

Planuitwerking EuroRAP

Inpassingsvisie en Landschapsplan PROD_24-2

Rijkswaterstaat

juli 2017



Project Planuitwerking EuroRAP
Document Fase II Inpassingsvisie en landschapsplan PROD_24-2
Status Definitief 03
Datum 26 juli 2017
Referentie RW1929-209-2322-rapd03-17-010.759

Opdrachtgever Rijkswaterstaat
Projectcode RW1929-209
Projectleider ing. P.A.J. Bouman
Projectdirecteur ir. O.G. Schepers

Auteur(s) mw. L.M. Struckman MSc
Gecontroleerd door A.G. Gaydadjiev MSc
Goedgekeurd door ing. P.A.J. Bouman

Paraaf



Adres

Witteveen+Bos
Stationsweg 5
Postbus 3465
4800 DL Breda
+31 (0)76 523 33 33
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	7	5	LANDSCHAPSPLAN	32
1.1	Aanleiding en doel project		5.1	Locatie N57 Kraaijensteinweg	
1.2	Huidige situaties en voorkeursvarianten per locatie		5.2	Locatie N57/N59 Serooskerke	
	1.2.1 N57 Kraaijensteinweg		5.3	Locatie N59/Zwaardweg	
	1.2.2 N57/N59 Serooskerke				
	1.2.3 N59/Zwaardweg				
2	KENSCHETS LANDSCHAP	16			
2.1	Historische ontwikkeling				
2.2	Slot Kraaijenstein				
2.3	Natuur				
2.4	Water				
3	LANDSCHAPSBELEID EN GEBIEDSKENMERKEN	22			
4	RUIMTELIJKE VISIE	28			



1. N57 / Kraaijensteinweg

2. N57/N59 Serooskerke

3. N59/Zwaardweg

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel project

Aanleiding

Op dit moment scoren drie kruispunten op de Rijkswegen N57 en N59 slechts twee sterren conform EuroRAP (European Road Assessment Programme 1.0). Doelstelling is om de verkeersveiligheid te verbeteren, door deze locaties zodanig aan te passen, dat deze na reconstructie in 2020 wel de vereiste drie sterren scoren, zoals in het verleden is toegezegd door voormalig minister Eurlings.

Doorstroming van cruciaal belang

De N57 en N59 vormen twee slagaders van de regio, waarmee het woon-werkverkeer, beroepsverkeer en het recreatieve verkeer de bestemming in Zeeland kan bereiken of verlaten. De doorstroming op deze wegen dient gewaarborgd te blijven om de eilanden en de kust bereikbaar te houden.

Projectdoel

Om de volgende stap te zetten in het behalen van de doelstelling is Rijkswaterstaat gestart met de planuitwerkingfase van het project EuroRAP. De doelstelling van de planuitwerkingfase van het project EuroRAP is het, binnen de financiële en juridische kaders van de mogelijkheden, onderzoeken en kiezen van een optimale verkeersveilige verbetering van de weginfrastructuur op een drietal locaties:

- 1 N57 Kraaijensteinweg;
- 2 N57/N59 Serooskerke;
- 3 N59/Zwaardweg.

Projectfasen

Het project Planuitwerking EuroRAP is opgedeeld in twee fasen:

- fase I:
 - verkenning en planstudiefase van het project EuroRAP om te komen tot een voorkeursbeslissing van een voorkeursvariant per locatie;
- fase II:
 - uitwerking van de voorkeursvarianten van het project EuroRAP, voor drie locaties na de voorkeursbeslissing.

Fase I is in het voorjaar van 2016 afgerond, waarbij de voorkeursvarianten zijn bepaald en in overleg met de omgeving zijn vastgesteld. Onderhavig rapport is opgesteld in fase II in het kader van de verdere uitwerking van de voorkeursvariant per locatie.



- N 57 →
- Neeltje Jans →
- Domburg 28
Middelburg 26 →
- ← 6
-



-
- N 21 →
- Burg-Haamstede 4
Zierikzee 17
- Zuterdijk 14

1.2 Huidige situaties en voorkeursvarianten per locatie

In deze paragraaf wordt de huidige situatie en de gekozen voorkeursvariant per locatie kort toegelicht.

1.2.1 N57 Kraaijensteinweg

Huidige situatie

Het traject van de locatie N57 Kraaijensteinweg loopt van hectometer 54,05 tot 55,385. De N57 is op dat traject een voorrangsweg met twee gelijkvloerse voorrangskruisingen en een gelijkvloerse oversteek. Aan de noordwestzijde van de Kraaijensteinweg loopt een eenzijdig in twee richtingen bereden fietspad. Afbeelding 1.1 geeft een impressie van de huidige situatie weer.

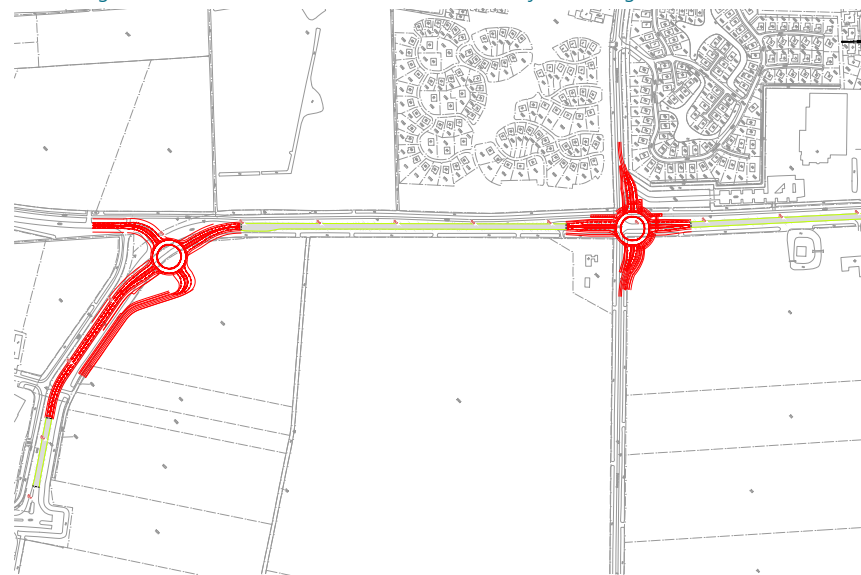
Voorkeursvariant

Voor de locatie Kraaijensteinweg is gekozen voor twee enkelstrooksrotondes, één rotonde in de Cauersweg ter hoogte van de afslag Westenschouwen en één ter hoogte van de Daleboutseweg. Via de rotonde Cauersweg wordt Westenschouwen ontsloten en wordt een insteekweg aangetakt, die dient als toegangsweg voor de aangelegen landbouwpercelen. Hierdoor ontstaat een mogelijkheid om de oversteek van de N57 ter hoogte van de Lageweg te amoveren. Ter hoogte van de Daleboutseweg is gekozen voor de aanleg van een rotonde, om de toegankelijkheid tot Burgh op een directe wijze te kunnen handhaven. Een impressie van de voorkeursvariant voor de locatie N57 Kraaijensteinweg is weergegeven in afbeelding 1.2.

Afbeelding 1.1 Impressie huidige situatie N57 Kraaijensteinweg



Afbeelding 1.2. voorkeursvariant voor de locatie N57 Kraaijensteinweg





N57/N59 Serooskerke

1.2.2 N57/N59 Serooskerke

Huidige situatie

Het traject van de locatie N57/N59 Serooskerke loopt van hectometer 47,1 tot 49,3 op de N57 en van hectometer 8,7 tot 9,5 op de N59. De N57 (Serooskerkseweg/Stoofweg) en de N59 (Serooskerkseweg) zijn nabij hectometer 48,1 van de N57 door middel van een VRI aangesloten. Aan de noordzijde van de Serooskerkseweg en de oostzijde van de Stoofweg is een eenzijdig in twee richtingen bereden fietspad aanwezig. Direct naast de VRI zijn een woning met mini-camping en een carpoolplaats ongeregeld aangesloten op de Stoofweg. Ten noorden van de VRI is nabij hectometer 47,85 de Dorpsweg aangesloten op de Stoofweg. Weer iets noordelijker, nabij hectometer 47,4, is de aansluiting Stoofweg op de Dammenweg (N57). Ten westen van de VRI is nabij hectometer 49,2 de Stolpweg aangesloten op de N57. Afbeelding 1.3 geeft een impressie van de huidige situatie weer.

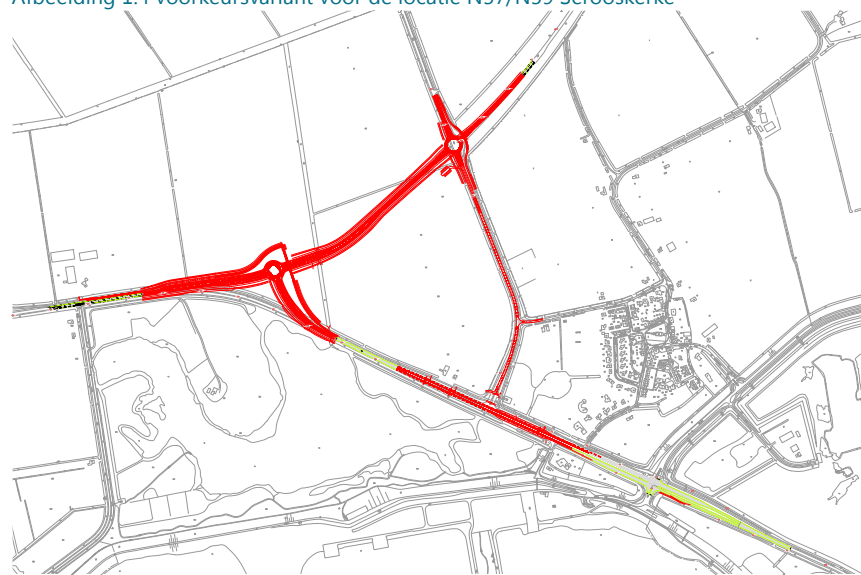
Voorkeursvariant

In de voorkeursvariant wordt de huidige N57 aan de noordzijde van het plangebied rechtdoor getrokken over de daar aanwezige landbouwpercelen. Ter hoogte van het huidige kruispunt van de N57 met de N651 Stoofweg komt een enkelstrooks rotonde die uitwisseling tussen de N57 en N651 mogelijk blijft maken. De huidige N57 ten zuiden van dit kruispunt sluit ook aan op deze rotonde en wordt afgewaardeerd tot 60 km/u erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. De huidige N57 (Stoofweg) wordt ter plaatse van de huidige VRI geknipt, waardoor de weg aan de zuidzijde doodloopt. Westelijk van de huidige aansluiting van de N57 en N59 wordt een turborotonde voorzien om de N57 en de N59 op elkaar aan te sluiten. Bij beide rotondes worden fietstunnels gerealiseerd om veilig oversteken van fietsers te faciliteren. Een impressie van de voorkeursvariant voor de locatie N57/N59 Serooskerke is weergegeven in afbeelding 1.4.

