

Gebiedsvisie Zuidoostflank Zierikzee



Inclusief
Wijziging van de Structuurvisie Zierikzee 2030
- onderdeel bedrijven -

Gebiedsvisie voor de Zuidoostflank Zierikzee

inclusief

Wijziging van de Structuurvisie Zierikzee 2030 - onderdeel bedrijven -

9 maart 2023

Gemeente Schouwen-Duiveland



Inhoudsopgave

Bladzijde

Inleiding	4
Leeswijzer	4
Hoofdstuk 1 – De aanleiding	5
Hoofdstuk 2 – De opgaven	6
Hoofdstuk 3 – Ruimtelijke analyse	9
Hoofdstuk 4 – De ruimtelijke visie	17
Hoofdstuk 5 – Inpassing KV-station	21
Hoofdstuk 6 – Conclusies	28
Hoofdstuk 7 – De resultaten van de inspraakprocedure	30
Bijlage 1 – Tekst Addendum Structuurvisie Zierikzee	31
Bijlage 2 – Nieuwe Visiekaart Structuurvisie	37

Inleiding

Voor u ligt in concept de gebiedsvisie voor de Zuidoostflank te Zierikzee, een deel van het plangebied tussen de Straalweg en het Business Park. Een gebied waarin wordt gewerkt, veel agrarische activiteiten plaatsvinden, wordt gewoond en op enige afstand wordt gerecreëerd. Meerdere ruimtelijke opgaven hebben ons na het benoemen van zoeklocatie SD1 genoopt tot het afstemmen met andere (mogelijke) ruimtelijke ontwikkelingen die binnen dat (grotere) gebied ook nu op ons afkomen.

Na presentatie aan B&W en raadscommissie in mei 2022 is deze concept-gebiedsvisie, via een zorgvuldig doorlopen proces, persoonlijk toegelicht en gedeeld met alle betrokken grondeigenaren. Ook is deze visie gedeeld met de vertegenwoordiging van de VBZ en diverse individuele bedrijven in de Zuidhoek, Straalweg en Business Park. Eveneens is de visie besproken met de overige bewoners, het recreatiebedrijf en veeteeltbedrijf in deze Zuidhoekpolder. Zo dicht bij de stad Zierikzee en haar bedrijvigheid, te midden van een nu nog agrarisch gebied is er sprake van verschillende opvattingen en toekomstvisies. Met in achtneming van met elkaar leven, wonen en werken hebben wij – luisterend naar alle betrokkenen en kennisnemend van de door hen aangedragen input en alternatieve tekeningen – een zo goed mogelijke visie samengebracht die naar onze mening recht doet aan de algemene belangen. Een visie gericht op ruimte voor economisch functioneren voor de nabije en verdere toekomst. Met een toekomst richting van minimaal 30 jaar is hiermee de

maximale groei voor bedrijvigheid aan de zuidkant van Zierikzee inzichtelijk, waarbij balans is gezocht met de overige kernwaarden van het gebied, om naast economische groei te streven naar leefbaarheid voor de meeste betrokkenen in het gebied.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt de aanleiding voor deze concept-gebiedsvisie Zuidoostflank Zierikzee nader toegelicht. Hoofdstuk 2 beschrijft de meerdere opgaven binnen dit gebied. De ruimtelijke analyse van en binnen het gebied voor de inpassing van deze opgaven, alsmede uitgangspunten waar in het ontwerp rekening mee moet worden gehouden is verwoord in hoofdstuk 3. De ruimtelijke visie die voortvloeit als resultante uit de uitgangspunten is in hoofdstuk 4 opgenomen, met een richting gevend eindbeeld met een eerste gedachte over mogelijke fasering voor de komende 30 jaar. In hoofdstuk 5 is een uitgebreide vergelijking van de locaties van het 150 + 20 KV-station binnen het ontwikkelingsgebied uitgewerkt, met een weging van diverse factoren en belangen(afweging). Hoofdstuk 6 bevat de conclusies.

Bijlagen: Deze gebiedsvisie is als basis voor een verdere ontwikkelingsrichting vertaald in een (concept)tekst, welke – na vaststelling door de gemeenteraad – deels gewijzigd, na de doorlopen inspraakprocedure en verwerking van reacties – wordt opgenomen in de Structuurvisie Zierikzee 2030. Daarbij hoort een aangepaste tekening onderdeel 'Bedrijven' en een op dit onderdeel aangepaste Structuurvisiekaart Zierikzee.



