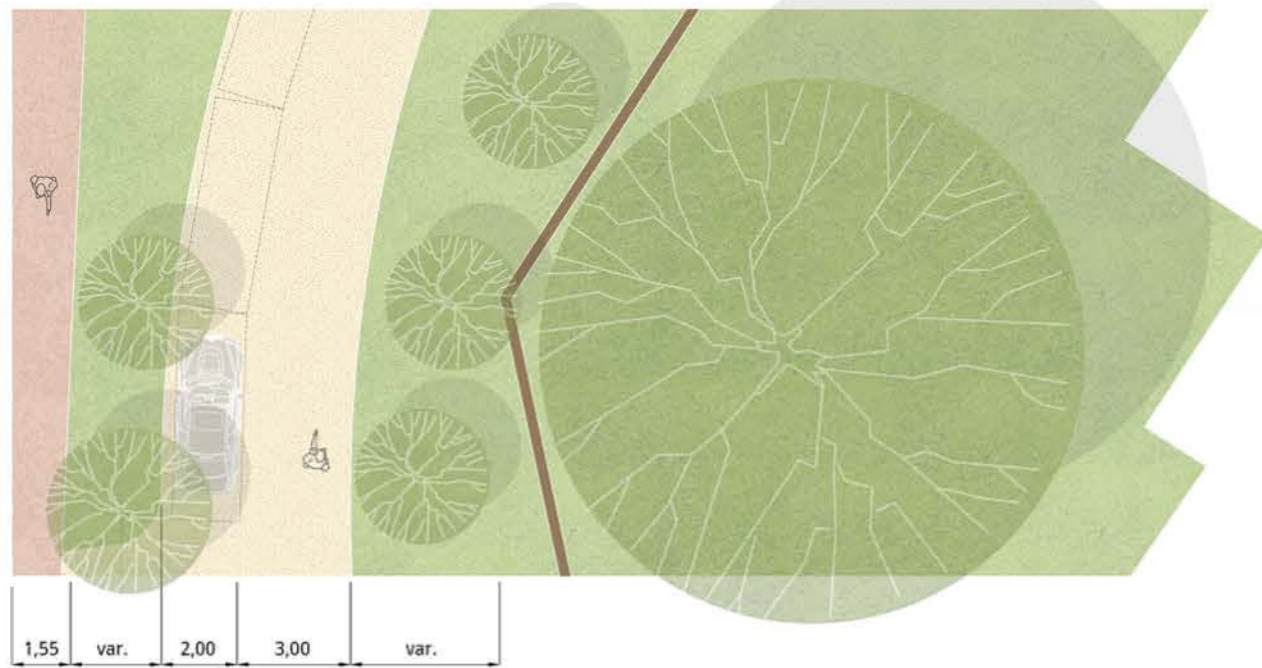
Burgh - Burghsering



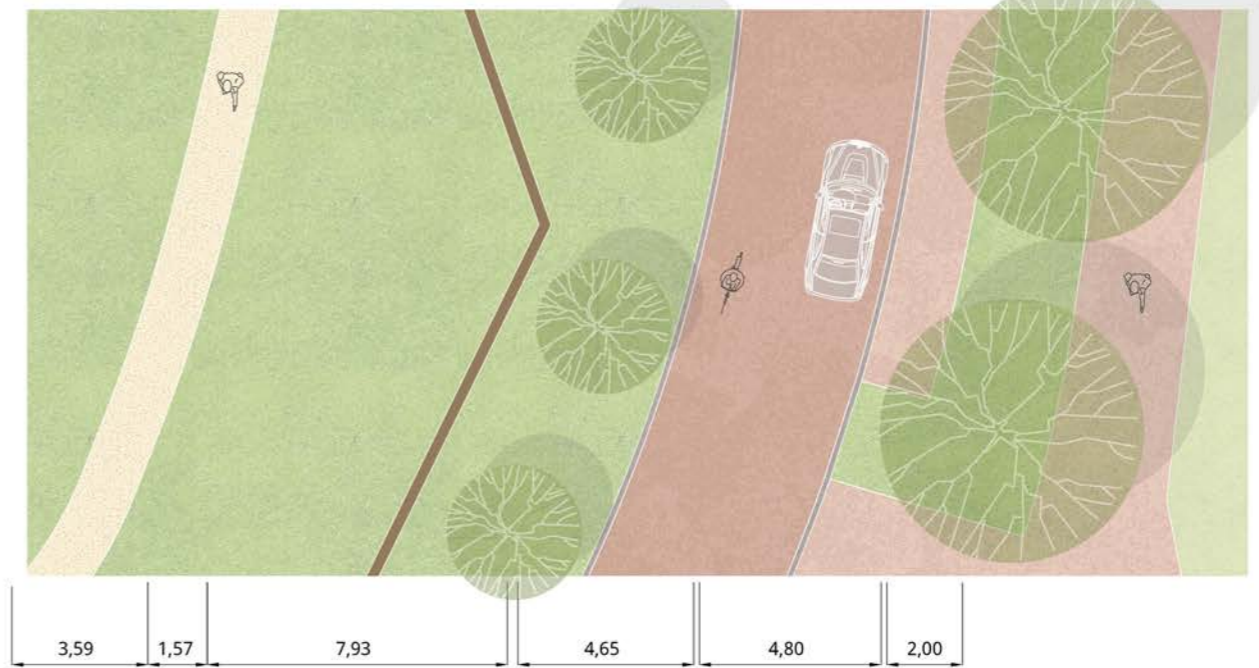
Trottoir Groenstrook Rijbaan Parkeren Voetpad Groenstrook Tuinmuur Groen Kerk Burgh



Groen Kerk Burgh Groen Kerk Burgh Tuinmuur Groenstrook Rijbaan Parkeren Groenstrook Trottoir Priveterrein



1,55 var. 2,00 3,00 var.



