

**BESTEMMINGSPLAN PARKEERTERREIN
MOSELBOOMGAARD TE ZIERIKZEE,
TOELICHTING**

GEMEENTE SCHOUWEN-DUIVELAND

26 april 2012
075884268:A - Definitief
B01055.000380.0100



Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Vigerende bestemmingen	5
2	Beleidskader	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Europees beleid	6
2.2.1	Natura 2000	6
2.3	Rijksbeleid	6
2.3.1	Nota Ruimte (2004)	6
2.3.2	Nota mobiliteit	7
2.3.3	Natuurbeschermingswet	7
2.3.4	Flora- en Faunawet	9
2.4	Provinciaal beleid	9
2.4.1	Omgevingsplan Zeeland 2006-2012	9
2.4.2	Nota Archeologie 2006-2012	10
2.4.3	Provinciaal Verkeers-en vervoersplan Zeeland	11
2.5	Gemeentelijk Beleid	11
2.5.1	Structuurvisie Zierikzee (2002)	11
2.5.2	Detailhandelsstructuurvisie (concept, april 2008)	13
2.5.3	Verkeersplan binnenstad	14
2.5.4	Integraal verkeers-en vervoersplan (IVVP)	15
2.5.5	Toeristisch-recreatief beleidsplan	16
2.5.6	Monumentenverordening Schouwen-Duiveland	16
2.5.7	Beleidsplan archeologie (2008)	16
2.5.8	Waterplan Gemeente Schouwen-Duiveland	16
2.5.9	Inrichtingsplan parkeerterrein Mosselboomgaard	17
3	Inventarisatie en analyse	18
3.1	Inleiding	18
3.2	Historische ontwikkeling	18
3.3	Functionele en ruimtelijke opbouw	19
3.4	Verkeers- en Groenstructuur	20
3.4.1	Verkeersstructuur	20
3.4.2	Groenstructuur	21
3.5	Terugkerende evenementen	22
4	Het plan	23
4.1	Hoofdstructuur	23
4.2	Materialisatie parkeerterrein	26
5	Milieu en duurzaamheid	27

5.1	Geluidhinder	27
5.2	Milieuhinder	27
5.3	Externe veiligheid	27
5.4	Luchtkwaliteit	28
5.5	Flora en Fauna	28
5.6	Bodem	28
5.7	Waterhuiskundige aspecten	28
5.8	Archeologie	29
5.9	Molenbeschermingszone	29
5.10	Duurzaam bouwen	30
6	Juridische vormgeving	31
6.1	Planvorm	31
6.2	Toelichting op de bestemmingen	31
7	Handhaving	35
7.1	Inleiding	35
7.2	Handhavingsbeleid	35
8	Economische uitvoerbaarheid	37
9	Maatschappelijke toetsing en overleg	38
Bijlage 1	Inrichtingsplan Mosselboomgaard	40
Bijlage 2	Archeologisch onderzoek	41
Bijlage 3	Antwoordnotitie voorontwerpbestemmingsplan 'Parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee'	42
Bijlage 4	Aanvraagformulier watertoetsproces	43
Bijlage 5	Notitie behandeling zienswijzen en ambtshalve aanpassingen 'Bestemmingsplan Parkeerterrein Mosselboomgaard te Zierikzee'	44

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1

AANLEIDING

Eén van de uitwerkingen van de 'Structuurvisie Zierikzee' (2002) en het 'Verkeersplan Binnenstad Zierikzee' (2008) is het optimaliseren en uitbreiden van het parkeerterrein Mosselboomgaard. Voor deze optimalisatie zijn een aantal varianten onderzocht en uitgewerkt in een inrichtingsplan. De voorkeursvariant van het inrichtingsplan dient planologisch geregeld te worden. De verplaatsing en uitbreiding van het parkeerterrein Mosselboomgaard past niet binnen het vigerende bestemmingsplan (Bestemmingsplan Bebouwde Kom Zierikzee, vastgesteld 29 januari 2009). Om deze reden moet de herinrichting planologisch geregeld worden in een nieuw bestemmingsplan 'Parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee' wat de herontwikkeling van het parkeerterrein mogelijk maakt.



1.2

LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED

Het parkeerterrein is gelegen in de bebouwde kom van Zierikzee. Het plangebied ligt tussen de wegen Jannewekken aan de noordzijde, Touwbaan en de Basterstraat aan de oostzijde, de Hoge Molenstraat aan de zuidzijde en de Vrije aan de westzijde. Op afbeelding 1 is de ligging weergegeven van parkeerterrein de Mosselboomgaard in Zierikzee. De grenzen van parkeerterrein de Mosselboomgaard wijzigen door de herinrichting. De begrenzing van het bestemmingsplan is weergegeven in afbeelding nummer 2.

Afbeelding 1

Ligging plangebied in
Zierikzee



Afbeelding 2

Afbeelding 2

Begrenzing plangebied



1.3

VIGERENDE BESTEMMINGEN

De planlocatie valt binnen 'Bestemmingsplan Kom Zierikzee'. De bestemmingen 'Groen', 'Maatschappelijk' en 'Verkeer' zijn van toepassing. Bij de herinrichting vindt een grondruil plaats waardoor een deel van het terrein aan de westzijde dat momenteel een bestemming 'Maatschappelijk' heeft, wordt bestemd met een bestemming 'Verkeer'. Daarnaast wordt een deel van het plangebied aan de oostzijde bestemd als 'Maatschappelijk'. Om de herinrichting van parkeerterrein de Mosselboomgaard mogelijk te maken is het nieuwe bestemmingsplan opgesteld. De opzet van het 'Bestemmingsplan Bebouwde Kom Zierikzee' is grotendeels overgenomen in voorliggend bestemmingsplan en sluit daarom grotendeels aan bij de bestemmingen, begripsbepalingen e.d. uit het 'Bestemmingsplan Bebouwde Kom Zierikzee'.

HOOFDSTUK 2 Beleidskader

2.1 **INLEIDING**

In dit hoofdstuk beschrijft het relevante ruimtelijk beleid voor het bestemmingsplan 'Parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee'. Het ruimtelijk beleid wordt achtereenvolgend behandeld op Rijksniveau, Provinciaal niveau en lokaal niveau. Het bestemmingplan sluit aan op dit ruimtelijk beleid.

2.2 **EUROPEES BELEID**

2.2.1 **NATURA 2000**

Om de biodiversiteit binnen de Europese Unie te behouden en te herstellen is het Natura 2000-beleid opgesteld. Dit is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Het netwerk is nog in ontwikkeling en omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992). Deze richtlijnen zijn in Nederland geïmplementeerd in de Flora- en Faunawet (soortenbescherming) en de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming).

2.3 **RIJKSBELEID**

2.3.1 **NOTA RUIMTE (2004)**

De Nota Ruimte, vastgesteld door de Ministerraad d.d. 23 april 2004, bevat het nationaal ruimtelijk beleid tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn. Het kabinet brengt de Nota Ruimte uit als kabinetsstandpunt (deel 3) van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid. De beleidsvoornemens die hieraan ten grondslag lagen, betreffen de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening en het Tweede Structuurschema Groene Ruimte. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies die in Nederland ter beschikking staan. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en borging van de veiligheid. De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen, waarin rijksverantwoordelijkheden en die van anderen helder zijn onderscheiden.

Het is de taak van het rijk om andere overheden te voorzien van een goede 'gereedchapskist' voor de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Daarmee keert het kabinet terug naar de eigenlijke uitgangspunten van het ruimtelijk rijksbeleid, die onder meer tot uiting komen in het decentrale planningsstelsel met een centrale rol voor de gemeentelijke bestemmingsplannen, en verschuift het accent van 'ordering' naar ontwikkeling'. De Nota Ruimte bevat generieke regels ter waarborging van de algemene basiskwaliteit, de ondergrens voor alle ruimtelijke plannen, waaraan alle betrokken partijen zijn gebonden. Op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking gaat het om het bundelingsbeleid, het locatiebeleid, een goede balans tussen rode en groen-blauwe functies, milieuwetgeving en veiligheid. Op het gebied van water, natuur en landschap geldt de basiskwaliteit op punten als de watertoets, functiecombinaties met water en het groen in en om de stad. In de Nota Ruimte zijn een aantal gebieden aangewezen als nationaal landschap. Schouwen-Duiveland is hiertoe niet aangemerkt.

2.3.2

NOTA MOBILITEIT

De Nota Mobiliteit werkt het ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de Nota Ruimte, verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Op 14 februari 2006 is de planologische kernbeslissing (PKB) deel IV van de Nota Mobiliteit vastgesteld en deze is op 21 februari in werking getreden. In de toekomst moet het verkeer en vervoer nog schoner, zuiniger en stiller worden. Dit betekent minder uitstoot van vervuilende stoffen, minder geluidshinder en minder versnippering van het landschap. Dat is geen geringe opgave, want het verkeer groeit sterk. De verbetering van de leefbaarheid is een gezamenlijke taak van alle overheden.

In de nota wordt een belangrijke rol toegedicht aan de provincies. In de nota is ook de verplichting opgenomen om een Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) op te stellen. Het rijksbeleid uit de Nota Mobiliteit is daarom door de Provincie Zeeland verder uitgewerkt in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Hierop wordt in paragraaf 2.3.3 verder op in gegaan.

2.3.3

NATUURBESCHERMINGSWET

Vanaf oktober 2005 vindt de gebiedsbescherming in Nederland plaats via de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998. De natuurbeschermingswet kent de volgende beschermde gebieden:

- De Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden).
- Beschermde natuurmonumenten (voorheen (staats)natuurmonumenten).

Natura 2000-gebieden

Voor beschermde Natura 2000-gebieden geldt dat er voor projecten en handelingen geen verslechtering van de kwaliteit van de habitats of een verstorend effect op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen mag optreden. Binnen de Natura 2000-gebieden zijn de Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebied te onderscheiden.

Vogelrichtlijn

De Vogelrichtlijn (vastgesteld in 1979) is een regeling van de Europese Unie (EU) die tot doel heeft alle in het wild levende vogelsoorten op het grondgebied van de EU te beschermen. De lidstaten van de EU zijn verplicht voor alle vogelsoorten die in hun land leven leefgebieden van voldoende grootte en kwaliteit te beschermen. Gebieden waar zeldzame vogelsoorten leven of waar zeldzame trekvogels gebruik van maken, moeten extra beschermd worden. Deze gebieden moeten door de lidstaten aangewezen worden als speciale beschermingszones. In bijlage I van de Vogelrichtlijn staan de soorten vermeld waarvoor de lidstaten speciale beschermingszones moeten aanwijzen. Gezien het feit dat het plangebied buiten de beschermingszones van vogelrichtlijngebieden ligt, is deze richtlijn niet van toepassing op het plangebied.

Habitatrichtlijn

In mei 1992 is de Habitatrichtlijn van kracht geworden. Deze richtlijn behelst de instandhouding van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De richtlijn is mede bedoeld voor het realiseren van een Europees ecologisch netwerk dat gericht is op de instandhouding van een groot aantal bedreigde habitats en soorten op Europees niveau. Rijk, provincie en gemeenten hebben de gezamenlijke verantwoordelijkheid de natuur te beschermen. Tot die natuur behoren alle natuurgebieden, maar ook de beschermde planten- en diersoorten binnen en buiten deze gebieden. Het behoud van de soortenrijkdom, ofwel het behoud van biodiversiteit, is een belangrijk onderdeel van het (rijks)natuurbeleid. Die gezamenlijke verantwoordelijkheid is gebaseerd op nationale en internationale afspraken, onder andere vastgelegd in voornoemde Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn. Deze internationale verplichtingen zijn voor een groot deel verankerd in de Nederlandse regelgeving, met name in de Flora- en Faunawet (april 2002) en de Natuurbeschermingswet (1 oktober 2005).

Natuurloket

Om te bepalen welke planten- en diersoorten er in het plangebied voorkomen en wat hun beschermingsstatus is, wordt gebruik gemaakt van het digitale natuurloket. Dit loket verwijst naar bestaande gegevens over de aanwezigheid van soorten flora en fauna in Nederland. Het gaat hierbij om soorten die bescherming genieten vanuit wet- en regelgeving, om te beginnen de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet.

Natuurmonumenten

Beschermde natuurmonumenten hebben als doel om gebieden met een natuurwetenschappelijke of landschappelijke betekenis te vrijwaren tegen ingrepen. Het kan gaan om gebieden met zeldzame plant- en/of diersoorten, maar ook om gebieden die door hun ontstaansgeschiedenis, bodembouw of landschappelijke schoonheid waardevol zijn. Door de Minister van LNV zijn er in of in de buurt van het plangebied geen beschermde natuurmonumenten aangewezen.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Uitgangspunt van de Ecologische Hoofdstructuur is duurzame instandhouding, herstel en ontwikkeling van een zo groot mogelijke verscheidenheid van de in het wild levende dieren en plantensoorten als wel elementen van ecosystemen. De Ecologische Hoofdstructuur bestaat uit een groot aantal natuurgebieden.

Om deze natuurgebieden te verbinden tot een samenhangend geheel worden er ook nieuwe natuurgebieden en (robuuste) verbindingszones ontwikkeld. De EHS is een plan in uitvoering en moet in 2018 gerealiseerd zijn. In het plangebied is geen EHS aanwezig.

2.3.4

FLORA- EN FAUNAWET

De vanuit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn verplichte soortenbescherming van flora en fauna is geregeld in de Flora- en Faunawet. Deze wetgeving is vooral van belang voor natuurwaarden die buiten de EHS en de beschermde natuurgebieden voorkomen.

Ontwikkelingen die (kunnen) leiden tot vernieling, beschadiging of verstoring van beschermde planten of voortplantings- of rustplaatsen van beschermde dieren zijn slechts onder strikte voorwaarden toegestaan zijn. Indien er geen alternatieve mogelijkheden zijn (onderzoeksplicht) en aantoonbaar kan worden gemaakt dat er geen significante schade voor waardevolle flora en fauna zal optreden, kan voor bepaalde maatregelen een omgevingsvergunning of vrijstelling worden verleend. Dit kan ook wanneer er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. Er geldt dan wel een compensatieplicht.

2.4

PROVINCIAAL BELEID

2.4.1

OMGEVINGSPLAN ZEELAND 2006-2012

Op 30 juni 2006 hebben Provinciale Staten van Zeeland het 'Omgevingsplan Zeeland 2006-2012' vastgesteld. Het Omgevingsplan Zeeland geeft op de eerste plaats de provinciale visie op de toekomstige ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Hierin is het beleid opgenomen voor Ruimte, Milieu en Water. Het beleid geeft richting aan het handelen van de provincie voor de komende jaren waarbij accenten en speerpunten zijn aangegeven die de provincie nadrukkelijk van belang acht. Daarnaast geeft het plan het kader voor toepassing van de instrumenten die de provincie heeft op het gebied van de fysieke leefomgeving. De belangrijkste doelstellingen daarbij zijn het faciliteren van de economische dynamiek, het bevorderen van de sociaal-culturele dynamiek en het versterken van de Zeeuwse omgevingskwaliteiten. In het omgevingsplan is Zierikzee aangewezen als dragende kern. Dit betekent dat Zierikzee voor Schouwen-Duiveland een centrale rol vervult op het gebied van wonen, werken en het voorzieningenaanbod. Ontwikkelingen zijn er op gericht de centrumfunctie van deze kern verder te versterken. In eerste instantie worden nieuwe ontwikkelingen (op het gebied van wonen, werken en voorzieningen) dan ook hier geconcentreerd.

Halverwege het jaar 2012 loopt het 'Omgevingsplan Zeeland 2006-2012' af. De Provincie Zeeland is momenteel bezig met de voorbereidingen voor een 'Omgevingsplan Zeeland 2012-2018'.

2.4.2

NOTA ARCHEOLOGIE 2006-2012

In de ruimtelijke beleidsplannen is sinds 1997 archeologie opgenomen als onderdeel van het toetsingskader.

De laatste jaren is dan ook voornamelijk ingezet op de planologische bescherming of de bescherming bij directe bedreiging van het archeologisch erfgoed. Met de Nota Archeologie 2006-2012 wil de Provincie Zeeland ook meer de nadruk leggen op de indirecte bescherming, het beheer en de ontsluiting van het archeologisch erfgoed. In de nota wordt gesteld dat het uitgangspunt is dat archeologische waarden zo vroeg mogelijk in het planvormingsproces worden meegewogen. In de nota is behoud van bekende archeologische waarden in situ (in de bodem) het uitgangspunt.

Voor een terrein van vastgestelde archeologische waarde (AMK) geldt in principe altijd behoud in situ. Bij dynamische historische stads- en dorpskernen is dat niet altijd mogelijk. Behoud in situ is vaak ook te realiseren door planinpassing, planaanpassing of technische maatregelen.

Voor gebieden met een verwachtingswaarde (IKAW, ZAA en ARCHIS) is de afweging van archeologische waarden noodzakelijk door middel van archeologisch (voor)onderzoek. Onderzoek moet gebeuren in gebieden met een middelhoge en hoge verwachtingswaarde volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). Gebieden met een lage of zeer lage verwachtingswaarde moeten niet onderzocht worden tenzij er een vondstmelding bekend is uit het Zeeuws Archeologisch Archief of uit het nationaal informatiesysteem, ARCHIS.

Archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk wanneer:

1. aangetoond is dat geen archeologische (verwachtings)waarden aanwezig zijn;
2. werkzaamheden vergunningvrij kunnen worden uitgevoerd;
3. werkzaamheden niet dieper worden uitgevoerd dan 30 cm onder het maaiveld;
4. het te verstoren oppervlak niet groter is dan 100 m², tenzij het een terrein dat op
5. de Archeologische Monumentenkaart Zeeland gewaardeerd is als een terrein met zeer hoge of hoge archeologische waarde;
6. herbouw plaatsvindt met dezelfde afmetingen en dezelfde maat funderingen. (horizontaal en verticaal) als het oorspronkelijke bouwwerk.

Gemeenten met een vastgesteld archeologisch beleid kunnen, op basis van inhoudelijk beargumenteerde keuzes van deze regelgeving afwijken, inzake gebieden met een verwachtingswaarde. Dit geldt ook voor de kernen van hoge archeologische waarden.

Het college van GS behoudt echter bij toetsing zijn eigen afwegingsvrijheid, maar zal deze enkel aanwenden indien het behoud van waardevol archeologisch erfgoed wordt bedreigd. In paragraaf 2.4.7 is het gemeentelijk archeologisch beleid toegelicht.

2.4.3

PROVINCIAAL VERKEERS-EN VERVOERSPLAN ZEELAND

“Mobiliteit op maat” (2003)

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) gaat in op de essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit en besteedt aandacht aan de afstemming met andere beleidsterreinen als ruimtelijke ordening, economie en milieu. De provincie is verplicht de meest belanghebbende bestuursorganen bij de planvoorbereiding te betrekken. Het PVVP zet in op een optimaal verkeers- en vervoerssysteem, waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in goede verhouding staat tot de kwaliteit van de samenleving als geheel, en dat recht doet aan de verschillende functies in de gebieden. Het basisbeleid, dat elementen bevat die voor heel Zeeland gelden, is gerelateerd aan de verschillende beleidssectoren en vertaald in verkeerskundige termen. Deze elementen zijn:

1. Duurzaam Veilig verkeer.
2. Bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en fiets.
3. Leefbaarheid.

Gezien de gebiedsspecifieke situaties is er aanleiding geweest om in het PVVP in een bepaald gebied accenten aan te brengen in het basisbeleid.

Zierikzee is gelegen in een gebied dat in het PVVP is aangeduid als ‘Cultuurlandschap’. In de cultuurlandschappelijke gebieden zijn de belevingswaarden en de landschappelijke kwaliteit leidend. De nadruk ligt op de landschappelijke inpassing van verkeer. Binnen ‘Duurzaam Veilig’ hebben onderwerpen als dimensionering, alternatieve bestrating en profielversmalling de voorkeur boven de standaardmaatregelen als drempels en verkeersheuvels. Groenvoorzieningen langs de Touwbaan (bijvoorbeeld bomenrijen) en wegmeubilair (bewegwijzering, verlichting) kunnen de kwaliteit van het landschap versterken. Rondom de parkeerplaats is een groenvoorziening opgenomen om de kwaliteit van het landschap te behouden.

2.5

GEMEENTELIJK BELEID

2.5.1

STRUCTUURVISIE ZIERIKZEE (2002)

In de ‘Structuurvisie Zierikzee’ wordt de visie gegeven op het toekomstig te voeren ruimtelijk beleid in Zierikzee. Bij de uitwerking van de structuurvisie voor Zierikzee is gekozen voor de opbouw aan de hand van tien afzonderlijke modules:

1. Plan van aanpak en algemene inleiding.
2. De ontwikkeling van Zierikzee: twee modellen.
3. De centrumschil.
4. De binnenstad.
5. Bestaande woongebieden.
6. Nieuwe woongebieden.
7. Bedrijvigheid en industrie.
8. Groenstructuur.
9. Stadssilhouet.
10. Verkeersstructuur.

De modules kunnen gelezen worden als hoofdstukken van de visie. De afzonderlijke modules (en de resultaten van de discussie) zijn uiteindelijk samengebracht in een overkoepelende integrale visie (epiloog). Bij de totstandkoming van de structuurvisie is een interactief proces doorlopen met de bevolking. In het kader van het voorliggende plan wordt kort ingegaan op de relevante modules voor dit bestemmingsplan.

Module 4 De binnenstad van Zierikzee

In de module 'De binnenstad van Zierikzee' wordt een beschrijving gegeven van de functie en betekenis van de binnenstad, waarbij een ruimtelijke verkenning heeft plaatsgevonden van de functies detailhandel /horeca /monumenten/wonen et cetera.

Uitgangspunten van beleid:

1. De binnenstad wordt gezien als een samenhangend deelgebied. De ruimtelijke scheiding in zes deelgebieden is in praktische zin en daarmee ook in de beleving niet meer aanwezig.
2. Het historische karakter van de binnenstad is voor een hoeveelheid van functies van essentieel belang en dient dan ook nadrukkelijk beschermd en waar mogelijk uitgebouwd en versterkt te worden.
3. De centrumfunctie die Zierikzee in maatschappelijk, cultureel en economisch oogpunt heeft voor geheel Schouwen-Duiveland wordt uitgebouwd.
4. De binnenstad wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een hoeveelheid aan functies die het behouden waard zijn.
5. De binnenstad profileert zich als een uniek en karaktervol woonmilieu voor specifieke doelgroepen. Wonen is een belangrijke functie in het kernwinkelgebied. De binnenstad heeft potenties voor de ontwikkeling van "hoogwaardige woonmilieus.
6. Zierikzee is een aantrekkelijke toeristisch-recreatieve bestemming voor watersporters, dag- maar ook verblijfsrecreanten. De 'gebruikswaarde' dient echter te worden verhoogd.
7. Versterking van de relatie tussen stad en water is belangrijk voor het woon- en verblijfsklimaat in de binnenstad. De potenties die hierbij aanwezig zijn moeten worden benut.
9. Een goede bereikbaarheid van de binnenstad is belangrijk maar dit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid en belevingswaarde voor inwoner en recreant.

Voorts is op basis van hetgeen hiervoor beschreven is, per thema een aantal beleidsuitgangspunten geformuleerd (wonen, werkgelegenheid, recreatie en toerisme). Thans wordt als uitwerking van de structuurvisie een masterplan voor de binnenstad opgesteld.

Module 10 Verkeersstructuur

In deze module vindt een analyse van de huidige structuur plaats en wordt een aanzet gegeven voor de toekomstige verkeersstructuur en relatie tot nieuwe ontwikkelingen en parkeren.

Uitgangspunten van beleid/conclusies:

1. Eén van de uitgangspunten van beleid in de toekomstvisie van Zierikzee is het verder autoluw maken van de binnenstad. Dit zal niet gaan zonder de nodige consequenties voor de bereikbaarheid per (vracht)auto.

2. Maatregelen die het gebruik van de auto minder aantrekkelijk maken, hebben het meeste effect indien alternatieven voor de automobilist aanwezig zijn. Gezien de inwoners in de binnenstad, bedrijven die bevoorraad moeten worden en het grote aantal toeristen en recreanten in de zomermaanden, is voor het bezoeken van de binnenstad (seizoenafhankelijke) flexibiliteit gewenst.
3. De integratie van de gewenste structuren voor de verschillende vervoerswijzen levert een aantal kansen, maar ook bedreigingen op voor de inrichting van de openbare ruimte. In sommige gevallen zal dit leiden tot een meerwaarde voor het algemeen functioneren van bijvoorbeeld een straat of route. In sommige gevallen zullen concessies gedaan moeten worden ten aanzien van de wensbeelden of zal integraal onderzoek uitsluitend moeten geven over de meest optimale oplossing.
4. Bij het maken van een verkeerskundige afweging over de herinrichting van de Nieuwe Haven is belang gelegd bij veiligheid en leefbaarheid gezien het streven naar een autoluwe binnenstad. Het alternatief met herinrichting als voetgangersgebied of eenrichtingsverkeer van oost naar west geven de meest positieve score bij een beoordeling op verkeerskundige aspecten. Handhaven van het tweerichtingsverkeer of eenrichtingsverkeer van west naar oost scoren minder goed.
5. Bij herinrichting van het Havenplein tot verblijfsgebied zullen er rond en ten noorden en zuiden van het Havenplein 'circulatiestromen' ontstaan van bestemmingsverkeer.
6. Bezoekers dienen erop geattendeerd te worden dat er gratis en op loopafstand van de binnenstad geparkeerd kan worden, een goede routing is van groot belang.

Inmiddels heeft herinrichting van de Nieuwe Haven plaatsgevonden, waarbij het tweerichtingsverkeer is gehandhaafd. Voor de binnenstad is thans een Masterplan in voorbereiding.

De bovenstaande uitgangspunten hebben voor een deel de basis gevormd voor het inrichtingsplan van het parkeerterrein Mosselboomgaard.

2.5.2

DETAILHANDELSSTRUCTUURVISIE (CONCEPT, APRIL 2008)

De concept Detailhandelsstructuurvisie (vastgesteld door het college van B&W d.d. 20 april 2008) heeft betrekking op de gehele detailhandelsstructuur op Schouwen-Duiveland en op Zierikzee in het bijzonder. Voor Zierikzee is de 'structuurvisie Zierikzee' het vertrekpunt van de visie. Eén van de doelstellingen/ambities van de structuurvisie is namelijk het versterken van de centrumfunctie van Zierikzee. In de visie wordt geconcludeerd dat voor het behoud en versterking van de positie van het centrum van Zierikzee in de toekomst een uitbreiding van het boodschappenaanbod en het recreatief winkelaanbod gewenst is. Hierbij dient wel te worden voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. Een compact aaneengesloten winkelgebied met een duidelijke routing.
2. Een strategische ligging van de publiekstrekkers.
3. Een goede autobereikbaarheid en parkeergelegenheid nabij de winkels.
4. Aantrekkelijke daghoreca met terrassen.
5. Een aangenaam verblijfsklimaat, zonder hinder van verkeer.

Deze randvoorwaarden zijn nader uitgewerkt en hebben geleid tot een ontwikkelingsvisie voor het centrum van Zierikzee.

De hoofdlijnen van de visie worden gebruikt als basis voor het in voorbereiding zijnde Masterplan voor het centrum van Zierikzee. De Detailhandelsstructuurvisie is door het college ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

2.5.3

VERKEERSPLAN BINNENSTAD

Het Verkeersplan is gericht op de implementatie van de 'Structuurvisie Zierikzee', zodat de volgende beleidsdoelstellingen goed en verantwoord gerealiseerd kunnen worden:

1. Het versterken van de centrumfunctie van Zierikzee.
2. Het behouden en versterken van de (historische) kwaliteiten van de binnenstad.
3. Het verbeteren van het verblijfsklimaat.
4. Het als een samenhangend geheel beschouwen van de binnenstad, door het bevorderen van de samenhang en het vergroten van het verblijfsgebied.
5. Het beschouwen van de binnenstad als plek voor wonen, werken en recreëren.
6. Het ontwikkelen van het Havenplein tot hart van de stad.
7. Het autoluw maken van de binnenstad.

De samenvattende conclusies uit het 'Verkeersplan Binnenstad' zijn hiernavolgend weergegeven.

In het centrum van Zierikzee is het, vanwege het toeristische karakter van het gebied, 's zomers drukker dan in het najaar. In beide seizoenen zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor de verschillende doelgroepen, vergunninghouders, bezoekers die betaald in het centrum parkeren en bezoekers die gratis aan de rand van het centrum parkeren, al is de parkeerdruk niet evenredig over de parkeerplaatsen verdeeld. Er zit dan ook weinig rek in de parkeersituatie: 's avonds loopt de parkeerdruk voor vergunninghouders op en 's zomers is het midden op de dag op de parkeerplaatsen voor bezoekers druk. Aangezien er richting de toekomst geen grootschalige ontwikkelingen in Zierikzee plaatsvinden, zal de parkeerdruk alleen licht toenemen door de autonome groei van het autobezit en door een toename van bezoekers uit het verzorgingsgebied van Zierikzee. Dit betekent dat grootschalig ingrijpen niet noodzakelijk is, maar dat de parkeersituatie gemonitord moet worden. Op het moment dat de rek uit de parkeersituatie is en parkeerders overlast gaan ervaren, kan dan ingegrepen worden.

Ingrijpen in de parkeersituatie teneinde deze te verbeteren is op twee manieren mogelijk:

1. Betere of andere benutting van de beschikbare capaciteit en uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Betere benutting van de beschikbare capaciteit is nog in beperkte mate mogelijk, aangezien in de manier van reguleren in Zierikzee al een optimum is bereikt.
2. Het oprekken van de reguleringsperiode op vergunninghoudersplaatsen naar de avonduren is een mogelijkheid om de parkeersituatie voor vergunninghouders te verbeteren.

Naast bovengenoemde opties is het wellicht mogelijk om particuliere terreinen in het centrum in de avonduren en het weekend beschikbaar te stellen aan vergunninghouders. Ook de mogelijkheden om de capaciteit in het centrum uit te breiden zijn beperkt. Door de parkeerruimte efficiënter in te delen, is het bijvoorbeeld nog wel mogelijk om op het Kerkhof en op de Mosselboomgaard parkeerplaatsen te creëren.