Hoofdstuk 1 – De aanleiding

De stad is nooit af, ze heeft ruimte nodig om de toekomst uit te dagen, om veranderingen het hoofd te bieden, om tegenslagen te weerstaan en om te kunnen floreren. De ruimte is schaars en moet zorgvuldig worden aangewend en uitgegeven. Er zal altijd een kwetsbaar evenwicht zijn tussen het landschap waarin de stad gelegen is en de expansiebehoefte van bedrijven. Zo ook voor Zierikzee, een stad gelegen in de polders van het voormalige eiland Schouwen, aan de rand van natuur en water.

De stad Zierikzee moet met haar tijd mee. Er is behoefte aan een goede en toekomstbestendige energievoorziening voor het hele eiland Schouwen-Duiveland. Het netwerk kan de vraag nauwelijks en het aanbod niet aan. Daarom is er besloten om aan de zuidzijde van de stad Zierikzee een nieuw 150 + 20 KV station (hierna: KV-station) te bouwen, aansluitend aan de bedrijfsterrainen.

We beogen met deze toekomstgerichte visie dat een dergelijke functie de expansie van de stad in de toekomst niet in de weg zal zitten? Hoe stemmen we andere ontwikkelingen en wensen aan de zuidzijde van Zierikzee hierop af, kijkend naar thema's als uitbreiding van het bedrijventerrein en wensen voor een robuuste infrastructuur aan de zuidzijde? En hoe passen de ontwikkelingen op een goede manier in, binnen het bestaande landschap?

De voorliggende gebiedsvisie geeft hierop de antwoorden en geeft een ontwikkelingsrichting voor Zierikzee aan voor de lange termijn, waarbij de kwaliteiten van de zuidelijke stadsrand zoveel als mogelijk zullen worden gerespecteerd. De 'stip op de horizon' zonder daarbij de focus te leggen op het tempo van deze ontwikkelingen.

Hoofdstuk 2 – De opgaven

Het flexibel inspelen op veranderingen en nieuwe ontwikkelingen is een belangrijk uitgangspunt van de in 2019 door de raad vastgestelde Structuurvisie Zierikzee 2030. De dynamiek in de samenleving is immers groot en de stad is daarmee nooit af. De Structuurvisie Zierikzee 2030 stelt dan ook dat de ontwikkelingen die beschreven staan in de structuurvisie géén harde einddoelen voor 2030 zijn, maar veel meer een route of richting. Inzet is dat de structuurvisie uitnodigt tot het ontwikkelen, delen, realiseren en verbinden van ideeën, plannen en initiatieven die een bijdrage leveren aan de in de visie gestelde doelen.



2.1 Wat komt er op ons af

Veranderingen en nieuwe ontwikkelingen die onze aandacht vragen doen zich anno 2022 inderdaad voor.

Opgaven die we eerder niet hadden voorzien of die in de tijd zich eerder aandoen dan verwacht:

1. Heel concreet claimt de energietransitie ruimte in de vorm van een nieuw KV-station op ons eiland. Eerder is al door de gemeenteraad besloten om dit station aan de zuidzijde van Zierikzee te realiseren, aansluitend aan de bedrijfsterreinen.

2. Daarnaast is de uitgifte van bedrijfsgrond in Zierikzee veel sneller gegaan dan verwacht. We merken door vragen vanuit het bedrijfsleven dat de groei er nog niet uit is, en gaan voor deze ruimtelijke visie voor tenminste 30 jaar uit van een gelijke groei aan bedrijfsterreinen zoals die zich in de afgelopen 10 jaar gemiddeld heeft afgetekend.
3. Een andere belangrijke opgave is de behoefte aan een extra calamiteiten- en/of ontsluitingsweg voor
 - a. het bedrijventerrein Straalweg-Zuidhoek i.v.m. calamiteiten. Op dit moment is de kruising bij de Weg naar de Val de enige fatsoenlijke mogelijkheid om het bedrijvengebied snel en veilig uit te komen bij calamiteiten. De Veiligheidsregio Zeeland (hierna: VRZ) heeft gevraagd om een 2^e ontsluiting;
 - b. een mogelijke extra permanente regionale ontsluitingsmogelijkheid via de zuidzijde voor Zierikzee. Een eventuele toekomstige regionale ontsluiting of verbindingen onder of over het havenkanaal maken geen deel uit van deze visie en wijziging van de structuurvisie, maar dienen door deze gebiedsvisie ook niet te worden uitgesloten.