Afbeelding 1.3 Impressie huidige situatie N57/N59 Serooskerke



Afbeelding 1.4 voorkeursvariant voor de locatie N57/N59 Serooskerke





← N 59
Renesse 9

N 59 →

Burgh-Haamstede 9
Noeltje Jans 17 ←

Noordgouwe 7
Zierikzee 5 →



1.2.3 N59/Zwaardweg

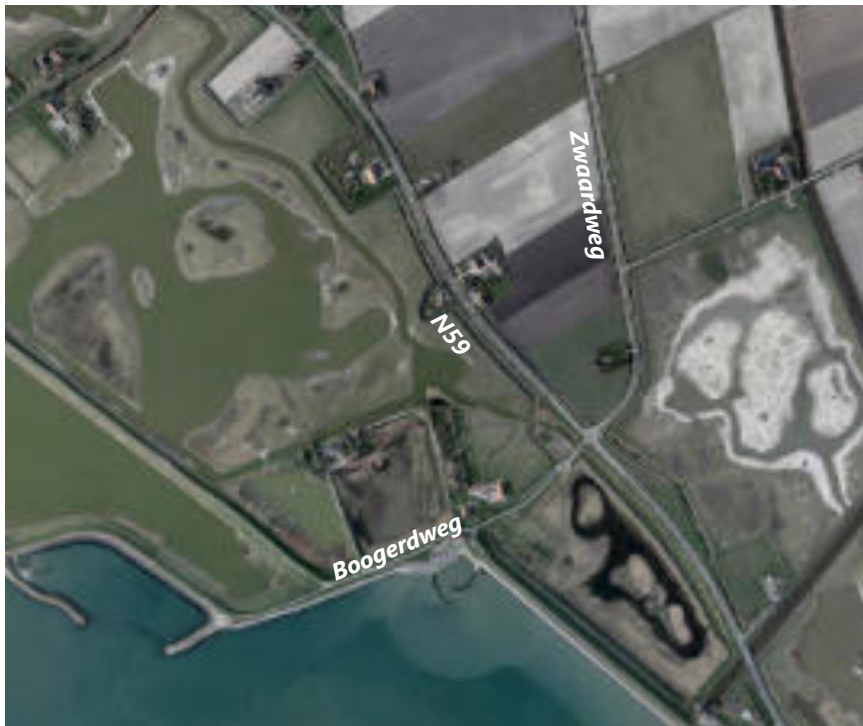
Huidige situatie

Het traject van de locatie Zwaardweg loopt van hectometer 5,0 tot 5,4. In de huidige situatie zijn de Zwaardweg en de Boogerdweg ter hoogte van hectometer 5,2 aangesloten op de N59 door middel van een voorrangskruising. Afbeelding 1.5 geeft een impressie van de huidige situatie weer.

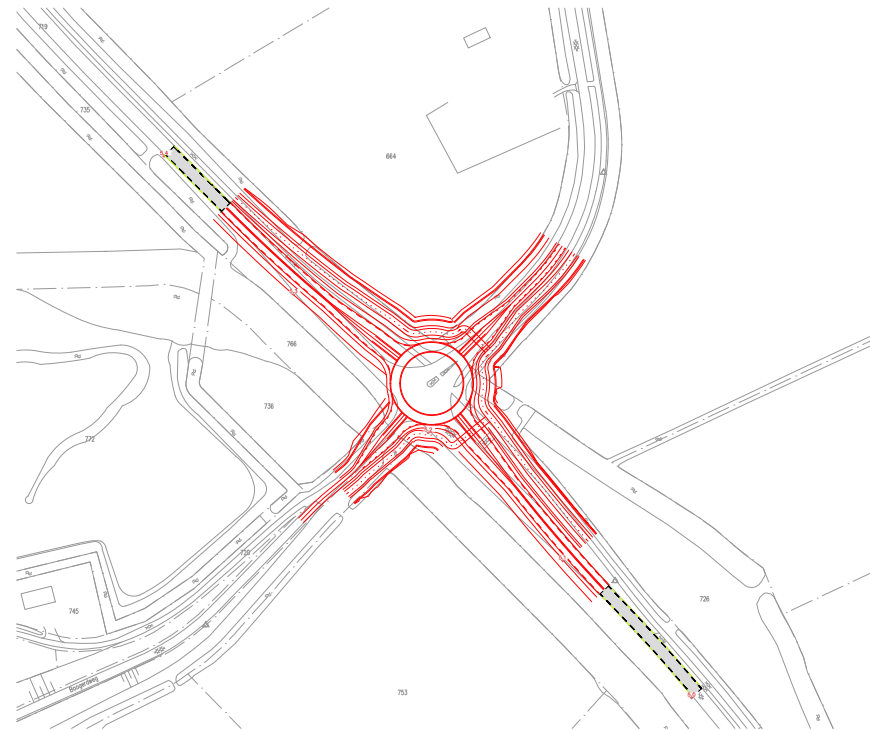
Voorkeursvariant

In de voorkeursvariant worden de Zwaardweg en de Boogerdweg op de N59 aangesloten door middel van een enkelstrooks rotonde. Een impressie van de voorkeursvariant voor de locatie N59/Zwaardweg is weergegeven in afbeelding 1.6.

Afbeelding 1.5 Impressie huidige situatie N59/Zwaardweg



Afbeelding 1.6 voorkeursvariant voor de locatie N59/Zwaardweg



1.3 Aanpak Inpassingsvisie en Landschapsplan

Doel van de inpassingsvisie en het landschapsplan

In fase I van het project is een inpassingsvisie opgesteld. Het doel van de inpassingsvisie in fase I is het geven van een ontwerpkader om te komen tot een optimale inpassing van een voorkeursvariant per locatie (fase II). Dit ontwerpkader bepaalt samen met het landschapsbeleid mede de voorkeursvariant. Een goede inpassing draagt bij aan een verkeersveilige situatie en de ambitie van Rijkswaterstaat is om voor elke rijksweg een actueel landschapsplan op te stellen. In fase II is de inpassingsvisie vertaald naar ruimtelijke inrichtingsmaatregelen in het landschapsplan. Het doel van het landschapsplan is om het ontwerpkader te vertalen in concrete inrichtingsmaatregelen voor de inpassing van de weg in het landschap.

Aanpak en leeswijzer

Dit document is een bundeling van de inpassingsvisie uit fase I en het landschapsplan uit fase II. Daarbij zijn de volgende stappen doorlopen. Allereerst is er een inventarisatie van historische kaarten van de planlocaties gemaakt. Samen met de informatie uit het landschapsbeleid van de Gemeente Schouwen-Duiveland is een kenschets van het landschap gemaakt. De resultaten van deze inventarisatie zijn in hoofdstuk 2 beschreven en in fase II aangevuld met randvoorwaarden vanuit natuur, water en cultuurhistorie.

In hoofdstuk 3 is het landschapsbeleid van de Gemeente Schouwen-Duiveland, de Provincie Zeeland en Rijkswaterstaat kort toegelicht. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de eisen en randvoorwaarden die uit het landschapsbeleid naar voren komen. Daarnaast zijn de geïnventariseerde klanteisen van stakeholders toegevoegd.

Op basis van de kenschets van het landschap en het landschapsbeleid wordt in hoofdstuk 4 de ruimtelijke visie voor de drie locaties beschreven en verbeeld aan de hand van ontwerpprincipes. Deze ontwerpprincipes vormen het ontwerpkader voor de uitwerking van de voorkeursvariant in een landschapsplan. Dit is hoofdstuk 5 waarbij per locatie is ingegaan op ruimtelijke inpassingsmaatregelen voor het gebied.



Het landschap in 1850

2

KENSCHETS LANDSCHAP

2.1 Historische ontwikkeling

De drie planlocaties liggen nu grotendeels in de polder Schouwen. Rond 1850 lagen de N57 en N59 er nog niet en was het landschap voornamelijk agrarisch, bestaande uit veel kleine, onregelmatige kavels. Dit beeld veranderde tijdens de Watersnoodramp van 1953 toen de polder Schouwen onder water kwam te staan en grote stukken land aan de zuidkant bij de Schelphoek werden weggeslagen. Dit is duidelijk te zien als de kaart uit 1850 en die uit 1976 met elkaar worden vergeleken. Hierna werd besloten om het landschap te herverkavelen wat resulteerde in grootschalige kavels met beplante erven als 'eilanden' in een verder open landschap.

De Watersnoodramp resulteerde uiteindelijk ook in de aanleg van de Deltawerken. Dit zorgde naast waterveiligheid tevens voor een sterke verbetering van de bereikbaarheid van Schouwen. De aanleg van de N57 hing samen met de completering van de Deltawerken en startte rond 1960. In 1986 opende de Oosterscheldekering en toen werd ook de N57 vanaf Burgh-Haamstede doorgetrokken richting de kering en Noord-Beverland.

Rond de Oosterschelde werd met het Plan Tureluur nieuwe natuur gerealiseerd ter compensatie van de nadelige invloed van de Deltawerken. Hierdoor is het landschappelijk karakter langs de N59 vooral een natuurlijk landschap, terwijl langs de N57 voornamelijk nog het agrarische karakter overheerst. Het landschap is overal relatief open waardoor je ver kan kijken: de dijk bepaalt vaak de horizon. Het rechtlijnige watersysteem zorgt voor een rationele verkaveling.



Het landschap in 1976

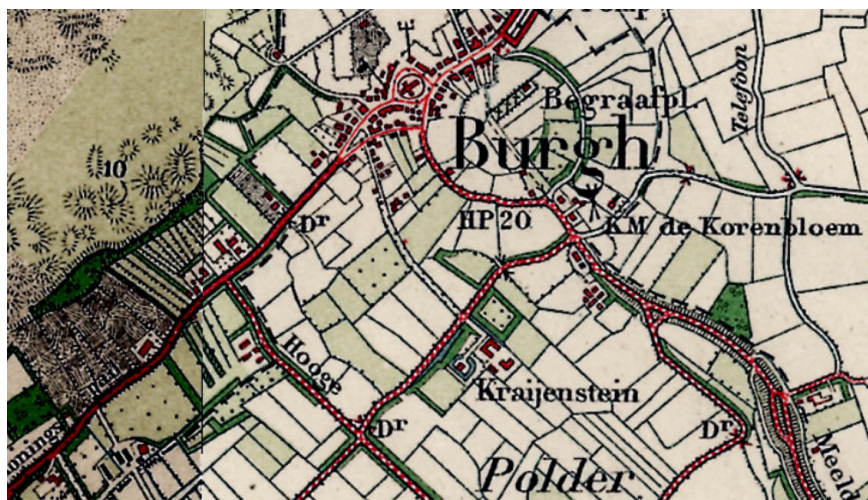


Het landschap in 2000

2.2 Slot Kraaijenstein

De ontstaansgeschiedenis heeft een aantal cultuurhistorische sporen in het landschap achtergelaten zoals de verkavelingsstructuur van de polders en de relatief 'jonge' natuurgebieden. Daarnaast ligt bij Burgh-Haamstede aan de N57 het Slot Kraayenstein. Deze hofstede was tot 1890 een kasteel met een binnen- en buitengracht. Het kasteel wordt voor het eerst in het midden van de 15e eeuw genoemd, maar moet veel ouder zijn want er is tufsteen aangetroffen, dat al voor de 13e eeuw als bouw materiaal werd gebruikt. In 1890 werd het kasteeltje vervangen door het huidige huis. Alleen de westelijke buitenmuur, het deel met de erker en de aangrenzende binnenmuren met de kelder en het daar boven gesitueerde kamertje bleven intact. Het deel van de oude fundering dat niet meer in het nieuwe huis werd opgenomen is onder de tuin te traceren. Door herverkaveling en mede als noodzaak bij de verbreding van de weg werd de gracht gedempt. Het oude aanzien van Kraayenstein verdween hierdoor voorgoed. Het fietspad van de Kraaijensteinweg ligt grotendeels op de buitengracht. De archeologische waarde van dit slot is in het bestemmingsplan van Gemeente Schouwen-Duiveland specifiek beschermd (Gemeente Schouwen-Duiveland). Tevens zijn de gracht met oude stenen boogbrug en het huis een rijksmonument (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed).