Aan de rand van het centrum is uitbreiding van het aantal (gratis) parkeerplaatsen voor bezoekers ruimtelijk gezien makkelijker. Het parkeerterrein Hatfieldpark heeft mogelijkheden om uit te breiden en mogelijk kan een deel van de busparkeerplaatsen op het parkeerterrein Hoofdpoortstraat omgezet worden in autoparkeerplaatsen. Daarnaast biedt de ontwikkeling van het Sas een aanknopingspunt om parkeerplaatsen voor het centrum toe te voegen. In de Structuurvisie is opgenomen dat de parkeerfunctie van het Havenplein opgeheven moet worden. Uit de analyses blijkt dat dit voor de parkeersituatie in Zierikzee alleen mogelijk is als deze parkeerplaatsen gelijktijdig gecompenseerd worden op een andere locatie. De Gasthuisboomgaard is de meest geschikte locatie om deze parkeerplaatsen te compenseren; de ligging en daarmee de functie van dit parkeerterrein voor bezoekers is vergelijkbaar met het Havenplein. Aangezien de parkeerplaatsen niet op maaiveld toegevoegd kunnen worden, zou op (een deel van) de Gasthuisboomgaard een parkeerdek gebouwd kunnen worden. Hierbij kan gekozen worden voor het bouwen van een traditioneel parkeerdek of een flexibel parkeerdek. Voordeel van de techniek van een flexibel parkeerdek ten opzichte van een traditioneel parkeerdek is dat fundering niet nodig is, dat de bouwtijd kort is en de overlast tijdens de bouw voor de omgeving beperkt. De bovenstaande beleidsuitgangspunten zijn een basis voor het inrichtingsplan van het parkeerterrein Mosselboomgaard.

2.5.4

INTEGRAAL VERKEERS-EN VERVOERSPLAN (IVVP)

Het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP) (september 2001) heeft betrekking op de hele gemeente Schouwen-Duiveland. Het plan heeft een planhorizon tot 2015. Het IVVP is gebaseerd op een verkeerssysteem dat verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid waarborgt. Het IVVP kent twee sporen:

1. Langere termijn: afweging van de gewenste verkeersstructuur met een planhorizon voor 2015 inclusief het aangeven van de als gevolg van de gewenste verkeersstructuur noodzakelijke infrastructurele maatregelen.
2. Kortere termijn: inventarisatie van verkeers- en vervoersknelpunten in de huidige situatie die via een integrale afweging en prioriteitsstelling worden vertaald naar een uitvoeringsprogramma voor de periode 2001-2006.

Bij het maatregelenprogramma tot 2006 dient de verkeersstructuur voor 2015 als toetsingskader. In het maatregelenprogramma wordt prioriteit gegeven aan het inrichten van 30 km-zones in alle woongebieden (2002) in het kader van Duurzaam Veilig en de hieraan gekoppelde maatregelen (in de vorm van 'poorten/drempel') bij de komgrenzen. Dit maatregelenprogramma en de effectuering van dit programma heeft inmiddels eilandbreed plaatsgevonden. In 2008 is de 'Actualisatie Integraal Verkeers- en Vervoersplan' vastgesteld. Ontwikkelingen die plaats hebben gevonden en plannen die in voorbereiding zijn bij verschillende overheden vormden de aanleiding voor deze actualisatie. In afwijking van het IVVP van 2001 met zijn twee sporen geeft deze actualisatie de huidige situatie weer en een afweging van de gewenste verkeersstructuur voor de langere termijn met de hieraan verbonden noodzakelijke infrastructurele maatregelen.

2.5.5

TOERISTISCH-RECREATIEF BELEIDSPLAN

Met het toeristisch-recreatief beleidsplan 'Schouwen-Duiveland kiest voor toerisme' (2001) wordt rekening gehouden met ruimtelijke, maatschappelijke en economische effecten en een uitwerking gemaakt in concrete, ruimtelijk vertaalbare en realistische actiepunten.

De volgende strategische uitgangspunten vormen de basis van de te vormen Toeristisch-recreatieve visie op Schouwen-Duiveland:

1. Kiezen voor recreatie, door in te zetten op de ontwikkeling van een duurzame en flexibele toeristisch-recreatieve infrastructuur.
2. Kiezen voor behoud van de eigenheid: kust, landschap, eilandkarakter, natuur, cultuurhistorie en water- en duiksport.
3. Kiezen voor samenhang door samenhang tussen voorzieningen onderling, tussen routes en voorzieningen en tussen landschap, voorzieningen en routes te versterken.
4. Kiezen voor kwaliteit en -kwaliteitsverbetering.
5. Kiezen voor structurele samenwerking tussen uiteenlopende partijen.

2.5.6

MONUMENTENVERORDENING SCHOUWEN-DUIVELAND

De raad van de gemeente Schouwen-Duiveland heeft in 2006 de Monumentenverordening Schouwen-Duiveland vastgesteld. Het doel is cultuurhistorische bouwwerken binnen gemeentelijk grondgebied te beschermen. Drie categorieën 'monumenten' kunnen worden onderscheiden: de rijksmonumenten, de gemeentelijke monumenten en de beschermde stads- en dorpsgezichten. De rijksmonumenten worden beschermd in het kader van de 'Monumentenwet 1988'. De gemeentelijke monumenten, bouwwerken die zullen worden geplaatst op de gemeentelijke monumentenlijst, worden voor wijziging of afbraak behoeft middels voorschriften opgenomen in de gemeentelijke monumentenverordening.

Voor het parkeerterrein Mosselboomgaard heeft dit als gevolg dat de inrichting van het parkeerterrein moet worden getoetst door de gemeentelijke monumentencommissie.

2.5.7

BELEIDSPLAN ARCHEOLOGIE (2008)

De gemeente heeft een 'Beleidsplan Archeologie' vastgesteld in de raadsvergadering van 28 februari 2008. Dit archeologiebeleid is voorzien van een gedetailleerde Beleidskaart, welke gedetailleerder is dan de Indicatie Kaart Archeologische Waarden (IKAW), die een overzicht geeft van toegekende en te onderzoeken waarden. Zo zijn de toegekende waarden onderverdeeld in: 'terrein van zeer hoge archeologische waarde', 'terrein van hoge archeologische waarde' en 'terrein van archeologische waarde'. In de te onderzoeken waarden is een onderscheid gemaakt in onderzoeksgebied A en B. In de waardevolle gebieden wordt eveneens onderscheid gemaakt in gebied A en B. Het plangebied Mosselboomgaard valt onder waardevol archeologisch gebied B.

2.5.8

WATERPLAN GEMEENTE SCHOUWEN-DUIVELAND

De gemeente Schouwen-Duiveland heeft samen met het Waterschap Zeeuwse Eilanden en de provincie Zeeland een waterplan opgesteld voor het binnendijkse gebied van de gemeente Schouwen-Duiveland.

Het waterplan is door de gemeenteraad op 30 augustus 2007 vastgesteld voor de periode 2007-2015. Het waterplan geeft de kaders aan hoe de komende jaren omgegaan wordt met water. Het beleid is gericht op een grotere belevingswaarde van water, een betere waterkwaliteit, geen overlast van water en meer rekening houden met water bij ruimtelijke ontwikkelingen. De uitvoering van dit beleid zal in samenwerking met Waterschap Zeeuwse Eilanden en de provincie Zeeland plaatsvinden. Gezamenlijk zal jaarlijks een uitvoeringsprogramma worden opgesteld met welke maatregelen dat jaar genomen worden. In het waterplan is daarvoor gekeken naar de knelpunten die er zijn, de opgaven die er liggen en de kansen die er kunnen ontstaan om aan het beleid uitvoering te geven.

2.5.9

INRICHTINGSPLAN PARKEERTERREIN MOSSELBOOMGAARD

Eén van de uitwerkingen van de ‘Structuurvisie Zierikzee 2002’ en het ‘Verkeersplan Binnenstad 2008’, die moeten worden meegenomen in het Masterplan Binnenstad Zierikzee, is het optimaliseren en uitbreiden van het parkeerterrein Mosselboomgaard. Tevens wordt hier ook betaald parkeren ingevoerd en zal de aanliggende wijk als blauwe zone worden aangemerkt. Tegelijkertijd met de uitbreiding van de parkeerplaats wil de gemeente de verkeersveiligheid op en rond het terrein verbeteren en worden maatregelen voorgesteld voor de waterafwikkeling (afkoppelen riolering).

In het kort is het doel van de herinrichting:

1. Het realiseren van (extra) betaald parkeren in verband met het vervallen van betaalde parkeerplaatsen op het Havenplein.
2. Het verhogen van de verkeersveiligheid op en rond het terrein, in het bijzonder voor fietsers en voetgangers.
3. Het verhogen van sociale veiligheid op het terrein.

Resultaat van de studie is een inrichtingsplan ‘Parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee’. Binnen dit inrichtingsplan zijn diverse varianten overwogen en is een keuze gemaakt voor een voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant wordt middels dit bestemmingsplan planologisch geregeld. Voor de overwegingen tot het komen van deze voorkeursvariant en overige informatie wordt verwezen naar het inrichtingsplan.

HOOFDSTUK

3

Inventarisatie en analyse

3.1

INLEIDING

Dit hoofdstuk beschrijft de historische ontwikkeling van het plangebied, de functionele en ruimtelijke opbouw, de verkeers- en groenstructuur, te verwachten relevante ontwikkelingen en terugkerende evenementen.

3.2

HISTORISCHE ONTWIKKELING

Het parkeerterrein Mosselboomgaard ligt in het historisch centrum van Zierikzee. Zierikzee is ontstaan in de 9e eeuw als een kleine nederzetting van vermoedelijk vissers en schapenhouders. De eerste bebouwing vond plaats in het westen van het huidige Zierikzee. Later vond nieuwe bebouwing plaats in westelijke richting.

Omstreeks het midden van de 12e eeuw werd begonnen met een nieuwe kerk, die de vorm kreeg van een Romeinse basiliek. In deze periode maakte de nederzetting een flinke groei door. Tegenover de kerk verrees een kasteel. Zierikzee en omgeving werden dan ook beschouwd als een strategisch belangrijk gebied. In de 13e eeuw kreeg de nederzetting van de graaf stadsrechten. Op 11 maart 1248 werden de stadsrechten door Room-koning Willem II vernieuwd en uitgebreid. Deze verkregen voorrechten stimuleerden de groei van de stad.

Het gebied Mosselboomgaard is lange tijd onbebouwd gebleven en werd gebruikt als boomgaard. Met de ontwikkeling van het centrum van Zierikzee is de Mosselboomgaard heringericht met een basisschool, een parkeerterrein met aan de noordzijde een groenstrook.

Afbeelding 3

Historische kaart uit 1905
(Bron: Historische Atlas
Zeeland)



3.3

FUNCTIONELE EN RUIMTELIJKE OPBOUW

Functionele opbouw

De functionele opbouw in verschillende delen van Zierikzee verschilt sterk. Gezien de concentratie van een grote hoeveelheid maatschappelijke en commerciële voorzieningen heeft de binnenstad van Zierikzee niet alleen verreweg de belangrijkste centrumfunctie van de stad, maar ook voor het gehele eiland Schouwen-Duiveland. De gebieden daaromheen worden vooral gekenmerkt door de woonfunctie en sportieve- en recreatieve voorzieningen.

De functionele opbouw van het bestemmingsplan blijft beperkt tot een parkeervoorziening, maatschappelijke functie (school en voor- en naschoolse opvang) en een groenvoorziening (met speelplaats voor de school).

Monumenten en beschermd stadsgezicht

Zierikzee is een echte monumentenstad. In de stad komen in totaal meer dan 500 rijksmonumenten voor, voornamelijk in de bijzonder waardevolle historische binnenstad. De historische kern van Zierikzee -binnen de begrenzing van grachten en Nieuwe Haven- is vanwege de uitzonderlijk hoge historische waarde van bebouwing en stedenbouwkundig patroon als geheel benoemd tot Rijksbeschermd stadsgezicht.

Ter bescherming van het bovengenoemde historisch en ruimtelijke karakter van het beschermd stadsgezicht is voor dit gebied een dubbelbestemming opgenomen. Het is verboden om voor de gronden de bestemming 'Beschermd stadsgezicht' zonder omgevingsvergunning stoepen te veranderen of wegnemen en de bodem te ontginnen, verlagen, afgraven, ophogen of egaliseren. Deze regeling sluit aan op het welstands- en monumentenbeleid dat voor het beschermd stadsgezicht van toepassing is. De in de aanlegregels opgenomen werken en werkzaamheden zijn slechts toelaatbaar indien daardoor geen onevenredige schade wordt toegebracht aan dan wel herstel is verzekerd van het historisch en ruimtelijk karakter van het beschermd stadsgezicht.

In de binnenstad komen enkele beschermde (monumentale) bomen voor. Deze bomen zijn onder het regime van het beschermd stadsgezicht reeds afdoende beschermd.

Ruimtelijke opbouw

De Mosselboomgaard is gelegen in de noordoostelijke rand van de historische binnenstad. De binnenstad wordt gekenmerkt door vrij smalle straten en een stenig profiel.

De Touwbaan en omgeving bestaat daarentegen voornamelijk uit vrijstaande villa-achtige bebouwing die door de aanwezigheid van grotere tuinen afsteekt tegen de rest van de binnenstad. De Mosselboomgaard ligt daarmee in een overgangsgebied van de wat groenere Touwbaan en de binnenstad met zijn smalle straten en stenige omgeving. Voor de Mosselboomgaard zijn echter geen specifieke ruimtelijke eisen gesteld.

Bij het nieuwe ontwerp van de parkeerplaats is rekening gehouden met de ligging van de locatie in de historische binnenstad van Zierikzee. In het civieltechnisch ontwerp vormt de parkeerplaats een natuurlijke overgang tussen de Touwbaan en de binnenstad, waarbij geen afbreuk wordt gedaan aan het kleinschalige karakter van de binnenstad en zijn omgeving. De stadwal langs de gracht blijft onaangetast. Het gebied is ingericht als doorgaande zone voor langzaam verkeer om zodoende bij te dragen aan een betere toegankelijkheid van de oude binnenstad en een betere scheiding van verkeersstromen.

Afbeelding 4

Foto's huidige situatie
parkeerterrein
Moselboomgaard

**3.4****VERKEERS- EN GROENSTRUCTUUR****3.4.1****VERKEERSSTRUCTUUR*****Ontsluitingsstructuur Zierikzee***

De gebiedsontsluitende wegen binnen Zierikzee zijn:

1. West: Laan van Saint Hilaire. Deze weg vervult een ontsluitende functie voor verkeer uit enerzijds de woonwijk Poortambacht en anderzijds uit het westelijke en zuidelijke deel tussen de binnenstad van Zierikzee en de N59.
2. Noord: Grachtweg-Jannekken. Deze route dient als belangrijke toegangsweg tot de binnenstad van Zierikzee en is bedoeld voor (centrum)bezoekers van Zierikzee uit noordelijke- en oostelijke richting.
3. Oost: Julianastraat-Groene Weegje-Straalweg. Deze route dient enerzijds voor de ontsluiting van het industrieterrein ten zuiden van Zierikzee, anderzijds voor de woonwijk Malta. Malta wordt verder intern ontsloten door de Calandweg, die later weer aansluit bij de Grachtweg (zie hierboven).

Parkeren Binnenstad

In 2002 is voor de gehele binnenstad van Zierikzee betaald parkeren in combinatie met parkeren voor belanghebbenden ingevoerd.

Dit betekent dat voor de gehele binnenstad een parkeerverbod van kracht is met uitzondering van de betaalde parkeerplaatsen en vergunninghouders. Aan de rand van de binnenstad, net buiten de stadswallen, zijn op enkele plaatsen parkeerterreinen ten behoeve van de binnenstad aangelegd. In de binnenstad zelf is echter ook parkeergelegenheid

voorhanden. Met name de parkeerterreinen achter de Albert Heijn en op het Havenplein worden veelvuldig door winkelend publiek gebruikt.

Mosselboomgaard

Op de Mosselboomgaard liggen 115 parkeerplaatsen (waarvan drie plaatsen voor mindervaliden). In de huidige situatie geldt geen specifiek parkeerregime. Langs de Basterstraat liggen tien vergunninghouderparkeerplaatsen. Vanuit het parkeeronderzoek dat in het kader van het Verkeersplan Binnenstad is uitgevoerd, blijkt dat de bezetting van het parkeerterrein hoog is (overdag blijkt de bezetting boven de 90% te liggen). Ongeveer de helft van de parkeerders is gecategoriseerd als 'werker', 10% is bewoner en tussen de 10 en 15% is bezoeker. Ook voor de vergunninghoudersplaatsen op de Basterstraat geldt dat deze soms een bezetting kennen van meer dan 90%.

Het gebied Touwbaan – Hoge Molenstraat is gecategoriseerd als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 30 km/uur. Op dit moment zijn er op de wegen geen specifieke 30 km/uur maatregelen toegepast. Daarnaast liggen er geen specifieke fietsvoorzieningen op de wegen. De Touwbaan vormt wel een fietsroute richting het centrum en kan in de toekomst een belangrijker functie voor het fietsverkeer krijgen.

Binnen het Verkeersplan Binnenstad Zierikzee maken de wegen geen onderdeel uit van de bevoorradingsroutes.

Afbeelding 5

Foto huidige situatie
Kruising
Mosselboomgaard |
Touwbaan



3.4.2

GROENSTRUCTUUR

In de huidige situatie ligt aan de noordzijde van het plangebied een groenstrook. Bij de herinrichting wordt deze groenstrook verplaatst naar de zuidkant en ingericht met een speelvoorziening. Dit zorgt voor een gevarieerde uitstraling.

Afbeelding 6

Foto's huidige groenstrook
aan de noordzijde van het
parkeerterrein
Mosselboomgaard

**3.5****TERUGKERENDE EVENEMENTEN**

In het bestemmingsplan 'Bebouwde Kom Zierikzee' is vastgelegd dat evenementen kunnen plaatsvinden bij het Havenplein/Oude Haven. Dit gebied ligt ten zuiden van het parkeerterrein 'Mosselboomgaard'. Op het parkeerterrein Mosselboomgaard is geen mogelijkheid voor het organiseren van evenementen.

HOOFDSTUK

4 Het plan

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de herinrichting van het parkeerterrein de Mosselboomgaard.

4.1

HOOFDSTRUCTUUR

In het nieuwe ontwerp van de parkeerplaats is rekening gehouden met de ligging van de locatie in de historische binnenstad van Zierikzee en daarmee een natuurlijke overgang tussen de Touwbaan en de binnenstad, waarbij geen afbreuk is gedaan aan het kleinschalige karakter van de binnenstad en omgeving. In het ontwerp is rekening gehouden met de huidige groene uitstraling. Daarnaast is er voor gekozen om het gebied in te richten als doorgaande zone voor langzaam verkeer om zodoende bij te dragen aan een betere toegankelijkheid van de oude binnenstad en een betere scheiding van verkeersstromen tot stand te brengen. Tevens is gesteld dat het wenselijk is een scheiding aan te brengen tussen betaald parkeren en vergunninghoudersplaatsen.

Afbeelding 7

Schetsontwerp
herinrichting parkeerterrein
Mosselboomgaard

*Speelplaats*

De huidige speelplaats en grasveld aan de noordzijde wordt verplaatst naar de zuidzijde van het parkeerterrein.

Beide scholen hebben aangegeven dat er incidenteel gebruik wordt gemaakt van de speelplaats en het grasveldje. Ook de BSO maakt hier gebruik van. De leeftijdsdoelgroep van de speelvoorzieningen wordt niet veranderd.

De nieuwe hoofdstructuur gaat uit van een directe route voor het autoverkeer vanaf de Touwbaan naar het parkeerterrein. Om verder de Basterstraat op te rijden, moet de automobilist bewust hiervoor kiezen. Met deze constructie wordt de fietsroute en de autoroute ook fysiek van elkaar gescheiden. De langzaam verkeersroute ligt op een plaats waar al het parkeerverkeer al weg is. Hierdoor is het veiliger dan in de huidige situatie.

Langs de zuidzijde van de St. Willebrordusschool komt een gecombineerde fiets/voetroute. Aandachtspunt daarbij is de link naar de J.L. de Jongeschool over het parkeerterrein. Het grijze gebied staat ter beschikking voor het parkeren, groen en de speelvoorziening. De voetgangersverbinding (groen) blijft lopen via de route langs de dansschool. De toekomstige fietsverbinding (geel) loopt in het ontwerp via de brug over de Gracht naar Malta en aan de westzijde via een nieuwe route langs de school naar de Hoge Molenstraat.

Parkeren

Voor parkeren geldt dat er in het ontwerp 131 parkeerplaatsen zijn opgenomen, waarvan vier invalidenparkeerplaatsen. Daarnaast zijn er 20 vergunninghoudersplaatsen langs de Basterstraat gesitueerd. Daarmee voldoet het ontwerp aan de gestelde doelstelling van een uitbreiding van parkeerplaatsen, waarbij zowel voor de bezoekers als voor de vergunninghouders een uitbreiding is gerealiseerd.

Regulering

Voor het gehele parkeerterrein geldt straks betaald parkeren, uitgezonderd de invalidenparkeerplaatsen. In het ontwerp is uitgegaan van drie plaatsen waar een betaalautomaat wordt geplaatst. Hierdoor is het gebied goed voorzien en bij een storing is er een alternatieve plaats om te betalen. Voor de parkeerplaatsen langs de Basterstraat geldt dat dit vergunninghoudersplaatsen zijn. De bestaande regeling is ook van toepassing op de extra plaatsen.

Bewegwijzering

Voorgesteld wordt om een dynamische parkeerwijzing bij de kruising Jannewekken-Touwbaan te plaatsen. Hierop kunnen bezoekers zien of de parkeerplaats nog ruimte heeft of niet. Dit voorkomt onnodig zoekverkeer.

Ontsluiting

In de ontsluiting van de Mosselboomgaard wordt uitgegaan van een centraal kruispunt op de Basterstraat/Touwbaan. Het kruispuntvlak wordt in een afwijkende kleur verharding vormgegeven en er komt een uitritsituatie aan de kant van de Touwbaan. De enkele toegangen tot privé uitritten achter op de Mosselboomgaard blijven toegankelijk, echter wel deels via het voetpad. De auto is hierbij "te gast" op het voetpad. Ander aandachtspunt in de gekozen ontsluiting is dat de hulpdiensten ook nog steeds op de parkeerplaats kunnen komen en ook voor de school kunnen komen. Bij de vormgeving is hier rekening mee gehouden.

Langzaam verkeer

Voor de fiets/voetgangers ontstaat een heldere structuur waarbij een brede oost-west relatie wordt gerealiseerd. Ter hoogte van de ingangen van beide scholen loopt er over de parkeerplaats een breed voetpad. Ter hoogte van de kruising met de parkeerstraten ligt het voetpad op een drempel. Bij beide scholen ligt er ook direct bij de ingang een breed voetpad om zo plaats te hebben voor halen en brengen (te voet of per fiets).

In principe loopt de nieuwe fietsstructuur langs de school naar de Hoge Molenstraat. Dit wordt alleen uitgevoerd met een fietspad. De bestaande route (langs de dansschool) naar het Vrije wordt daarbij puur voor voetgangers. Langs de westzijde van de St. Willebrordusschool wordt een gecombineerde doorsteek (voor fiets-/voetverkeer) naar de Hoge Molenstraat gerealiseerd.

Groene aankleding

De gehele parkeerplaats wordt langs de randen voorzien van groen. Aan de noord- (school), noordoost- (bij de woningen) en de westkant (bij de woningen) is deze groene rand verbreed om te zorgen voor een goede afscheiding. Het betreft hier een sortiment van wintergroene en bladverliezende opgaande struiken die als groene barrière fungeren en de parkeerplaats vanaf de genoemde plaatsen aan het zicht onttrekt. Het overige groen bestaat voornamelijk uit beukenhagen. De beuk behoudt in de winter z'n blad, aan het begin van het voorjaar is het meeste blad verdwenen en in de zomer is een beukenhaag absoluut dicht. Enerzijds zorgt dit voor de nodige aankleding in de winter als de overige beplanting kaal is en anderzijds verzorgt het een sterk wisselend beeld voor het uiterlijk van de parkeerplaats. Als haag is de gewone beuk (*Fagus sylvatica*) geschikt. Belangrijk is om de beukenhaag op en langs de parkeerplaats op de juiste hoogte te houden in verband met overzichtelijkheid en daarmee de verkeersveiligheid (max. 0,80 m hoog).

Nabij de aansluiting met de Touwbaan gaan de hagen geleidelijk over tot een hoogte van maximaal 0,60 m hoog om zo de overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid verder te verhogen.

De rij lei-linden (*Tilia Europaea*) die nu langs de St. Willibrordusschool staat, wordt verlengd en geldt als geleider van de langzaam verkeersroute die over de parkeerplaats loopt. Door het totale parkeerterrein te geleiden ontstaan er kleinere ruimtes en wordt de totale indruk van een groot veld met geparkeerde auto's verzacht. Deze geleiding kan tot stand worden gebracht door de lei-linden te gebruiken. Deze gelden dan tevens als geleiding van de overgang op de parkeerplaats en de verbinding naar de beide scholen. Hierdoor ontstaat er tevens een visuele deling in de parkeerplaats. De lei-linden passen goed bij het huidige en het gewenste karakter van de Mosselboomgaard en dragen bij aan het historische stadsgezicht vanaf de parkeerplaats richting het centrum met zicht op de kerk en de toren.

Speelvoorziening

De speelvoorziening komt te liggen tussen de school en de Basterstraat. Het speelterrein ligt hierdoor goed zichtbaar voor langskomend verkeer en de woningen (sociaal veilig). De beschikbare ruimte is ongeveer gelijk aan de huidige voorziening. Vanuit beide scholen is de speelvoorziening via goede en veilige routes bereikbaar.

De aanwezige speeltoestellen van de huidige speelvoorziening worden verplaatst naar de nieuwe locatie.

4.2

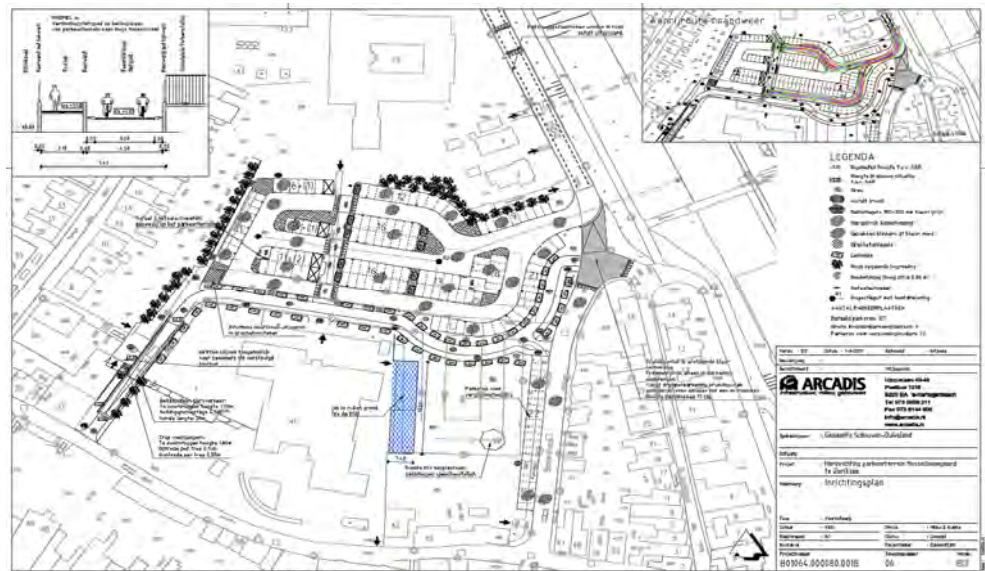
MATERIALIZATIE PARKEERTERRAIN

Voor de verschillende elementen van het parkeerterrein Mosselboomgaard worden de volgende materialen voorgesteld:

1. Rijbaan in gebakken klinkers (hergebruikt van de huidige locatie).
2. Parkeervakken in kinderkoppen (hergebruikt van de huidige locatie) met witte klinkers als begrenzing van de parkeervakken.
3. Voetpaden in grijze trottoirtegels.
4. Fietspad is rood asfalt.
5. Openbare verlichting wordt middels lichtmasten (type Alma+Kir) verzorgd.
6. 3 betaalautomaten.
7. Huidige speeltoestellen worden verplaatst naar de nieuwe locatie.
8. Speelveld wordt rondom de speeltoestellen wordt gras.
9. Beplanting naast parkeervakken is haagbeuk (maximale hoogte 0,80 meter).
10. Geleide beplanting en beplanting voor visuele compartimentering is lei-linden.
11. Beplanting als barrière tussen de parkeerplaats en woningen is een sortiment van groen winterharde en bladverliezende (hoog opgaande) struiken (assortiment nader te bepalen).

Afbeelding 8

Inrichtingsplan
parkeerterrein
Mosselboomgaard



Daarnaast wordt zover mogelijk enkele karakteristieke en beeld bepalende bomen gehandhaafd en opgenomen in het nieuwe ontwerp. Het inrichtingsplan is opgenomen in het rapport "Inrichtingsplan parkeerterrein Mosselboomgaard" in Bijlage 1.

HOOFDSTUK

5

Milieu en duurzaamheid

5.1**GELUIDHINDER**

Sinds 1 januari 2007 geldt de nieuwe Wet geluidhinder (Wgh). Ingevolge artikel 74 Wgh zijn in principe alle wegen gezoneerd. Uitzondering op deze regel zijn wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt en woonerven. De wegen in de binnenstad van Zierikzee hebben een maximum snelheid van 30 km per uur. Voor dit bestemmingsplan geldt geen zonering.

Vanuit de aanwezige geluidsgevoelige objecten kan geluidshinder ontstaan door de verkeersaantrekkende werking van de parkeerplaats. Door de herinrichting van het parkeerterrein neemt het aantal parkeerplaatsen met 12 plaatsen toe. Daarnaast zal de verkeersintensiteit op de Touwbaan toenemen doordat mensen korter zullen gaan parkeren. Deze verkeersaantrekkende werking wordt deels gecompenseerd door de nieuwe inrichting van de Touwbaan naar een 30 km zone. Daarom wordt niet verwacht dat de relatief lage verkeersaantrekkende werking hinder oplevert voor de omwonenden.

5.2**MILIEUHINDER**

Door het aanhouden van zones tussen bedrijvigheid en gevoelige bestemmingen wordt voorkomen dat conflicten ontstaan tussen deze twee functies. Milieuzonering is vooral van toepassing bij de vestiging van gevoelige bestemmingen of de vestiging van een nieuw bedrijf waardoor hinder kan ontstaan. In onderhavig bestemmingsplan worden geen nieuwe bedrijven of gevoelige objecten toegestaan. Het betreft alleen de herinrichting van een parkeerterrein. Een parkeerterrein kan vanuit het milieuaspect geluid wel hinder geven voor omwonenden. Dit is reeds behandeld in paragraaf 4.1.

5.3**EXTERNE VEILIGHEID**

Externe veiligheid richt zich op locaties waar een ongeval met gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden. In de verschillende wet- en regelgeving worden burgers tot een acceptabel niveau beschermd tegen deze risico's. Wanneer een risicobron of een kwetsbaar object mogelijk wordt gemaakt, dient deze ontwikkeling getoetst te worden aan externe veiligheid.

Binnen het bestemmingsplan 'Parkeerterrein Mosselboomgaard' worden geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk gemaakt en geen risicobronnen toegestaan. Een parkeerterrein is namelijk geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object.