3,59 1,57 7,93 4,65 4,80 2,00

3 Deelgebieden

Burgh - Burghsering

<
Profiel Burghsering

>
Referenties inrichting
Burghsering



Rustige en eenduidige inrichting



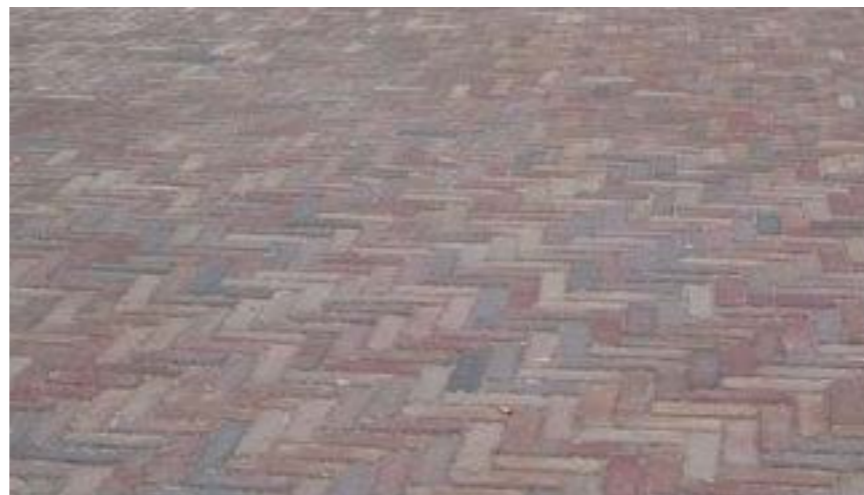
Grasbermen



Informeel gebruik groene ruimte



Dorpse uitstraling met groen in openbare ruimte



Gebakken klinkers als basismateriaal



Plantsoen met verblijfsplekken rond de kerk, verharding in gele klinkers of halfverharding

Landschapspark Burgh



3 Deelgebieden

Landschapspark Burgh

Invulling van het maatschappelijk hart Burgh;

In Burgh zijn een aantal mogelijke aanstaande ontwikkelingen (verplaatsing Market Plaza, sportvelden, regio-school, gezondheidscentrum). Gezamenlijk hebben ze de potentie om het maatschappelijk hart van Burgh te vormen. Er wordt gezocht naar een waardevolle gecombineerde ontwikkeling met goede inpassing. Hiervoor worden verschillende scenario's aangedragen.

(Dorpsvisie Burgh-Haamstede)

De toekomst van de ontwikkelingen blijft nog onzeker. Een uitzondering vormt de verplaatsing van de Market Plaza. Deze is randvoorwaardelijk.

In dit stedenbouwkundig plan blijven scenario's daarom achterwege. Het stedenbouwkundig plan beperkt zich tot het stellen van kaders. Binnen de kaders zijn ontwikkelingen mogelijk. De kaders stellen voor de ontwikkelingen de ruimtelijke randvoorwaarden. Op die manier blijft de ruimtelijke kwaliteit van het landschapspark behouden of wordt deze versterkt.



De Weitjes



Zicht vanaf N57



Open ruimte rondom Karolingische burcht



Karolingische burcht



Tramhuus aan de Burghseweg



Historisch beeld met Tram/busremise, Tramhuus (met watertoren) en Molen in beeld

<
Huidige situatie
Landschapspark
Burgh

>
Foto's huidige
situatie

Landschapspark Burgh



Belangrijke open zichten - vrijhouden van- of waar mogelijk vrij maken van visuele obstakels in toekomstige situatie.



ruimtelijk/visuele obstakels huidige situatie - verbeteren/verwijderen in toekomstige situatie