Afbeelding 2.2 Plattegrond Kraaijenstein omstreeks 1915 (topotijdreis.nl)



Afbeelding 2.3 Vogelvlucht van slot Kraaijenstein in 1696 (kasteleninederland.nl)



Afbeelding 2.4 Tekening van slot Kraaijenstein in 1734 (rijksmuseum.nl)



2.3 Natuur

Het plangebied N57/N59 Serooskerke grenst ten zuiden aan percelen van het Natura 2000-gebied Oosterschelde en het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Hoewel werkzaamheden direct grenzen aan de beschermde gebieden treedt hier geen ruimtebeslag op.

Het plangebied N59/Zwaardweg grenst aan drie zijden (oost, west en zuid) aan percelen van het Natura 2000-gebied Oosterschelde en het NNN. Door de aanleg van de nieuwe rotonde treedt er een beperkte mate van ruimtebeslag op zowel het Natura 2000-gebied als het NNN. Dit dient te worden gecompenseerd.

Direct ten noorden van natuurgebied de Schelphoek langs de N57 staan tussen de nieuwe kruising en de Serooskerkseweg 15 nog een paar populieren en essen. Deze dienen te worden gekapt. In hoofdstuk 5, landschapsplan, wordt een voorstel voor herplant gedaan.

2.4 Water

Langs de N57 en N59 zijn secundaire watergangen aanwezig. In de nieuwe situatie moeten die worden hersteld zodat de weg kan afwateren op de bermsloten. Hiervoor worden de volgende randvoorwaarden gehanteerd:

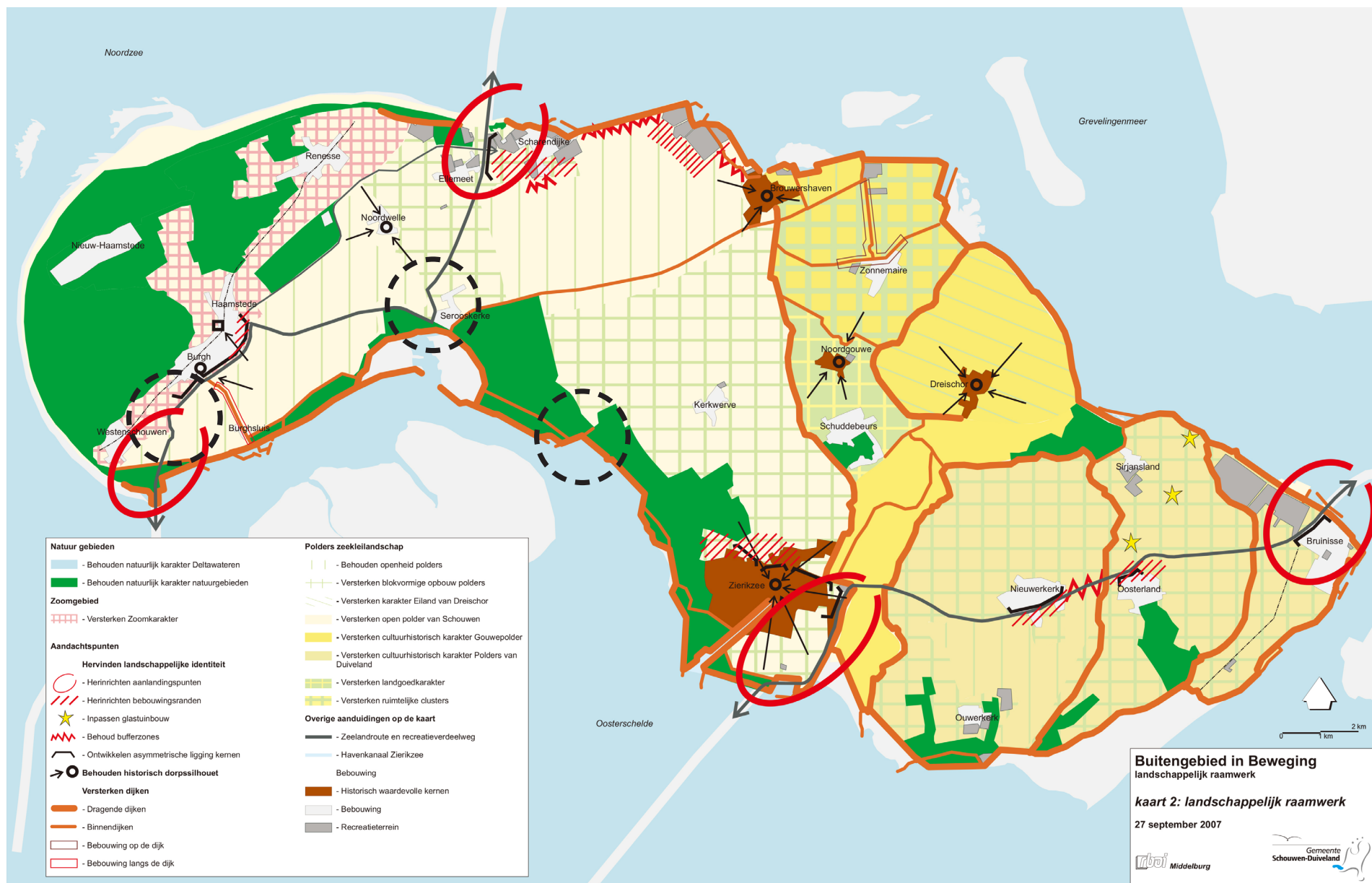
Voor de bermsloten is rekening gehouden met:

- de bodembreedte van een bermsloot dient tenminste 50 cm breed te zijn (met als uitgangspunt, dat minimaal de bestaande breedte op de insteek wordt gehandhaafd);
- taluds van bermsloten van minimaal 1:2;
- een bodemdiepte van 1,30 m-mv.

2.1 Natura 2000 gebieden (Geoloket Provincie Zeeland)



Afbeelding 3.1. Kenmerken buitengebied. Uit: Buitengebied in beweging, landschappelijk raamwerk (Gemeente Schouwen-Duiveland 2007)



LANDSCHAPSBELEID EN GEBIEDSKENMERKEN

Naast de kenmerken van de huidige situatie is ook het bestaande landschapsbeleid bepalend voor de ontwerpopgave. In deze paragraaf komt het bestaande landschapsbeleid aan bod van:

- Gemeente Schouwen-Duiveland;
- Provincie Zeeland;
- Rijkswaterstaat.

Voor het project Planuitwerking EuroRAP zijn door Rijkswaterstaat daarnaast klanteisen geïnventariseerd bij een aantal stakeholders (bijlage A-35 van de vraagspecificatie). Een aantal klanteisen van de gemeente Schouwen-Duiveland en de provincie Zeeland heeft betrekking op ruimtelijke kwaliteit en vormgeving. Deze zijn toegevoegd aan dit hoofdstuk.

3.1 Gemeente Schouwen-Duiveland

Landschappelijk raamwerk

Schouwen-Duiveland heeft een herkenbaar landschap. Het landschap is van grote betekenis voor de eigen bevolking, voor de toeristen en recreanten. Omdat de kwaliteiten van het bestaande landschap bepalend zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van het buitengebied, heeft de gemeente een Landschappelijk Raamwerk opgesteld, waarin het specifieke karakter van het landschap van Schouwen-Duiveland en van de landschappelijke ontwikkelruimte zijn vastgelegd.

N57 Kraaijensteinweg

In het landschappelijk raamwerk is te zien dat de eerste locatie de grens vormt

van het zoomgebied (ten westen van de N57) en de open polder van Schouwen (ten oosten van de N57).

Voor het versterken van het zoomgebied is de strategie:

- behouden historische dorps- en stadssilhouetten;
- behouden kleinschalige besloten ruimtelijke opbouw en functionele verweving;
- versterken contrast met poldergebied en duingebied.

Voor het versterken van de open polder van Schouwen is het Landschappelijk Raamwerk gericht op:

- versterken en behouden van open karakter van de polder van Schouwen;
- behouden (grootschalige) openheid;
- behouden natuurlijke karakter, met name langs de zuidkust;
- hervinden landschappelijke identiteit van het aanlandingspunt Oosterscheldekering - Westenschouwen.

N57/N59 Serooskerke

Op de tweede locatie is het landschappelijk raamwerk gericht op de open polder van Schouwen (ten noorden van de N57) en het natuurlijk karakter van natuurgebieden (ten zuiden van de N57 en N59).

Voor het versterken van de open polder van Schouwen richt het Landschappelijk Raamwerk zich op:

- versterken en behouden van open karakter van de polder van Schouwen;
- behouden (grootschalige) openheid ten noorden en westen van de N57;
- versterken kleinschalige blokvormige opbouw polder ten oosten van de N57, nabij het dorp Serooskerke;
- behouden natuurlijke karakter, met name langs de zuidkust.

Voor de natuurgebieden is de strategie:

- behouden gaafheid en natuurlijk karakter.

Daarnaast ligt ten zuiden van de N57 en N59 een dragende dijk. Dijken zijn

Afbeelding 3.2. Ligging natuurgebieden. Uit: Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 (Provincie Zeeland 2012)

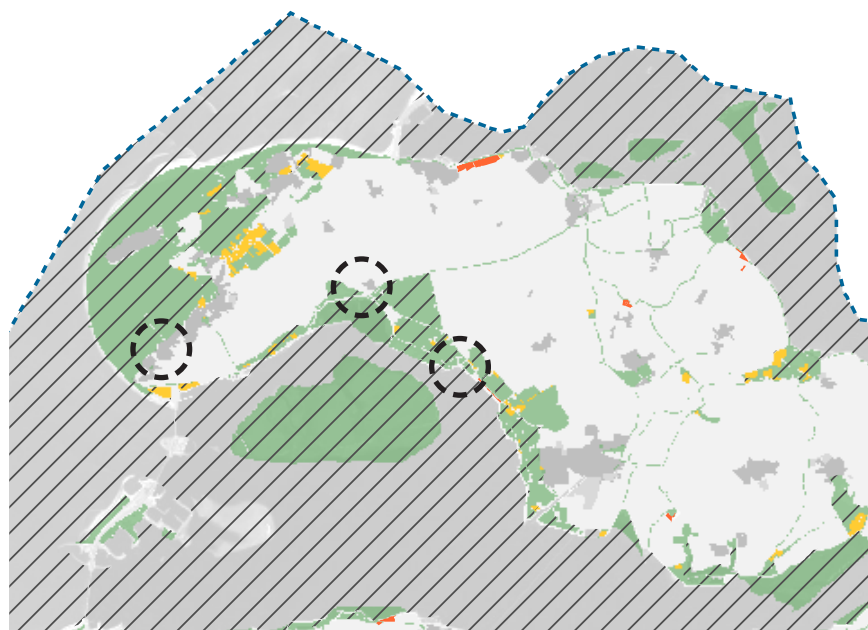
Legenda

//// Natura2000

■ Agrarisch gebied van ecologische betekenis

■ Bestaande natuur

■ Nieuwe natuur



mede bepalend voor de landschappelijke identiteit. Het landschapsbeleid is gericht op het versterken van de kwaliteiten die de verschillende dijken hebben.