Deze hierboven geschetste ontwikkelingen geven aanleiding om ons eerder dan verwacht te buigen over de toekomst van de stad Zierikzee aan de zuidzijde (zuidoostflank). Deze drie genoemde opgaven, de plannen, de ambities en initiatieven moeten goed met elkaar verbonden worden, om zo te komen tot een integrale en toekomstbestendige ruimtelijke visie voor het betreffende gebied.

2.2 De beperkingen

De zuidoostflank van de stad is, net als de meeste gebieden trouwens, geen blanco gebied dat vrij in te richten is. In het gebied tussen bedrijventerrein de Straalweg en het Business Park bevinden zich nog enkele bedrijven (5 agrarische bedrijven, waarvan er 2 opstallen op hun percelen hebben), een paar (bedrijfs-)woningen en een compact recreatiebedrijf. Aan de noordzijde van het gebied liggen 4 woonclusters. Daarnaast liggen er ondergronds veel kabels en leidingen door diverse percelen, die essentieel zijn voor de ondergrondse infrastructuur van Zierikzee en die niet eenvoudig verlegd kunnen worden. Praktisch en financieel betekent dit bij het opstellen van een nieuwe ruimtelijke visie, dat we aannemen dat deze – vooralsnog – niet verlegd gaan worden. De bestaande maar ook de noodzakelijke nieuwe leidingen leggen een ruimteclaim in het gebied die definitief is.

2.3 Deze kluwen lijkt te ontrafelen

De vraag die beantwoord moet worden is of, en hoe deze opgaven binnen het beschikbare gebied het beste passen, elkaar versterken of zonder afstemming elkaar onnodig in de weg zitten.

De eerste indruk is dat de basisvoorwaarden van één enkele opgave de ontwikkelingspotentie van één of meer andere opgaven kunnen frustreren, dan wel in de toekomstige mogelijkheden aanzienlijk kunnen beperken. De nieuwe ruimtelijke visie op het gebied moet de 'kluwen' van meerdere opgaven binnen het gebied goed ontrafelen om zo te komen tot een integraal, duurzaam en daarmee toekomstbestendig ontwikkelingsplan voor de stad Zierikzee. Het is belangrijk dat de visie maatschappelijk gedragen wordt door de meerderheid van

de bewoners en het bedrijfsleven van de stad, waarbij gezegd moet worden dat er nooit een overeenstemming van 100% met alle betrokkenen wordt bereikt. Dergelijke ruimtelijke ingrepen vragen soms om het doen van concessies, waarbij dan wel zoveel mogelijk schade moet worden voorkomen.

Hoofdstuk 3 – Ruimtelijke analyse



3.1 Landschap

De bovengenoemde opgaven spelen in een landschappelijk kwetsbaar gebied. Het landschap aan de zuidzijde van Zierikzee wordt vooral gekenmerkt door openheid en vormt de overgang van de stad naar de Oosterschelde. Komend vanaf de Zeelandbrug geven de lange doorzichten een fraai zicht op het stadssilhouet van Zierikzee. Deze kwaliteit dreigt langzaam maar zeker verloren te gaan door de opmars van de bedrijvigheid aan deze zijde. Het is belangrijk dat er ruimte blijft voor het oorspronkelijke polderlandschap. Tussen de Oosterschelde en

de stad moet om die reden een landschappelijke zone vrij blijven. De breedte van deze zone ligt al vast, doordat dit gebied een voortzetting is van de inlagen ten zuiden van de wijk Poortambacht. De landschapsterp, anders gezegd het baggerdepot wat opgebouwd wordt uit baggerspecie, met de bijbehorende landschappelijke inpassing vormt in de toekomst de uiterste zuidgrens van de stad en de bedrijfsterreinen. In de nieuwe ruimtelijke visie moet de kwaliteit van de lange zichtlijnen tot bijna in het hart van de historische stad, zoveel mogelijk worden gerespecteerd.



Daarnaast is goed om voor een ruimtelijke visie te kijken naar de historie van de polders aan de zuidzijde van Zierikzee. Op de oude kaarten is goed te zien dat midden in het gebied een dijk aanwezig was (de Meeldijk, te vinden op veel historische kaarten). De Meeldijk was eerst een zeedijk, en speelde een rol bij het inpolderen van dit gebied. De dijk vormde later de grens tussen de oudere polder Zuidhoek (voor 1300) en de jongere Zuid-Nieuwland polder. Deze laatste polder ligt hoger dan de westelijke polder Zuidhoek. De Meeldijk is na de watersnoodramp van 1953 omwille van het agrarisch gebruik verdwenen. De foto's hiernaast laten de beelden vlak na de ramp zien, waarbij de Meeldijk niet opgewassen bleek tegen het aanstormende zeewater.