Daarnaast wordt de functie ‘maatschappelijk’ gewijzigd van de bestaande school met na- en voorschoolse opvang (BSO). Voor het bestemmingsplan is hierdoor externe veiligheid niet relevant.

5.4

LUCHTKWALITEIT

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Met de Wet luchtkwaliteit wordt de wijziging van de Wet milieubeheer op het gebied van luchtkwaliteitseisen bedoeld. De Wet luchtkwaliteit vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Met de nieuwe Wet luchtkwaliteit en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden. Tevens zijn in Wet Luchtkwaliteit de Europese richtlijnen Luchtkwaliteit geïmplementeerd.

Bij nieuwe ontwikkelingen van gevoelige bestemmingen dient te worden getoetst aan de Wet luchtkwaliteit. Daarnaast dienen nieuwe ontwikkelingen die kunnen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit te worden getoetst aan de opgenomen grenswaarden. Onderhavig bestemmingsplan laat geen van deze ontwikkelingen toe waardoor een onderzoek naar de luchtkwaliteit niet nodig is.

5.5

FLORA EN FAUNA

In de huidige situatie is het plangebied al grotendeels verhard. Hierdoor is het reëel om te veronderstellen dat de consequenties voor beschermde plant- en diersoorten gering zullen zijn bij de herinrichting van het plangebied. Aan de noordzijde van het plangebied ligt een groenstrook. Deze groenstrook bestaat uit een grasveld met speelvoorzieningen en enkele bomen. De gemeente heeft een deel van de groenstrook gebruikt voor opslag van bestratingsmateriaal. De natuurwaarde van de groenstrook is gering.

5.6

BODEM

Het parkeren van voertuigen wordt, in het kader van de Nederlandse richtlijn bodembescherming (NRB), niet gezien als een direct bodembedreigende activiteit. Daarom zijn hier geen verplichtingen voor ten aanzien van de bodembescherming. Bodemonderzoek is derhalve niet noodzakelijk voor de herinrichting van het parkeerterrein.

5.7

WATERHUISKUNDIGE ASPECTEN

Door de herinrichting van het parkeerterrein de Mosselboomgaard neemt het verhard oppervlak niet of nauwelijks toe. Feitelijk wordt een bestemmingsvlak ‘groen’ geruild met de bestemming ‘Verkeer’ en vice versa. Bij de aanleg van het nieuwe parkeerterrein wordt tegelijk voorzien in de aanleg van nieuwe riolering (zowel HWA en DWA). In de huidige situatie ligt er een gemengd systeem dit wordt in de nieuwe situatie een gescheiden stelsel. Het hemelwater wordt door middel van het gescheiden stelsel op de gracht geloosd. De aanleg van een gescheiden stelsel zorgt voor een verbetering ter plaatse. De oude (in slechte staat zijnde) riolering wordt verwijderd.

Ten behoeve van het waterproces heeft de gemeente Schouwen-Duiveland een aanmeldingsformulier watertoetsproces opgesteld en voor advies voorgelegd aan het waterschap. Het waterschap heeft op basis van het voorontwerp bestemmingsplan en het aanmeldingsformulier een positief advies gegeven in een brief van 26 oktober 2011. Het advies is opgenomen in bijlage 3 en het aanmeldingsformulier watertoetsproces is opgenomen in bijlage 4.

5.8

ARCHEOLOGIE

Zierikzee is ontstaan uit een nederzetting die op een hoger gelegen getijdenafzetting, ten westen van de Gouwe, een oude zee-uitbraak. Landschappelijk wordt de bodem in en rond Zierikzee (zie afbeelding 4) gekenmerkt door zeeleigonden (groen). Geologisch gezien bestaan ze uit het Walcheren laagpakket of de Nieuwkoop Formatie.

Bodemkundig behoort de zeelei tot de poldervaaggronden. Op de topografische kaarten vanaf 1649 tot heden is het plangebied als onbebouwd terrein weergegeven. Volgens de IKAW geldt er voor het gebied een lage archeologische waarde. Uit het plangebied zijn geen vondstmeldingen en waarnemingen bekend. Ook komen er geen gemeentelijke monumenten in het plangebied voor. Het historische centrum is een archeologisch monument en wordt beschermd door het gemeentelijk archeologisch beleid. In het bestemmingsplan heeft het gebied een dubbelbestemming "Archeologisch waarde archeologisch waardevol gebied B".

Archeologische verwachting

Op grond van het voorgaande kan worden vastgesteld dat het plangebied waarschijnlijk nooit bebouwd is geweest. Er bestaat daarom weinig kans op het aantreffen van sporen van middeleeuwse bebouwing. Gezien de ligging binnen de stadsmuren is er een kleine kans op het aantreffen van sporen van menselijke activiteiten in het gebied vanaf de vroege Middeleeuwen tot de Nieuwe Tijd.

Advies

Op die plaatsen waar de grondwerken in het kader van het project Mosselboomgaard dieper reiken dan de volgens het gemeentelijke bestemmingsplan vastgestelde eisen voor vrijstelling, wordt geadviseerd de werkzaamheden archeologisch te laten begeleiden. Bovenstaand advies sluit niet uit dat er bij graafwerkzaamheden (niet voorspelbare) toevalsvondsten kunnen worden aangetroffen, zoals bedoeld in paragraaf 7, artikel 53 van de Monumentenwet. In dat geval moet hiervan melding worden gedaan bij het Bevoegd Gezag.

Er vinden ten behoeve van de herinrichting van het parkeerterrein Mosselboomgaard rioleringswerkzaamheden plaats die dieper gaan dan 50 cm onder maaiveld en zullen groter zijn dan 250m². Om die reden zal bij de aanleg van de riolering archeologische begeleiding plaats vinden.

5.9

MOLENBESCHERMINGSZONE

In Zierikzee bevinden zich twee molens, te weten; molen 'De Haas' aan de Bolweg en molen 'De Hoop' aan de Lange Nobelstraat.

In de omgeving van een molen worden beperkingen gesteld aan de hoogte van obstakels. Binnen een afstand van 400 meter van de molens gelden restricties voor maximale bebouwingshoogtes. Aangezien geen nieuwe gebouwen worden gerealiseerd maar het een herinrichting van het parkeerterrein is, is de beschermingszone niet van invloed op het plan.

5.10

DUURZAAM BOUWEN

De gemeente Schouwen-Duiveland heeft het convenant 'Integrale woningkwaliteit' ondertekend. Zij heeft zich daarmee verplicht bij nieuw- en verbouw te voldoen aan de zogenaamde vaste maatregelen van het 'Nationaal pakket duurzaam bouwen'.

Deze maatregelen zijn erop gericht de gezondheids- en milieuschade in alle bestaansfasen van een woning of utiliteitsgebouw, vanaf winning van de grondstof, het ontwerp, de bouw tot en met de sloop, te beperken. Omdat binnen het bestemmingsplan Parkeerterrein Mosselboomgaard geen woningbouw mogelijk wordt gemaakt is dit beleid verder niet van toepassing op onderhavig bestemmingsplan.

HOOFDSTUK

6 Juridische vormgeving

6.1

PLANVORM

Het bestemmingsplan Parkeerterrein Mosselboomgaard te Zierikzee regelt de herinrichting van een parkeerterrein. Om dit mogelijk te maken worden de bestemmingen 'Maatschappelijk', 'Verkeer' en 'Groen' aangepast binnen het bestemmingsplan 'Parkeerterrein Mosselboomgaard'. Hierbij is de opzet van het bestemmingsplan 'Bebouwde kom Zierikzee' zo veel als mogelijk gehandhaafd.

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en de regels. De toelichting maakt juridisch geen deel uit van het bestemmingsplan. De gebieds- en beleidsinventarisatie, de onderzoeksresultaten en een onderbouwing van de gemaakte keuzes leiden tot een toelichting bij het bestemmingsplan. De toelichting is opgesteld conform de eisen in het Handboek digitale ruimtelijke plannen Schouwen-Duiveland (vastgesteld november 2009).

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de eisen van de Wet ruimtelijke ordening zoals deze op 1 juli 2008 in werking is getreden. In het Bro is voor bestemmingsplannen nader aangegeven welke regels kunnen en moeten worden opgenomen. Ook zijn in het Bro standaarden opgenomen voor het overgangsrecht en de antidubbeltelregeling. In de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2008 zijn bindende standaarden opgenomen voor de opbouw van het bestemmingsplan. Zo is exact aangegeven welke volgorde moet worden aangehouden voor de diverse onderdelen van de planregels. Ook is bepaald welke hoofdgroepen van bestemmingsbenamingen gehanteerd mogen worden en van welke dubbelbestemmingen en aanduidingen gebruik kan worden gemaakt. De regels voor de op te stellen bestemmingsplannen voldoen aan deze Standaard en aan de normen uit IMRO 2008.

6.2

TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN

Inleidende en technische regels

Begrippen (artikel 1)

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende woorden toegekende betekenis.

Wijze van meten (artikel 2)

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

Bestemmingsplanregels*Groen (G) (Artikel 3)*

De in het plan voorkomende groenvoorziening is bestemd voor "Groen". Op deze gronden mogen niet voor bewoning bestemde gebouwen en andere bouwwerken worden opgericht. De bouwregels zijn met name gericht op de maximaal toegestane hoogtematen. De oppervlakte van gebouwen mag maximaal 15 m² bedragen. Hierdoor wordt het mogelijk om bijvoorbeeld een gebouw van maximaal 15 m² toe te staan ten behoeve van speelvoorzieningen.

Maatschappelijk (M) (Artikel 4)

De voor- en naschoolse opvang en sociale, openbare, educatieve, levensbeschouwelijke functies en zorgwoningen ten behoeve van sociaal-medische functies binnen het plangebied is bestemd tot 'Maatschappelijk'. Hierbij is aan de school een specifieke aanduiding toegekend. De bebouwing moet opgericht worden in het op de kaart aangegeven bebouwingsvlak. Op deze wijze wordt de situering van de bebouwing nader geregeld. Binnen het gebied met de aanduiding (z) is geen bebouwing toegestaan.

Verkeer (V) (Artikel 5)

Het parkeerterrein, de wegen en verblijfsgebieden in het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn niet voor bewoning bestemde gebouwen en andere bouwwerken (bijvoorbeeld speeltoestellen, afvalcontainers) toegestaan. De bouwregels zijn met name gericht op de maximaal toegestane hoogtematen. De oppervlakte van gebouwen mag maximaal 15 m² bedragen. Specifieke bouwregels voor straatmeubilair worden in de bestemming "Verkeer" niet gegeven. Dergelijke bouwwerken, zoals verkeersborden, wegbewijzeringborden verkeerslichten, verkeerssignaleringsystemen en abri's worden aangemerkt als vergunningvrije bouwwerken. Voor de oprichting van een dergelijk bouwwerk wordt niet aan de bouwregels in het bestemmingsplan getoetst (artikel 43 lid 1 sub f Woningwet).

Waarde Beschermd stadsgezicht (WB) (Artikel 6)

Ter bescherming van het historisch en ruimtelijke karakter van het beschermd stadsgezicht is voor dit gebied een dubbelbestemming opgenomen. In deze dubbelbestemming zijn hiertoe regels ten aanzien van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden opgenomen. Deze regels zien toe op het behoud van stoepen, de wegingdeling en bomen. De in de regels opgenomen werken en werkzaamheden zijn slechts toelaatbaar indien daardoor geen onevenredige schade wordt toegebracht aan dan wel herstel is verzekerd van het historisch en ruimtelijk karakter van het beschermd stadsgezicht.

Waarde Archeologie 5 (artikel 7).

Het plangebied wordt overeenkomstig het Facetbestemmingsplan Archeologie (oktober 2009) bestemd als "Waarde Archeologie 5".

In het gebied Waarde Archeologie 5 geldt een onderzoekspllicht ingeval van bouwen en het uitvoeren van werken en werkzaamheden die een groter oppervlak omvatten dan 250m². Omdat de gronden met de bestemming “Waarde Archeologie 5” zijn gelegen binnen andere bestemmingen, is er sprake van een dubbelbestemming. Daar waar sprake is van het samenvallen van meerdere dubbelbestemmingen, is een voorrangregeling opgenomen.

Ter bescherming van de aanwezige archeologische waarden is bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen bepaald dat een archeologisch deskundige gehoord dient te worden omtrent de vraag of de archeologische waarden voldoende worden beschermd en of er eventueel technische voorwaarden getroffen dienen te worden. Tevens is voor bepaalde werkzaamheden een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden opgenomen teneinde te voorkomen dat de aanwezige waarden onevenredig worden aangetast. Het gebruik van gronden als opslagplaats voor bagger en grondspecie is expliciet verboden. De bestemmingsregels zijn afgestemd op het provinciaal archeologiebeleid.

Algemene regels

Antidubbelregel (artikel 8)

Om misbruik van de bouwregels te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden, die al eens als berekeningsgrondslag voor een bouwvergunning hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen. Doel van deze zogenaamde antidubbelregel is te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene gebruiksregels (artikel 9)

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod gegeven voor gebruik in strijd met de bestemming. Het gebruik van gronden, gebouwen en andere bouwwerken ten behoeve van de exploitatie van een seksinrichting, een escortbedrijf en (straat)prostitutie is expliciet uitgesloten. Dit geldt ook voor het gebruik van gronden als uitstallings-, opslag-, en standplaats voor kampeermiddelen.

Verder wordt in dit lid nader uiteengezet welke vormen van gebruik niet onder het algemene gebruiksverbod vallen. Daarnaast is een specifieke gebruiksbepaling opgenomen ten behoeve van evenementen.

Algemene afwijkingsregels (artikel 10)

In dit artikel zijn enkele algemene afwijkingsregels opgenomen. Deze algemene afwijkingsregels betreffen het overschrijden van bebouwingsgrenzen en het oprichten van masten en antennes tot een bepaalde hoogte.

Algemene wijzigingsregels (artikel 11)

In dit artikel zijn algemene wijzigingsregels van burgemeester en wethouders opgenomen om ‘nutsgebouwtjes’ te kunnen bouwen en geringe afwijkingen te kunnen laten plaatsvinden.

Overgangs- en slotregels*Overgangsrecht (Artikel 12)*

Lid 1 betreft de overgangsregels met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor niet wordt vergroot. In lid 2 zijn de overgangsregels ten aanzien van het bouwen opgenomen. Bouwwerken die, op het moment dat het ontwerpbestemmingsplan ter visie wordt gelegd, bestaan of (kunnen) worden gebouwd met inachtneming van de Woningwet en die afwijken van het bestemmingsplan mogen gedeeltelijk worden veranderd of vernieuwd mits de bestaande afwijkingen naar aard en omvang niet worden vergroot. Is het bouwwerk verloren gegaan naar aanleiding van een calamiteit dan mag het bouwwerk volledig worden vernieuwd of veranderd mits de bouwaanvraag daarvoor binnen twee jaar na de calamiteit wordt ingediend.

Tevens is in lid 4 een regeling opgenomen ten aanzien van bestaande afstanden en andere maten: afwijkingen van in het plan voorschreven afstanden en maten zijn toelaatbaar voor zover het bestaande situaties betreft ten tijde van de inwerking van het bestemmingsplan. Bestaande (legale of illegale) afwijkingen van in het plan voorgeschreven afstanden en maten zijn toelaatbaar voor zover het bestaande situaties betreft ten tijde van de inwerking van het bestemmingsplan. Op het moment dat bouwactiviteiten ontplooid worden bij/aan dergelijke bouwwerken, bijvoorbeeld door het tenietgaan na een calamiteit, dienen de voorgeschreven afstanden en maten van het onderhavige bestemmingsplan in acht genomen te worden, behoudens in die situaties dat het overgangsrecht met de voorgaande leden van toepassing kan worden verklaard. Dit laatste is het geval indien het bouwwerken betreft, die ten tijde van de inwerking van het bestemmingsplan, dan wel nadien zijn of kunnen worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan ten tijde van de inwerking van het bestemmingsplan, doch zijn gebouwd met het toen geldende plan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Slotregel (artikel 13)

De regels kunnen worden aangehaald onder de naam 'Bestemmingsplan Parkeerterrein Mosselboomgaard'.

HOOFDSTUK

7

Handhaving

7.1**INLEIDING**

Handhaving is het afdwingen van de nalevering van wettelijke voorschriften. Handhaving van regelgeving vraagt om geactualiseerde regels. Regels die zijn gebaseerd op inzichten die zijn verlopen, hebben hun geloofwaardigheid verloren en kunnen in redelijkheid ook niet meer afgedwongen worden. Door verouderde regels neemt de kans op misbruik daarvan ook toe. Door de actualisering van de bestemmingsplannen worden de bestaande ruimtelijke kaders aangegeven en worden daarmee tevens de grenzen bepaald waarbinnen planologische ontwikkelingen mogelijk zijn.

Handhaving van bestemmingsplannen en ruimtelijke regelgeving is de laatste jaren steeds meer in de belangstelling komen te staan van bestuurlijk Nederland. Door het plaatsvinden van enkele ingrijpende incidenten is de handhaving in een stroomversnelling gekomen. In toenemende mate spreken burgers de gemeente aan op het handhaven van de (eigen) regels. Ook in de jurisprudentie is een verandering tot stand gekomen. De rechter spreekt zich nadrukkelijk uit over het handhaven van de regelgeving en neemt zelfs in beginsel een plicht tot handhaving aan. Daarnaast krijgt de rechtszekerheid van bestemmingsplannen bij de rechterlijke toetsing een steeds belangrijkere rol.

7.2**HANDHAVINGSBELEID**

Binnen de gemeente Schouwen-Duiveland bestaat de uitdrukkelijke wens om concreet werk te maken van de handhaving en te komen tot een beleidsmatige aanpak. Tot nu toe wordt handhaving niet binnen een structuur toegepast, maar wordt er veelal ingespeeld op incidenten en excessen en wordt er gereageerd naar aanleiding van klachten. Het handhavingsbeleid zal zich moeten ontwikkelen tot het vastleggen van een structuur, waarbij van te voren door het bestuur vastgelegde doelen nagestreefd moeten worden. In principe dient tegen alle geconstateerde overtredingen te worden opgetreden. Het vaststellen van prioriteiten is echter onvermijdelijk. Als belangrijke handhavingsdoelen kunnen genoemd worden: het tegengaan van het bouwen zonder bouwvergunning, waarbij legalisatie achteraf niet mogelijk is en het optreden daar waar sprake is van grove afwijking van reeds verleende bouwvergunningen. Ook in de gevallen waar de veiligheid in het geding is en/of aantasting van het milieu plaatsvindt, dient prioriteit te worden gegeven aan de handhaving.

Het actualiseren van bestemmingsplannen is op zich zelf reeds een vorm van handhaving.

Zoals hiervoor al is aangegeven is handhaving namelijk niet alleen het daadwerkelijk repressief optreden tegen overtreders, maar ook voor een belangrijk deel het maken van heldere en hanteerbare regels en het inzicht daarin verschaffen, zodat mensen het vanzelfsprekend achten zich aan de gestelde norm te houden. Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan zogenaamde 'oude' gevallen.

Bij de opstelling van bestemmingsplannen dient nagegaan te worden welke situaties uitdrukkelijk gehandhaafd moeten worden, welke zaken onder de werking van het overgangsrecht kunnen worden gebracht en welke zaken positief bestemd kunnen worden.

HOOFDSTUK

8

Economische
uitvoerbaarheid

De gemeente Schouwen-Duiveland heeft de grond in eigendom en beheer. De economische uitvoerbaarheid is in handen van de gemeente Schouwen-Duiveland. De kosten voor de ontwikkeling van het parkeerterrein komen voor rekening van de gemeente. Deze ontwikkeling past binnen de begroting van de gemeente. Om de herinrichting mogelijk te maken, heeft tussen de gemeente en de St. Willebrordus Basisschool een grondruil plaats gevonden. Binnen de bestemmingen zijn verder geen andere eigenaren of een bouwplan waarvoor een exploitatieplan opgesteld hoeft te worden.

HOOFDSTUK

9

Maatschappelijke
toetsing en overleg

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de manier waarop bewoners van Zierikzee en andere overheden zijn betrokken in de voorbereiding van dit plan.

Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan Parkeerterrein Mosselboomgaard heeft in de periode van 22 augustus 2011 tot en met 3 oktober 2011 ter inzage gelegen. Deze periode is overeenkomstig met gemeentelijke inspraakverordening. Eenieder was gerechtigd een inspraakreactie te geven. Binnen deze periode konden personen van de gelegenheid gebruik maken een schriftelijke reactie op het voorontwerpbestemmingsplan in te dienen. Er zijn in deze periode twee inspraakreactie binnengekomen. Voor de samenvatting en beantwoording van de inspraakreacties wordt verwezen naar de Antwoordnotitie voorontwerpbestemmingsplan 'Parkeerterrein Mosselboomgaard', zoals opgenomen in bijlage 3 van deze toelichting. De reactie onder punt 1 van reclamant 1 heeft geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan is overeenkomstig artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening voor overleg toegezonden aan de volgende overlegpartners:

1. Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
2. Provincie Zeeland.
3. Waterschap Scheldestromen.
4. Delta Nuts.
5. Rijksdienst voor het cultureel Erfgoed.

De overleginstanties zijn in de gelegenheid gesteld om in de periode van 2 september 2011 tot en met 10 oktober 2011 te reageren op het voorontwerp bestemmingsplan 'Parkeerterrein Mosselboomgaard'. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Provincie Zeeland en het Waterschap Scheldestromen hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om te reageren op het voorontwerp. De instanties hebben echter te kennen gegeven geen opmerkingen te hebben op het voorontwerp.

De samenvatting en beantwoording van de overlegreacties is opgenomen in de Antwoordnotitie voorontwerpbestemmingsplan 'Parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee'. Deze notitie en de overlegreacties zijn opgenomen in bijlage 3 van deze toelichting.

Zienswijze

Het ontwerpbestemmingsplan Parkeerterrein Mosselboomgaard heeft in de periode van 19 december 2011 tot en met 30 januari 2012 ter visie gelegen, overeenkomstig de gemeentelijke

inspraakverordening. Gedurende deze periode kon eenieder schriftelijk of mondeling zienswijze tegen het plan inbrengen.

Er zijn in deze periode zes reacties binnengekomen. Voor de samenvatting en beantwoording van de reacties wordt verwezen naar de Notitie behandeling zienswijzen en ambtshalve aanpassingen 'Bestemmingsplan Parkeerterrein Mosselboomgaard te Zierikzee', zoals opgenomen in bijlage 5 van deze toelichting. De reacties hebben niet geleid tot aanpassing van het Bestemmingsplan. Wel is een tekstuele aanpassing doorgevoerd in paragraaf 2.3.4 van de toelichting met betrekking tot het onderhoud aan de Touwbaan.

Beroep

Na vaststelling wordt het plan voor de tweede maal zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien geen beroep wordt ingesteld, is het plan na deze beroepstermijn onherroepelijk en treedt het plan in werking.

BIJLAGE 1 Inrichtingsplan Mosselboomgaard

INRICHTINGSPLAN PARKEERTERREIN MOSSSELBOOMGAARD ZIERIKZEE

GEMEENTE SCHOUWEN-DUIVELAND

13 maart 2012
074114170:C!
B01064.000080



Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Proces	4
1.3	Leeswijzer	4
2	Uitgangspunten en analyse	5
2.1	Parkeren	5
2.2	Verkeersregime	6
2.3	Langzaam verkeer	6
2.4	Touwbaan	7
2.5	Ruimtelijk	8
3	Varianten en afweging	9
3.1	Nieuwe hoofdstructuur	9
3.2	Varianten	10
3.3	Keuze voorkeursvariant	12
4	Inrichtingsplan	14
4.1	Mosselboomgaard	14
4.2	Materialisatie parkeerterrein	16
4.3	Touwbaan	17
4.4	Hoge Molenstraat	17
4.5	Blauwe Zone Malta	17
Bijlage 1	Kaart Inrichtingsplan	19
Bijlage 2	Kaart markering en bebording blauwe zone	20
Bijlage 3	Specificatie verlichting	21
Colofon		23

HOOFDSTUK 1 Inleiding

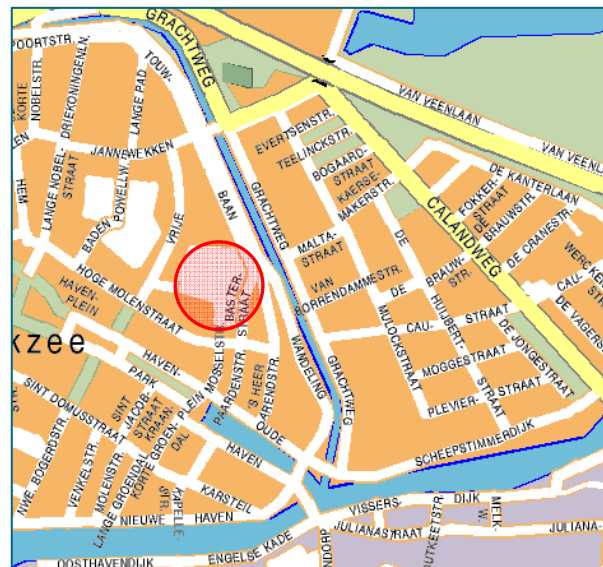
1.1

AANLEIDING

Eén van de uitwerkingen van de Structuurvisie 2002 en het Verkeersplan Binnenstad 2008, die moeten worden meegenomen in het Masterplan Binnenstad Zierikzee, is het optimaliseren en uitbreiden van het parkeerterrein Mosselboomgaard. Tevens wordt hier ook betaald parkeren ingevoerd en zal de aanliggende wijk als blauwe zone worden aangemerkt. Tegelijkertijd met de uitbreiding van de parkeerplaats wil de gemeente de verkeersveiligheid op en rond het terrein verbeteren en worden maatregelen voorgesteld voor de waterafwikkeling (afkoppelen riolering).

Figuur 1.1

Ligging parkeerterrein
Mosselboomgaard



In het kort is het doel van de herinrichting:

1. Het realiseren van (extra) betaald parkeren in verband met het vervallen van betaalde parkeerplaatsen op het Havenplein.
2. Het verhogen van de verkeersveiligheid op en rond het terrein, in het bijzonder voor fietsers en voetgangers.
3. Het verhogen van sociale veiligheid op het terrein.

Resultaat van de studie is een inrichtingsplan. Op basis van dit inrichtingsplan vindt een technische uitwerking plaats in een Definitief Ontwerp en een bestek.

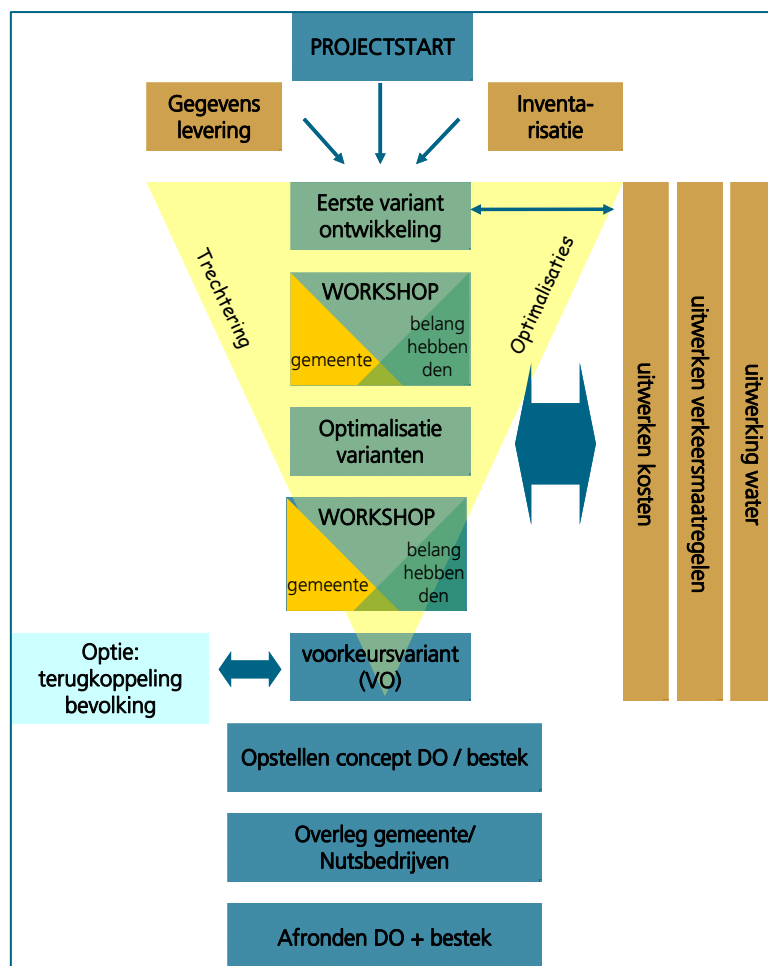
1.2

PROCES

Om te komen tot een gedragen ontwerp voor het parkeerterrein is uitgegaan van een planproces waarbij belanghebbenden zijn betrokken. Er is gewerkt met een klankbordgroep waarin de omwonenden, ondernemers en scholen zijn betrokken. Ook was Veilig Verkeer Nederland (VVN) in de klankbordgroep vertegenwoordigd. Op basis van twee werksessies is gewerkt naar een voorkeursvariant.

Figuur 1.2

Schematische weergave van het procesverloop



Daarnaast is gedurende het proces overleg met verschillende gemeentelijke afdelingen gevoerd om te zorgen dat ook zij hun randvoorwaarden en ideeën kunnen inbrengen.

1.3

LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 is de opgave zoals die door de gemeente is geformuleerd specifiek toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op enkele specifieke onderdelen en afwegingen die gedurende het proces zijn gemaakt. Een toelichting op de voorkeursvariant van het ontwerp is in hoofdstuk 4 opgenomen.

HOOFDSTUK

2

Uitgangspunten en analyse

2.1

PARKEREN***Huidige situatie:***

Op de Mosselboomgaard liggen 115 parkeerplaatsen (waarvan 3 plaatsen voor mindervaliden). In de huidige situatie geldt geen specifiek parkeerregime. Langs de Basterstraat liggen 10 vergunninghouderparkeerplaatsen. Vanuit het parkeeronderzoek dat in het kader van het Verkeersplan Binnenstad is uitgevoerd, blijkt dat de bezetting van het parkeerterrein hoog is (overdag blijkt de bezetting boven de 90% te liggen). Ongeveer de helft van de parkeerders is gecategoriseerd als “werker”, 10% is bewoner en tussen de 10 en 15% is bezoeker¹. Ook voor de vergunninghouders plaatsen op de Basterstraat geldt dat deze soms een bezetting kennen van meer dan 90%.

Toekomstige situatie

Uitgangspunten vanuit Verkeersplan Binnenstad Zierikzee:

- Invoeren betaald parkeren.
- Uitbreiding van parkeerplaatsen tussen de 20 en 70 plaatsen (gedeeltelijke vervanging afsluiten Havenplein).
- Bekijken of het aantal plaatsen voor vergunninghouders (huidig 10 langs Basterstraat) kan worden uitgebreid.