N59 Zwaardweg

Op de derde locatie is het landschappelijk raamwerk gericht op de open polder van Schouwen (ten noordwesten van de kruising) en het natuurlijk karakter van natuurgebieden (ten oosten en zuiden van de kruising).

Voor het versterken van de open polder van Schouwen richt het Landschappelijk Raamwerk zich op:

- versterken en behouden van open karakter van de polder van Schouwen;
- versterken kleinschalige blokvormige opbouw polder in het gebied
- behouden natuurlijk karakter, met name langs de zuidkust.

Voor de natuurgebieden is de strategie:

- behouden gaafheid en natuurlijk karakter.

Landschapsplan Duinzoom

In dit landschapsplan worden de bestemmingen uit het Raamplan Schouwen-West (2000) en de Landschapsvisie Schouwen-West omgezet naar ruimtelijke beelden op concrete locaties. Het streefbeeld hier is om ten zuiden van Westerschouwen (direct ten westen van de N57) een halfopen landschap met verschillende houtwallen te realiseren. Het gebied wordt hierbij omgevormd van agrarisch naar natuur.

Gebiedsvisie Schelphoek

De Schelphoek is een natuurgebied in de buurt van Sersookerke. Het doel van de gebiedsvisie voor de Schelphoek is om gezamenlijk met betrokkenen een toekomstbestendige visie voor dit gebied vast te stellen waarbij de kwaliteiten van het gebied tot zijn recht komen. Het kruispunt N59 / Delingsdijk leidt naar het natuurgebied de Schelphoek.

Naast het landschapsbeleid heeft de gemeente Schouwen-Duiveland voor het project Planuitwerking EuroRAP de volgende klanteisen geformuleerd:

- KES-0039 Minimale doorsnijding/versnippering landschap: het ontwerp van de nieuwe situatie(s) dient extra doorsnijding en/of versnippering van het landschap te voorkomen en waar mogelijk de huidige mate van versnippering/barrièrewerking te reduceren;
- KES-0052 De uit te werken oplossing dient goed ingepast te worden in het landschap;
- KES-0061 Voldoen aan het gestelde in landschapsontwikkelingsplan gemeente, inclusief Schelphoek;

- KES-0079 Eisen - versterken landschappelijke kwaliteit: de plaatselijke landschapskwaliteiten dienen waar mogelijk versterkt te worden, bijvoorbeeld door aardkundige patronen een zichtbare rol te laten spelen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

3.2 Provincie Zeeland

Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

Voor een krachtig Zeeland zet de provincie Zeeland in op een sterke economie, een goed woon- en werkklimaat en kwaliteit van water en landelijk gebied. Zeeland is uniek door de strategische ligging aan diep vaarwater, een sterk landelijk karakter en de uitgestrekte kust en deltawateren. Het sterk landelijke karakter zorgt ervoor dat Zeeland onderscheidend is van het omliggende stedelijk gebied. Openheid, grootschalige polders, verspreid liggende natuurgebieden, vruchtbare kleigronden met veel landbouw en wonen in dorpen en het landelijke gebieden bepalen het karakter.

De Provincie beschermt alle bestaande natuurgebieden en de agrarische gebieden van ecologische betekenis. De doelstelling is bescherming, beheer en ontwikkeling van typisch Zeeuwse natuurwaarden, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het behoud van de (inter)nationale biodiversiteit en de omgevingskwaliteit (zie afbeelding op de volgende pagina).

De Provincie beoogt de identiteit, diversiteit en belevingswaarde van het Zeeuwse landschap en de aanwezige cultuurhistorische waarden te behouden en te versterken. Herkenbaarheid, identiteit en regionale diversiteit zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. De Provincie zet daarom in op behoud, versterken en benutten van de meest kenmerkende kwaliteiten en waarden in Zeeland. Dit uit zich ook in de volgende klanteis (KES-0019 Landschappelijke kwaliteit) die is gesteld door de provincie Zeeland: de te realiseren oplossingen dienen in het huidige landschap te passen en de landschappelijke kwaliteit van het plangebied niet aan te tasten c.q. te verslechteren.

Voor nieuwe ontwikkelingen in het landelijk gebied geldt dat het moet aansluiten bij het bestaande karakter van het landschap. Als algemeen uitgangspunt geldt daarom dat een nieuwe ontwikkeling zodanig in het landschap moet worden ingebed dat het als een logisch onderdeel deel uitmaakt van het landschap.

Zeeuwse kustvisie (concept, 2016)

In de kustvisie staan drie opgaven centraal voor de Noordzeekust: het behouden en versterken van de dijken en stranden, de natuur- en landschapswaarden en de toekomst van recreatiesector. De concept-Kustvisie draagt geen beelden aan die tegenstrijdig zijn met dit landschapsplan.

3.3 Rijkswaterstaat

Roadmap Zeeland

De roadmap Zeeland geeft een totaalvisie op de wegen in beheer van Rijkswaterstaat. De map geeft in één overzicht weer hoe de tracés liggen, wat het wegennet tot één geheel maakt en welke typische kenmerken en oriëntatiepunten de wegen hebben. De visie van de Roadmap is van een hoger abstractieniveau dan de landschapsplannen voor de afzonderlijke wegen.

N57

De karakteristiek van de N57 is te benoemen als de weg over de keringen, ofwel de 'dammenroute'. De weg slingert daarnaast door kustzone en poldergebied, wat zorgt voor een afwisselend landschapsbeeld. De kwaliteiten van de N57 zijn:

- echt Zeelandgevoel;
- nabijheid kust voelbaar;
- mooie deltawerken;
- afwisselend landschap;
- weinig grote bebouwingslocaties;
- ruimte.

Voor de N57 is het van belang dat er meer rust in het wegbeeld komt. De vele rotondes, bebording en dergelijke maken het voor de weggebruiker erg onrustig. Verder is het voor een rustig wegbeeld van belang dat er op voldoende plaatsen ver zicht naar beide kanten is dat de beleving van de landschapstypen waar men doorheen rijdt (water, kust, polder) wordt geoptimaliseerd.

N59

De route van de N59 kenmerkt zich door de aanwezigheid van grote natuurgebieden, afgewisseld met akkerbouwgebieden. De kwaliteiten van de N59 zijn:

- rustig wegbeeld, weinig verrommeling;
- natuurgebieden;
- zicht op water bij Grevelingendam.

Voor de N59 is het van belang om het rustige wegbeeld in combinatie met mooie uitzichten te behouden bij toekomstige ontwikkelingen.

Landschapsplan N59 Schouwen-Duiveland

Het landschapsplan N59 Schouwen-Duiveland geeft een visie op de vormgeving van de weg. De N59 komt bij Bruinisse Zeeland binnen via de Grevelingendam. Bij Serooskerke eindigt de N59 formeel. Het wegdeel tussen Zierikzee en Serooskerke loopt door en langs natuurgebieden en akkers. Deels staan er lage hagen in de buitenbermen van de weg. Af en toe staan er enkele bomen in de berm. De weg heeft soms een brede berm en aan de noordzijde ligt een vrijliggend fietspad.

In de open natuur- en polderlandschappen van Schouwen-Duiveland is de N59 niet dominant aanwezig. De weg ligt op maaiveldniveau. De zeedijk langs de Oosterschelde is een opvallend element, waardoor de weg, vanuit het noorden gezien, bijna wegvalt.

Het ordeningsprincipe voor de vormgeving van de weg bestaat uit drie regels:

- het karakter van de weg wordt aangepast aan de sfeer van het landschap. In het agrarisch landschap sluiten de bermen aan op het polderkarakter van het landschap. Waar de weg langs het natuurontwikkelingsgebied gaat, zijn de bermen een afspiegeling van het doorsneden natuurlandschap;
- in het landelijk gebied wordt de weg niet beplant (bomen). In het stedelijk- en recreatiegebied wordt de weg beplant;
- onderscheid tussen Schouwen en Duiveland wordt tot uitdrukking gebracht door het aanbrengen van hagen langs het deel van de weg dat op Duiveland ligt.

Door deze ordeningsregels is de weg verdeeld in een aantal wegdelen met een eigen vormgeving. Het wegdeel tussen Serooskerke en Zierikzee heeft de vormgeving natuurberm. De vegetatie in de natuurberm refereert aan de vegetatie in de natuurgebieden die in de omgeving van de weg liggen: een korte, grazige vegetatie. Het streefbeeld is een zeeasterberm. De bomen en de hagen worden langs dit wegdeel verwijderd. De uitwijkplaatsen, de stopplekken bij autopech langs de N59 krijgen een eenvoudig en eenduidige inrichting.

Landschapsplan N57, traject Veerse Dam - Ted Jansenplein

Het landschapsplan N57 geeft antwoord op de vraag hoe de directe omgeving van de weg er over 10 jaar idealiter uitziet. Voor deze weg zijn de volgende doelen gesteld:

- rustig en aantrekkelijk wegbeeld;
- goede oriëntatie;
- optimale beleving van het landschap.

De N57 wordt in de volksmond ook wel de 'dammenroute' genoemd. De weg leidt over de dammen die de koppen van de eilanden verbinden. Dat betekent dat de weg afwisselend over water, langs de kust, door de polder en langs natuurgebieden voert. Die afwisseling van het landschap wordt als positief ervaren. De weg op Schouwen-Duiveland gaat door een grote, relatief vlakke polder. Fraaie vergezichten zorgen voor een gevoel van vrijheid. In de bocht van de N57 in de Burgh- en Westlandpolder ligt een traditionele 19de eeuwse boerderij.

Het wegprofiel van de N57 is zeer gevarieerd. Dit geeft een zekere onrust bij de automobilist. Het is een aaneenschakeling van versmallingen, verbredingen, rotondes en gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruispunten. Bij Serooskerke is een verzorgingsplaats aanwezig in de vorm van een carpoolplaats en restaurant De Schelphoek.

De weg dient ondergeschikt te zijn aan de patronen in het landschap, dus het is niet logisch de weg als eenheid te benadrukken. Er wordt gekozen voor het optimaal beleven van de landschapstypen water, kust en polder. Om de beleving van water-kust-polder te vergroten worden de volgende ordeningsprincipes gehanteerd:

laat de dragers van het landschap zo ver mogelijk doorlopen tot aan de weg;

- zorg voor voldoende plaatsen waar men zicht heeft naar beide kanten;
- maak bij inrichtingsmaatregelen op en langs de weg gebruik van associaties bij de drie landschapstypen. Voor polder gelden de volgende associaties: openheid, dijken, akkers, weide, boerderijen, sloten en riet.