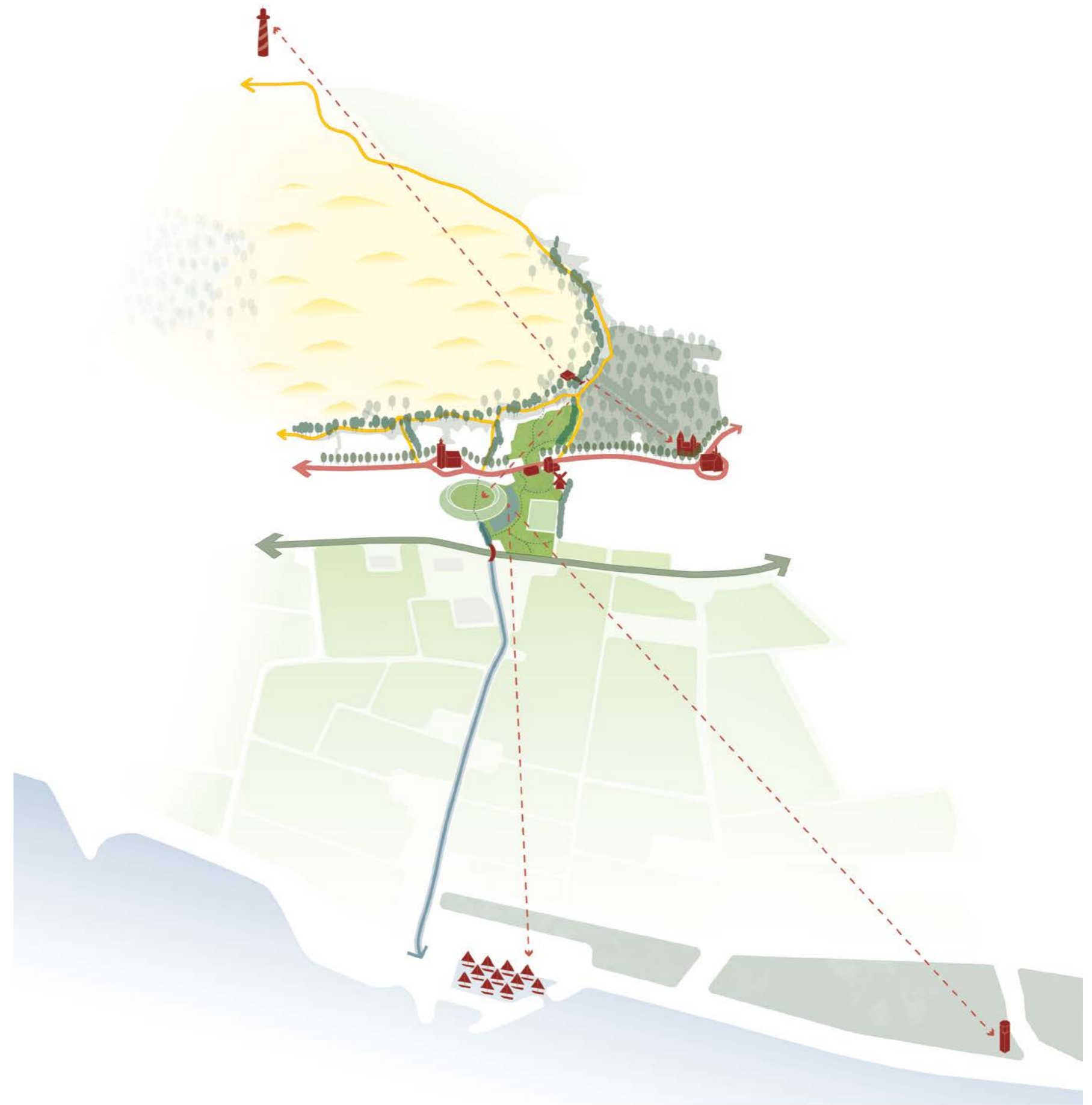
3 Deelgebieden

Landschapspark Burgh

De open ruimte tussen Burgh en Haamstede heeft de potentie om een ruimtelijke verbinding te leggen tussen de duinen en de polders. Zichten vanaf de N57 op de Karolingische burcht en de kerk van Burgh laten Burgh zien als dorp in het groen. Vanaf de dorpsas liggen er op verschillende plekken, zeker na de verplaatsing van de Market Plaza kansen om de karolingische burcht, de open weides aan de zuidzijde en de Weitjes en duinen aan de noordzijde zichtbaar en beleefbaar te maken vanaf de dorpsas. Vanaf de Weitjes nabij de Vleugelbunker de Walvis is een prachtig zicht op de kerk van Burgh te zien.

Door de ruimtelijke, landschappelijke, ecologische, cultuurhistorische en recreatieve kwaliteiten samen te pakken en in overeenstemming te brengen ontstaat een waardevolle groene structuur welke de beleving langs de Dorpsas sterk verrijkt en een aantrekkelijke entree vormt voor Burgh.

Ook hydrologisch is de verbinding tussen de duinen en de polders van waarde. Het kwelwater wat in de Weitjes opkwelt is van hoge kwaliteit en voor de flora en fauna zeer waardevol. Met de ontwikkeling van het landschapspark Burgh ontstaat ook de kans om dit kwelwater verder in het gebied een plek te geven.



<
Landschapspark,
verbinding van
duin tot polder, en
van vuurtoren tot
stompnetoren.

>
Schema's ruimtelijke
structuur Burgh

Landschapspark Burgh



3 Deelgebieden

Landschapspark Burgh

In de landschapszone Burgh ligt, zeker na de verplaatsing van de Market Plaza, een kans om de verschillende landschappelijke en cultuurhistorische elementen met elkaar te verknopen tot een samenhangend netwerk van routes en plekken. Binnen het landschappelijk raamwerk is ruimte voor toekomstige inpassing van eventueel programma.

De routes Duinwegje, pad over Karolingische burcht, Moolweg en het te vervolmaken pad langs de molen en de voetbalvelden zorgen gezamenlijk voor een totale rondgang rondom de landschappelijke zone.

De route over de Karolingische burcht volgde oorspronkelijk de Meeldijk, welke zelf ook van grote cultuurhistorische waarde is. Deze route kan hersteld worden door een pad aan te leggen over de Meeldijk + een voetgangersbrug te realiseren over de N57. Zo wordt een recreatieve route tussen Burgh en Burghsluis (met de plompetoren in het verlengde) mogelijk gemaakt en wordt Burgh weer met de haven in Burghsluis verenigd.