In een aangenomen Raadsamendement (28-08-2008) is opgenomen dat: *in overleg met betrokkenen (school, omwonenden) naar een duurzaam veilige verkeersoplossing wordt gezocht. Het huidige speelvoorzieningenniveau zal niet aangetast worden bij de beoogde reconstructie van de Mosselboomgaard. Het genoemde aantal van circa 65 extra parkeerplaatsen bij de herinrichting van de Mosselboomgaard, is in dit verband geen harde eis.*

De verwachting is dat er door het instellen van betaald parkeren ruimte ontstaat voor bezoekers. Werkers zullen moeten uitwijken naar de rand van Zierikzee (tenzij met vergunning). Voor het vergunninghouders parkeren geldt dat er in het centrum voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Per sectie kan dit echter wel verschillen. Voor de sectie noordoost is er voldoende ruimte, echter niet altijd direct rond de Basterstraat. Wel is geconstateerd dat langs de Basterstraat de parkeerplaatsen vrij vol staan.

¹ Bron: Verkeersplan Binnenstad Zierikzee, Achterliggende rapportage - onderdeel parkeeronderzoek. Goudappel Coffeng in opdracht van de Gemeente Schouwen-Duiveland (2008).

Kiss en ride bij de scholen

In de huidige situatie is er bij de twee scholen (St. Willibrordusschool en J.L. de Jongeschool) geen sprake van specifieke haal-breng plaatsen. Ouders van kinderen kunnen hun auto op het parkeerterrein van de Mosselboomgaard parkeren.

Voor de toekomstige situatie is een afweging gemaakt of er op het betaald parkeerterrein nog specifieke haal-breng plaatsen moeten komen. Dit vraagt om een specifieke regelgeving op het terrein (een parkeerverbod voor bepaalde tijden voor een beperkt aantal vakken). In de afweging voor de toekomstige situatie is besloten om geen specifieke haal-breng plaatsen te realiseren met de volgende argumentatie:

- Onduidelijkheid in regelgeving op het parkeerterrein (bepaalde momenten worden bepaalde plaatsen anders geregeld, dit is ook slecht te handhaven).
- Gemeente wil in het kader van het verkeer- en vervoersbeleid het fietsverkeer stimuleren en niet het halen en brengen met de auto.

Bewegwijzering

Voor de toekomstige situatie is het gewenst om zowel aandacht te besteden aan de voetgangersbewegwijzering vanaf de parkeerplaats naar het centrum. Nu op het parkeerterrein betaald parkeren wordt ingevoerd, is het ook mogelijk om de parkeerbezetting te registreren. Ter hoogte van het kruispunt Touwbaan/Jannekeweg kan een informatiebord worden aangebracht met een "VOL"-melding.

2.2**VERKEERSREGIME**

Het gebied Touwbaan – Hoge Molenstraat is gecategoriseerd als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 30 km/uur. Op dit moment zijn er op de wegen geen specifieke 30 km/uur maatregelen toegepast. Er liggen geen specifieke fietsvoorzieningen op de wegen. De Touwbaan vormt wel een fietsroute richting het centrum en kan in de toekomst een belangrijker functie voor het fietsverkeer krijgen. Binnen het Verkeersplan Binnenstad Zierikzee maken de wegen geen onderdeel uit van de bevoorradingsroutes.

2.3**LANGZAAM VERKEER*****Voetganger***

Voor voetgangers op de Mosselboomgaard is er richting het centrum de mogelijkheid om langs de dansschool naar het Vrije te lopen. Richting het noorden en oosten ligt het wandelpad langs de Gracht en ligt er een brug over de Gracht richting de wijk Malta.

Voor de toekomstige situatie wordt er geen wijziging in deze structuur voorgesteld. De bestaande routes functioneren goed.

Fietsverkeer

In de huidige situatie wikkelt het fietsverkeer zich af via de Touwbaan, Basterstraat en de Hoge Molenstraat. Fietsverkeer voor de scholen rijdt over het parkeerterrein naar de twee ingangen toe. Ook haal-breng fietsverkeer staat op de parkeerplaats.

Voor de **toekomstige situatie** wordt voorgesteld om de fietsroute te verleggen. Daarbij is een voorstel uitgewerkt om de fietsroute te verleggen langs de parkeerplaats, maar wel over de Mosselboomgaard.

Daarbij moet een opwaardering plaatsvinden van de huidige doorsteek langs de dansschool of kan een nieuwe verbinding worden gerealiseerd langs de school naar de Hoge Molenstraat. Daarmee wordt bereikt dat de beide scholen een goede ontsluiting krijgen aan de fietsroute en dat de Hoge Molenstraat voor een deel wordt ontlast van fietsverkeer. Voor de Touwbaan geldt dat hier de fietsroute nadrukkelijker in het wegbeeld moet worden opgenomen.

2.4

TOUWBAAN

De verkeerssituatie op de Touwbaan is in beeld gebracht op basis van drie elementen:

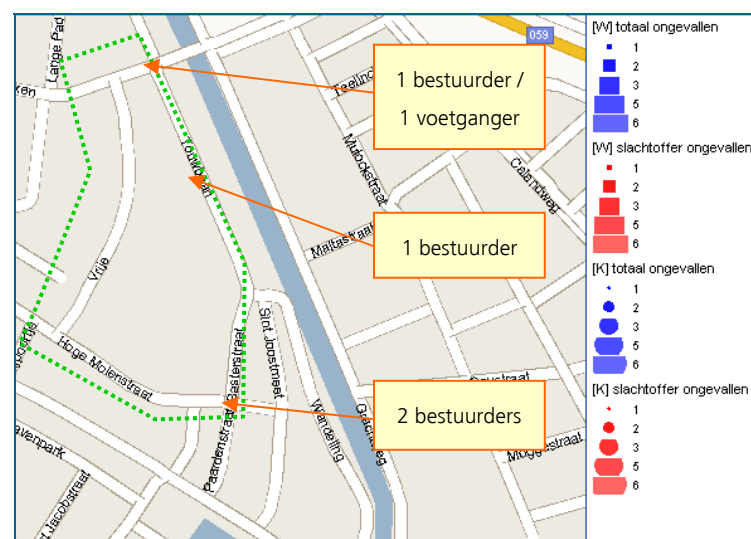
- Geregistreerde verkeersongevallen.
- Intensiteiten.
- Snelheden.

Ongevallenanalyse

Voor de omliggende straten rondom de parkeerplaats Mosselboomgaard is een ongevalanalyse uitgevoerd voor de periode 2003-2007. In de onderzochte periode hebben in totaal drie geregistreerde ongevallen plaatsgevonden, waarvan twee letselongevallen zonder dodelijke afloop. Een letselongeval is een verkeersongeval waarbij één of meerdere gewonde of doden zijn gevallen. Bij de letselongevallen zijn twee slachtoffers gevallen. In afbeelding 1 is weergegeven waar deze ongevallen hebben plaatsgevonden.

Figuur 2.3

Locatie en aard van de ongevallen in de periode 2003 t/m 2007.



De ongevallen zijn veroorzaakt door het niet verlenen van voorrang en het verliezen van de macht over het stuur. Opvallend is dat twee ongevallen plaats hebben gevonden op een nat wegdek. Onbekend is of en hoeveel ongevallen hebben plaatsgevonden op de parkeerplaats. Parkeersongevallen worden namelijk niet meer geregistreerd.

Intensiteiten

Op de Touwbaan is gedurende vier weken in het voorjaar van 2009 een mobiele snelheidsmeter en verkeersteller geplaatst. Daaruit zijn de intensiteiten op de Touwbaan afgeleid. Per etmaal rijden er in twee richtingen zo'n 1.400 motorvoertuigen over de Touwbaan. Dit aantal past goed bij een weg in een 30 km/uur zone. De verwachting is dat dit aantal niet sterk zal wijzigen als gevolg van de aanpassingen van de Mosselboomgaard.

Snelheden

Vanuit de snelheidsmeter is zicht gekregen op de rij snelheden van het gemotoriseerde verkeer. Dit betreft alleen in de richting van de brug naar de Mosselboomgaard toe.

Daarbij betreft het een snelheidsmeter met terugkoppelingsbord, waardoor de automobilist zijn gereden snelheid op een display ziet staan. Hierdoor neemt de bewustwording van een te hoge snelheid toe en is gedurende de periode ook een daling in de gereden snelheden zichtbaar.

De gemiddelde snelheid van het verkeer ligt op de 43 km/uur. Daarbij rijdt 15% van de voertuigen sneller dan 51 km/uur. Deze snelheden liggen te hoog voor een 30 km/uur gebied. Ruim 70% van de voertuigen is langzamer gaan rijden als gevolg van het displaybord met de gereden snelheid. Daarbij is sprake van een gemiddelde afname van 7 km/uur. Het bord heeft een positief effect op de gereden snelheden, echter nog onvoldoende om te spreken van een snelheid die past binnen een 30 km/uur gebied. Aanvullende maatregelen op de Touwbaan zijn noodzakelijk om de snelheid tot een acceptabel niveau terug te brengen.

2.5**RUIMTELIJK**

De Mosselboomgaard is gelegen in de noordoostelijke rand van de historische binnenstad. De binnenstad wordt gekenmerkt door vrij smalle straten en een stenig profiel.

De Touwbaan en omgeving bestaat daarentegen voornamelijk uit vrijstaande villa-achtige bebouwing die door de aanwezigheid van grotere tuinen afsteekt tegen de rest van de binnenstad. De Mosselboomgaard ligt daarmee in een soort van overgangsgebied gebied van de wat groenere Touwbaan en de binnenstad met zijn smalle straten en stenige omgeving. Voor de Mosselboomgaard zijn echter geen specifieke ruimtelijke eisen gesteld. Bij het nieuwe ontwerp van de parkeerplaats moet rekening worden gehouden met de ligging van de locatie in de historische binnenstad van Zierikzee en daarmee een natuurlijke overgang vormen tussen de Touwbaan en de binnenstad, waarbij geen afbreuk wordt gedaan aan de het kleinschalige karakter van de binnenstad en omgeving.

Het definitieve ontwerp moet wel door de gemeentelijke monumentencommissie worden getoetst. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met de huidige groene uitstraling. Bij het opstellen van de nieuwe ruimtelijke randvoorwaarden geldt dat het fingerende bestemmingsplan niet als bepalende randvoorwaarde is mee genomen. Indien nodig zal het bestemmingsplan worden aangepast aan het inrichtingsplan. Wel is gesteld dat de stadswal langs de gracht onaangetaast blijft. Daarnaast is er voor gekozen om het gebied in te richten als doorgaande zone voor langzaam verkeer om zodoende bij te dragen aan een betere toegankelijkheid van de oude binnenstad en een betere scheiding van verkeersstromen tot stand te brengen. Tevens is gesteld dat het wenselijk is een scheiding aan te brengen tussen betaald parkeren en vergunninghoudersplaatsen.

Speelplaats

De huidige speelplaats moet terugkomen in het ontwerp. Er ligt echter geen eis voor de locatie van de speelplaats. Beide scholen hebben aangegeven dat er incidenteel gebruik wordt gemaakt van de speelplaats en het grasveldje. Ook de BSO maakt hier gebruik van. De leeftijdsdoelgroep van de speelvoorzieningen hoeft niet te veranderen.

HOOFDSTUK

3 Varianten en afweging

3.1

NIEUWE HOOFDSTRUCTUUR

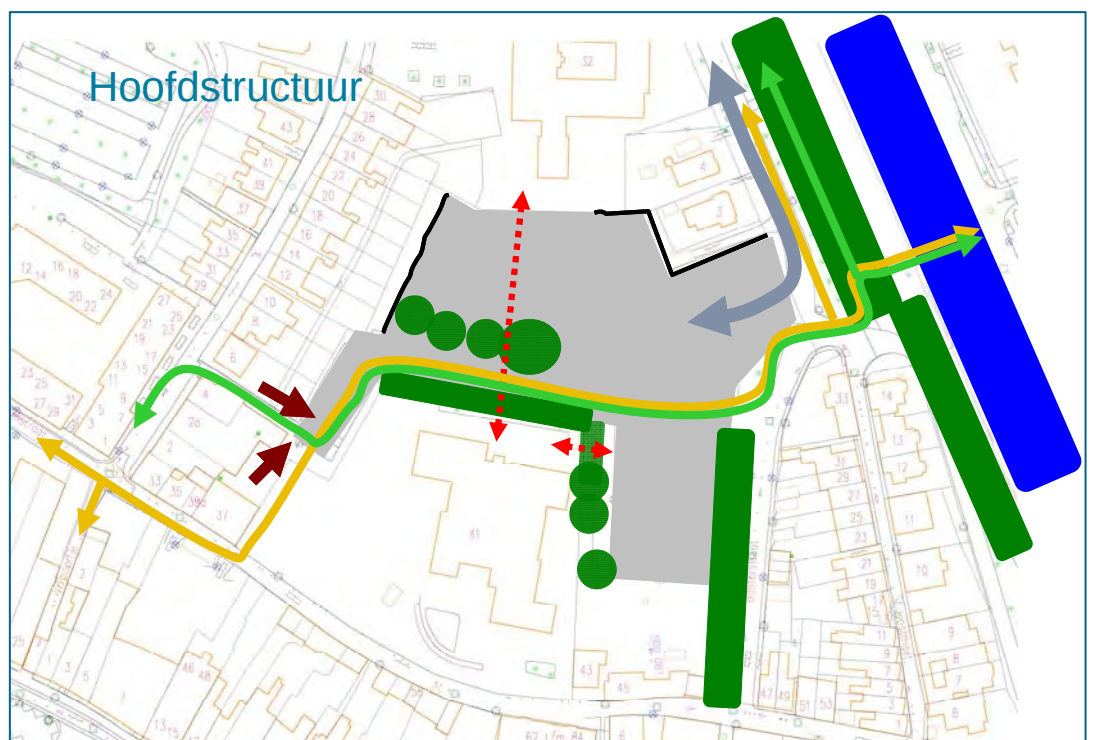
De nieuwe hoofdstructuur gaat uit van een directe route voor het autoverkeer vanaf de Touwbaan naar het parkeerterrein. Om verder de Basterstraat op te rijden, moet de automobilist bewust hiervoor kiezen. Met deze constructie wordt de fietsroute en de autoroute ook fysiek van elkaar gescheiden. De langzaam verkeersroute ligt op een plaats waar al het parkeerverkeer al weg is. Hierdoor is het veiliger dan in de huidige situatie.

Langs de zuidzijde van de St. Willebrordusschool komt een gecombineerde fiets/voetroute. Aandachtspunt daarbij is de link naar de J.L. de Jongeschool over het parkeerterrein.

Het grijze gebied staat ter beschikking voor het parkeren, groen en de speelvoorziening. De voetgangersverbinding (groen) blijft lopen via de route langs de dansschool. Een alternatief is ook de nieuwe route langs de school die voor fietsers wordt gerealiseerd. De toekomstige fietsverbinding (geel) loopt in dit voorstel ook via de brug over de Gracht naar Malta en aan de westzijde via een nieuwe route langs de school naar de Hoge Molenstraat.

Figuur 3.4

Schematische weergave
nieuwe hoofdstructuur



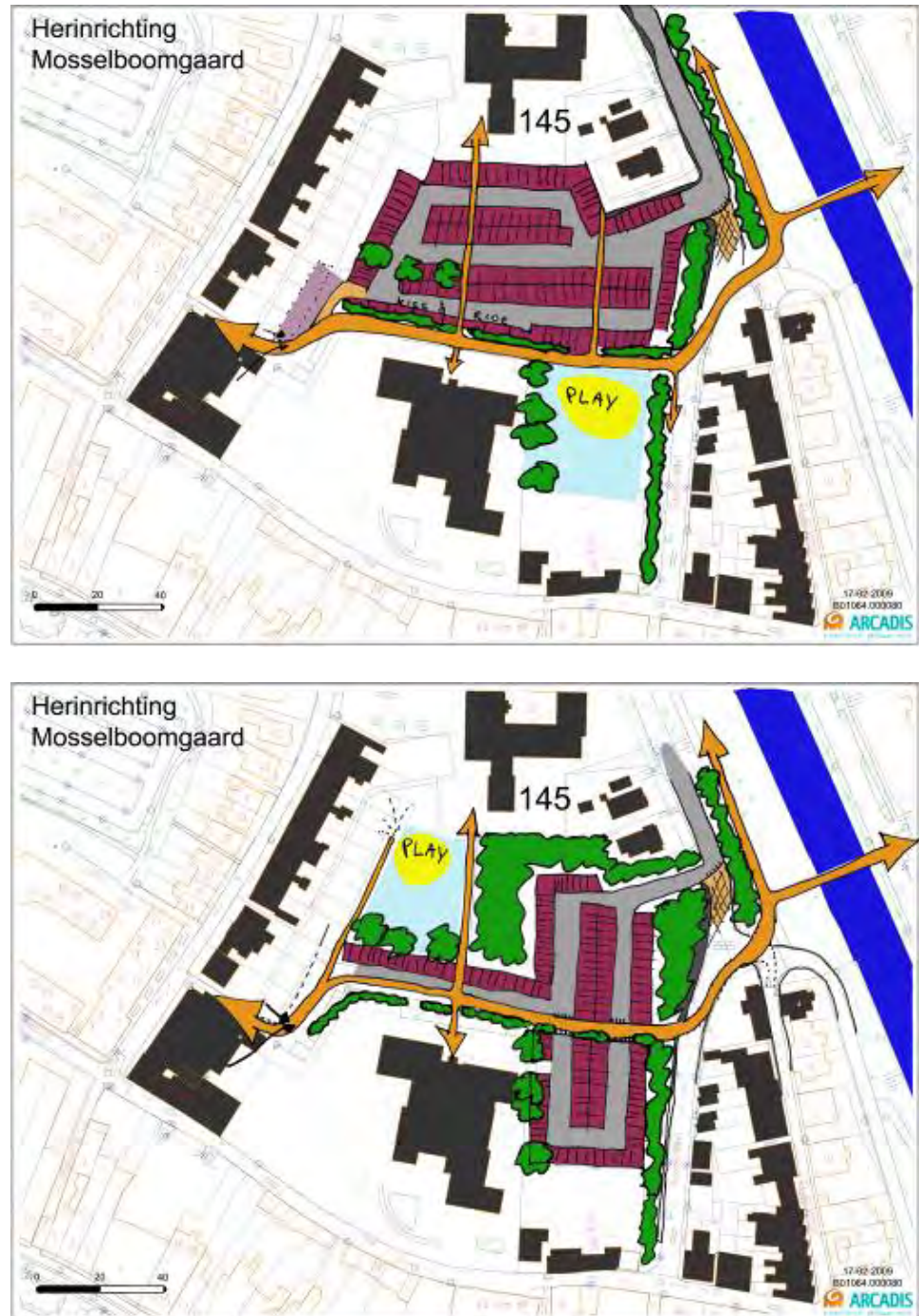
3.2

VARIANTEN

Er zijn drie varianten ontwikkeld om gevoel te krijgen bij de ruimtelijke en verkeerskundige (on)mogelijkheden. Deze schetsontwerpen zijn besproken met de klankbordgroep en de gemeente, waarna een keuze is gemaakt om twee varianten nader uit te werken. Op basis van deze technische uitwerking is bekeken welke variant de meeste kansen biedt voor een goed ontwerp.

Figuur 3.5

Schetsvarianten
Mosselboomgaard





Vanuit een eerste werksessie zijn er twee varianten verder doorontwikkeld. Deze varianten zijn in de opzet duidelijk onderscheiden van elkaar, doordat de locatie van de speelplaats is verschoven. Deze varianten zijn ook in de maat uitgezet.

Figuur 3.6

Uitgewerkte varianten

**3.3****KEUZE VOORKEURSVARIANT**

Op basis van het overleg met de klankbordgroep heeft de gemeente de keuze van de voorkeursvariant gemaakt. Daarbij is een afwegingstabel opgesteld, waarin de varianten zijn getoetst op basis van criteria.

Tabel 1

Afwegingstabel varianten

	Variant 1	Variant 2
Aantal parkeerplaatsen	133	137
Scheiding SV-LV*	++	+
Versterking LV-structuur	++	++
Logica parkeerplaats	++	++
Groene aankleding	+	+
Veiligheid school	+	+
Sociale Veiligheid	+	0
Mate van ingreep	-	+
Kosten	-	0

*SV = snelverkeer, LV = langzaam verkeer

Op basis van deze varianten en de tabel is de voorkeur geuit voor variant 1. De belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

- Geen kruising van het fiets/voetpad op de parkeerplaats.
- Speelplaats komt goed zichtbaar op een afgescheiden gedeelte te liggen.
- Een herkenbare aaneengesloten parkeerplaats.

Daarbij zijn de volgende aanvullende wensen door de klankbordgroep geuit:

- Ruimtelijk beeld moet aansluiten bij omgeving (geen grote verharde oppervlakten).
- Aankleding J.L. de Jongeschool; er moet wel aandacht komen voor een mooie overgang van parkeerterrein naar speelplaats voor de kinderen.
- Kruising Basterstraat, aandacht voor snelheidsmaatregel in relatie tot omliggende bebouwing en kruisende verkeersstromen.
- Fiets/voetgangersroutes, aandacht voor verschillende routes en kruisingen met de andere infrastructuur; een nieuwe route vanuit de Mosselboomgaard, via het huidige schoolplein naar de Hoge Molenstraat is wenselijk.
- Voldoende vergunninghouders parkeren, er blijft een verzoek van de omwonenden voor meer vergunninghouders parkeren, aangezien de verwachting is dat veel plaatsen worden gebruikt door werknemers in plaats van bewoners.
- Voldoende groene barrière creëren als buffer tussen de huizen en de parkeerplaats.
- Betere verbinding van de parkeerplaats naar de binnenstad creëren.

HOOFDSTUK

4 Inrichtingsplan

4.1

MOSSELBOOMGAARD

De geselecteerde voorkeursvariant is verder uitgewerkt in dit inrichtingsplan. Daarbij is vanuit de opmerkingen van de klankbordgroep het ontwerp geoptimaliseerd. Ook is een verdere invulling gegeven aan de groene aankleding van de Mosselboomgaard. Dit heeft geleid tot het volgende ontwerp.

Afbeelding 1

Inrichtingsplan tevens
opgenomen in bijlage 1

**Parkeren**

Voor parkeren geldt dat er in het ontwerp 131 parkeerplaatsen zijn opgenomen, waarvan 4 invalidenparkeerplaatsen. Daarnaast zijn er 20 vergunninghoudersplaatsen langs de Basterstraat gesitueerd. Daarmee voldoet het ontwerp aan de gestelde doelstelling van een uitbreiding van parkeerplaatsen, waarbij zowel voor de bezoekers als voor de vergunninghouders een uitbreiding is gerealiseerd.

REGULERING

Voor het gehele parkeerterrein geldt straks betaald parkeren, uitgezonderd de invalidenparkeerplaatsen.

In het ontwerp is uitgegaan van drie plaatsen waar een betaalautomaat wordt geplaatst. Hierdoor is het gebied goed voorzien en bij een storing is er een alternatieve plaats om te betalen. Voor de parkeerplaatsen langs de Basterstraat geldt dat dit vergunninghouders plaatsen zijn. De bestaande regeling is ook van toepassing op de extra plaatsen.

BEWEGWIJZERING

Voorgesteld wordt om een dynamische parkeerverwijzing bij de kruising Jannewekken-Touwbaan te plaatsen. Hierop kunnen bezoekers zien of de parkeerplaats nog ruimte heeft of niet. Dit voorkomt onnodig zoekverkeer.

Ontsluiting

In de ontsluiting van de Mosselboomgaard wordt uitgegaan van een centraal kruispunt op de Basterstraat/Touwbaan. Het kruispuntvlak wordt in een afwijkende kleur verharding vormgegeven en er komt een uitritsituatie aan de kant van de Touwbaan. De enkele toegangen tot privé uitritten achter op de Mosselboomgaard blijven toegankelijk, echter wel deels via het voetpad. De auto is hierbij "te gast" op het voetpad. Ander aandachtspunt in de gekozen ontsluiting is dat de hulpdiensten ook nog steeds op de parkeerplaats kunnen komen en ook voor de school kunnen komen. Bij de vormgeving is hier rekening mee gehouden.

Langzaam verkeer

Voor de fiets/voetgangers ontstaan een heldere structuur waarbij een brede oost-west relatie wordt gerealiseerd. Ter hoogte van de ingangen van beide scholen loopt er over de parkeerplaats een breed voetpad. Ter hoogte van de kruising met de parkeerstraten ligt het voetpad op een drempel. Bij beide scholen ligt er ook direct bij de ingang een breed voetpad om zo plaats te hebben voor halen en brengen (te voet of per fiets).

In principe loopt de nieuwe fietsstructuur loopt langs de school naar de Hoge Molenstraat. Dit wordt alleen uitgevoerd met een fietspad. De bestaande route (langs de dansschool) naar het Vrije wordt daarbij puur voor voetgangers. Echter tijdens de werksessies met de klankbordgroep is de wens geuit voor een betere (aantrekkelijkere) ontsluiting van het langzaam verkeer naar de binnenstad. Daarom is de mogelijkheid verkend om langs de westzijde van de St. Willebrordusschool een gecombineerde doorsteek (voor fiets-/voetverkeer) naar de Hoge Molenstraat te creëren. Deze route is nog niet definitief. Echter gezien de positieve ontwikkelingen over deze route wordt het wel haalbaar geacht. Daarom is deze route wel uitgewerkt en is vooralsnog opgenomen in het inrichtingsplan.

Groene aankleding

De gehele parkeerplaats wordt langs de randen voorzien van groen. Aan de noord- (school), noordoost- (bij de woningen) en de westkant (bij de woningen) is deze groene rand verbreed om te zorgen voor een goede afscheiding. Het betreft hier een sortiment van wintergroene en bladverliezende opgaande struiken die als groene barrière fungeren en de parkeerplaats vanaf de genoemde plaatsen aan het zicht onttrekt. Het overige groen bestaat voornamelijk uit beukenhagen. De beuk behoudt in de winter z'n blad, aan het begin van het voorjaar is het meeste blad verdwenen en in de zomer is een beukenhaag absoluut dicht. Enerzijds zorgt dit voor de nodige aankleding in de winter als de overige beplanting kaal is en anderzijds verzorgt het een sterk wisselend beeld voor het uiterlijk van de parkeerplaats. Als haag is de gewone beuk (*Fagus sylvatica*) geschikt. Belangrijk is om de beukenhaag op en langs de parkeerplaats op de juiste hoogte te houden in verband met overzichtelijkheid en daarmee de verkeersveiligheid (max. 0,80 m hoog).

Nabij de aansluiting met de Touwbaan gaan de hagen geleidelijk over tot een hoogte van maximaal 0,60 m hoog om zo de overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid verder te verhogen.

De rij lei-linden (*Tilia Europaea*) die nu langs de St. Willibrordusschool staat, wordt verlengd en geldt als geleider van de langzaam verkeersroute die over de parkeerplaats loopt. Door het totale parkeerterrein te geleiden ontstaat er kleinere ruimtes en wordt de totale indruk van een groot veld met geparkeerde auto's verzacht. Deze geleiding kan tot stand worden gebracht door de lei-linden te gebruiken. Deze gelden dan tevens al geleiding van de overgang op de parkeerplaats en de verbinding naar de beide scholen. Hierdoor ontstaat er tevens een visuele deling in de parkeerplaats. De lei-linden passen goed bij het huidige en het gewenste karakter van de Mosselboomgaard en dragen bij aan het historische stadsgezicht vanaf de parkeerplaats richting het centrum met zicht op de kerk en de toren.

Speelvoorziening

De speelvoorziening komt te liggen tussen de school en de Basterstraat. Het speelterrein ligt hierdoor goed zichtbaar voor langskomend verkeer en de woningen (sociaal veilig). De beschikbare ruimte is ongeveer gelijk aan de huidige voorziening. Vanuit beide scholen is de speelvoorziening via goede en veilige routes bereikbaar. De aanwezige speeltoestellen van de huidige speelvoorziening worden verplaatst naar de nieuwe locatie.

4.2

MATERIALIZATIE PARKEERTERREIN

Voor de verschillende elementen van het parkeerterrein Mosselboomgaard worden de volgende materialen voorgesteld:

- Rijbaan in gebakken klinkers (hergebruikt van de huidige locatie).
- Parkeervakken in kinderkoppen (hergebruikt van de huidige locatie) met witte klinkers als begrenzing van de parkeervakken.
- Voetpaden in grijze trottoirtegels.
- Fietspad is rood asfalt.
- Openbare verlichting wordt middels lichtmasten type Alma+Kir verzorgd.
- 3 betaalautomaten (type nader te bepalen).
- Huidige speeltoestellen worden verplaatst naar de nieuwe locatie.
- Speelveld wordt rondom de speeltoestellen wordt gras.
- Beplanting naast parkeervakken is haagbeuk (maximale hoogte 0,8 meter).
- Geleide beplanting en beplanting voor visuele compartimentering is lei-linden.
- Beplanting als barrière tussen de parkeerplaats en woningen is een sortiment van groen winterharde en bladverliezende (hoog opgaande) struiken (assortiment nader te bepalen).

Daarnaast wordt zover mogelijk enkele karakteristieke en beeld bepalende bomen gehandhaafd en opgenomen in het nieuwe ontwerp. Het inrichtingsplan is opgenomen in bijlage 1.

4.3

TOUWBAAN

Naar verwachting wordt binnen een paar jaar onderhoud verricht aan de Touwbaan. Nog onduidelijk is hoe het onderhoud eruit ziet. Hierin zullen nog keuzes gemaakt moeten worden. Een wensgedachte van de gemeente is het op de Touwbaan realiseren van twee drempels in de weg om zodoende de snelheid te reduceren, en de aanleg van rode fietssuggestiestroken waardoor de rijbaan visueel wordt versmald. Met deze maatregelen wordt het wegbeeld op de Touwbaan veranderd. Dit is meer passend binnen een 30 km/uur zone.

Figuur 4.7

Maatregelen Touwbaan



4.4

HOGHE MOLENSTRAAT

Voor de Hoge Molenstraat geldt dat de wens is om eenrichtingsverkeer in te stellen. Dit heeft te maken met het krappe wegprofiel. De richting waarin het eenrichtingsregime wordt ingesteld, is onderdeel van een uitgebreide discussie geweest. Het uiteindelijke voorstel is om de richting van oost naar west toe te passen. Dit voorstel is mede gebaseerd op het uitgangspunt dat in het ontwerp de fietsdoorsteek bij de school wordt gerealiseerd. Deze heeft door de ligging van bebouwing een slecht zicht in westelijke richting op het aankomende verkeer op de Hoge Molenstraat.