Voor rotondes geldt dat ze geen eigen identiteit horen te hebben, maar een verschijningsvorm die gelijk is aan de omgeving, bijvoorbeeld een rotonde met gras in een weidegebied.

RUIMTELIJKE VISIE

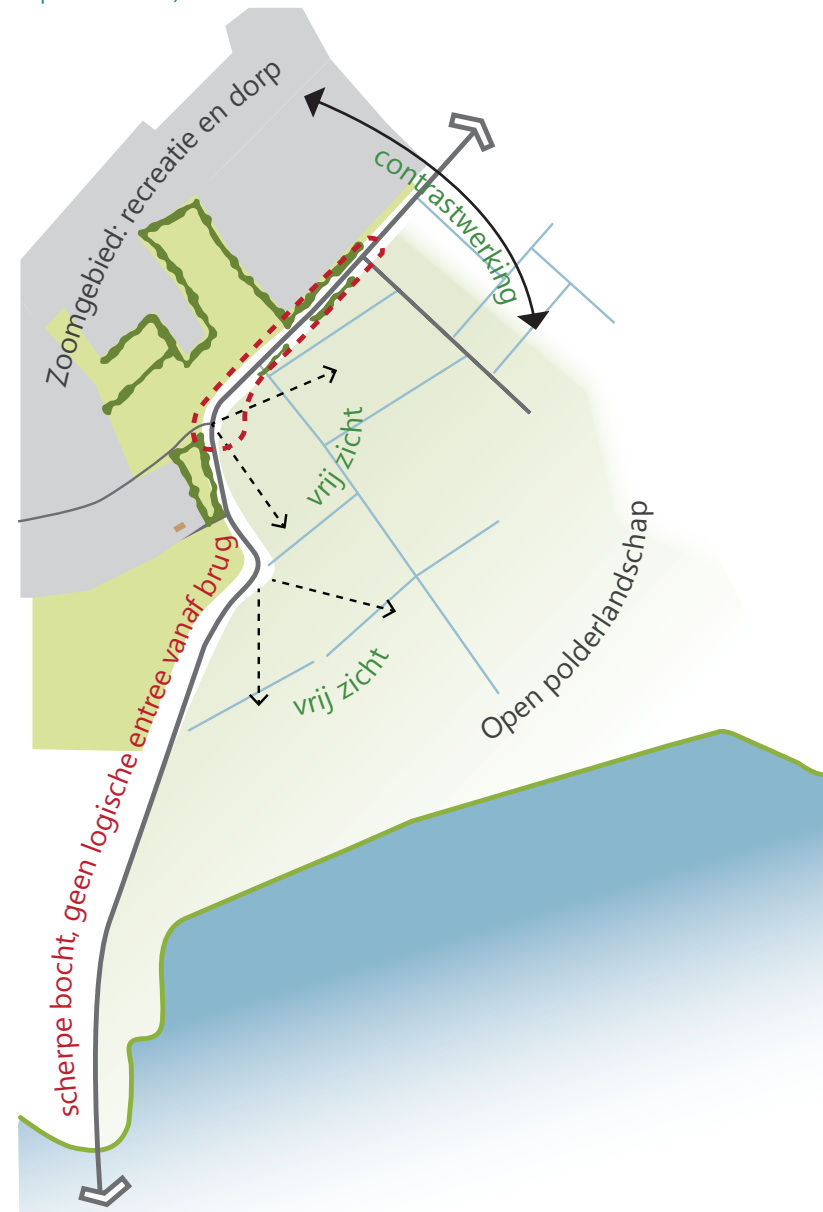
De kenschets van het landschap en het landschapsbeleid hebben een aantal karakteristieke gebiedskenmerken van het landschap gegeven die met nieuwe ontwikkelingen behouden moeten blijven. Dit hoofdstuk zoomt per locatie in op de kwaliteiten van de gebieden en eventuele knelpunten. Hieruit worden per locatie een aantal ontwerpprincipes gedestilleerd, die meegenomen dienen te worden bij het herontwerp van de kruispunten. De ontwerpprincipes vormen het ontwerp kader voor de uitwerking van de voorkeursvarianten.

Locatie I

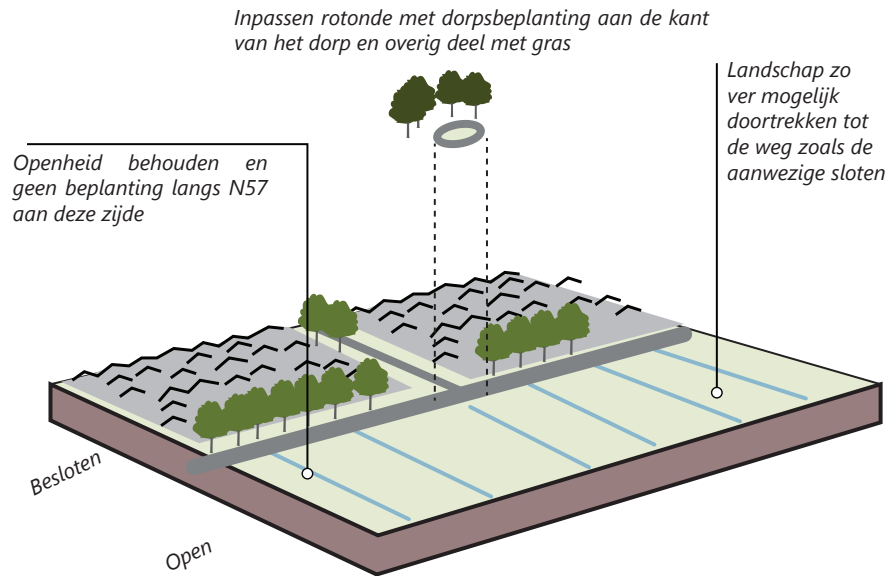
Op de eerste locatie wordt het kruispunt van de N57 met de Kraaijensteinweg en N57 met Daleboutsweg rotonde aangepakt. De bestaande kruising wordt vervangen door een rotonde. De ontwerpprincipes voor het herontwerp van dit kruispunt zijn:

- landschap laten doorlopen tot aan de weg. De ene kant van de N57 hoort bij het dorp. De infrastructuur dient ook zoveel mogelijk aan de dorpskant gerealiseerd te worden. De andere kant van de N57 hoort bij het open polder landschap. Structuren zoals sloten dienen zoveel mogelijk door te lopen tot aan de weg;
- open zichten behouden door geen opgaande beplanting te plaatsen in het open landschap en aanwezige beplanting aan deze zijde van de N57 te verwijderen (tenzij opgaande beplanting deel uitmaakt van een erf);
- wegelementen eenduidig vormgeven conform de rest van de N57. Er dient een rustig wegbeeld nagestreefd te worden door overal hetzelfde wegprofiel toe te passen, scherpe of onlogische bochten te vermijden en zo min mogelijk bebording toe te passen;
- inpassen rotonde aan zijde dorp met dorpsbeplanting en aan zijde landschap met gras en sloten.

Afbeelding 4.1. Gebiedskwaliteiten en knelpunten voor locatie I (kwaliteiten in groen en knelpunten in rood)



Afbeelding 4.2. Ontwerpprincipes locatie I



Locatie II

Bij de tweede locatie komen de N57 en de N59 samen. Dit is ook te zien in het wegbeeld. Enerzijds valt het open polderlandschap goed te beleven, terwijl er tegelijkertijd ook zicht is op natuurgebied de Schelphoek.

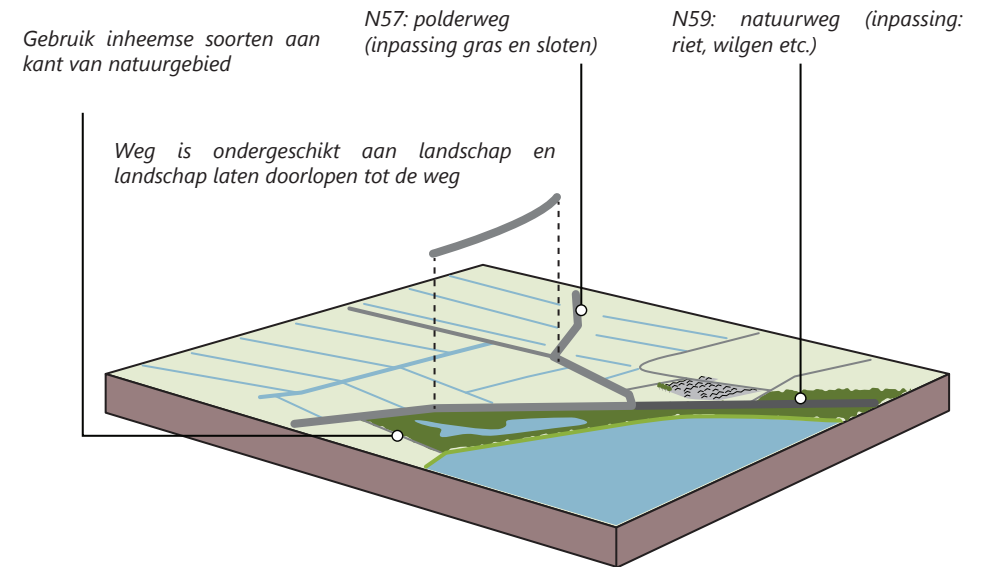
De ontwerpprincipes voor dit gebied zijn:

- het landschap laten doorlopen tot de weg. De structuur van sloten dient zichtbaar te zijn vanaf de weg;
- nieuwe doorsnijdingen dienen ondergeschikt te zijn aan het landschap. De oorspronkelijke verkaveling benadrukken, in plaats van de vorm van de weg;
- versterken contrast tussen de N57 'polderweg' en de N59 'natuurweg'. In de polder dient de openheid te worden benadrukt, terwijl de weg aan de zijde van het natuurgebied ingepast wordt met kenmerkende beplanting van de Schelphoek;
- zichten op open polderlandschap behouden;
- wegelementen eenduidig vormgeven conform de rest van de N57 en de N59. Er dient een rustig wegbeeld nagestreefd te worden door overal hetzelfde wegprofiel toe te passen, scherpe of onlogische bochten te vermijden en zo min mogelijk bebording toe te passen;
- gebruik inheemse soorten (wilg, riet, berk) aan de kant van het natuurgebied.