In het noorden liggen de Weitjes welke met het verdwijnen van de gemeentewerkplaats vervolmaakt kunnen worden. De windsingel die rondom de gemeentewerkplaats staat doet afbreuk aan de ruimtelijk eenheid van de Weitjes en zou moeten komen te vervallen.

De Karolingische burcht is van grote cultuurhistorische waarde, maar is momenteel slecht beleefbaar vanuit de omgeving. Door het profiel van de grondwal met natte voet aan de westzijde te versterken ontstaat een duidelijkere expressie. Tussen de Burghse Schoole en de begraafplaats ligt een kans voor een ontvangstfunctie (bezoekerscentrum) voor de Karolingische burcht en Burgh. De bus/tramremise (onderdeel van de huidige Market Plaza) wordt herbestemd.



Ontvangstzone Museale onderdelen Burgh; Karolingische burcht, de Burghse Schoole



Ecologische en landschappelijke kwaliteiten



Herstellen verbinding Meeldijk over N57 met voetgangersbrug



Karolingische burcht



Recreatief netwerk landschapspark incl. sport en spelvoorzieningen

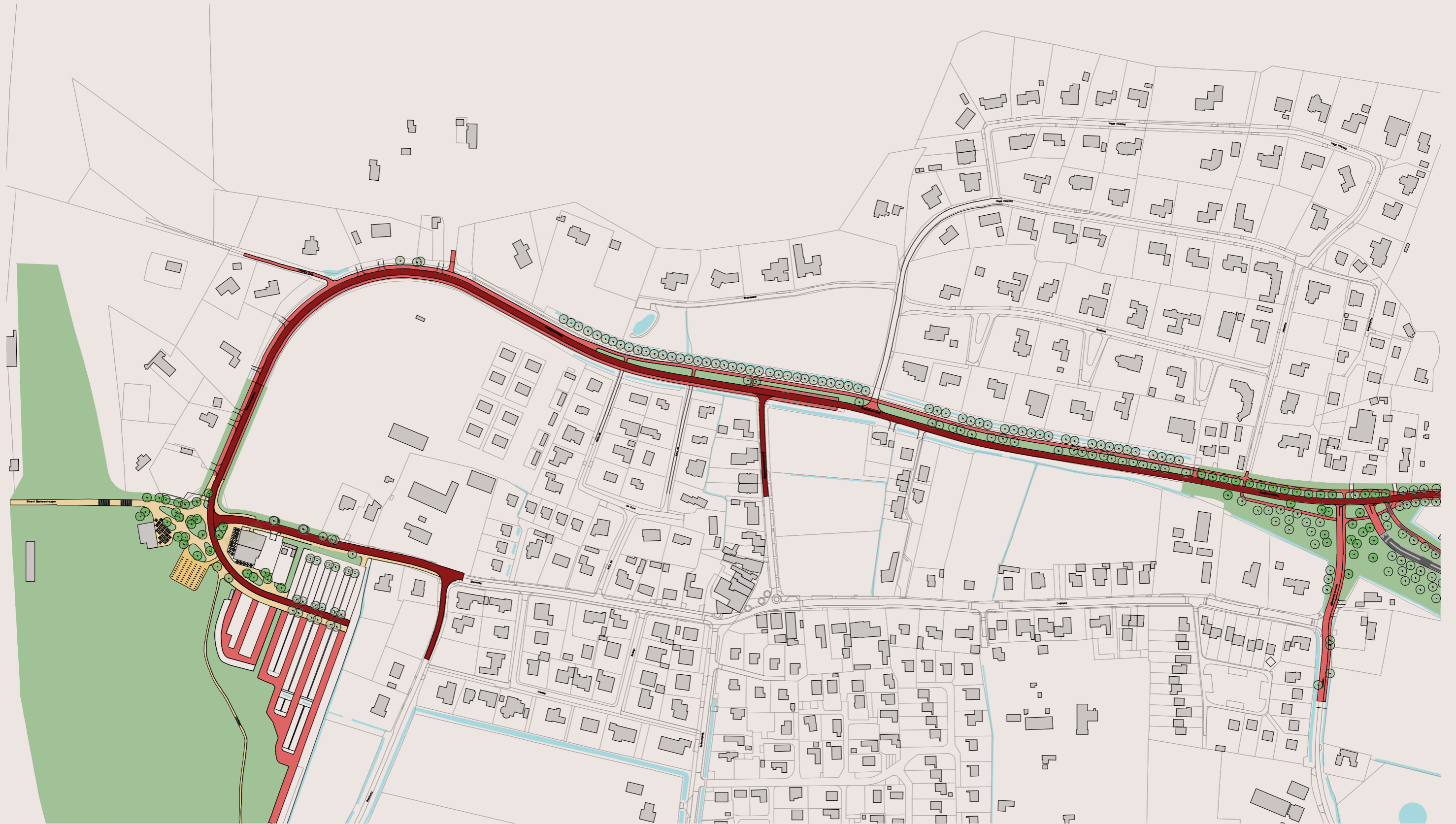


Sport en spel

<
Raamwerk
Landschapspark
Burgh

>
Schema's ruimtelijke
structuur Burgh

Westenschouwen



3 Deelgebieden

Westenschouwen

Kraaijensteinweg afwaarderen in de toekomst;

De Kraaijensteinweg richten we in toekomst zo in dat daar minder hard gereden wordt en de beleving van het landschap wordt versterkt.