4.5

BLAUWE ZONE MALTA

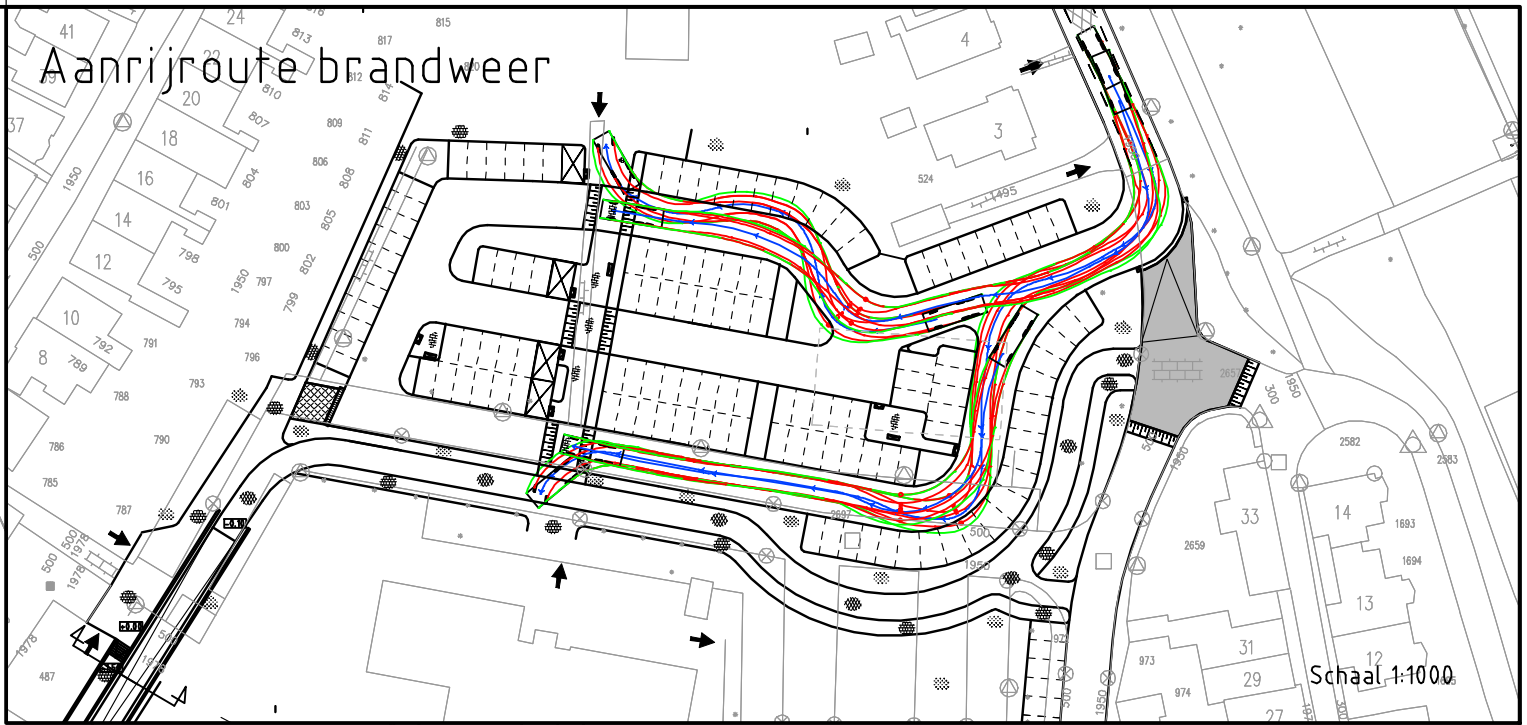
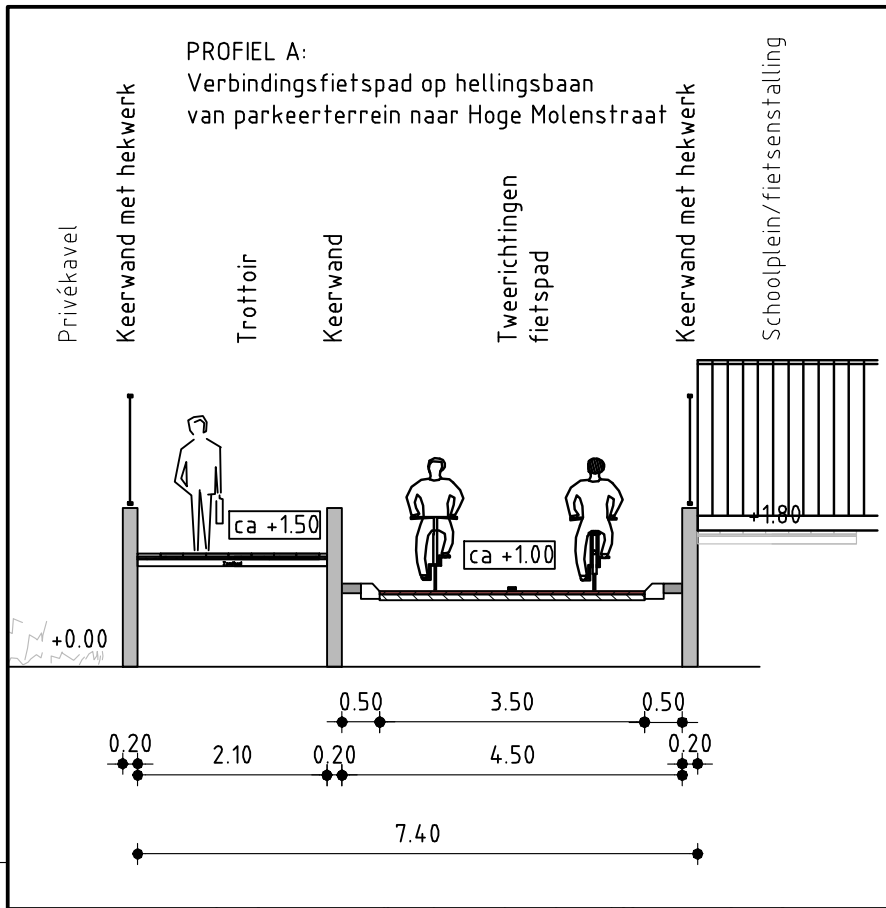
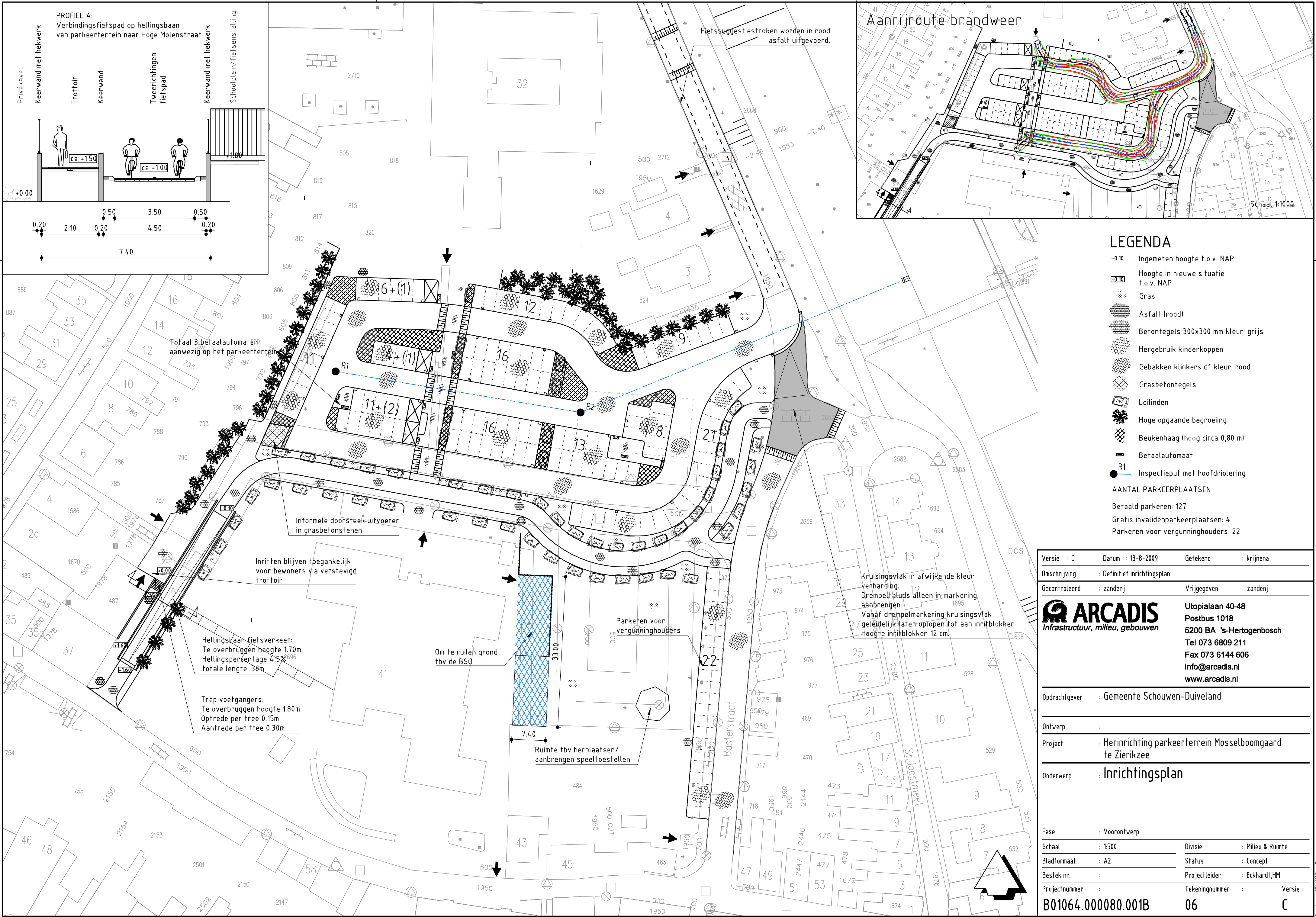
Als onderdeel van het inrichtingsplan is ook gekeken naar de blauwe zone in Malta. In het verkeersplan voor de Binnenstad is afgesproken dat bij invoering van betaald parkeren op de Mosselboomgaard er in de wijk Malta een blauwe zone wordt ingevoerd. De blauwe

zone moet voorkomen dat in de wijk de bezoekers voor de binnenstad gratis gaan parkeren. Bewoners van de wijk Malta krijgen een ontheffing voor de blauwe zone. Voor de wijk is een zone vastgesteld waarbinnen de blauwe zone geldt. Daarbij is aangesloten op de huidige regelgeving in Zierikzee:

Blauwe zone is geldig van maandag tot en met zaterdag van 10.00 tot 19.00 uur en donderdag van 10.00 tot 21.00 uur, waarbij een maximale parkeerduur van 2 uur geldt.

Op de in de bijlage 2 aangeven kaart is de markering en bebording opgenomen voor de blauwe zone.

BIJLAGE 1 Kaart Inrichtingsplan



- LEGENDA**
- 0.10 Ingemeten hoogte t.o.v. NAP
 - +0.10 Hoogte in nieuwe situatie t.o.v. NAP
 - Gras
 - Asfalt (rood)
 - Betontegels 300x300 mm kleur: grijs
 - Hergebruik kinderkoppen
 - Gebakken klinkers df kleur: rood
 - Grasbetontegels
 - Leilinden
 - Hoge opgaande begroeiing
 - Beukenhaag (hoog circa 0,80 m)
 - Betaalautomaat
 - R1 Inspectieput met hoofdriolering
- AANTAL PARKEERPLAATSEN**
- Betaald parkeren: 127
Gratis invalidenparkeerplaatsen: 4
Parkeren voor vergunninghouders: 22

Versie	: C	Datum	: 13-8-2009	Getekend	: krijnena
Omschrijving	: Definitief inrichtingsplan				
Gecontroleerd	: zandenj	Vrijgegeven	: zandenj		
 ARCADIS Infrastructuur, milieu, gebouwen		Utopialaan 40-48 Postbus 1018 5200 BA 's-Hertogenbosch Tel 073 6809 211 Fax 073 6144 606 info@arcadis.nl www.arcadis.nl			
Opdrachtgever	: Gemeente Schouwen-Duiveland				
Ontwerp	:				
Project	: Herinrichting parkeerterrein Mosselboomgaard te Zierikzee				
Onderwerp	: Inrichtingsplan				
Fase	: Voorontwerp				
Schaal	: 1:500	Divisie	: Milieu & Ruimte		
Bladformaat	: A2	Status	: Concept		
Bestek nr.	:	Projectleider	: Eckhardt, HM		
Projectnummer	:	Tekeningnummer	:	Versie	:
B01064.000080.001B		06		C	

BIJLAGE 2

Kaart markering en bebording blauwe zone

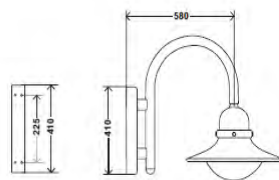
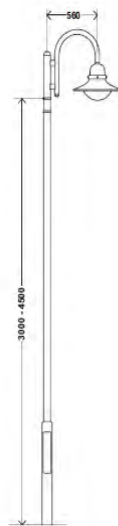
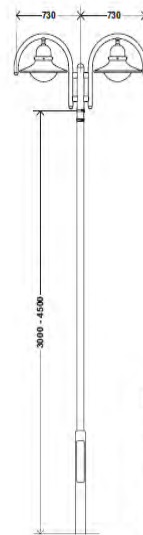
BIJLAGE 3

Specificatie verlichting

ALMA+KIR

3 - 5m

GEVELSTEUN

MAST MET ENKELE
STEUNMAST MET DUBBELE
STEUN

BEVESTIGINGSVOETPLAAT

Andere bevestigingsconfiguraties
op aanvraagSOBER EN
KLASSIEK

De sobere en klassieke look van de combinatie Alma+Kir zorgt ervoor dat dit het perfecte verlichtingstoestel is voor het verlichten van zowel dorpskernen als stadscentra. Dit geheel in gegalvaniseerd staal is verkrijgbaar in diverse configuraties met steun en kan geïnstalleerd worden op hoogtes tussen 3 en 5 meter. Het Alma-verlichtingstoestel integreert de laatste technologische nieuwigheden op zowel fotometrisch als mechanisch vlak, en dat in een perfect esthetische harmonie met de steun.

Kleur: alle RAL- of AKZO-kleuren

COLOFON

INRICHTINGSPLAN PARKEERTERREIN MOSSELBOOMGAARD
ZIERIKZEE**OPDRACHTGEVER:**

GEMEENTE SCHOUWEN-DUIVELAND

STATUS:

Vrijgegeven

AUTEUR:

Robert Groenhof
Jise Noordermeer
Toine Krijnen

GECONTROLEERD DOOR:

Robert Groenhof

VRIJGEGEVEN DOOR:

Jorrit van Zanden

13 maart 2012

074114170:C!

ARCADIS NEDERLAND BV
Utopialaan 40-48
Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Tel 073 6809 211
Fax 073 6144 606
www.arcadis.nl
Handelsregister
9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens
uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder
schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit
dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar
worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale
reproductie of anderszins.

BIJLAGE 2 Archeologisch onderzoek

**BUREAUONDERZOEK ARCHEOLOGIE
MOSSELBOOMGAARD, ZIERIKZEE**

GEMEENTE SCHOUWEN-DUIVELAND

18 juli 2011
075434281.0.6
B01055.000380.0120



Inhoud

Samenvatting	3
1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding voor het bureauonderzoek	4
1.2 Onderzoeksgebied	4
1.3 Toekomstige situatie plangebied	5
1.4 Doel van het bureauonderzoek	5
1.5 Werkwijze	5
1.6 Juridisch en beleidskader	6
2 Landschap	7
2.1 Geologie	7
2.2 Geomorfologie	8
2.3 Bodem	8
2.4 Hoogtebestand (AHN)	9
2.5 Grondwater	10
3 Historie	12
3.1 Historie	12
3.2 Kaart van Bleau 1649	13
3.3 Kadasterkaart 1811 – 1832	13
3.4 Topografische militaire kaart 1950	14
3.5 Bebouwingsgeschiedenis	15
4 Archeologie	16
4.1 Archeologische waardenkaart (IKAW)	16
4.2 Archeologische monumentenkaart (AMK)	17
4.3 Gemeentelijke archeologisch beleid	17
4.4 ARCHIS2	17
5 Conclusies/advies	19
5.1 Conclusies	19
5.2 Archeologische verwachting	19
5.3 Advies	19
6 Bronnen	21
Bijlage 1 Geomorfologische kaart	22
Bijlage 2 Bodemkaart	23
Bijlage 3 Grondwatertrappenkaart	24

Bijlage 4	Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW)	25
Bijlage 5	Archeologische Monumenten Kaart (AMK)	26
Bijlage 6	Archis2: vondstmeldingen en waarnemingen	27
Colofon		28

Samenvatting

In opdracht van de gemeente Schouwen-Duiveland heeft ARCADIS een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het plangebied Mosselboomgaard te Zierikzee, Zeeland. De opdrachtgever is voornemens de bestaande parkeerplaats in dit gebied te verplaatsen, waarbij er kans bestaat op het verstoren van archeologische waarden. Dit bureauonderzoek heeft als doel een archeologische verwachting voor het plangebied op te stellen en advies te geven over de noodzaak en aard van eventueel vervolgonderzoek.

Zierikzee is ontstaan uit een nederzetting die op een hoger gelegen getijdenafzetting, ten westen van de Gouwe, een oude zee-uitbraak.

Landschappelijk wordt de bodem in en rond Zierikzee (zie afbeelding 4) gekenmerkt door zeekleigronden (groen). Geologisch gezien bestaan ze uit het Walcheren laagpakket of de Nieuwkoop Formatie. Bodemkundig behoort de zeeklei tot de poldervaaggronden.

Dit zijn gronden waarin na sedimentatie (nog) geen bodemvormende processen hebben plaatsgevonden.

Op de topografische kaarten vanaf 1649 tot heden is het plangebied als onbebouwd terrein weergegeven. Volgens de IKAW geldt er voor het gebied een lage archeologische waarde.

Uit het plangebied zijn geen vondstmeldingen en waarnemingen bekend. Ook komen er geen gemeentelijke monumenten in het plangebied voor.

Het historische centrum is een archeologisch monument en wordt beschermd door het gemeentelijk archeologische beleid. In het bestemmingsplan heeft het gebied een dubbelbestemming Archeologie.

Op grond van het onderzoek kan worden vastgesteld dat het plangebied waarschijnlijk nooit bebouwd is geweest. Er bestaat daarom weinig kans op het aantreffen van sporen van middeleeuwse bebouwing. Gezien de ligging binnen de stadsmuren is er een kleine kans op het aantreffen van sporen van menselijke activiteiten in het gebied vanaf de vroege Middeleeuwen tot de Nieuwe Tijd.

Op die plaatsen waar de grondwerken in het kader van het project Mosselboomgaard dieper reiken dan de volgens het gemeentelijke bestemmingsplan vastgestelde eisen voor vrijstelling, wordt geadviseerd de werkzaamheden archeologisch te laten begeleiden.

HOOFDSTUK 1

Inleiding

1.1

AANLEIDING VOOR HET BUREAUONDERZOEK

De gemeente Schouwen-Duiveland is van plan de parkeerplaats aan de Mosselboomgaard in de binnenstad van Zierikzee te verplaatsen naar een noordelijk van de parkeerplaats gelegen terrein. De aangewezen nieuwe locatie is momenteel een onbebouwd en met bomen begroeid terrein. Bij de aanleg hiervan kunnen mogelijk archeologische waarden verstoord worden. Het bureauonderzoek heeft als doel inzicht te verschaffen in de archeologische waarden die zich in het plangebied kunnen bevinden, en een advies te geven over mogelijk vervolgonderzoek.

1.2

ONDERZOEKSGBIED

Het plangebied wordt begrensd door de Basterstraat en de Touwbaan in het oosten en de Vrije in het westen. De noord- en zuidgrens wordt gevormd door de bebouwing van de basisscholen J.L. de Jonge en St. Willibrordus. Om een juiste indruk van de archeologische situatie ter plaatse te krijgen, zal in dit bureauonderzoek niet alleen naar het plangebied, maar ook naar een zone van circa 100 meter daaromheen gekeken worden. Dit wordt in het rapport aangeduid als het onderzoeksgebied.

Tabel 1
Objectgegevens

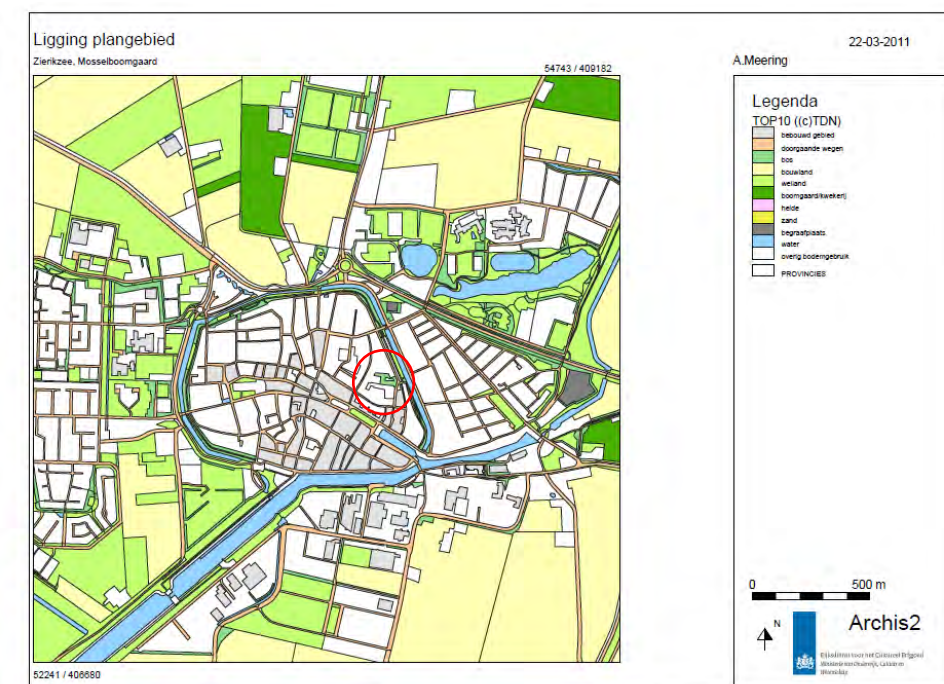
Objectgegevens Mosselboomgaard	
ARCADIS projectnummer	B B01055.000380
Projectnaam	Mosselboomgaard
Plaats	Zierikzee
Gemeente	Schouwen-Duiveland
Provincie	Zeeland
Kaartbladen	42 H
Coördinaten	
NW	x: 53.668; y: 407.922
NO	x: 53.784; y: 407.895
ZO	x: 53.776; y: 407.808
ZW	x: 53.641; y: 407.877
Oppervlakte plangebied	Ca. 0,9 ha
Onderzoeksmelding Archis2	45.777
Archeoregio	14. Zeeuws kleigebied
Uitvoerder	ARCADIS Nederland BV
Opdrachtgever	Gemeente Schouwen-Duiveland
Bevoegd Gezag	Gemeente Schouwen-Duiveland

Objectgegevens Mosselboomgaard

Uitvoeringsperiode onderzoek	Maart 2011
Beheerder en plaats documentatie	ARCADIS Nederland BV, locatie 's-Hertogenbosch

Afbeelding 1

Topografische kaart met de
ligging van het plangebied

**1.3****TOEKOMSTIGE SITUATIE PLANGEBIED**

Het project waarvoor dit bureauonderzoek is uitgevoerd, betreft de herinrichting van de parkeerplaats aan de Mosselboomgaard. Hierbij zal het aantal parkeerplaatsen worden uitgebreid. Het zuidelijk deel zal worden ingericht als groenzone en het parkeerterrein wordt beter ontsloten.

1.4**DOEL VAN HET BUREAUONDERZOEK**

1. Het bureauonderzoek heeft als doel inzicht te verschaffen in de archeologische waarden die zich mogelijk in het plangebied bevinden of verwacht worden.
2. Aan de hand van dit bureauonderzoek wordt een uitspraak gedaan over de noodzaak van archeologisch vervolgonderzoek.

1.5**WERKWIJZE**

De werkzaamheden bestaan uit een bureaustudie. Deze richt zich op archeologische bronnen als de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW), de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de archeologische database "Archis2" van de Rijksdienst voor het Culturele Erfgoed (RCE) en de archeologische beleidskaart van de gemeente Schouwen-Duiveland. Ook wordt gebruik gemaakt van de topografische kaart, de geomorfologische kaart, de hoogtekarte en de bodemkaart.

Ten slotte is voor (cultuur)historische informatie gebruik gemaakt van Kennisinstructuur Cultuurhistorie (KICH) en historisch kaartmateriaal.

1.6

JURIDISCH EN BELEIDSKADER

Monumentenwet 1988, Verdrag van Malta 1992, Wet op de Archeologische Monumentenzorg 2007 (WAMz), Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA versie 3.2), Beleidsplan Archeologie gemeente Schouwen-Duiveland, Facetbestemmingsplan Archeologie gemeente Schouwen-Duiveland.

HOOFDSTUK

2 Landschap

Het menselijke doen en laten werd en wordt in grote mate bepaald door de landschappelijke omgeving, en de mogelijkheden die daardoor geboden worden.

De geologische, geomorfologische en bodemkundige situaties zijn daarom van belang voor een archeologisch onderzoek.

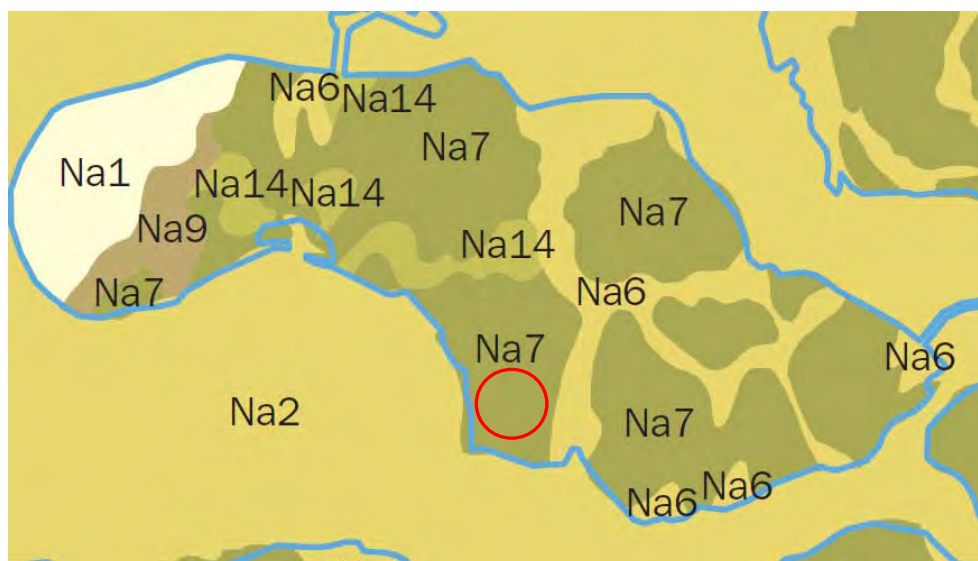
2.1

GEOLOGIE

Het landschap van Schouwen-Duiveland wordt in sterke mate bepaald door de geologische opbouw (zie afbeelding 2). De geologie van de regio Zierikzee is voornamelijk gevormd tijdens het Holoceen (heden – 11.800 jaar geleden). De voorkomende aardlagen behoren tot het zogenoemde *laagpakket van Walcheren/Formatie van Nieuwkoop*; zeeklei en –zand met inschakelingen van veen (Na7).

Afbeelding 2

Uitsnede uit de geologische kaart van Nederland



Ongeveer 4500 jaar geleden – tijdens het Subboreaal – maakte Schouwen-Duiveland deel uit van een waddengebied in het getijdebekken Zeeland. In het westen lagen strandwallen die de invloed van de zee beperkten. Hierdoor ontstond er achter de strandwallen een groot veengebied. De Schelde doorsneed het veengebied via de huidige Oosterschelde.

Na circa 1000 V. Chr. vonden er in het veengebied weer diepe inbraken van de zee plaats waardoor veel veen werd weggeslagen. Tot in de Middeleeuwen vonden er zee-inbraken plaats. Veen dat niet werd weggeslagen werd bedekt met klei van het Walcheren Laagpakket, dat tegenwoordig nog aan of vlak onder het oppervlak aanwezig is. De kern van de Zeeuwse eilanden is ontstaan uit gebieden waar het veen niet (helemaal) is verdwenen.

2.2

GEOMORFOLOGIE

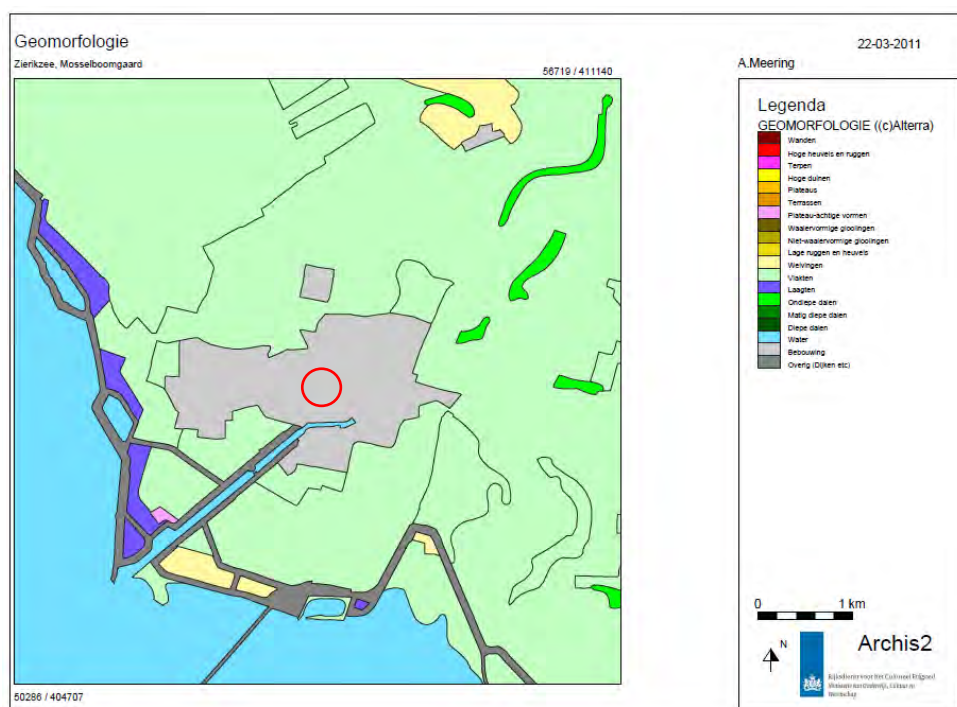
De geomorfologische kaart van Nederland geeft informatie over de vorm van het terrein, de ontstaanswijze daarvan en de ouderdom.