Afbeelding 4.3. Gebiedskwaliteiten en knelpunten voor locatie II (kwaliteiten in groen en knelpunten in rood)



Afbeelding 4.4 Ontwerpprincipes locatie II



Afbeelding 4.5 Weg aan zijde natuurgebied bij dit beeld aan laten sluiten door gebruik van wilg, berk en riet



Afbeelding 4.6 Gebiedskwaliteiten en knelpunten voor locatie III (kwaliteiten in groen en knelpunten in rood)



Locatie III

De derde locatie betreft de kruising van de N59 met de Boogerdweg en de Zwaardweg. Ook hier wordt de kruising vervangen door een rotonde. De ontwerpprincipes voor deze locatie zijn:

- zicht op open polderlandschap behouden;
- N59 als natuurweg benadrukken. Dit dient tot uitdrukking te komen in het wegprofiel. De natuurgebieden verbinden door de natuur te laten doorlopen tot aan de weg of bij voorkeur zelfs onder de weg door. De weg is dus ondergeschikt aan het landschap;
- de beplanting langs de N59 laten aansluiten bij de natuurgebieden door bijvoorbeeld het gebruik van riet en bloemrijk grasland in de berm of op de rotonde;
- de relatie met de dijk en de Oosterschelde laten zien in de materialisering van de rotonde;
- wegelementen eenduidig vormgeven conform de rest van de N59. Er dient een rustig wegbeeld nagestreefd te worden door overal hetzelfde wegprofiel toe te passen, scherpe of onlogische bochten te vermijden en zo min mogelijk bebording toe te passen;
- natuurcompensatie realiseren.

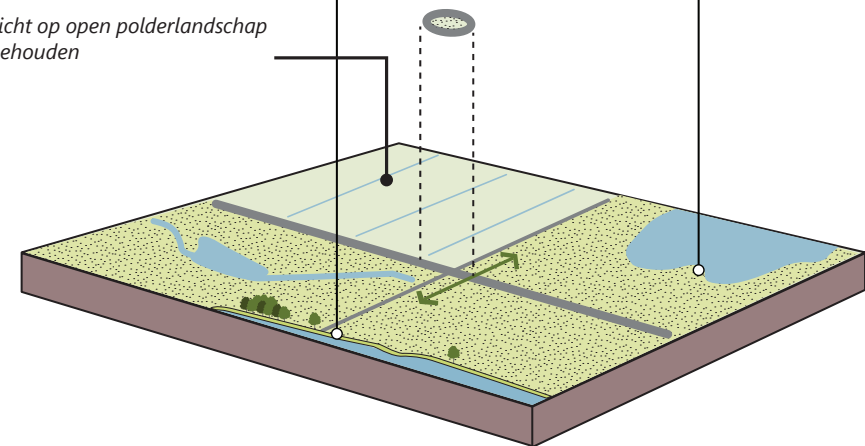
Afbeelding 4.7 Ontwerpprincipes locatie III

Relatie dijk en Oosterschelde laten zien in materialisering

Rotonde inpassen met riet, bloemrijk grasland etc.

Natuurgebieden verbinden

zicht op open polderlandschap behouden





5

LANDSCHAPSLAN

De inpassingsvisie is opgesteld in fase I en heeft een aantal randvoorwaarden gegeven die dienen als ontwerpkader voor de inpassing van het wegontwerp. De voorkeursvariant voor Serooskerke (locatie 2) wijkt op twee punten af van de inpassingsvisie, omdat er een integrale afweging is gemaakt tussen onder andere veiligheid, wegontwerp en ruimtelijke kwaliteit. In twee gevallen is dit nadelig voor ruimtelijke kwaliteit:

- de visie schrijft voor dat het landschap zo min mogelijk moet worden doorsneden. Het wegontwerp bij Serooskerke voldoet hier niet aan: door het recht doortrekken van de N57 wordt er een nieuwe weg aangelegd die het open polder landschap doorsnijdt;
- de rotondes bij Serooskerke komen iets verhoogd te liggen vanwege technische redenen en kosten. Onder de rotondes moeten namelijk tunnels worden gerealiseerd zodat de fietser er door middel van een fietstunnel onderdoor kan. Dit is voor fietsers veiliger dan het oversteken van een drukke weg. Het is goedkoper om de rotonde te verhogen dan om de tunnel verder in te graven. Vanaf de huidige N57 is er nu vrij zicht over het open polderlandschap. Dit zicht verdwijnt deels door de verhoogde rotondes. Tevens doet de verhoging afbreuk aan de openheid van het landschap.

De voorkeursvariant voor de Kraaijensteinweg (locatie 1) wijkt iets af van de inpassingsvisie, omdat de eerste rotonde meer in de polder dan bij het dorp ligt. De voorkeursvariant voor het kruispunt bij de Zwaardweg (locatie 3) wijkt niet af van de inpassingsvisie.

Het landschapsplan is een ruimtelijke inpassing van de drie voorkeursvarianten. Dit plan wijkt niet af van het wegontwerp, alleen bij Serooskerke en de Kraaijensteinweg is er een voorstel gedaan voor optimalisatie van het wegontwerp. Dit hoofdstuk geeft per locatie een uitwerking van de ruimtelijke inpassing.

5.1 LOCATIE N57 KRAAIJENSTEINWEG

Voor de locatie Kraaijensteinweg is gekozen voor twee enkelstrooksrotondes, één rotonde ter hoogte van de Kraaijensteinweg en één ter hoogte van de Daleboutseweg. De N57 markeert hier de overgang tussen dorp en open polderlandschap. Beide rotondes worden ook dusdanig ingericht. Ten noorden, aan de dorpse kant, wordt de populierenrij doorgetrokken en de rotonde beplant. Ten zuiden van de weg wordt de openheid benadrukt door sloten en twee kleine waterpartijen.

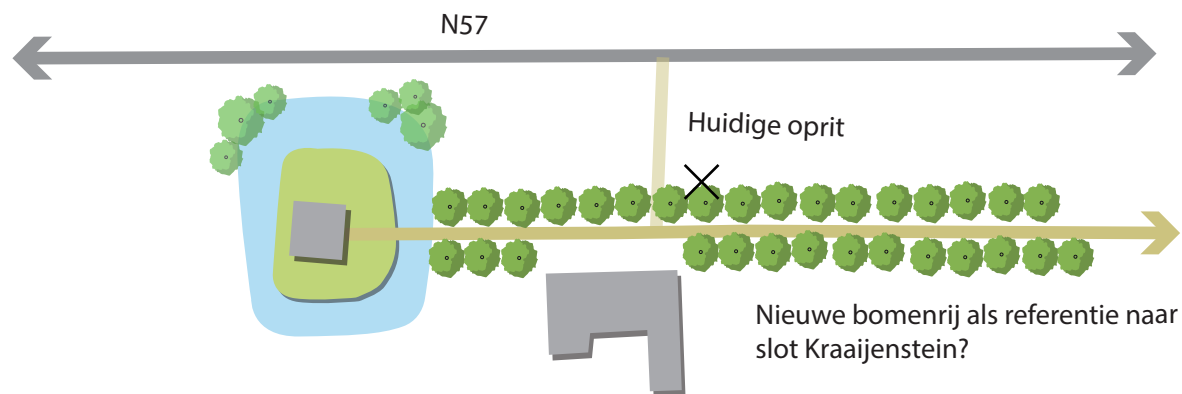
Bij voorkeur takken erven vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet direct meer aan op de N57. Bij voormalig slot Kraaijenstein (huisnummer 31) is dit een aandachtspunt. Van oudsher is de ontsluiting namelijk noordoostelijk op de N57 (zie afbeelding 5.1). Een eventuele westelijke aansluiting op de Daleboutseweg/ N57 is daarom minder wenselijk.

Het verplaatsen van de aansluiting kan echter een kans zijn om slot Kraaijenstein in de toekomst beter op de kaart te zetten. Als er bijvoorbeeld wordt gezocht naar een aansluiting op de Meeldijk kan de nieuwe weg fungeren als een laan richting het voormalige slot. Wellicht kan een deel van het landgoed hersteld worden.

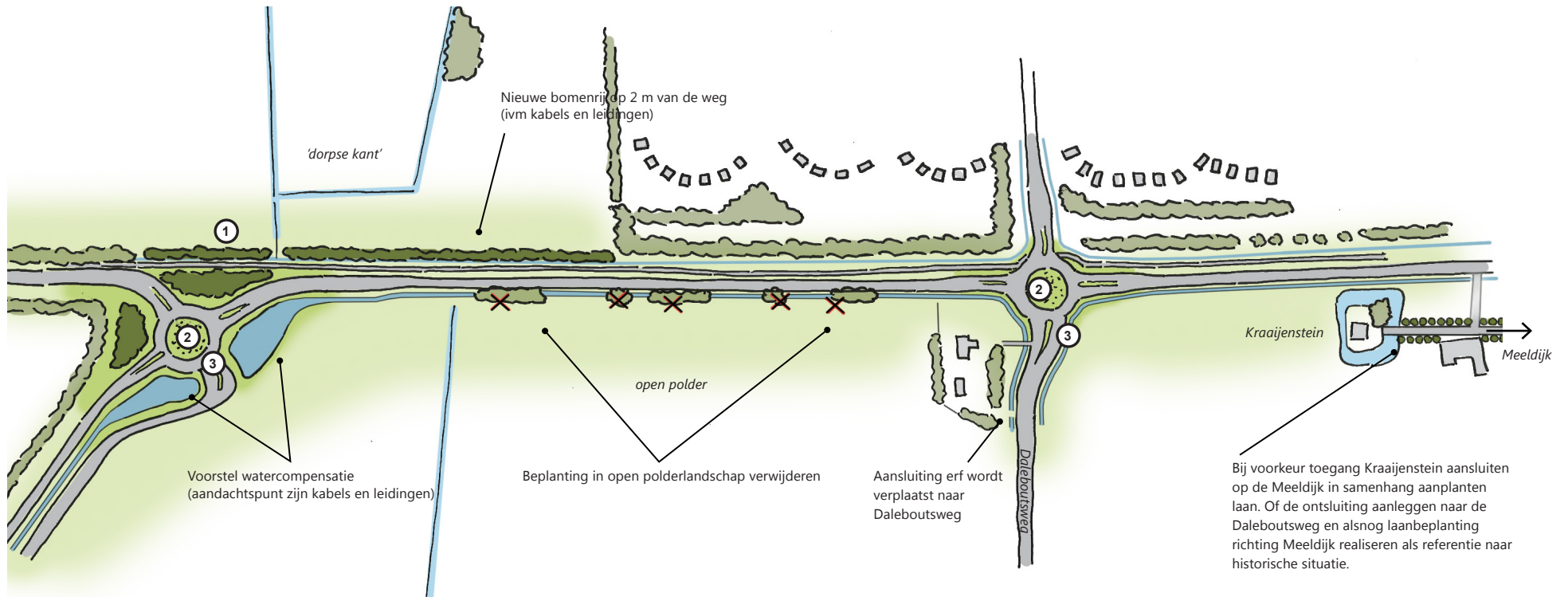
Afbeelding 5.1 Ontsluiting Kraaijenstein is een aandachtspunt, dit rijksmonument had voorheen een aansluiting in oostelijke richting



Afbeelding 5.2 Suggestie ontsluiting Kraaijenstein



Afbeelding 5.3 Uitwerking N57 Kraaijensteinweg



Dorpse kant: populierenrij aanplanten en aan laten sluiten op bestaande populieren



Rotonde beplanten met gras



Relatie dijk en Oosterschelde laten zien door gebruik van basaltstenen in materialisering rototonde