(Dorpsvisie Burgh-Haamstede)

<
Overzicht
Westenschouwen

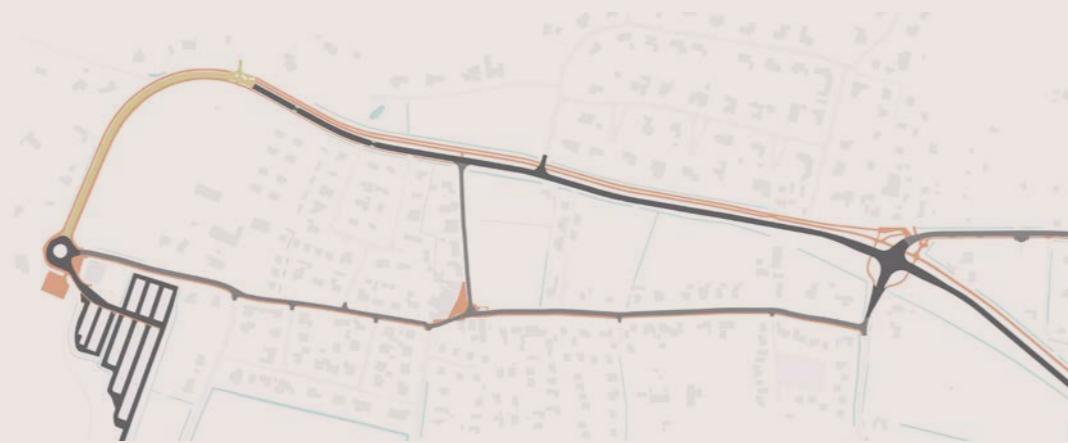
>
Schema's
ruimtelijke structuur
Westenschouwen