Een nieuwe ruimtelijke visie voor dit gebied is direct ook een kans om dergelijke landschapselementen die het verhaal van de ontstaansgeschiedenis van de stad en het landschap vertellen, weer te herstellen en te gebruiken voor een goede landschappelijke inpassing van de diverse opgaven.

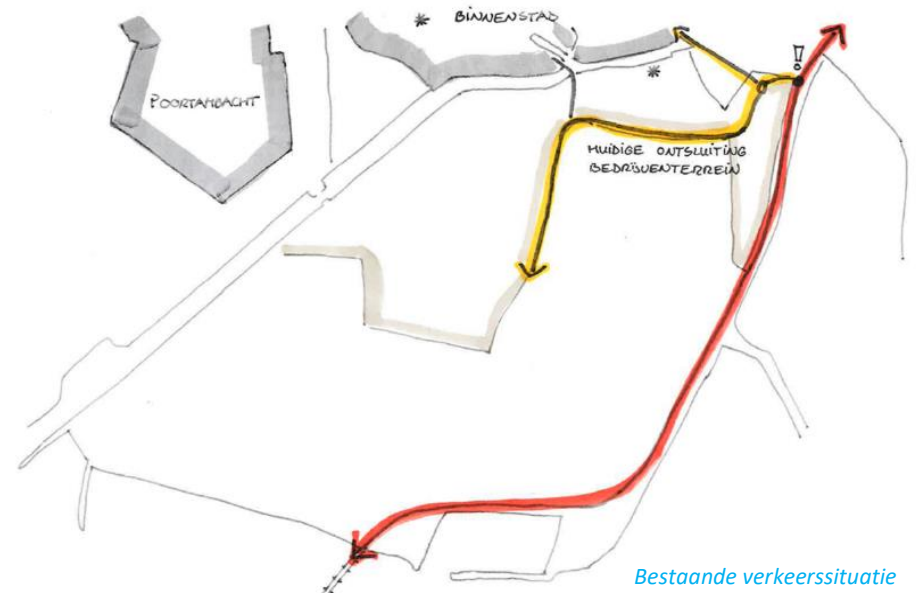


Beelden van de Meeldijk, net na de ramp in 1953

3.2 Verkeer

De bestaande verkeerssituatie zal in de toekomst niet voldoende zijn om de veiligheid op de bedrijfsterreinen te kunnen garanderen. In de reactie van de VRZ op de vaststelling van de Structuurvisie Zierikzee 2030 en in de studie 'betere bereikbare centrumstad Zierikzee' is de conclusie getrokken dat het op termijn wenselijk zal zijn om een extra (calamiteiten)ontsluiting aan te leggen naar de Weg naar de Val. Los daarvan zal op de nog wat langere termijn de roep om een extra ontsluiting voor de gehele stad aan de zuidzijde steeds sterker worden. Op dit moment zijn er in de zomermaanden al flinke problemen met de bereikbaarheid van de stad via het noorden waardoor de ontwikkeling van de stad 'op slot' dreigt te raken. Er kan geen plaats meer worden geboden aan grote verkeer aantrekkende functies. We moeten daarom rekening houden met (beter gezegd ruimte reserveren voor) een ontsluiting van de stad via de zuidzijde met een route over/onder het Havenkanaal door. De gesprekken over een betere ontsluiting en bereikbaarheid (voor zowel korte als lange termijn oplossingen) worden met de betrokken wegbeheerders, de provincie Zeeland, Waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat gevoerd, als opgave uit de Gebiedsgerichte Aanpak Zierikzee.

De opgave voor een betere bereikbare centrumstad Zierikzee is geen opgave in het kader van deze gebiedsvisie, maar dient door deze gebiedsvisie ook niet te worden belemmerd. Deze gebiedsvisie richt zich op het onderdeel 'Bedrijven'.