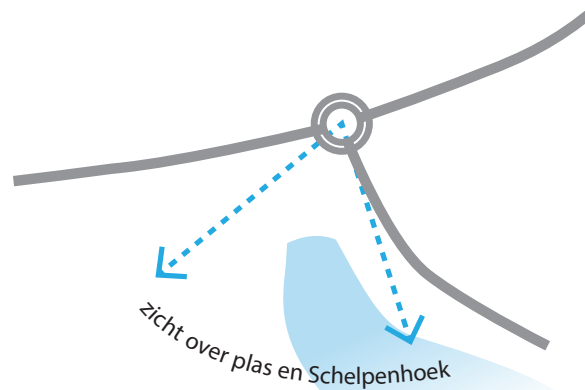
5.2 LOCATIE N57/N59 Serooskerke

In de voorkeursvariant wordt de huidige N57 aan de noordzijde van het plangebied rechtdoor getrokken over de daar aanwezige landbouwpercelen. Ter hoogte van het huidige kruispunt van de N57 met de N651 Stoofweg komt een rotonde. De huidige N57 (Stoofweg) ten zuiden van dit kruispunt sluit ook aan op deze rotonde en wordt afgewaardeerd tot 60 km/u erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Westelijk van de huidige aansluiting van de N57 en N59 wordt een turborotonde voorzien om de N57 en de N59 op elkaar aan te sluiten. Ten noorden van de Schelphoek/N57 worden de bestaande populieren en essen gekapt omdat ze het asfalt omhoog drukken. Tevens passen ze niet goed in het open polderlandschap. Deze bomen dienen wel gecompenseerd te worden en voorstel is om dit te doen langs de Stoofweg aan de rand van Serooskerke. Hierdoor krijgt het dorp meer een dorpsrand.

Door deze rotonde verdwijnt de bocht van de N57. Als gevolg hiervan komt er ter hoogte van het natuurgebied ruimte bij. Het voorstel is om dit gebied ook als natuurgebied in te richten. Hierdoor blijft het principe dat het landschap doorloopt tot aan de weg gehandhaafd. In de inpassingsvisie is gesteld dat het zicht over het water van de Schelphoek een van de kwaliteiten van het gebied is. Deze kwaliteit kan worden versterkt door de openheid te handhaven zodat

het zicht behouden blijft. Hierdoor ontstaat er vanaf de N57 nog beter zicht over het natuurgebied. Ook het bos kan deels doogetrokken door middel van het bijplanten krentenbomen. In verband met de ligging van kabels en leidingen daar is andere opgaande beplanting niet mogelijk.

Afbeelding 5.4 Zicht op de Schelphoek vanaf de N57 behouden door doortrekken plas en aanplant lage vegetatie waar men overheen kijkt



Beplanten dorpsrand met nieuwe essenlaan die aansluit op bestaande laan (op foto bestaande situatie bij Dorpsstraat)



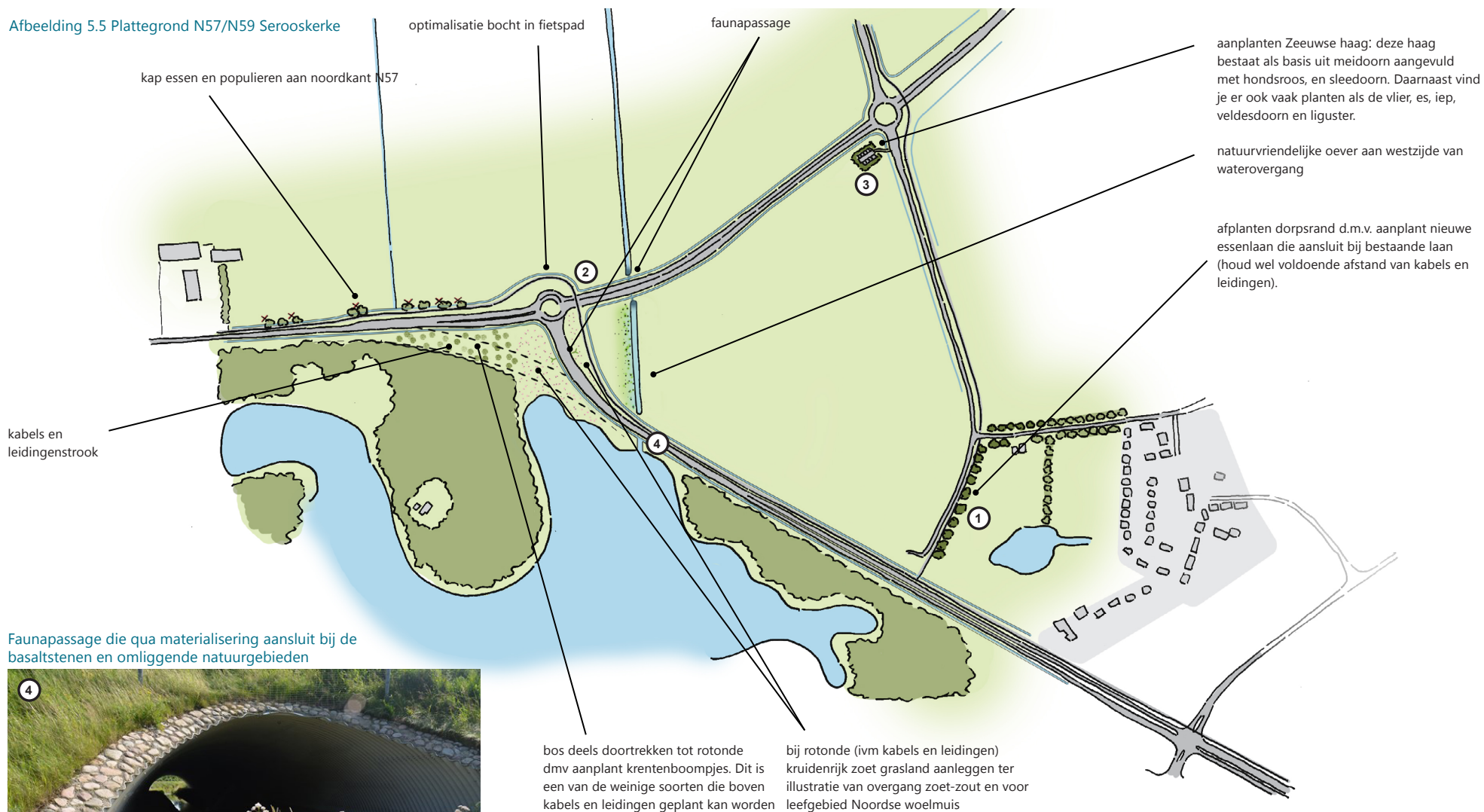
Referentie fietsviaduct: landschap lijkt door te lopen ((VEVAP landschapsarchitectuur)



Parkeren afgeschermd door zeeuwse haag van meidoorn (foto van LandLAB studio)



Afbeelding 5.5 Plattegrond N57/N59 Serooskerke



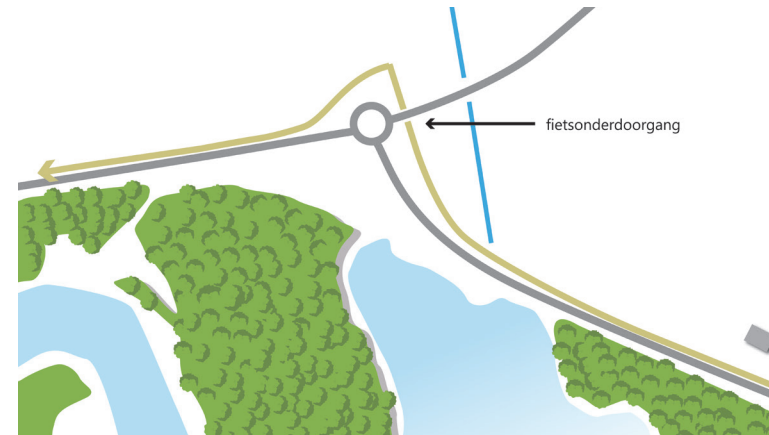
Faunapassage die qua materialisering aansluit bij de basaltstenen en omliggende natuurgebieden



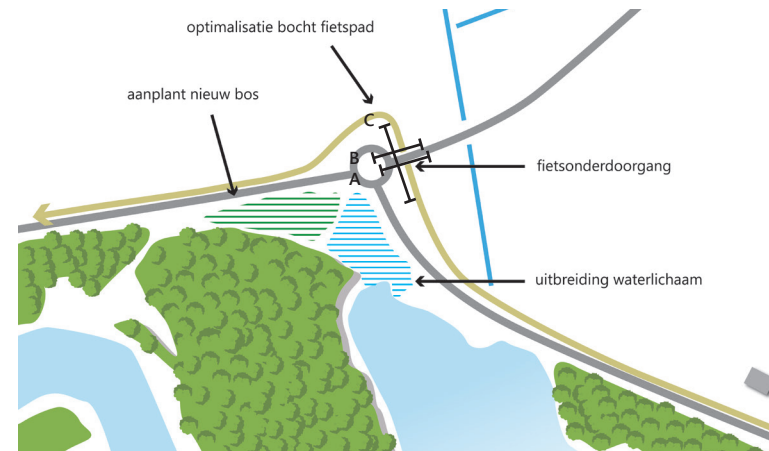
Bij beide rotondes worden fietstunnels gerealiseerd om veilig oversteken van fietsers te faciliteren. Het huidige voorkeursvariant bij de N57/N59 hiervoor is door de scherpe bocht in gebruik en landschappelijk gezien niet optimaal. De afbeeldingen hiernaast geven twee opties en meekoppelkansen voor de fietstunnel weer. Dit zijn voorstellen vanuit landschap en zijn nog niet geïntegreerd in het wegontwerp.

Verder zijn er een aantal principes voor de inpassing van de fietstunnel opgesteld. Het landschap moet visueel gezien zo veel mogelijk doorlopen. Dit wordt gedaan door de toepassing van groene taluds die zo laat mogelijk overgaan in harde wanden. De verlichting wordt weggewerkt in het schuine gedeelte van de wand. Dit wordt gedaan om een rustig beeld in het aanzien te realiseren, door eenvoud in vormgeving en elementen.