verkeerstructuur Dorpsas huidig



verkeerstructuur Dorpsas straks

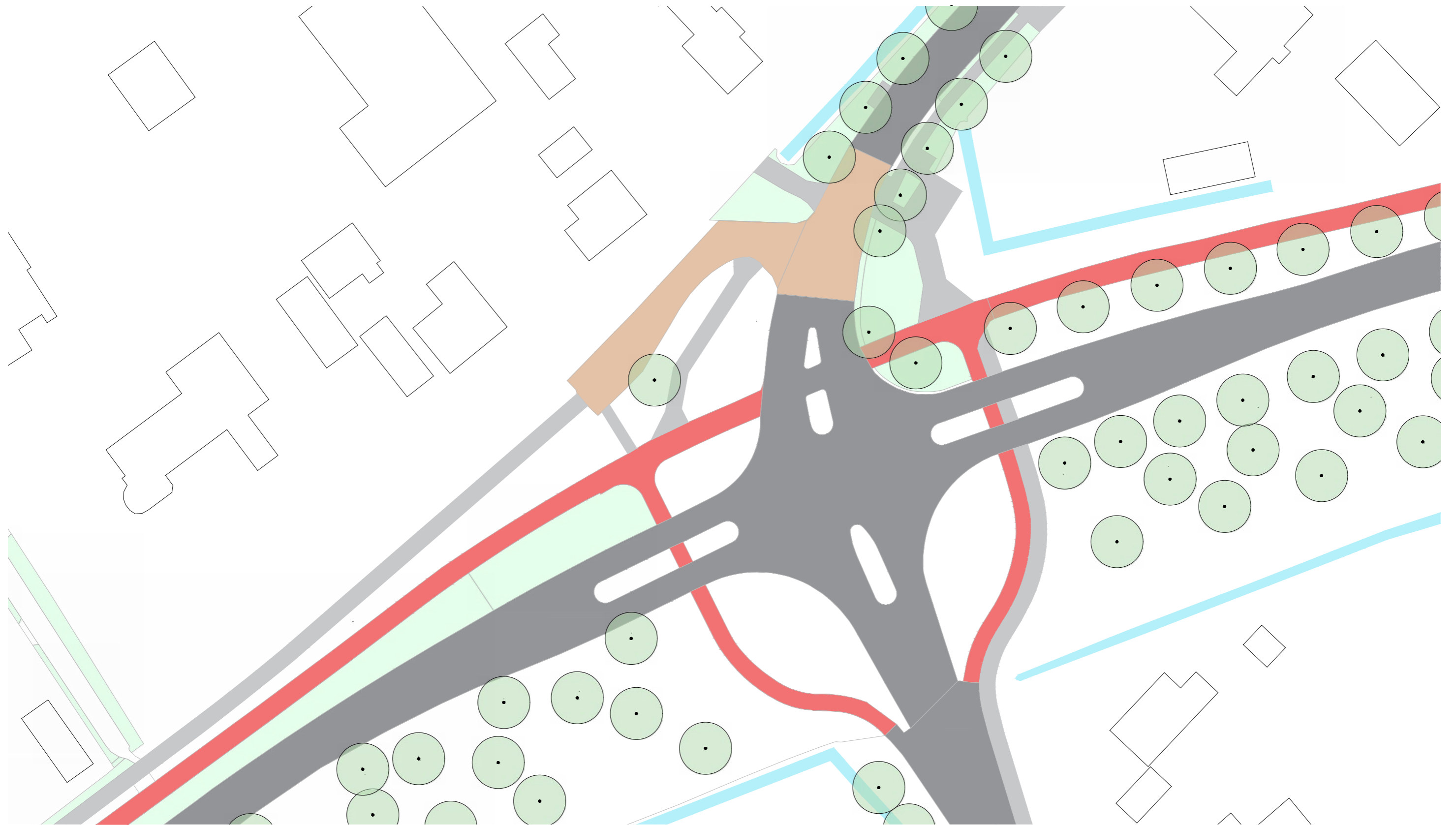


ruimtelijke structuur Westenschouwen huidig



ruimtelijke structuur Westenschouwen straks

Kraaijensteinweg



3 Deelgebieden

Kraaijensteinweg

In de huidige situatie is het kruispunt tussen de Hogeweg en de Kraaijensteinweg nadrukkelijk ingericht als verkeersplein. Hierbij is de route Kraaijensteinweg de doorgaande richting en zijn de Hogeweg en de Lageweg secundair. Hierdoor is de fietsverbinding tussen de Hogeweg via de Kraaijensteinweg richting het strand niet vloeiend en is de verbinding tussen de Hogeweg en de Lageweg voor zowel voetgangers als fietsers een barriere.

De inrichting van het Bosplein wordt als gevaarlijk voor fietsers ervaren en onduidelijk voor automobilisten.

<
Huidige situatie
Kraaijensteinweg

>
Foto's huidige
situatie



Hogeweg



Kruispunt Hogeweg - Kraaijensteinweg



Kraaijensteinweg vanaf N57



Kraaijensteinweg richting Strandplein Westenschouwen



Parkeergelegenheid bij Dorpsweide Westenschouwen



Kraaijensteinweg richting Stransplein

Kraaijensteinweg



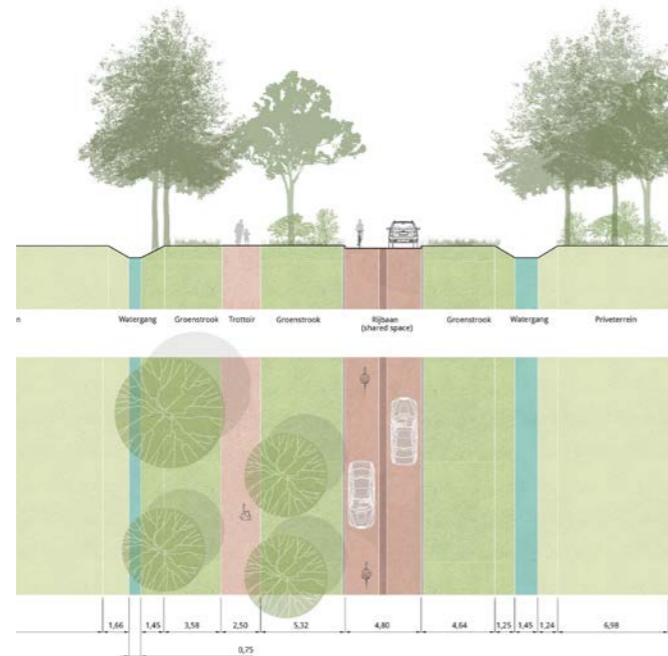
3 Deelgebieden

Kraaijensteinweg

De ambitie is om de Dorpsas, welke hier wordt gevormd door de Hogeweg en het vervolg van de Kraaijensteinweg richting het strand, als vloeiende lijn met elkaar te verbinden en als lange lijn herkenbaar te maken. Ook de oversteek tussen de dorpsas en de Lageweg naar Westenschouwen dient uitstekend verbonden te worden.

De route Hogeweg - Kraaijensteinweg vormt de doorgaande lijn en wordt uitgevoerd in het profiel van de dorpsas; fietsstraat - 30 km/h. De aansluiting met de Lageweg in Westenschouwen en de aansluiting op de Kraaijensteinweg vanaf de N57 worden middels een t-splitsing aangesloten. Verkeer vanaf de N57 richting het strand voegt in op de Dorpsas. Dit heeft een snelheidsremmende werking.

De Kraaijensteinweg vanaf de N57 heeft het karakter van een verbindingsweg en behoudt de inrichting met asfalt - 50 km/h. Er zijn geen adressen of publieke voorzieningen aanwezig langs dit deel.