Het Zeeuwse landschap is sterk verbonden met de zee. Een groot deel van west-Schouwen tot net ten oosten van Zierikzee bestaat uit zogenoemd *Oudland*, een gebied waar oude, met zand opgevulde kreekkruggen hoog in het landschap liggen en de ingeklonken veengebieden de laagste delen vormen, de zogenaamde poelen. Dit in tegenstelling tot het zogenoemde *Nieuwland*, waartoe ook het grootste deel van oostelijk Schouwen behoort.

Afbeelding 3 toont Zierikzee en de omgeving op de geomorfologische kaart. Het oude krekenslandschap is hierop nog te herkennen aan de welving (geel) en ondiepe dalen (groen). Daarbuiten liggen de vlakke poelen (lichtblauw).

Afbeelding 3

Het onderzoeksgebied op de geomorfologische kaart



2.3

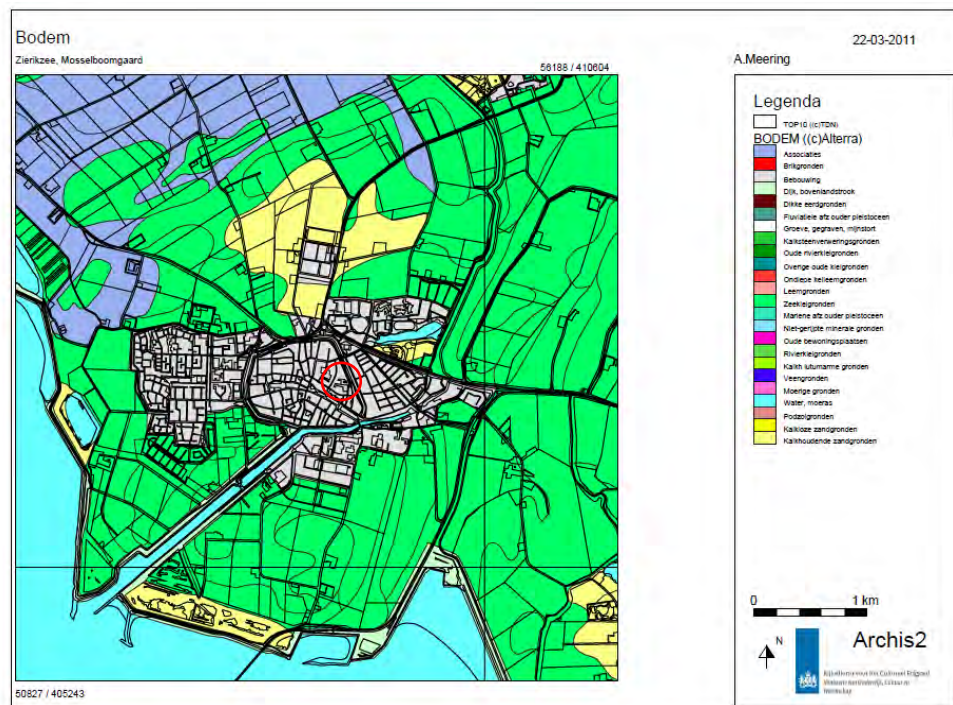
BODEM

Op de bodemkaart van Nederland is het plangebied niet gekarteerd. Landschappelijk wordt de bodem in en rond Zierikzee (zie afbeelding 4) gekenmerkt door zeekleigronden (groen). Geologisch gezien bestaan ze uit het Walcheren laagpakket of de Nieuwkoop Formatie. Bodemkundig behoort de zeeklei tot de poldervaaggronden. Dit zijn gronden waarin na sedimentatie (nog) geen bodemvormende processen hebben plaatsgevonden. Er ontbreekt dus een inspoelingslaag (B-horizont).

Op afbeelding 4 worden ook beekerdgronden aangegeven (geel). Dit zijn lage vochtige gronden met een vrij dunne en sterk humeuze bovenlaag. De kalkrijkdom heeft te maken met de relatief korte periode van bodemvorming die sinds de afzetting heeft plaatsgevonden.

Afbeelding 4

Het onderzoeksgebied
aangegeven op de
bodemkaart



2.4

HOOGTEBESTAND (AHN)

Het Actueel Hoogtebestand van Nederland (AHN) geeft de precieze en gedetailleerde maaiveldhoogtes in heel Nederland. De maaiveldhoogtes worden in een kleurschaal weergegeven, waarbij in rood de hoge delen, en in blauw de lage delen worden weergegeven.

Afbeelding 5

Detail van het AHN met het
onderzoeksgebied



Het stadsgebied van Zierikzee ligt duidelijk hoger (in geel) dan het omliggende gebied (in blauw). Dit wordt enigszins vertekend door de rode kleur van de hogere bebouwing. Alleen de oude voormalige getijdengeul die ten oosten van de stad loopt ligt ook hoger in het landschap (in geel).

2.5

GRONDWATER

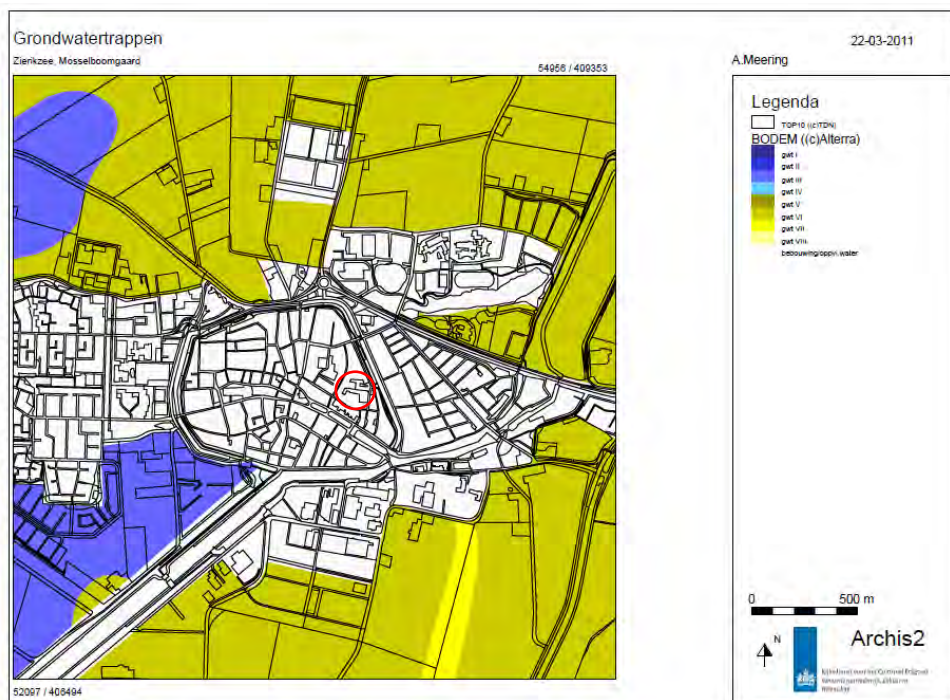
Het grondwaterpeil bepaalt voor een groot deel de mate van conservering van archeologische waarden in de bodem. Archeologische resten die zich onder de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) bevinden worden door het water tegen degradatie beschermd. Vooral organische resten blijven in een natte omgeving veelal goed geconserveerd. Resten die boven de GLG liggen raken in de loop van de tijd steeds ernstiger aangetast door verdroging en oxidatie. Wanneer de grondwaterstand door verstoringen veranderd kan dat ernstige gevolgen hebben voor het in de bodem aanwezige bodemarchief.

Diepte en dynamiek van de grondwaterstand ten opzichte van het maaiveld wordt aangeduid met de term grondwatertrappen (Gt). Grondwatertrappen worden op de bodemkaart van nat naar droog aangeduid met de Romeinse cijfers I-VII en zijn gebaseerd op de gemiddeld hoogste en de gemiddeld laagste grondwaterstand (afgekort met GHG en GLG). Onderstaande tabel geeft een overzicht van de indeling van de grondwatertrappen met bijbehorende grondwaterstanden.

Tabel 2
Indeling van
grondwatertrappen

Grondwatertrap	I	II	III	IV	V	VI	VII
GHG in cm beneden maaiveld	(<20)	(<40)	<40	>40	<40	40-80	>80
GLG in cm beneden maaiveld	<50	50-80	80-120	80-120	>120	>120	(>160)

Afbeelding 6
Het plangebied op de
grondwatertrappenkaart



In het centrum van Zierikzee is de grondwaterstand niet gekarteerd op de grondwatertrappenkaart (afbeelding 6). Maar aan de hand van de kartering van het omliggende gebied kan verwacht worden dat het plangebied ligt in een zone met grondwatertrap VI (40 - >120). In een dergelijk vrij droog gebied zullen in de bodem aanwezige organische resten matig tot slecht bewaard zijn gebleven. Anorganische resten, zoals metaal en aardewerk zullen daarentegen juist beter geconserveerd zijn.

HOOFDSTUK

3
Historie

De historie van een onderzoeksgebied speelt een grote rol bij het bepalen van de archeologische verwachting. Historische bronnen kunnen informatie over de ontwikkelingen in het onderzoeksgebied geven. Voor de 19^{de} en 20ste eeuw zijn de ontwikkelingen te achterhalen door historisch kaartmateriaal te onderzoeken. Kaarten worden met een relatief grote regelmaat geproduceerd, en laten de ontwikkeling van een gebied nauwkeurig zien.

3.1

HISTORIE

Zierikzee is ontstaan opeen hoger gelegen getijdenafzetting aan de Ee, een kreek die uitmondde in de Gouwe, de getijdengeul die de eilanden Schouwen en Duiveland van elkaar scheidde.

De stadshistorie gaat terug tot het jaar 849 n. Chr., het jaar waarin Zierikzee zou zijn ontstaan, maar de eerste vermelding is waarschijnlijk onder de naam Creca in een oorkonde uit 976. Het gaat dan om een kerkelijke bezitting die toebehoort aan de abdij van Sint Baaf in Gent. In 1156 wordt de naam van de kerk en de plaatsnaam Siricasha voor het eerst genoemd. In de 12^{de} eeuw maakte de stad een grote groei door, er werd een nieuwe kerk en een kasteel gebouwd. Zierikzee was klaarblijkelijk een plaats van strategisch belang voor de Hollandse graven. In het begin van de 13^{de} eeuw kreeg Zierikzee stadsrechten.

De 14^{de} en 15^{de} eeuw komt de stad tot grote bloei. Naast een centrum voor scheepvaart, handel en nijverheid was de stad ook een religieus centrum met een aanzienlijk aantal kloosters.

In de periode 1320-1330 wordt de vesting aangelegd, die bestaat uit een muur en een gracht. Waarschijnlijk had deze vesting ook al een eerder voorloper, aangezien de stad in 1303-1304 werd belegerd door de Vlamingen. In de 19^{de} eeuw werd de vestingmuur voor het grootste deel afgebroken, maar de vestinggracht is in zijn geheel behouden gebleven.

In 1446 vond er een grote stadsbrand plaats.

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog is de stad na een beleg, in 1576 vier maanden in Spaanse handen gevallen. De Spanjaarden vertrokken na een muerij onder Spaanse soldaten.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de stad uitgebreid met nieuwbouw, in oostelijke en later ook in westelijke richting. De gemeente Zierikzee maakt sinds 1977 deel uit van de gemeente Schouwen-Duiveland.

De stad staat bekend als monumentenstad en is sinds 1971 een beschermd stadsgezicht.

3.2

KAART VAN BLEAU 1649

Deze gedetailleerde kaart toont het stadsgebied van Zierikzee. Op de uitsnede van het plangebied in afbeelding 7 is te zien dat de bewoning in het noordelijk stadsdeel zich concentreert rond de haven. Ten noorden van de haven is er al bebouwing aanwezig langs de Vrije, de Hoge Molenstraat en de zuidzijde van de Basterstraat. Tevens is de touwbaan in het verlengde van de Basterdstraat op de kaart aangegeven.

Het binnenterrein tussen de Touwbaan en de Vrije is onbebouwd. De ingetekende bomen suggereren dat er op het terrein wellicht een stadsboomgaard was gelegen.

Afbeelding 7

Het plangebied op de kaart van Bleau, 1649



3.3

KADASTERKAART 1811 – 1832

Nadat het koninkrijk Holland in 1810 werd ingelijfd bij het Franse keizerrijk, werd begonnen aan het systematisch in kaart brengen van landeigendom, volgens het Franse systeem. Dit was de start van het kadaster. In de periode 1811-1832 werd vrijwel geheel Nederland in kaart gebracht met een in die tijd ongekennde detaillering.

Afbeelding 8

Het plangebied
weergegeven op de
kadasterkaart 1811-1832



Op een uitsnede van de kadasterkaart (zie afbeelding 8) is te zien dat het plangebied in 1811 nog steeds als onbebouwd gebied is gekarteerd. Ook in de aanwezige bebouwing en percelering rondom het plangebied zijn geen grote wijzigingen te zien ten opzichte van de situatie in 1649.

3.4**TOPOGRAFISCHE MILITAIRE KAART 1950**

Ook de topografische militaire kaart uit 1950 laat zien dat er zich alleen het noordelijk deel van het binnenterrein inmiddels bebouwing bevindt. Het plangebied zelf is nog steeds onbebouwd. De situatie op deze kadasterkaart komt exact overeen met de huidige situatie.

Afbeelding 9

Het plangebied op de
topografische militaire kaart
van 1950



3.5

BEBOUWINGSGESCHIEDENIS

Het plangebied maakte deel uit van een noordelijk randgebied dat binnen de stadsmuur, maar buiten het oude centrum rondom het havengebied gelegen was. Hoewel er in ieder geval in 1649, maar hoogstwaarschijnlijk ook al eerder, bebouwing aanwezig was langs de Vrije, de Hoge Molenstraat en de Basterstraat, is het plangebied tot op de huidige dag onbebouwd gebleven.

HOOFDSTUK

4 Archeologie

Om een archeologische verwachting voor een gebied op te kunnen stellen, is eerst kennis nodig van de reeds bekende archeologische waarden, en van de verwachting die voor het gebied geldt. In dit hoofdstuk zullen de bekende archeologische waarden en verwachtingen uit verschillende bronnen beschreven worden.

4.1

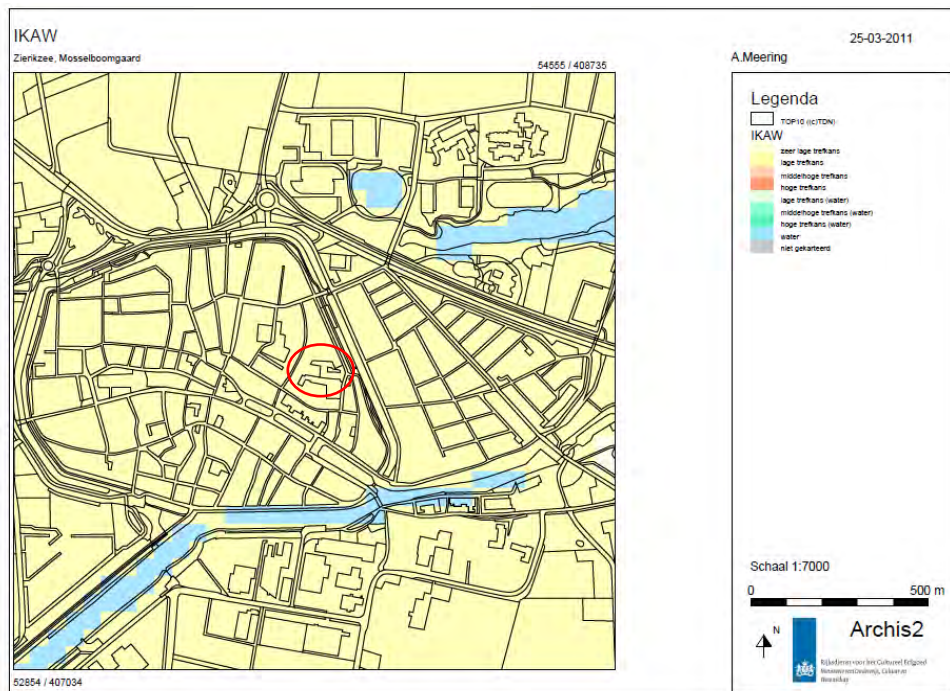
ARCHEOLOGISCHE WAARDENKAART (IKAW)

De Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) is een landelijk bestand dat is gebaseerd op de gedachte dat in Nederland de mogelijkheden tot bewoning sterk samenhangen met het oorspronkelijke landschap en bodemtype, zodat men voorspellingen kan doen over de kans op het aantreffen van archeologische waarden. Deze trefkans staat op de IKAW weergegeven als een zeer laag, laag, middelhoog of hoog. Vooral gebieden met een middelhoge en hoge trefkans zijn van archeologisch belang.

Zoals te zien is op afbeelding 10 is Zierikzee en directe omgeving gekarteerd als een gebied met een lage archeologische verwachting.

Afbeelding 10

IKAW met het plangebied



4.2

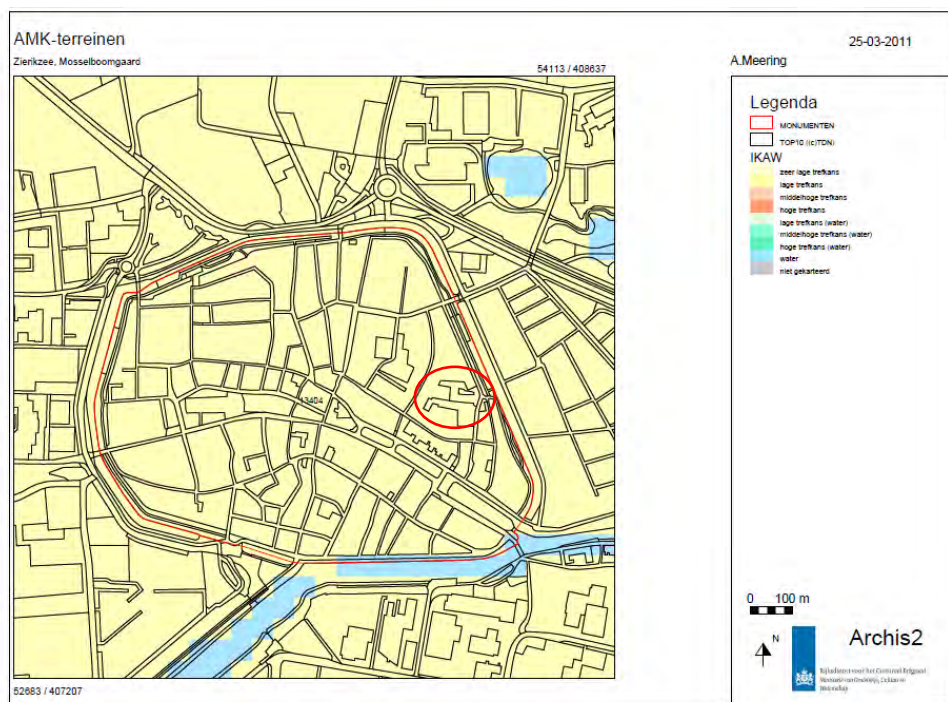
ARCHEOLOGISCHE MONUMENTENKAART (AMK)

De Archeologische Monumenten Kaart (AMK) geeft terreinen weer van archeologische waarde, hoge archeologische waarde, zeer hoge archeologische waarde en beschermde terreinen met zeer hoge archeologische waarde.

De binnenstad van Zierikzee is aangemerkt als een beschermd stadsgezicht en een archeologisch monument met een hoge waarde (AMK-nummer 13.404). De binnenstad is als monument op de AMK rood omrand (zie afbeelding 11).

In het plangebied bevinden zich geen gemeentelijke monumenten.

Afbeelding 11
Archeologische
monumenten in (de
omgeving van) het
plangebied



4.3

GEMEENTELIJKE ARCHEOLOGISCH BELEID

De gemeente Schouwen-Duiveland beschikt over een eigen archeologisch beleid en archeologische waardenkaart van de verschillende stads- en dorpskernen. Op basis van dit beleid is in het facetbestemmingsplan Archeologie aan het plangebied een Waarde Archeologie 5 toegekend. Dit houdt in dat bij grondverstorende ingrepen dieper dan 50 cm onder maaiveld en groter dan 250 m² een vergunning noodzakelijk is.

4.4

ARCHIS2

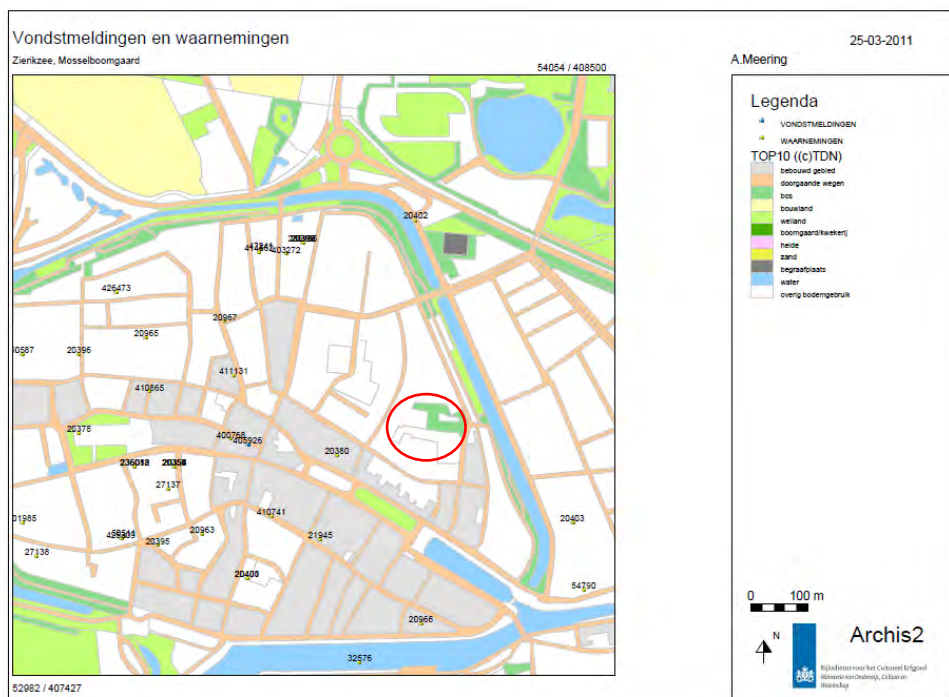
De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) heeft de beschikking over een archeologisch informatiesysteem, Archis2. In deze database staan alle gegevens over vondstmeldingen, waarnemingen en archeologische onderzoeken in Nederland.

In het plangebied zijn geen vondstmeldingen en waarnemingen bekend. In de directe omgeving is één waarneming bekend (nr. 20.380).

Dit betreft een aantal niet nader omschreven laatmiddeleeuwse vondsten uit een opgraving ter plaatse van het Sint Elisabeths Gasthuis.

Afbeelding 12

Kaart van het plangebied met waarnemingen en vondstmeldingen uit ARCHIS2



HOOFDSTUK

5 Conclusies/advies

5.1

CONCLUSIES

Zierikzee is ontstaan uit een nederzetting die op een hoger gelegen getijdenafzetting, ten westen van de Gouwe, een oude zee-uitbraak.

Landschappelijk wordt de bodem in en rond Zierikzee (zie afbeelding 4) gekenmerkt door zeekleigronden (groen). Geologisch gezien bestaan ze uit het Walcheren laagpakket of de Nieuwkoop Formatie. Bodemkundig behoort de zeeklei tot de poldervaaggronden. Op de topografische kaarten vanaf 1649 tot heden is het plangebied als onbebouwd terrein weergegeven. Volgens de IKAW geldt er voor het gebied een lage archeologische verwachting.

Uit het plangebied zijn geen vondstmeldingen en waarnemingen bekend. Ook komen er geen gemeentelijke monumenten in het plangebied voor. Het historische centrum is een archeologisch monument en wordt beschermd door het gemeentelijk archeologische beleid. In het facetbestemmingsplan heeft het gebied een dubbelbestemming Archeologie. Aangezien er bij de herinrichting van het parkeerterrein Mosselboomgaard rioleringswerkzaamheden zullen plaatsvinden die dieper reiken dan de in het Facetbestemmingsplan Archeologie geformuleerde vrijstellingen (< 50 cm onder maaiveld en < 250 m²), is bij de aanleg van de riolering archeologisch onderzoek vereist.

5.2

ARCHEOLOGISCHE VERWACHTING

Op grond van het voorgaande kan worden vastgesteld dat het plangebied waarschijnlijk nooit bebouwd is geweest. Er bestaat daarom weinig kans op het aantreffen van sporen van middeleeuwse bebouwing. Gezien de ligging binnen de stadsmuren is er een kleine kans op het aantreffen van sporen van menselijke activiteiten in het gebied vanaf de vroege Middeleeuwen tot de Nieuwe Tijd.

5.3

ADVIES

Op die plaatsen waar de grondwerken in het kader van het project Mosselboomgaard dieper reiken dan de volgens het gemeentelijke Facetbestemmingsplan Archeologie vastgestelde eisen voor vrijstelling, wordt geadviseerd de werkzaamheden archeologisch te laten begeleiden.

Bovenstaand advies sluit niet uit dat er bij graafwerkzaamheden (niet voorspelbare) toevalsvondsten kunnen worden aangetroffen, zoals bedoeld in paragraaf 7, artikel 53 van de Monumentenwet.

In dat geval moet hiervan melding worden gedaan bij het Bevoegd Gezag.

Dit advies dient door de initiatiefnemer te worden voorgelegd aan het Bevoegd Gezag, in dit geval de gemeente Schouwen-Duiveland. Het Bevoegd Gezag zal het advies beoordelen en een “Besluit tot vervolgonderzoek” nemen. Het Bevoegd Gezag kan van het advies afwijken.

HOOFDSTUK

6 Bronnen

- Archeologische Monumenten Kaart (AMK)
- Bodemkaart Nederland (1:50:000); Alterra
- Geomorfologische Kaart (1:50:000); Alterra
- Actueel Hoogtebestand van Nederland
- Kadasterkaart 1811-1832
- Topografische Militaire Kaart van (..)
- Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) 3^e generatie; Rijksdienst voor het Culturele Erfgoed (RCE)
- Archeologisch Informatiesysteem Archis2; Rijksdienst voor het Culturele Erfgoed (RCE)
- H.J.A. Berendsen, Landschappelijk Nederland. Assen, 2008
- Beleidsplan Archeologie, gemeente Schouwen-Duiveland
- Facetbestemmingsplan Archeologie, gemeente Schouwen-Duiveland, 2009
- Verhagen, P., 2008: Gemeente Schouwen-Duiveland. Archeologische waarden- en verwachtingenkaarten voor de historische kernen.
Zuidnederlandse Archeologische Notities 165
- Kennisinfrastructuur Cultuurhistorie (KICH)
- www.watwaswaar.nl
- www.zierikzee-monumentenstad.nl

BIJLAGE 1 Geomorfologische kaart

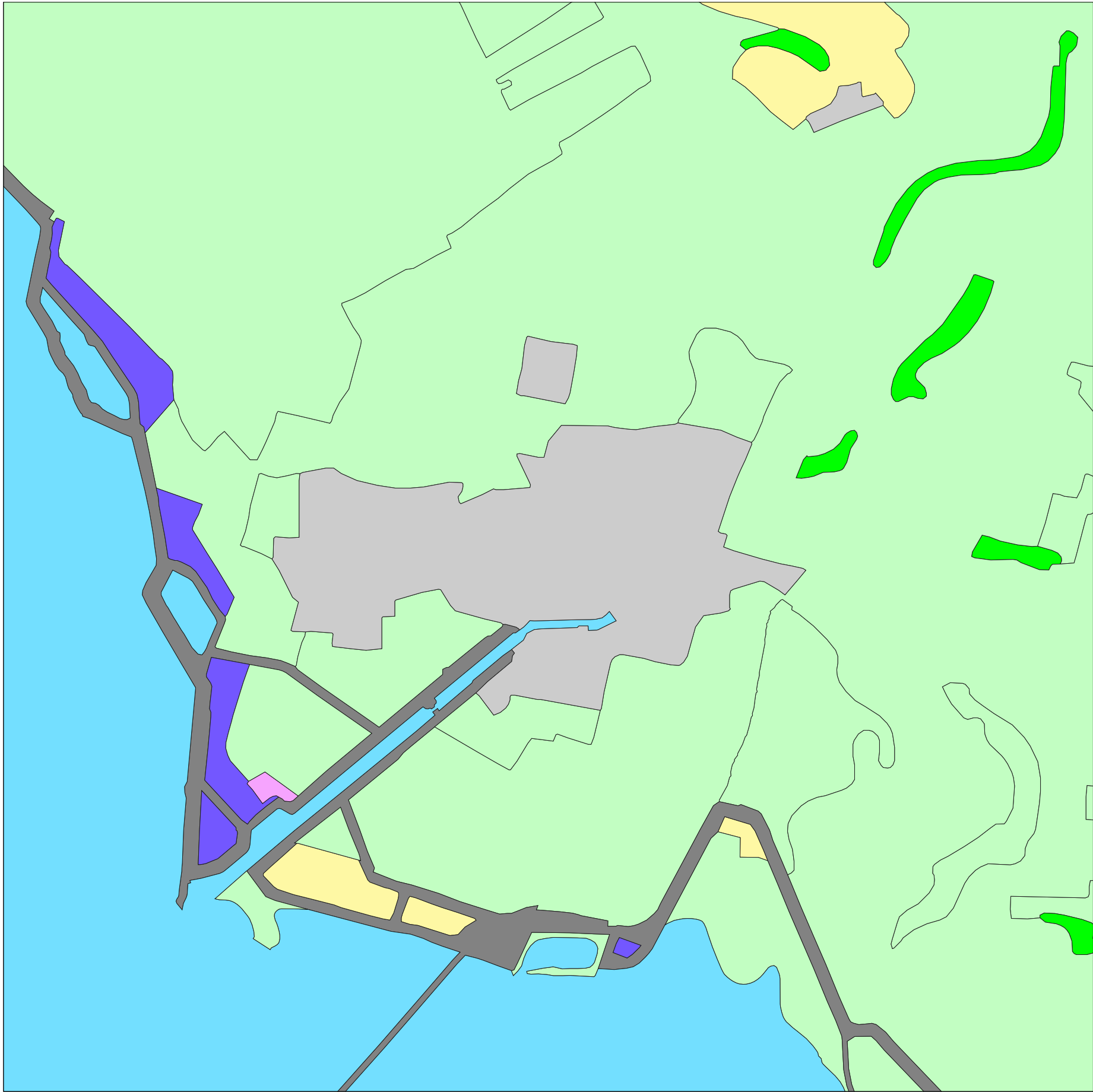
Geomorfologie

Zierikzee, Mosselboomgaard

22-03-2011

A.Meering

56719 / 411140



50286 / 404707

Legenda
GEOMORFOLOGIE ((c)Alterra)