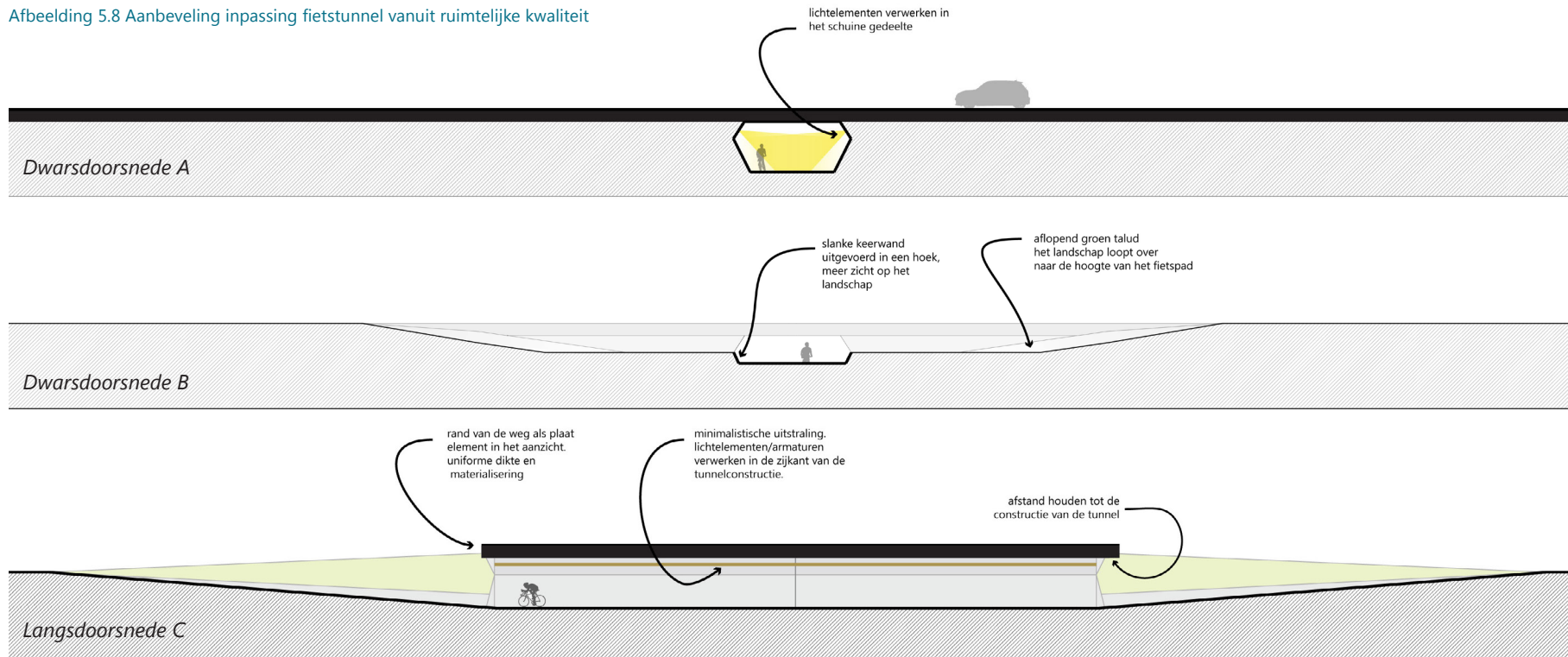
Afbeelding 5.6 Situatie zoals nu in voorkeursalternatief (A, B en C refereren naar de doorsneden op de pagina hiernaast)



Afbeelding 5.7 Geoptimaliseerde bocht (nu ook getekend in landschasplan)



Afbeelding 5.8 Aanbeveling inpassing fietstunnel vanuit ruimtelijke kwaliteit



Afbeelding 5.9 Referentiebeeld talud en materialisering wanden (De Urbanisten)



Afbeelding 5.10 Referentiebeeld talud en verlichting (VEVAP landschapsarchitectuur)



5.3 LOCATIE N59/Zwaardweg

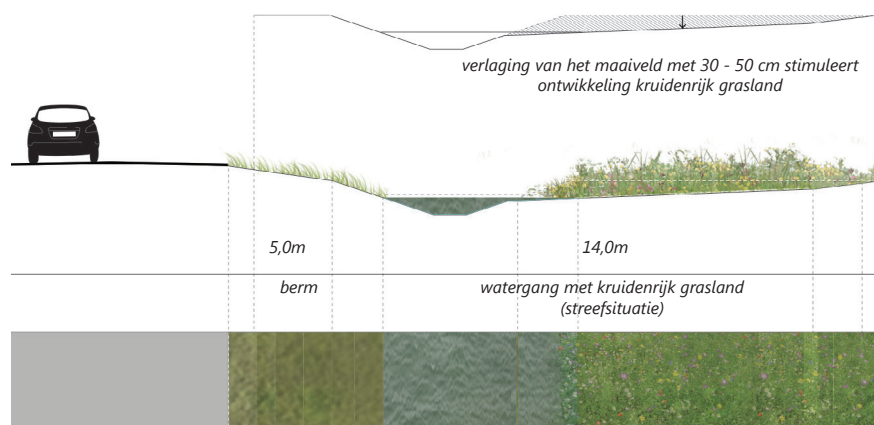
In de voorkeursvariant worden de Zwaardweg en de Boogerdweg op de N59 aangesloten door middel van een enkelstrooks rotonde. Deze rotonde heeft enige ruimtebeslag in de omliggende Natura 2000 gebieden. Om dit ruimtebeslag te compenseren wordt voorgesteld om de noordoostelijke sloot te verleggen, zodat het areaal van het natuurgebied groter wordt. Het is een kans om dit te doen in combinatie met de aanleg van een natuurvriendelijke oever. Hierdoor wordt het natuurareaal vergroot en wordt de sloot bovendien optimaal ingepast in het huidige natuurgebied. Voor het verlies van oppervlak van de natuurbeheertypen N12.04 zilt- en overstromingsgrasland en N12.02 Kruiden- en faunairijk grasland van het Natuurnetwerk Nederland wordt een compensatieplan opgesteld.

In het compensatieplan wordt voorgesteld om het verlies aan natuurbeheertypen N12.04 zilt- en overstromingsgrasland en N12.02 kruiden- en faunairijk grasland te compenseren doormiddel van fysieke compensatie, waarbij het verloren

areaal wordt gecompenseerd door het areaal aan natuurbeheertypen op een alternatieve locatie te vergroten. Voorgesteld wordt om voor de compensatie de randsloot parallel aan de N59 ten zuidoosten van de kruising te verleggen waardoor het areaal natuur wordt vergroot. Het nieuwe areaal krijgt een inrichting met natuurbeheertypen N12.04 zilt- en overstromingsgrasland en N12.02 Kruiden- en faunairijk grasland. Deze natuurbeheertypen grenzen in de huidige situatie al aan het compensatiegebied, waardoor de ruimtelijke samenhang in de toekomst gewaarborgd blijft. Op de lager gelegen delen wordt N12.04 zilt- en overstromingsgrasland gecompenseerd, op de hogere delen (dijkje) N12.02 Kruiden- en faunairijk grasland.

Tevens biedt de herinrichting van deze rotonde een kans voor een faunapassage. Aangezien de rotonde aan drie zijden wordt begrensd door Natura 2000 kan deze faunapassage de gebieden met elkaar verbinden.

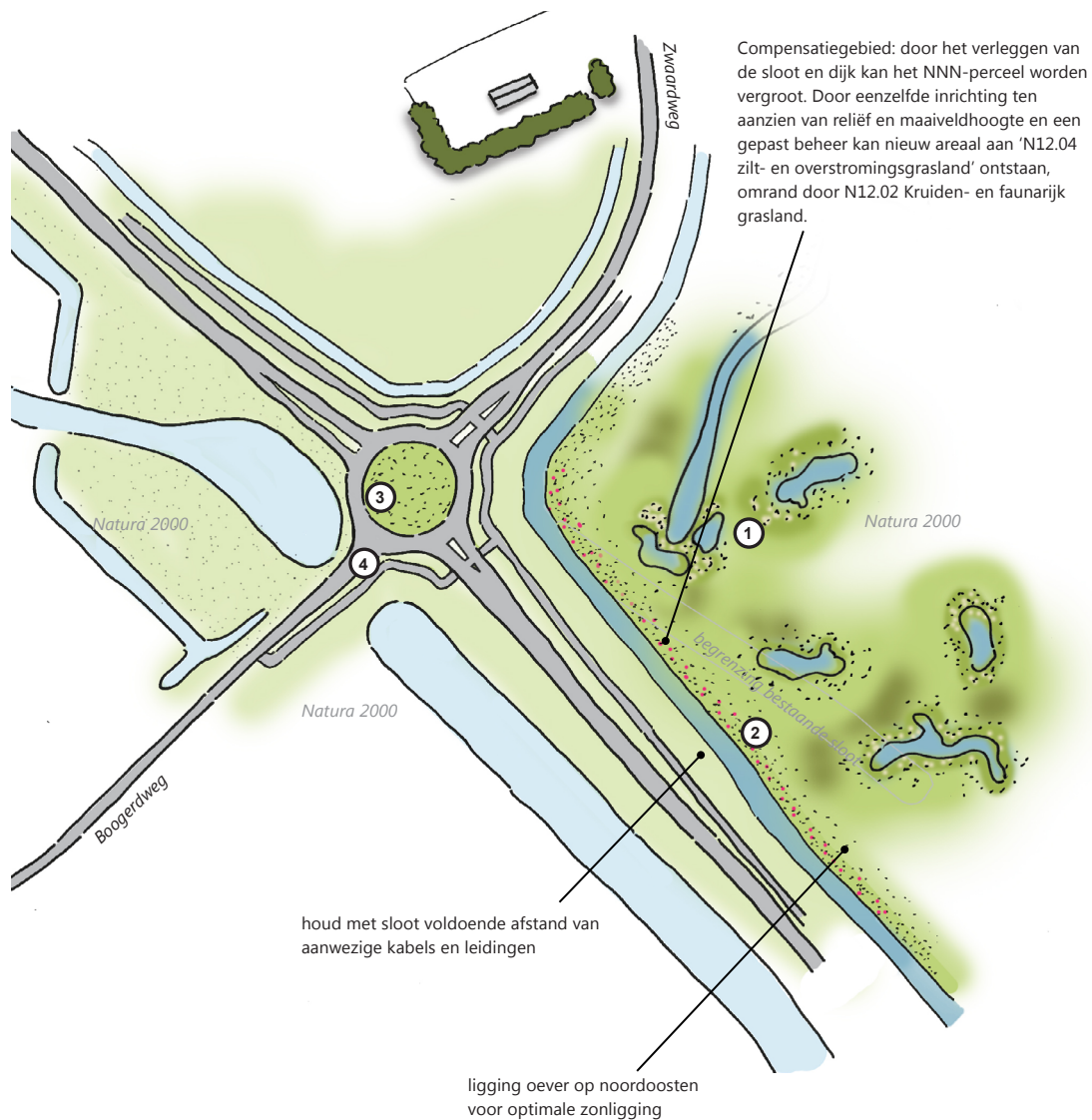
Afbeelding 5.11 Principeprofiel ecologische oever



Streefbeeld: N12.04 zilt- en overstromingsgrasland



Afbeelding 5.13 Plattegrond rotonde Zwaardweg



Streefbeeld: N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland



Bloemrijk grasland op rotonde



Optioneel: faunapassage die qua materialisering aansluit bij de basaltstenen en omliggende natuurgebieden



Addendum

Planuitwerking EuroRAP, Inpassingsvisie en Landschapsplan PROD_24-2, juli 2017

Op pagina 37 is het volgende aangegeven:

“bos deels doortrekken tot rotonde dmv aanplant krentenboompjes. Dit is een van de weinige soorten die boven kabels en leidingen geplant kan worden”

De aanplant van krentenboompjes is niet wenselijk. Daarom wordt dit vervangen door het volgende:

“Plas-drasgebied geschikt gemaakt als leefgebied voor de Noordse Woelmuis met gebiedseigen opgaande beplanting”.