Profiel Kraaijensteinweg



Kraaijensteinweg nu

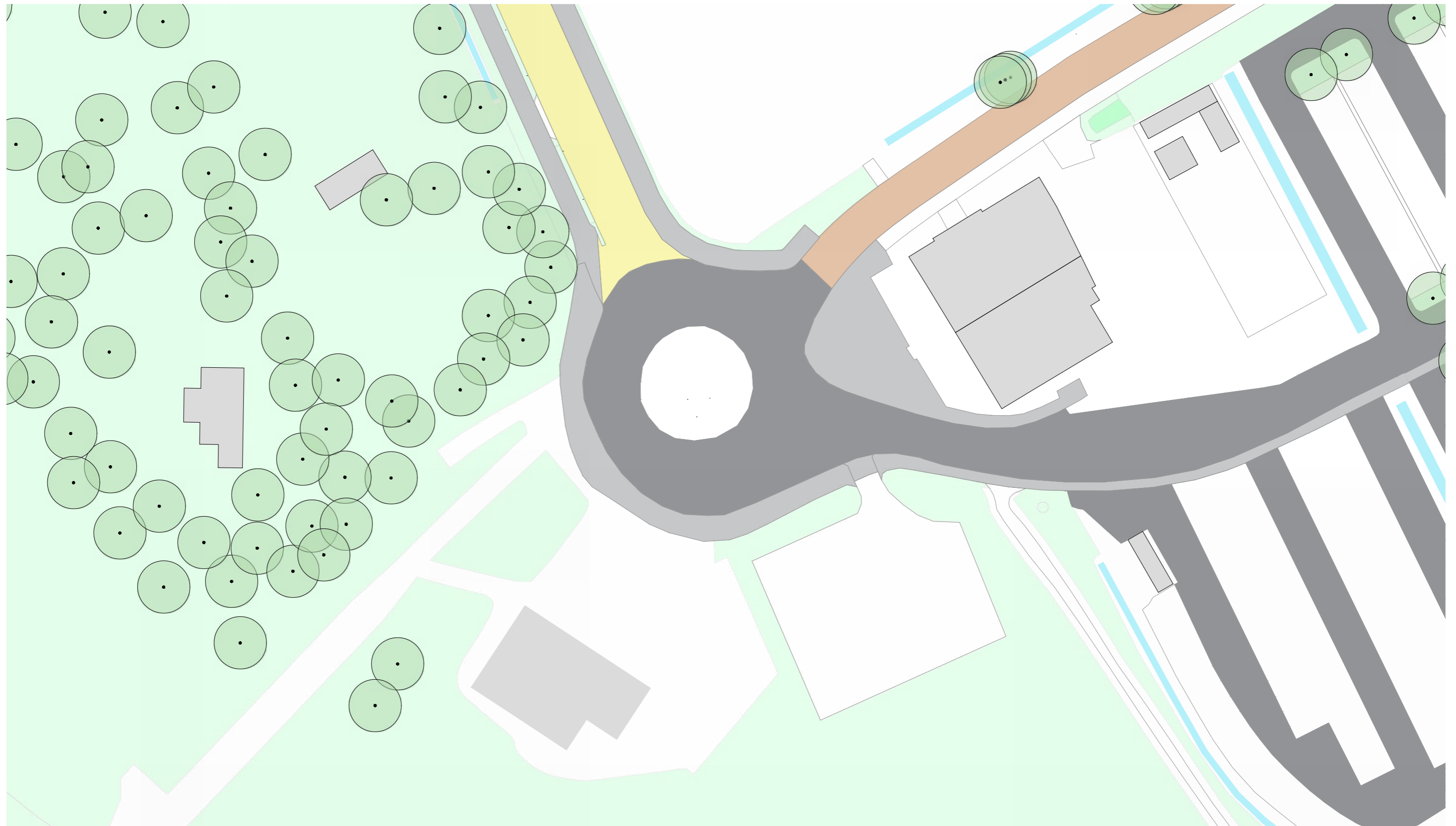


Ambitie; Landschappelijke inpassing in bos en duingebied

<
Plantekening
Kruispunt
Kraaijensteinweg

>
Toen en Nu

Westenschouwen



3 Deelgebieden

Westenschouwen

Herinrichting Strandplein en Bosplein
Westenschouwen;

In Westenschouwen zetten we in op de
herinrichting van twee ontvangstpleinen; het
Strandplein en het Bosplein.

(Dorpsvisie Burgh-Haamstede)