- Wanden
- Hoge heuvels en ruggen
- Terpen
- Hoge duinen
- Plateaus
- Terrassen
- Plateau-achtige vormen
- Waaivormige glooiingen
- Niet-waaivormige glooiingen
- Lage ruggen en heuvels
- Welvingen
- Vlakten
- Laagten
- Ondiepe dalen
- Matig diepe dalen
- Diepe dalen
- Water
- Bebouwing
- Overig (Dijken etc)



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Archis2

BIJLAGE 2 Bodemkaart

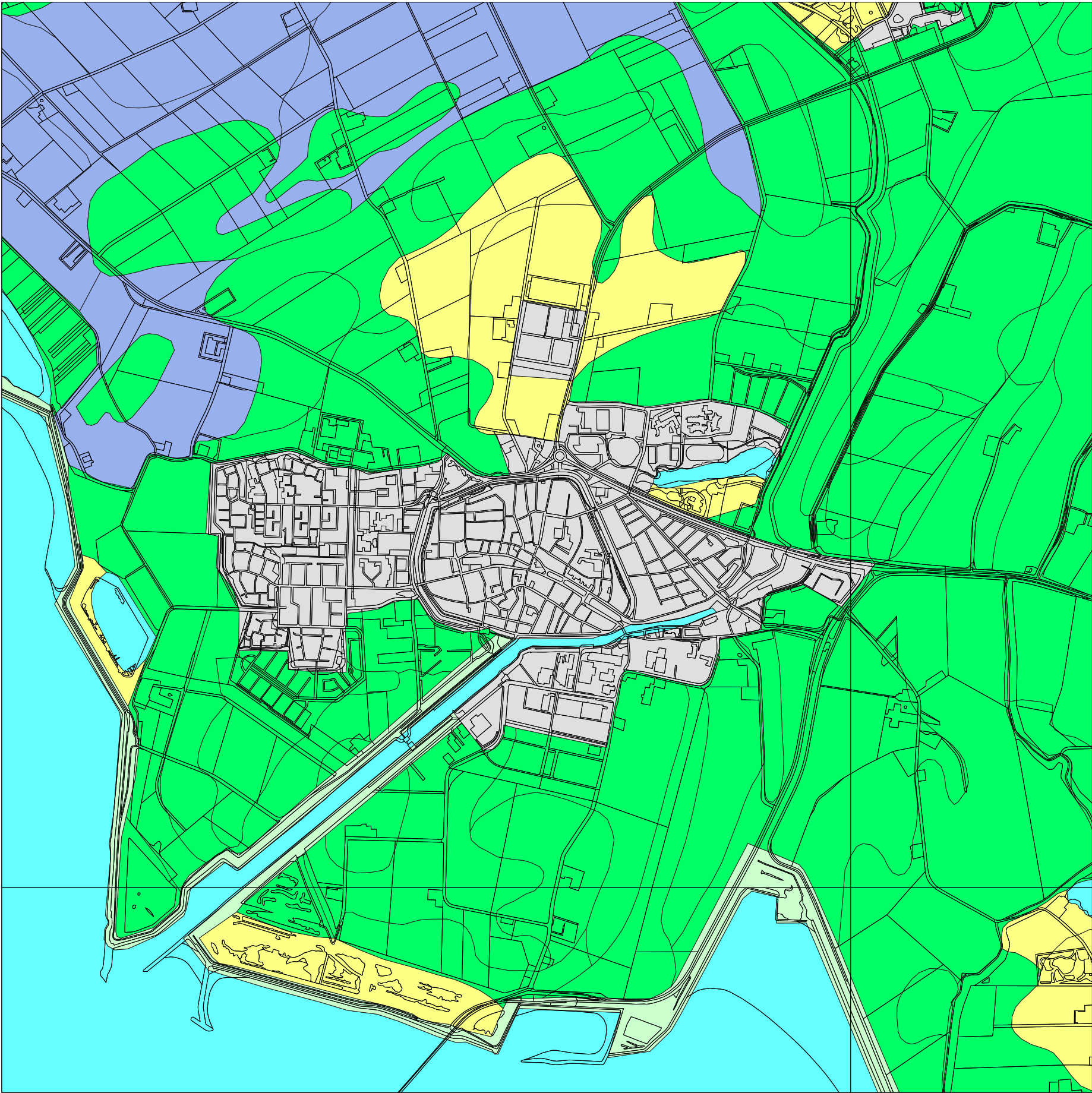
Bodem

Zierikzee, Mosselboomgaard

22-03-2011

A.Meering

56188 / 410604



50827 / 405243

Legenda

TOP10 ((c)TDN)

BODEM ((c)Alterra)

- Associaties
- Brikgronden
- Bebouwing
- Dijk, bovenlandstrook
- Dikke eerdgronden
- Fluviatile afz ouder pleistoceen
- Groeve, gegraven, mijnstort
- Kalksteenverweringsgronden
- Oude rivierkleigronden
- Overige oude kleigronden
- Ondiepe keileemgronden
- Leemgronden
- Zeekleigronden
- Mariene afz ouder pleistoceen
- Niet-gerijpte minerale gronden
- Oude bewoningsplaatsen
- Rivierkleigronden
- Kalkh lutumarme gronden
- Veengronden
- Moerige gronden
- Water, moeras
- Podzolgronden
- Kalkloze zandgronden
- Kalkhoudende zandgronden



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Archis2

BIJLAGE 3 Grondwatertrappenkaart

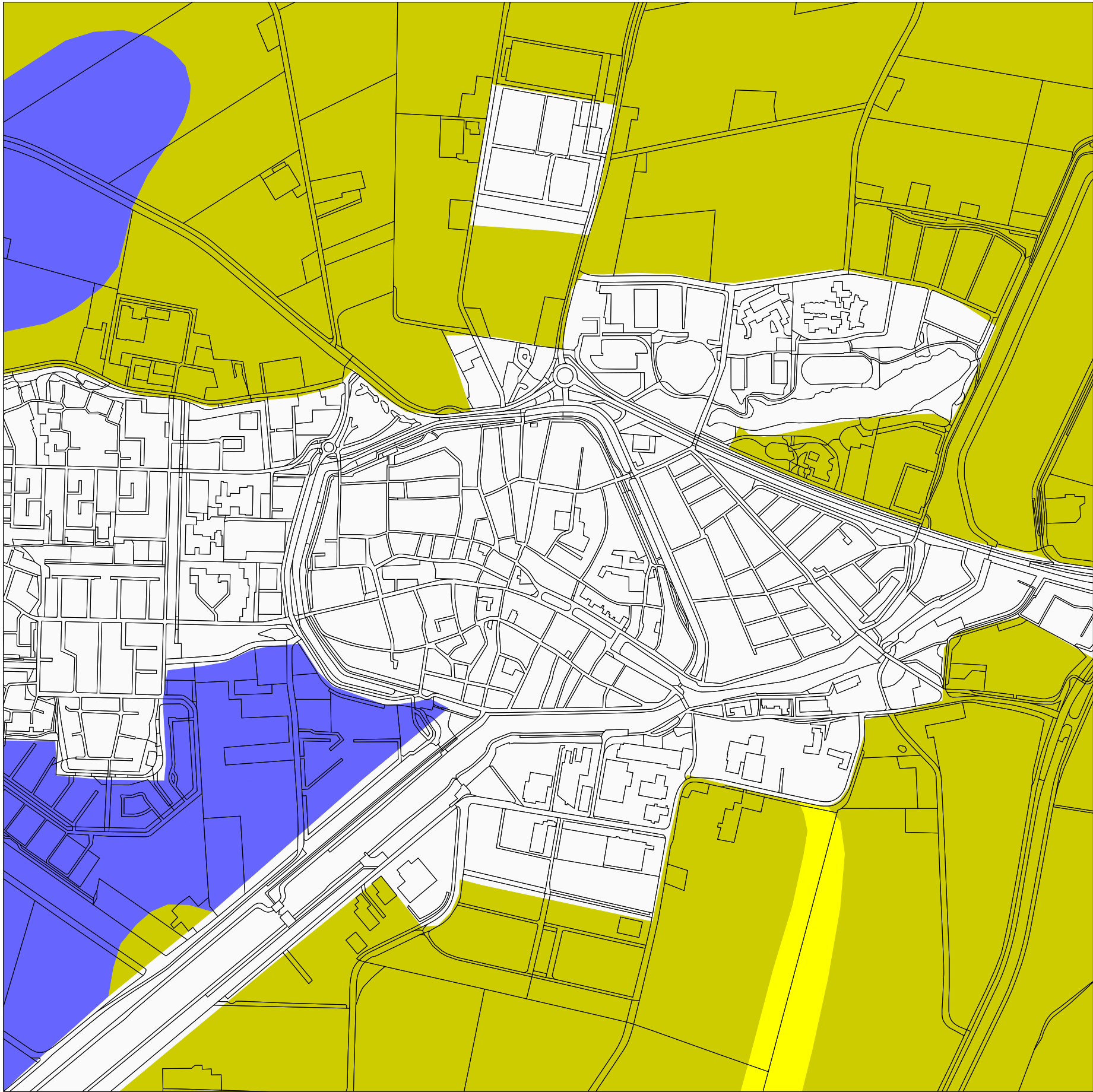
Grondwatertrappen

Zierikzee, Mosselboomgaard

22-03-2011

A.Meering

54956 / 409353



52097 / 406494

Legenda

- TOP10 ((c)TDN)
- BODEM ((c)Alterra)
 - grwt I
 - grwt II
 - grwt III
 - grwt IV
 - grwt V
 - grwt VI
 - grwt VII
 - grwt VIII
 - bebouwing/oppvl.water

0 500 m



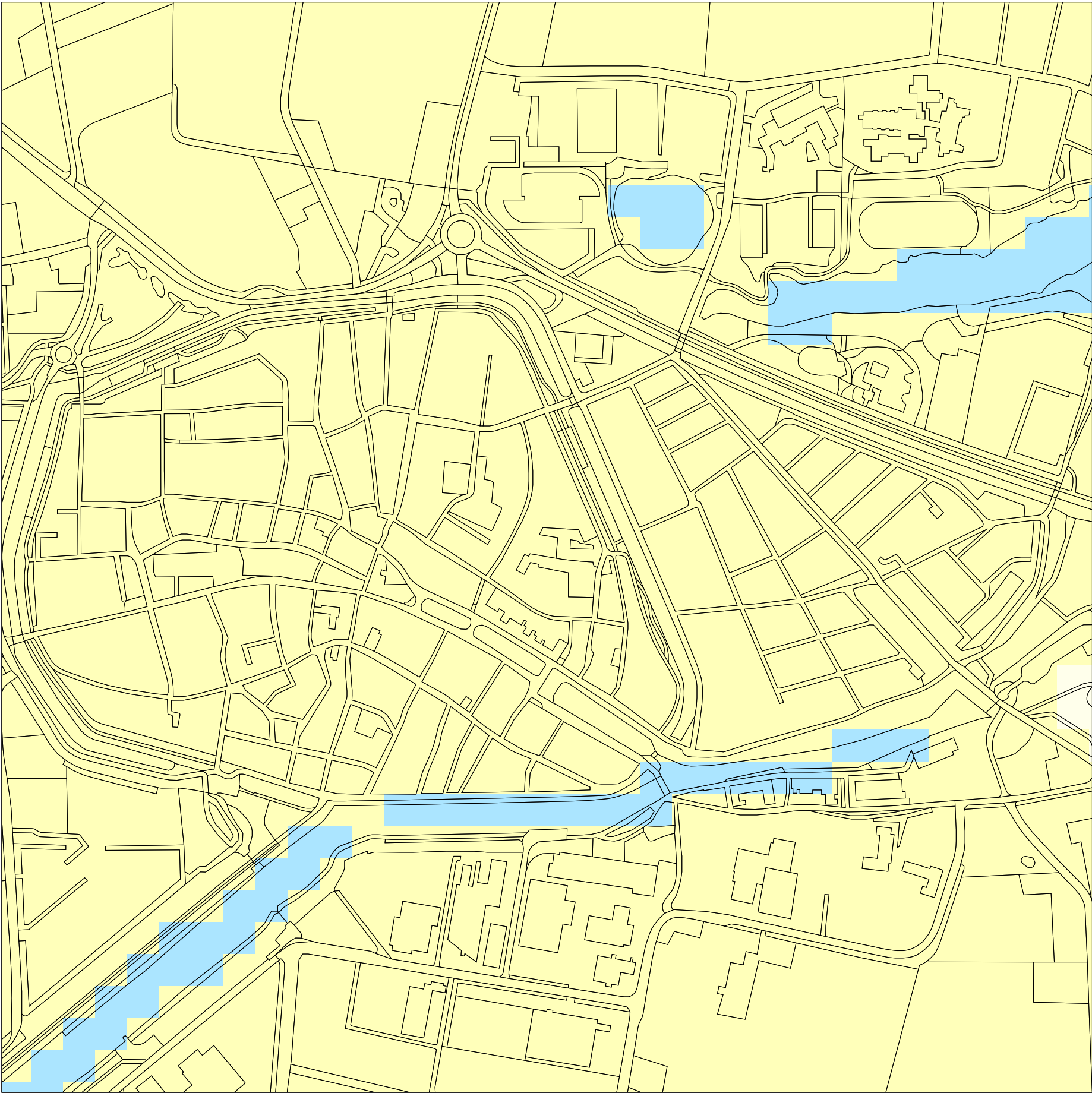
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Archis2

BIJLAGE 4

Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW)

54555 / 408735



52854 / 407034

Legenda

TOP10 ((c)TDN)

IKAW

- zeer lage trefkans
- lage trefkans
- middelhoge trefkans
- hoge trefkans
- lage trefkans (water)
- middelhoge trefkans (water)
- hoge trefkans (water)
- water
- niet gekarteerd

Schaal 1:7000



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Archis2

BIJLAGE 5

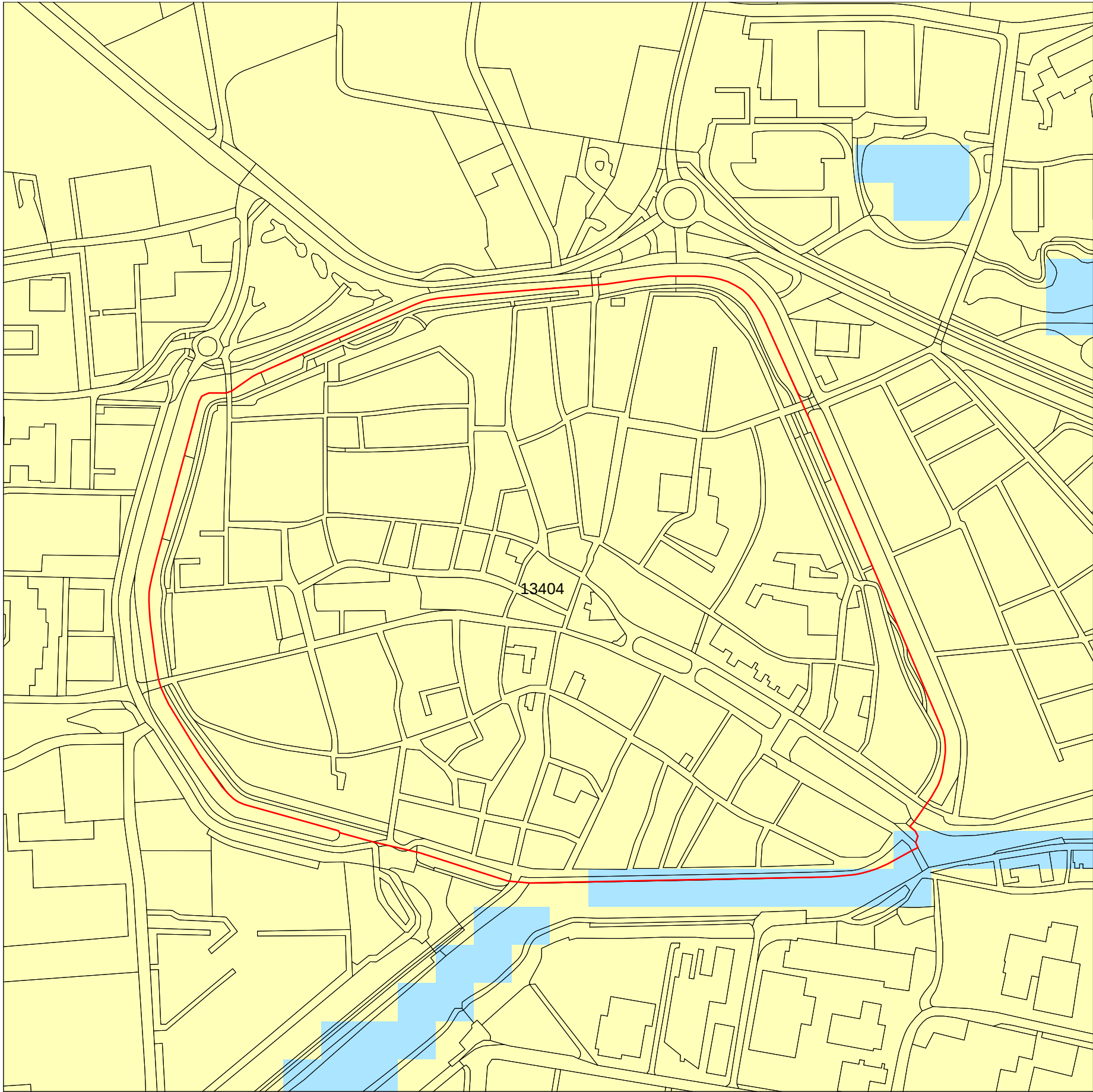
Archeologische Monumenten Kaart (AMK)

AMK-terreinen

Zierikzee, Mosselboomgaard

25-03-2011

A.Meering



Legenda

- MONUMENTEN
- TOP10 ((c)TDN)

IKAW

- zeer lage trefkans
- lage trefkans
- middelhoge trefkans
- hoge trefkans
- lage trefkans (water)
- middelhoge trefkans (water)
- hoge trefkans (water)
- water
- niet gekarteerd

0 100 m



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Archis2

52683 / 407207

BIJLAGE 6

Archis2: vondstmeldingen en waarnemingen

Vondstmeldingen en waarnemingen

25-03-2011

Zierikzee, Mosselboomgaard

A.Meering



Legenda

- VONDSTMELDINGEN
- WAARNEMINGEN

TOP10 ((c)TDN)

- bebouwd gebied
- doorgaande wegen
- bos
- bouwland
- weiland
- boomgaard/kwekerij
- heide
- zand
- begraafplaats
- water
- overig bodemgebruik

0 100 m



Archis2

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

52982 / 407427

54054 / 408500

Colofon

BUREAUONDERZOEK ARCHEOLOGIE MOSSELBOOMGAARD, ZIERIKZEE

OPDRACHTGEVER:

Gemeente Schouwen-Duiveland

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

A. Meering – Archeoloog MA

GECONTROLEERD DOOR:

P.M.M.A. Bringmans - Senior KNA-archeoloog

VRIJGEGEVEN DOOR:

P.M.M.A. Bringmans - Senior KNA-archeoloog

18 juli 2011

075434281.0.6

ARCADIS NEDERLAND BV

Utopialaan 40-48

Postbus 1018

5200 BA 's-Hertogenbosch

Tel 073 6809 211

Fax 073 6144 606

www.arcadis.nl

Handelsregister 9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens
uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke
toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document
worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door
middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.

BIJLAGE 3

Antwoordnotitie voorontwerpbestemmingsplan 'Parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee'

1. Inleiding

Op grond van de gemeentelijke inspraakverordening en de bepalingen in artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht heeft het voorontwerpbestemmingsplan 'Parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee' de inspraakprocedure doorlopen. Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan de wettelijk vereiste overleginstanties en zijn daarnaast enkele andere organisaties voor een overlegreactie benaderd. Verder is iedereen in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie te geven op het voorontwerpbestemmingsplan.

Deze notitie beschrijft de resultaten van de vooroverlegprocedure van dit voorontwerpbestemmingsplan. Daarbij is, indien van toepassing, aangegeven op welke wijze het bestemmingsplan is aangepast. Naast de reacties uit het vooroverleg is ook een aantal aanpassingen voorgesteld naar aanleiding van ambtshalve overwegingen.

2. Overleg

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro heeft de gemeente Schouwen-Duiveland onderstaande overleginstanties in de gelegenheid gesteld om in de periode 2 september 2011 tot en met 10 oktober 2011 op het voorontwerpbestemmingsplan 'Parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee' te reageren:

1. Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
2. Provincie Zeeland;
3. Waterschap Scheldestromen;
4. Delta Nuts;
5. Rijksdienst voor het cultureel Erfgoed;

Van de geboden gelegenheid om te reageren hebben de instanties 1, 2 en 3 gebruik gemaakt. De instanties hebben te kennen gegeven geen opmerkingen te hebben op het voorontwerpbestemmingsplan.

Samenvatting en beantwoording reacties

Hierna zijn de reacties samengevat. Dit betekent niet dat de onderdelen van de reacties die niet expliciet zijn genoemd, niet bij de oordeelsvorming zijn betrokken. De ingediende reacties zijn in het geheel beoordeeld. Aansluitend is als afronding van de beantwoording een conclusie geformuleerd.

O-1 Ministerie van Infrastructuur en Milieu

ingekomen 30 september 2011

Reactie

Het voorontwerpbestemmingsplan Parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid.

Conclusie

De reactie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

O-2 Provincie Zeeland

Ingekomen 6 oktober 2011

Reactie

Het voorontwerpbestemmingsplan Parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Conclusie

De reactie van provincie Zeeland leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

O-3 Waterschap Zeeuwse Eilanden

Ingekomen 27 oktober 2011

Reactie

Het voorontwerpbestemmingsplan Parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee geeft geen aanleiding tot aanpassen van het bestemmingsplan.

Conclusie

De reactie van het Waterschap Scheldestromen leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee' heeft van 22 augustus 2011 tot en met 3 oktober 2011 voor iedereen ter inzage gelegen met de mogelijkheid een inspraakreactie te geven. Binnen deze periode zijn 2 schriftelijke reacties ingediend op het voorontwerpplan.

Samenvatting en beantwoording inspraakreacties

Hierna zijn de reacties samengevat. De inspraakreacties zijn waar mogelijk ingekort. Dit betekent niet dat de onderdelen van de reacties die niet expliciet zijn genoemd, niet bij de oordeelsvorming zijn betrokken. De ingediende reacties zijn in het geheel beoordeeld. Aansluitend is als afronding van de beantwoording een conclusie geformuleerd.

I-1 Reclamant, Hoge Molenstraat 43 te Zierikzee

Ingekomen 26 september 2011

Reactie

Reclamant is woonachtig op het perceel Hoge Molenstraat 43 te Zierikzee en heeft de volgende reactie ingediend op het voorontwerpbestemmingplan:

1. De "om te ruilen grond t.b.v. BSO (buitenschoolse opvang)" (op de tekening blauw gearceerd) ligt nu gedeeltelijk op het erf (Hoge Molenstraat 43, perceel 484). Dit ziet men graag aangepast aan de kadastrale grens. (de huidige schutting).
2. De inrit aan de zijde van de Basterstraat wordt nu vaak geblokkeerd door mensen die „even snel een boodschap halen. Men vraagt of er een duidelijkere markering kan komen zodanig dat er niet voor de inrit geparkeerd mag worden (gele lijn langs de stoep, verbodsbord);
3. Men vraagt hoe wordt voorkomen dat de groenvoorziening / speelplek een hondenuitlaatplaats of een hangplek voor jongeren of drugsdealers wordt.
4. Hoe wordt de afwatering van schoolplein en BSO geregeld? (nu loopt veel water van het schoolplein de tuin (en kelder) van reclamant in).
5. Reclamant wil graag op de hoogte worden gehouden van wanneer en hoe deze rioleringswerkzaamheden gaan plaatsvinden. Reden daarvoor is dat reclamant begrepen heeft dat de oude gewelfriolering op hun perceel afgesloten en gesloopt wordt, dit stuk riolering maakt onderdeel uit van het rioleringsplan voor de herinrichting van het parkeerterrein. Aangegeven wordt dat momenteel al een flinke verzakking boven de riolering op eigen terrein is ontstaan.
6. Als er op het terrein van reclamant gegraven wordt, wordt verzocht om de septic tank die nu als 'put' fungeert dan ook mee te verwijderen.
7. Men denkt graag mee over een eventuele afscheiding tussen groenvoorziening en eigen tuin in de vorm van bijvoorbeeld een beukenhaag, om het plaatje zo compleet te krijgen.

Beantwoording

1. De opmerking is terecht. De grens van het bestemmingsplan loopt inderdaad over gronden behorende bij het perceel Hoge Molenstraat 43 Zierikzee. De verbeelding wordt aangepast.
2. Markering is niet via het bestemmingsplan te regelen. Omdat parkeren voor een inrit wettelijk al niet is toegestaan, wordt niet voorzien in het aanbrengen van een gele lijn langs stoep of een verbodsbord. Het bestemmingsplan wordt op dit punt niet aangepast.
3. Het voorkomen van gebruik zoals hondenuitlaatplaats en een hangplek voor jongeren of drugsdealers is niet via het bestemmingsplan te regelen. Het bestemmingsplan wordt op dit punt niet aangepast.
4. De afwatering van school en BSO is geen onderdeel van het bestemmingsplangebied. Tevens zijn de gronden van de school en BSO geen eigendom van de gemeente. De gemeente kan hier niets in betekenen. Het bestemmingsplan kan op dit punt niet worden aangepast.

5. De planning is dat de rioleringswerkzaamheden ten behoeve van het nieuwe parkeerterrein starten op het moment dat het bestemmingsplan in werking is getreden. Volgens de huidige planning is dat medio april 2012.
6. De bestaande riolering op gronden van reclamant kan bij de aanpak van het totale rioleringsplan direct worden meegenomen. Tevens kan dan een nieuwe aansluiting op het gemengde stelsel aan de Hoge Molenstraat worden aangelegd ten behoeve van de woning Hoge Molenstraat 43. Bij graafwerkzaamheden is er de mogelijkheid aanwezig om deze septictank te verwijderen. Het bestemmingsplan wordt op dit punt niet aangepast.
7. Het plaatsen van een afscheiding is niet via het bestemmingsplan te regelen. Het bestemmingsplan wordt op dit punt niet aangepast.

Conclusie

De reactie onder punt 1 van reclamant leidt wel tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voor wat betreft de punten 3, 5, 6 en 7 wordt reclamant geadviseerd contact te onderhouden met de gemeente.

I-2 Reclamant, Hoge Molenstraat 37 te Zierikzee

Ingekomen 4 oktober 2011

Reactie

Reclamant is eigenaar van een pakhuis / berging gelegen aan de Hoge Molenstraat 37 te Zierikzee en heeft de volgende reactie op het voorontwerpbestemmingsplan:

1. Het buitenterrein is gelegen aan de Mosselboomgaard te Zierikzee. De toegang tot het buitenterrein blijft niet of nauwelijks bereikbaar voor vrachtwagens. Deze rijden over een verstevigd trottoir, waar getwijfeld wordt over de toelaatbare asdruk. Tevens is de informele doorsteek te krap voor het in – en uitdraaien van vrachtverkeer.
2. Er wordt een keerwand aangegeven op een situatietekening en profiel A. Deze keerwand is akkoord, mits deze keerwand op de naburige kavel wordt gebouwd.
3. Men is bang dat de doorsteek die wordt uitgevoerd in grasbetonsteen, als parkeerplaats gebruikt gaat worden.

Beantwoording

1. Een verstevigd trottoir en een voldoende ruime doorsteek zijn in dit geval niet te regelen via het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan wordt op dit punt niet aangepast.
2. Een keerwand is niet te regelen in een bestemmingsplan. Ook dit betreft een aspect binnen het ontwerp. De vraag wordt uitgezet in de organisatie. Het bestemmingsplan wordt op dit punt niet aangepast.
3. Grasbetonsteen is niet te regelen in het bestemmingsplan omdat dit van toepassing is binnen het ontwerp. Het bestemmingsplan wordt op dit punt niet aangepast.

Conclusie

De reactie van reclamant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voor wat betreft de drie punten wordt reclamant geadviseerd contact te onderhouden met de gemeente.

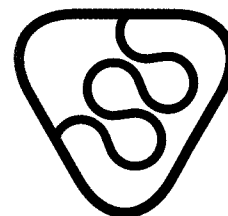
4. Ambtshalve wijzigingen

A-1

Een aantal ondergeschikte redactionele aanpassingen in de toelichting en in de bestemmingsplanregels.

Gemeente Schouwen-Duiveland
Postbus 5555
4300 JA ZIERIKZEE

Gemeente Schouwen-Duiveland		
Reun	2. OKT 2011	K. van der
OB		env. dev.
MOG	1100K11445	



Waterschap Scheldestromen

uw brief : email
uw kenmerk : 14 oktober 2011
ons kenmerk : 2011025696
bijlagen :

behandeld door : drs. ing. J.M. Schipper
doorkiesnummer : 088-2461266
e-mail : info@scheldestromen.nl

onderwerp : ontwerp bestemmingsplan 'Mosselboomgaard' (parkeerterrein)

VERZONDEN 26 OKT 2011

Middelburg, 20 oktober 2011

Geachte heer, mevrouw,

Het voorontwerp bestemmingsplan 'Parkeerterrein Mosselboomgaard' (versie 22 juli 2011) dat aan het waterschap is voorgelegd, geeft mij geen aanleiding opmerkingen te maken.

In de waterparagraaf is aan de hand van de relevante thema's uiteengezet wat de consequenties zijn van het plan en hoe daarmee wordt omgegaan. In nader overleg tussen mijn collega dhr. A. Depondt en dhr. M. de Jonge van uw ambtelijke dienst zijn de technische details over de afwatering besproken.

Deze brief is tevens het water(schaps)advies.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

namens het dagelijks bestuur
van waterschap Scheldestromen

mr. drs. J.M. van Werkum,
hoofd afdeling Beleid Waterbeheer

Postadres:

Postbus 1000,
4330 ZW Middelburg

Bezoekadressen:

Kanaalweg 1,
4337 PA Middelburg

Kennedylaan 1,
4538 AE Terneuzen

t 088 2461000 (lokaal tarief)
f 088 2461990
e info@scheldestromen.nl
s www.scheldestromen.nl



bericht op brief van: 2 september 2011
uw kenmerk: -
ons kenmerk: 11111690/NWR.11.045
afdeling: Ruimte
bijlage(n): -
behandeld door: J.A. Wisse
doorkiesnummer: (0118) 63 1905
onderwerp: Vooroverlegreactie voorontwerp bestemmingsplan
"Parkeerterrein Mosselboomgaard",
gemeente Schouwen-Duiveland

Het college van burgemeester en wethouders
van gemeente Schouwen-Duiveland
Postbus 5555
4300 JA ZIERIKZEE

Gemeente Schouwen-Duiveland		
afdeling	ingekomen d.d.	kopie
Ren		
cluster	- 6 OKT 2011	ontv. bev.
OB		
medew.	11 okt 10736	
mvb		
rapport		o lla raad

verzonden: - 5 OKT. 2011

Middelburg, 4 oktober 2011

Geacht college,

Op 2 september 2011 hebben wij van u het voorontwerp bestemmingsplan "Parkeerterrein Mosselboomgaard" ontvangen in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Uw voorontwerp geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,
namens dezen,

mr. C.J. Meijler,
hoofd afdeling Ruimte.