<
Huidige situatie
Strandplein
Westenschouwen

>
Foto's huidige
situatie



Kraaijensteinweg



Inrichting Kraaijensteinweg bij Boswachterij



Rotonde



Horeca bij strandopgang

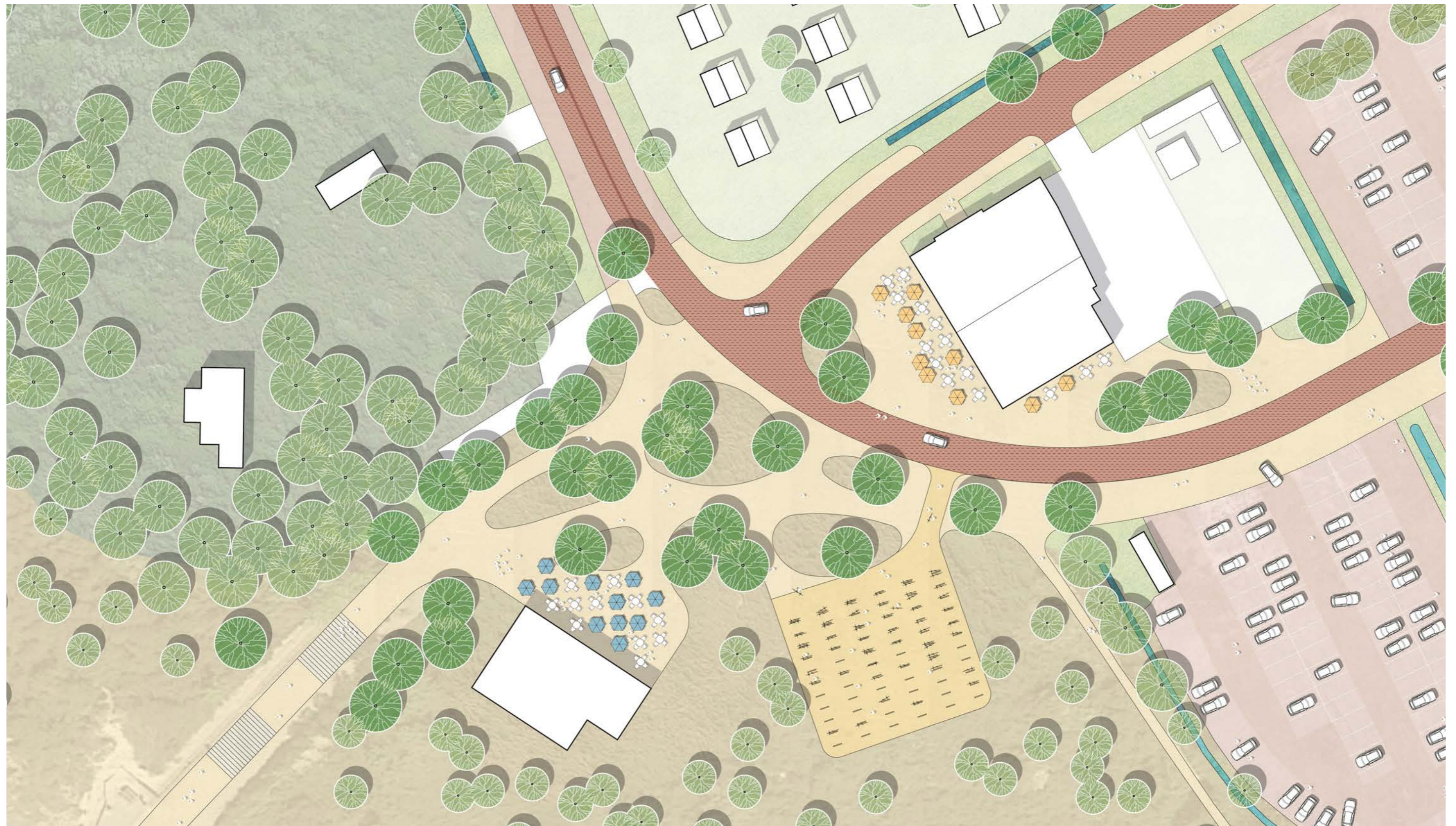


Strandopgang



Parkeerplaats

Westenschouwen



3 Deelgebieden

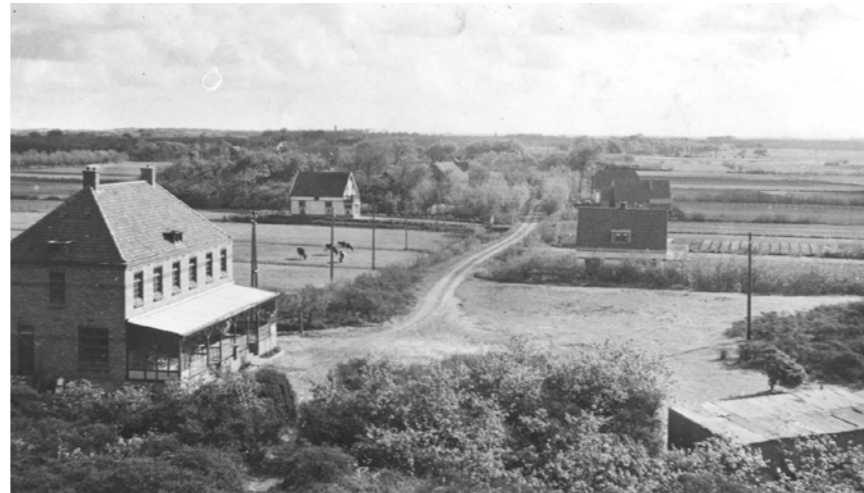
Strandplein Westenschouwen

Het strandplein met de strandopgang bij Westenschouwen vormt het eindpunt van de dorpsas. Momenteel bepaalt een rotonde het beeld van het strandplein. Aangezien de rotonde op deze locatie niet noodzakelijk is wordt deze vervangen voor een t-splitsing waarbij de verbinding met het parkeerterrein - voor veel bezoekers de uiteindelijke bestemming - en de kern Westenschouwen wordt gefaciliteerd. De vrijgekomen ruimte wordt ingericht als groen strandplein waarbij de strandopgang de hoofdrol speelt. De inrichting is nadrukkelijk groen en afgestemd op het karakter van de duinen. De openbare ruimte nodigt uit tot verblijven. De terrassen van de aanwezige horecagelegenheden worden ingepast in het landschappelijke plein.

Vanaf de rotonde N57 kan een interactief bord geplaatst worden waarop de bezetting van het parkeerterrein bij Westenschouwen wordt aangeduid. Hierdoor kan wanneer de parkeerplaats vol is onnodig zoekverkeer voorkomen worden.

<
Plan Strandplein
Westenschouwen

>
Referenties inrichting
Strandplein
Westenschouwen



Einde van de route - Strandopgang Westenschouwen toen



Beschutte plek achter de duinen



Overweldigende natuur van de duinen



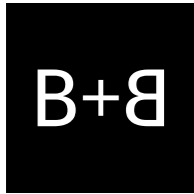
Duinovergang



Verharding in zandkleurige klinkers en halfverharding



Eenvoudig en krachtig meubilair



Bureau B+B
Stedebouw en
Landschapsarchitectuur

Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam

+31 (0)20 62 39 801
www.bplusb.nl