Collin Clement

Van: Mark van Gerwen

Verzonden: vrijdag 30 september 2011 10:02

Aan: DIV-balie

Onderwerp: FW: reactie voorontwerp bestemmingsplan "parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee"

Hoi Collega's,

Kunnen jullie deze voorontwerpreactie inboeken?
Bedankt!

Met vriendelijke groet,

Mark van Gerwen

Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening
Telefoon: 0111 - 452 249

Gemeente Schouwen-Duiveland		
afdeling	ingekomen d.d.	kopie
RM	30 SEP 2011	
cluster		ontv. bev.
OB		
medew.	11ink10556	
mw		

Van: Lizzy Boudestein-Coenraad [mailto:Lizzy.Coenraad@minvrom.nl] **Namens Postbus VI Ruimtelijke plannen**

Verzonden: donderdag 29 september 2011 13:55

Aan: Mark van Gerwen

CC: 'rmw@zeeland.nl'

Onderwerp: reactie voorontwerp bestemmingsplan "parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee"

kenmerk holmes nr. 51099

Aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Schouwen-Duiveland,
Ter attentie van Mark van Gerwen

Op 2 september 2011 heb ik uw verzoek ontvangen om advies op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening over het voorontwerpbestemmingsplan "parkeerterrein Mosselboomgaard Zierikzee".

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd vooroverleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert vervolgens de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en -structuurvisies richting gemeenten.

Het bovengenoemde plan geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB.

Hoogachtend,

De directeur-inspecteur van het
Inspectoraat-Generaal VROM,

p.o. Louis Verhees
Coördinator VROM-Inspectie Regio Zuid

Ministerie van I&M
VROM-Inspectie Regio Zuid
Kennedyplein 7-13 | Eindhoven
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

T 040-2652911

viruimtelijkeplannen@minvrom.nl

3-10-2011

BIJLAGE 4 Aanvraagformulier watertoetsproces

Aanmeldformulier watertoetsproces

Doel van het watertoetsproces is dat waterhuishoudkundige doelstellingen zichtbaar en evenwichtig worden meegenomen bij ruimtelijke plannen of besluiten. Voor het uitvoeren van de watertoets heeft het waterschap een aantal gegevens nodig waarvoor u dit formulier kunt invullen. Probeer dit formulier (voor zover mogelijk) zo volledig mogelijk in te vullen, dit voorkomt vertraging in de procedure. Voor vragen kunt u contact op nemen met het waterschap tel. 088-2461000.

Uw gegevens

	Gegevens initiatiefnemer <i>(particulier/bedrijf)</i>	Gegevens aangevraagd door <i>(optioneel, bijv. adviesbureau, etc.)</i>
naam:	Gemeente Schouwen-Duiveland	Gemeente Schouwen-Duiveland
organisatie:		Gemeente
adres:		Postbus 5555
postcode + plaats:		4300 JA Zierikzee
e-mailadres:		Mark.van.gerwen@schouwen-duiveland.nl
telefoonnummer:		0111-452249
Invuldatum aanvraag:		29 september 2011

Gegevens van het plan

Wat is de (concept)plannaam:	Herinrichting parkeerterrein Zierikzee
Waar is het plan gelegen: <i>(adres en kadastrale gegevens, voeg ook een kaart (op schaal) toe)</i>	Mosselboomgaard Zierikzee.
Beknopte planomschrijving <i>(welke ontwikkeling vindt plaats / wat gaat er gebeuren)</i> Herinrichting parkeerterrein; ivm veiligheid langzaam verkeer en toename aantal parkeerplaatsen. Huidig aantal: 115 pp. Toekomst: 131. Er moet een bestemmingsplanprocedure worden doorlopen omdat op de bestemming groen parkeerplaatsen worden gerealiseerd. <u>Maurits:</u> ik heb je het voorontwerpbestemmingsplan al toegezonden, dus dat is in jullie bezit. Ik verwijst naar de inrichtingstekening en de (nieuwe) verbeelding voor de exacte ligging van het nieuwe parkeerterrein.	

Watertoetstabel

De watertoetstabel geeft een onderbouwing van het plan. De watertoetstabel kan als onderbouwing van de water(schaps)aspecten worden opgenomen in een ruimtelijk plan.

Thema en water(schaps)doelstelling	Uitwerking
Veiligheid waterkering Waarborgen van het veiligheidsniveau tegen water en de daarvoor benodigde ruimte.	Geef in de uitwerking aan of er consequenties zijn voor waterkeringen. Reactie: NVT
Wateroverlast <i>(vanuit oppervlaktewater)</i> Bij de bouw wordt voldoende hoog gebouwd om instroming van oppervlaktewater in maatgevende situatie(s) te voorkomen. Het plan biedt voldoende ruimte voor vasthouden / bergen / afvoeren van water.	Geef in de uitwerking aan met hoeveel m ² het verhard oppervlak toeneemt, het aantal m ³ /m ² berging dat wordt gerealiseerd en op welke wijze dit plaatsvindt. Reactie: niet of nauwelijks toename verhard oppervlak. Feitelijk wordt een bestemmingsvlak 'groen' geruild met de bestemming 'Verkeer' en vice versa. Bij de aanleg van het nieuwe parkeerterrein wordt tegelijk voorzien in de aanleg van nieuwe riolering (zowel HWA en DWA).

	<i>Er ligt nu een gemengd systeem.</i>
Riolering / RWZI (inclusief water op straat / overlast) Optimale werking van de zuiveringen/RWZI's en van de (gemeentelijke) rioleringen. Afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken in verband met de reductie van hydraulische belasting van de RWZI, het transportsysteem en het beperken van overstorten.	<i>Geef in de uitwerking aan op welke wijze het huishoudelijk afvalwater en hemelwater wordt afgevoerd/gezuiverd.</i> <i>Reactie: er ligt nu een gemengd stelsel. Dit wordt een gescheiden stelsel. Verder komt een gedeelte oude riolering te vervallen en wordt verwijderd.</i>

Thema en water(schaps)doelstelling	Uitwerking
Waterschapsobjecten Ruimtelijke ontwikkelingen mogen de werking van waterschapsobjecten niet belemmeren. Hierbij wordt gedacht aan milieucontouren rond RWZI's, rioolpers-gemalen, poldergemalen, vrijverval- en/of persleidingen.	<i>Geef aan op welke wijze wordt omgegaan met milieucontouren van waterschapsobjecten.</i> <i>Reactie: NVT.</i>
Watervoorziening / -aanvoer Het voorzien van de bestaande functie van (grond-en/of oppervlakte)water van de juiste kwaliteit en de juiste hoeveelheid op het juiste moment. Het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebruik op de behoefte aan water.	<i>Geef aan op welke wijze het hemelwater van verharde oppervlakten wordt afgevoerd/gezuiverd. Welke mogelijkheden bestaan er voor hergebruik.</i> <i>Reactie: aanleggen gescheiden stelsel waarvan hemelwater op de gracht wordt geloosd.</i>
Volksgezondheid (water gerelateerd) Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	<i>Geef aan wat de watergerelateerde consequenties zijn van de ontwikkeling voor de volksgezondheid.</i> <i>Reactie: Aanleg gescheiden stelsel zorgt voor verbetering ter plaatse. Tevens verwijderen van oude (in slechte staat zijnde) riolering.</i>
Bodemdaling Voorkomen van maatregelen die (extra) maaiveldsdalingen met name in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	<i>Geef aan op welke wijze aandacht is besteed aan het aspect bodemdaling als gevolg van de nieuwe ontwikkeling.</i> <i>Reactie: NVT.</i>
Grondwateroverlast Tegengaan / verhelpen van grondwateroverlast.	<i>Geef aan op welke wijze grondwateroverlast wordt voorkomen.</i> <i>Reactie: NVT.</i>
Oppervlaktewaterkwaliteit Behoud / realisatie van goede oppervlaktewaterkwaliteit. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem.	<i>Geef aan dat de oppervlaktewaterkwaliteit niet achteruitgaat (eventueel verbeterd).</i> <i>Reactie: aanleg gescheiden stelsel en HWA op gracht is een verbetering van het watersysteem.</i>
Grondwaterkwaliteit Behoud / realisatie van een goede grondwaterkwaliteit.	<i>Geef aan dat de grondwaterkwaliteit niet achteruitgaat (eventueel verbeterd).</i> <i>Reactie: NVT</i>
Verdroging (Natuur) Bescherming karakteristieke grondwater afhankelijke ecologische waarden; van belang in en rond natuurgebieden (hydrologische) beïnvloedingszone.	<i>Geef aan op welke wijze wordt omgegaan met de bestrijding van verdroging.</i> <i>Reactie: NVT</i>

Natte natuur Ontwikkeling/Bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	<i>Geef aan op welke wijze wordt omgegaan met aanwezige natuurwaarden.</i> <i>Reactie: NVT</i>
Onderhoud waterlopen Oppervlaktewater moet adequaat onderhouden kunnen worden.	<i>Geef aan op welke wijze onderhoudswerkzaamheden aan oppervlaktewateren kunnen plaatsvinden. Naast onderhoudsstroken ook rekening houden met een aslast van 10-ton.</i> <i>Reactie: NVT</i>
Waterschapswegen Goede bereikbaarheid en in stand houden van wegen in beheer en onderhoud bij het waterschap.	<i>Geef aan op welke wijze rekening wordt gehouden met de doorstroming/veiligheid van wegen in beheer bij het waterschap.</i> <i>Reactie: NVT</i>

Tot slot

Wij verzoeken u het formulier zo volledig mogelijk in te vullen en samen met een overzichtskaart van het plan (zo mogelijk met schaal aanduiding) te mailen naar info@scheldestromen.nl of te sturen naar het waterschap Scheldestromen, afdeling Beleid Waterbeheer (BWB/WRO), postbus 1000, 4330 ZW Middelburg.

BIJLAGE 5

Notitie behandeling zienswijzen en ambtshalve aanpassingen 'Bestemmingsplan Parkeerterrein Mosselboomgaard te Zierikzee'

Notitie behandeling zienswijzen en ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan 'Bestemmingsplan Parkeerterrein Mosselboomgaard te Zierikzee'

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Bestemmingsplan Parkeerterrein Mosselboomgaard te Zierikzee' heeft van 19 december 2011 tot en met 30 januari 2012 ter inzage gelegen in het gemeentehuis. Gedurende deze periode heeft een ieder bij de gemeenteraad schriftelijk of mondeling zienswijzen kenbaar kunnen maken op voornoemd bestemmingsplan.

1. Zienswijzen

In het kader van de terinzagelegging zijn 6 zienswijzen ingebracht door de volgende reclamanten:

1. Reclamant, Touwbaan 10, 4301 JV, Zierikzee, ingekomen 9 januari 2012;
2. Reclamant, Touwbaan 7, 4301 JV, Zierikzee, ingekomen 19 januari 2012
3. Reclamant, Vrije 28, 4301 JZ, Zierikzee, ingekomen 20 januari 2012;
4. Reclamant, Touwbaan 10b, 4301 JV, Zierikzee, ingekomen 23 januari 2012;
5. Reclamant, Touwbaan 10a, 4301 JV, Zierikzee, ingekomen 27 januari 2012;
6. Platform van mensen met een beperking, namens Reclamant, 4301 ZP Zierikzee, ingekomen 30 januari 2012.

2. Ontvankelijkheid

Alle reclamanten hebben hun zienswijze ingevolge artikel 3.8 lid 1 van de Wet op de ruimtelijke ordening tijdig ingediend, zodat de zienswijzen ontvankelijk zijn.

3. Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Hierna worden de zienswijzen samengevat. Dit betekent niet dat de onderdelen van de zienswijze die niet expliciet worden genoemd, niet bij de oordeelsvorming worden betrokken. De ingediende zienswijzen worden in het geheel beoordeeld. Aansluitend zijn de overwegingen van het gemeentebestuur opgenomen en wordt als afronding van de beantwoording een conclusie geformuleerd.

3.1 Reclamant, Touwbaan 10, 4301 JV, Zierikzee, schriftelijk ingediend 9 januari 2012

Samenvatting

1. Bezwaar wordt gemaakt tegen de aanleg van twee drempels in de Touwbaan. Enerzijds omdat door de aanleg van de drempels de kwaliteit van de constructie van de woningen, in het bijzonder de woning Touwbaan 10, achteruit gaat. De nodige snelheid van auto's met beladen aanhangers, grotere vrachtwagens en bestelwagens veroorzaakt extra trillingen, wat kan resulteren in scheurvorming of verzakking van de woningen. Anderzijds blijken drempels nauwelijks tot geen snelheidsremmende werking te hebben. Voorbeelden daarvan zijn waar te nemen bij de pas aangelegde bestrating van de Calandweg en de Schuurbeque Boeijestraat. Automobilisten nemen de drempels daar schijnbaar met hogere snelheden omdat ze daardoor minder voelbaar zijn.
2. De geplande rode fietssuggestiestroken hebben geen invloed op het te hard rijdende auto- en motorverkeer. De stroken zullen de fietsers en voetgangers zelfs mogelijk een groter gevoel van veiligheid geven, terwijl de situatie door de fietssuggestiestroken eigenlijk onveiliger wordt.
3. Verzocht wordt om mogelijk noodzakelijke renovatie van de riolering op de Touwbaan te combineren met de aanpak en herinrichting van 't Plateau en de Touwbaan.

Beantwoording

1. De drempels liggen buiten het gebied waarop het bestemmingsplan van toepassing is. De verwachting is dat het onderhoud van de Touwbaan binnen een paar jaar gaat plaatsvinden. Het lijkt ons zinvol om te zijner tijd bij onderhoud van de Touwbaan hierover dan contact te hebben. Wel vinden wij dat de tekst in paragraaf 2.4.3 van de toelichting en paragraaf 4.3 van het herinrichtingsplan ongelukkig staat beschreven. Het staat nu beschreven alsof de keuze al heeft plaatsgevonden, terwijl dat onderhoud van de Touwbaan nog niet plaatsvindt. Het is

meer een wensgedachte van de gemeente. Het bestemmingsplan wordt op dit punt aangepast.

2. idem als beantwoording onder punt 1.

3. idem als beantwoording onder punt 1.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze geeft geen aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan. De toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 2.4.3) en paragraaf 4.3 van het herinrichtingsplan worden wel aangepast.

3.2 Reclamant, Touwbaan 7, 4301 JV, Zierikzee, schriftelijk ingediend op 19 januari 2012

Samenvatting

1. Tegen de aanleg van twee verkeersdrempels op de Touwbaan wordt bezwaar gemaakt. Op de Touwbaan wordt veel te hard gereden, en dat daar iets aan gedaan moet worden is een feit. Echter verkeersdrempels hebben niet het effect dat ermee beoogd wordt, namelijk het afremmen van de snelheid. De drempels zijn vaak namelijk aanleiding om nog eens lekker gas te geven. Ook het geluid van de wielen die de drempels moeten nemen is onaangenaam.

2. De bewoners van de Touwbaan hebben niet kunnen meedenken en spreken in een eerdere fase. Dit was namelijk beloofd aan een omwonende, toen deze deelnam aan de werkgroep herinrichting Mosselboomgaard.

3. Voor de voetgangers langs de Touwbaan is sprake van een gevaarlijke situatie. Omdat geen voetpad aanwezig is, moeten voetgangers, ook ouderen met rollator, over de rijbaan. Voor de Touwbaan is echter gekozen voor fietssuggestiestroken, wat een versmalling van de rijbaan oplevert. Een versmalling van de rijbaan door het aanleggen van een voetpad zal de snelheid van het verkeer juist wel doen afnemen.

4. Het uitgangspunt is dat veiligheid voorop staat. Aangegeven wordt dat er een herinrichtingsplan komt te liggen waarmee de bewoners van de Touwbaan helemaal achter kunnen staan.

Beantwoording

1. De drempels liggen buiten het bestemmingsplangebied. De verwachting is dat het onderhoud van de Touwbaan binnen een paar jaar gaat plaatsvinden. Het lijkt ons zinvol om te zijner tijd bij onderhoud van de Touwbaan hierover dan contact te hebben. Wel vinden wij dat de tekst in paragraaf 2.4.3 van de toelichting en paragraaf 4.3 van het herinrichtingsplan ongelukkig staat beschreven. Het staat nu beschreven alsof de keuze al heeft plaatsgevonden, terwijl dat onderhoud van de Touwbaan nog niet plaatsvindt. Het is meer een wensgedachte van de gemeente. Het bestemmingsplan wordt op dit punt aangepast.

2. Het ontwerp voor de herinrichting van het parkeerterrein Mosselboomgaard is naar onze mening opgesteld in goed overleg met een klankbordgroep, bestaande uit een vertegenwoordiging van de gemeente Schouwen-Duiveland, ingenieurs en adviesbureau Arcadis, de Bewonersbelangen Binnenstad Zierikzee (BBZ), omwonenden van de Mosselboomgaard en vertegenwoordigers van de aanliggende scholen. Tevens hebben wij er als gemeente voor gekozen om een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen, hetgeen niet verplicht is. Dit plan heeft voor een ieder van 2 september 2011 tot en met 10 oktober 2011 ter inzage gelegen.

3. idem als beantwoording punt 1.

4. Eén van de hoofddoelen van de herinrichting van het parkeerterrein Mosselboomgaard zijn de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid ter plaatse te vergroten. Wij zijn van mening dat dit plan daaraan tegemoet komt en daarmee een sterke verbetering is ten opzichte van de huidige situatie.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze geeft geen aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan. De toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 2.4.3) en paragraaf 4.3 van het herinrichtingsplan worden wel aangepast.

3.3 Reclamant, Vrije 28, 4301 JZ, Zierikzee, schriftelijk ingediend op 20 januari 2012

Samenvatting

1. In het plan worden de bestaande bomen allemaal geruimd. Enkele karakteristieke bomen blijven behouden. De groenstroken aan de noordzijde komen geheel te vervallen en de andere groenstroken worden meer dan gehalveerd. Er treedt geen verbetering van de lucht op omdat er meer auto's kunnen worden geparkeerd en er zijn meer verplaatsingen van voertuigen te verwachten. In het centrum van Zierikzee zijn steeds minder locaties waar dergelijke grote bomen staan; deze zijn van wezenlijk belang voor de groenvoorziening van de binnenstad en horen bij het beschermd stadsgezicht. Er wordt verzocht de bestaande groenstroken en de grote bomen te handhaven.
2. Het woongenot van de bewoners van het Vrije (12 t/m 30) wordt aangetast. De rust en het groen van de groenstrook en het grasveld achter de woningen aan het Vrije maakt plaats voor blik. Het huidig uitzicht op het parkeerterrein is nu op een bos, en dat wordt straks op een druk parkeerterrein met daarboven kale en vuile lucht. Het is onduidelijk welke karakteristiek bomen blijven behouden.
3. In het plan is ruimte gemaakt voor 20 parkeerplaatsen voor vergunninghouders aan de Basterdstraat. Verzocht wordt om 10 plaatsen te reserveren aangrenzend aan de tuinen van het Vrije.
4. Men wenst een uitritvergunning aan de achterzijde op de Mosselboomgaard aan te vragen. De uitritvergunning kan pas worden aangevraagd, wanneer het bestemmingsplan definitief en het parkeerterrein is aangelegd. Echter onduidelijk is waar welke bomen kunnen blijven staan.

Beantwoording

1. Het nieuwe parkeerterrein wordt aangelegd om onder meer de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid ter plaatse te vergroten. Het handhaven van bestaande groenstroken en grote bomen is naar onze mening daarbij van ondergeschikt belang ten opzichte van de voornoemde hoofddoelen. Wel worden nieuwe bomenrijen toegevoegd en blijft een deel van het groen achter de woning Touwbaan nr 3 wel gehandhaafd. Het bestemmingsplan wordt op dit punt niet aangepast.
2. De aanleg van het nieuwe parkeerterrein zorgt voor meer verkeersveiligheid, hetgeen het woongenot ter plaatse niet doet verminderen. Aan de achterzijde van de woningen aan het Vrije is nu een open (gras-)veld aanwezig. De toename van het totaal aantal parkeerplaatsen is marginaal te noemen en noodzakelijk. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan in paragraaf 4.2 van het herinrichtingsplan is verder aangegeven dat voor zover mogelijk enkele karakteristieke en beeldbepalende bomen gehandhaafd blijven. De bomen aan de achterzijde van de woning Touwbaan nr 3 blijven behouden conform het herinrichtingsplan. Het bestemmingsplan wordt op dit punt niet aangepast.
3. Het parkeerregime kan niet geregeld worden in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan kan op dit punt niet worden aangepast. Vanuit de logica van parkeerindeling en het voorkomen van zogeheten zoekverkeer is het logisch de parkeervergunninghouders te concentreren op één plek. Vanuit de verkeerscirculatie is de geplande locatie langs de Basterdstraat dan naar onze mening dan ook een geschikte locatie.
4. De aanvraag voor een uitrit wordt beoordeeld op grond van het vigerende beleid. Bomen worden ter plaatse van de geprojecteerde uitrit niet opgericht. Voor de locatie waar bomen worden geplant wordt verwezen naar het herinrichtingsplan, en de beantwoording onder punt 2.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze geeft geen aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan.

3.4 Reclamant, Touwbaan 10b, 4301 JV, Zierikzee, schriftelijk ingediend op 23 januari 2012

Samenvatting

1. Tegen de aanleg van twee verkeersdrempels op de Touwbaan wordt bezwaar gemaakt, omdat men verwacht dan meer last van te hebben van geluid; te weten het 'klappen' van de auto's op de drempels. Betere opties voor het reduceren van de snelheid zouden kunnen zijn het aanbrengen van bloembakken of een snelheidsmeter.
2. Nu wordt al hinder ondervonden van de klappen (geluid) van voorbijrijdende auto's ter hoogte van de rioolputten. Dit komt door het opstropen van het asfalt bij warm weer. Dit probleem is bij de gemeente bekend en er wordt regelmatig wat aan gedaan. Verzocht wordt dit probleem (opgestroopt asfalt) mee te nemen.
3. Dagelijks zijn er onveilige situaties op het kruispunt van de Touwbaan en het Jannewekken. Er is veel verwarring bij fietsers wat ze daar nu moeten doen, daar waar het rode fietspad eindigt vlak voor de Touwbaan, ter hoogte van het Slingerbos. Ook voor voetgangers is het onveilig. Een optie zou kunnen zijn om het fietspad, daar waar het nu stopt, door te trekken over het stukje Slingerbos in de richting van de Mosselboomgaard (eventueel met een wandelpad ernaast) zodat de schooljeugd fatsoenlijk en veilig bij de Willibrordesschool kan komen. Eventueel kan het fietspad zelfs verder worden doorgetrokken over de Mosselboomgaard of zelfs over het hele Slingerbos.

Beantwoording

1. De drempels liggen buiten het bestemmingsplangebied. De verwachting is dat het onderhoud van de Touwbaan binnen een paar jaar gaat plaatsvinden. Het lijkt ons zinvol om te zijner tijd bij onderhoud van de Touwbaan hierover dan contact te hebben. Wel vinden wij dat de tekst in paragraaf 2.4.3 van de toelichting en paragraaf 4.3 van het herinrichtingsplan ongelukkig staat beschreven. Het staat nu beschreven alsof de keuze al heeft plaatsgevonden, terwijl dat onderhoud van de Touwbaan nog niet plaatsvindt. Het is meer een wensgedachte van de gemeente. Het bestemmingsplan wordt op dit punt aangepast.
2. idem als beantwoording punt 1.
3. idem als beantwoording punt 1.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze geeft geen aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan. De toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 2.4.3) en paragraaf 4.3 van het herinrichtingsplan worden wel aangepast.

3.5 Reclamant, Touwbaan 10a, 4301 JV, Zierikzee, schriftelijk ingediend op 27 januari 2012

Samenvatting

1. Bezwaar wordt gemaakt tegen de aanleg van twee drempels in de Touwbaan. Enerzijds omdat drempels geen of nauwelijks snelheidsremmende werking hebben. Voorbeelden daarvan zijn waar te nemen bij de pas aangelegde bestrating van de Calandweg en de Schuurbeque Boeijestraat. Zelf is geconstateerd dat de drempels daar bij hogere snelheid zelfs minder voelbaar zijn. Als fietser of voetganger hoort men bij drempels een eventuele aanhanger achter een auto des te harder.
2. Anderzijds wordt bezwaar gemaakt tegen de drempels vanwege de nadelige gevolgen voor het woongenot. Omdat auto's met beladen aanhangers zijn toegestaan, zijn bij enige snelheid extra trillingen hoorbaar en voelbaar in de woning. Hetzelfde zal gebeuren als grotere vrachtwagens en bestelwagens over de aangelegde drempels rijden.
3. Aangegeven wordt dat bewoners aan de Touwbaan iedere dag waarnemen dat meerdere automobilisten zich niet aan de maximale snelheid van 30 km houden.
4. Rode fietssuggestiestroken hebben geen invloed op het te hard rijdende auto- en motorverkeer. Het zal fietsers en voetgangers zelfs mogelijk een veiliger gevoel geven terwijl eigenlijk sprake is van een onveiligere situatie. Voor de voetganger zou het beter zijn een trottoir aan te leggen aan de zijde van de Touwbaan waar de woningen staan. Voor de aanleg van een dergelijk voetpad moet de rijbaan worden versmald. Deze versmalling heeft een

groter effect op de beperking van de snelheid, waardoor de voorgestelde fietssuggestiestroken wellicht niet meer nodig zijn.

5. Een omwonende heeft deelgenomen aan de Werkgroep herinrichting Mosselboomgaard. Een voorwaarde was dat ideeën en plannen van de gemeente eerst aan de bewoners van de Touwbaan zouden worden voorgelegd. Dat is tot op heden niet gebeurd en dat is jammer.

Beantwoording

1. De drempels liggen buiten het bestemmingsplangebied. De verwachting is dat het onderhoud van de Touwbaan binnen een paar jaar gaat plaatsvinden. Het lijkt ons zinvol om te zijner tijd bij onderhoud van de Touwbaan hierover dan contact te hebben. Wel vinden wij dat de tekst in paragraaf 2.4.3 van de toelichting en paragraaf 4.3 van het herinrichtingsplan ongelukkig staat beschreven. Het staat nu beschreven alsof de keuze al heeft plaatsgevonden, terwijl dat onderhoud van de Touwbaan nog niet plaatsvindt. Het is meer een wensgedachte van de gemeente. Het bestemmingsplan wordt op dit punt aangepast.

2. idem als beantwoording onder punt 1.

3. idem als beantwoording onder punt 1.

4. idem als beantwoording onder punt 1.

5. Het ontwerp voor de herinrichting van het parkeerterrein Mosselboomgaard is naar onze mening opgesteld in goed overleg met een klankbordgroep, bestaande uit een vertegenwoordiging van de gemeente Schouwen-Duiveland, ingenieurs en adviesbureau Arcadis, de Bewonersbelangen Binnenstad Zierikzee (BBZ), omwonenden van de Mosselboomgaard en vertegenwoordigers van de aanliggende scholen.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze geeft geen aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan. De toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 2.4.3) en paragraaf 4.3 van het herinrichtingsplan worden wel aangepast.

3.6 Platform van mensen met een beperking, namens reclamant, Vondelingsplaat 11, 4301 ZP Zierikzee, ingekomen 30 januari 2012.

Samenvatting

1. Bezwaar wordt gemaakt tegen de aanleg van twee drempels op de Touwbaan omdat drempels niet of nauwelijks een snelheidsremmende werking blijken te hebben. Voorbeelden daarvan zijn waar te nemen bij de pas aangelegde bestrating van de Calandweg en de Schuurbeque Boeijestraat. Automobilisten nemen de drempels daar schijnbaar met hogere snelheden omdat ze daardoor minder voelbaar zijn. Verder wordt waargenomen dat meerdere automobilisten zich niet aan maximaal toegestane snelheid van 30 km houden.

2. Bezwaar wordt gemaakt tegen de aanleg van fietssuggestiestroken op de Touwbaan omdat ze geen invloed hebben op het te hard rijdende auto- en motorverkeer. Het zal fietsers en voetgangers zelfs mogelijk een veiliger gevoel geven terwijl de situatie eigenlijk onveiliger wordt. Voor duofietsen kan het zelfs verwarrend werken, omdat deze breder zijn dan de fietssuggestiestroken. Voor voetgangers (met een rollator) kan de voorgestelde herinrichting van de Touwbaan mogelijk zelfs vogelvrij verklaard worden. Als mogelijke oplossing kan het voor de voetgangers beter zijn om aan de zijde van de woningen aan de Touwbaan een trottoir aan te leggen. Dit zorgt tegelijk voor een versmalling van de rijbaan, wat een groter effect heeft op het beperken van de snelheid dan de voorgestelde fietssuggestiestroken. Het huidige schuin aflopende wegdek en de afvoergoot op de Touwbaan zorgt voor mensen met een beperking voor extra moeilijke en gevaarlijke situaties.

3. Het platform wil de aandacht vestigen op het ontbreken van ribbels in de bestrating van de Mosselboomgaard. Hierdoor kunnen visueel gehandicapten goed de voetpaden vinden en volgen. Dat is een echte verbetering voor mensen met een visuele beperking.

4. Samengevat geeft het Platform aan dat de huidige inrichting van de Touwbaan een onveilig gevoel geeft. Het platform dringt er op aan om bij de herinrichting van de Touwbaan en de Mosselboomgaard rekening te houden met een veilige situatie voor mensen met beperkingen.

Beantwoording

1. De drempels liggen buiten het bestemmingsplangebied. De verwachting is dat het onderhoud van de Touwbaan binnen een paar jaar gaat plaatsvinden. Het lijkt ons zinvol om te zijner tijd bij onderhoud van de Touwbaan hierover dan contact te hebben. Wel vinden wij dat de tekst in paragraaf 2.4.3 van de toelichting en paragraaf 4.3 van het herinrichtingsplan ongelukkig staat beschreven. Het staat nu beschreven alsof de keuze al heeft plaatsgevonden, terwijl dat onderhoud van de Touwbaan nog niet plaatsvindt. Het is meer een wensgedachte van de gemeente. Het bestemmingsplan wordt op dit punt aangepast.
2. idem als beantwoording onder punt 1.
3. De ribbels op een voetpad zijn niet te regelen via het bestemmingsplan. Dit betreft een aspect op het ontwerp. Het bestemmingsplan kan op dit punt niet worden aangepast.
4. idem als beantwoording onder punt 1 en 3.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze geeft geen aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan. De toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 2.4.3) en paragraaf 4.3 van het herinrichtingsplan worden wel aangepast.

5. Ambtshalve wijzigingen

Niet van toepassing.