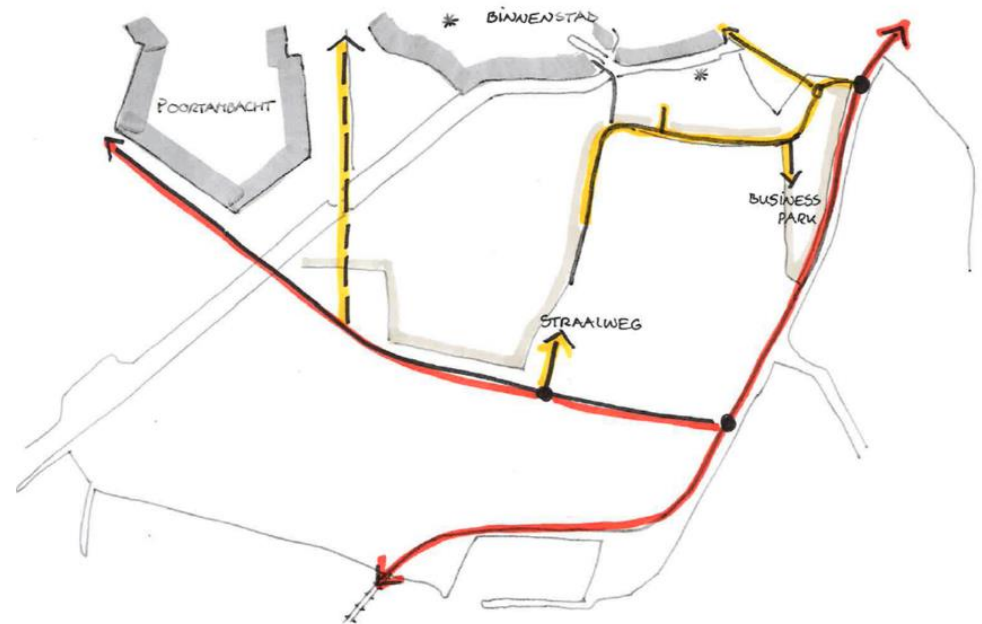
Bestaande verkeerssituatie



Bovendien wordt de druk op de bestaande infrastructuur door de groei van de bedrijfstreinen steeds groter. Het aantal werknemers in het gebied groeit nog steeds, het aantal verkeersbewegingen neemt toe en de bestaande wegen zijn daar niet altijd goed op ingericht. Met de groei neemt de kans op accidenten toe. We zetten daarom voor de middellange termijn primair in op een extra calamiteitenontsluiting voor onze bedrijfstreinen.

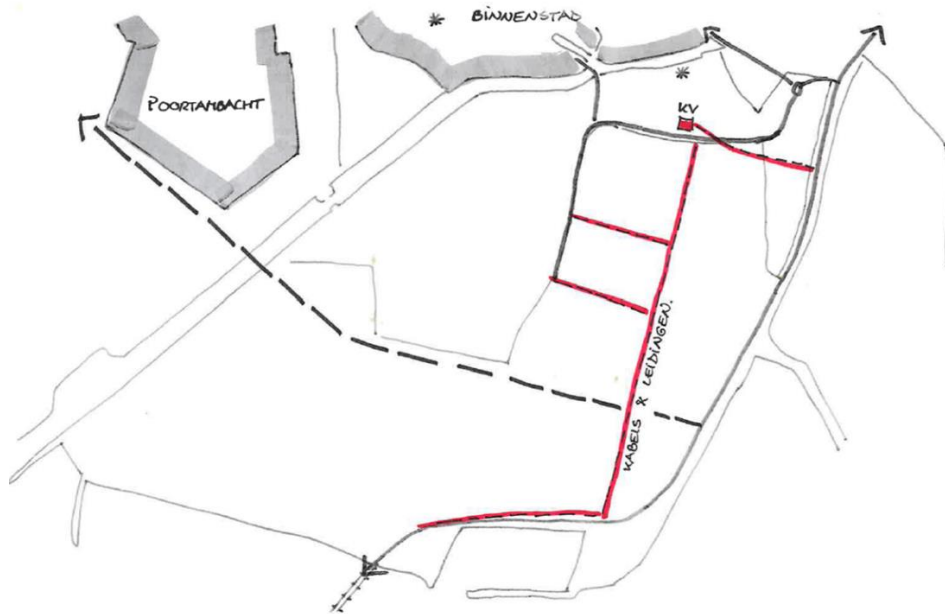
Hoewel het nu nog niet zover is, moeten we – zoals hiervoor genoemd – voor een regionale ontsluitingsweg al wel rekening houden met een ruimtelijke reservering voor een dergelijke ingreep. Het ligt voor de hand om die ten zuiden van de bedrijfstreinen te leggen. Daardoor wordt ook direct de stad aan de zuidzijde helder begrenst en zal de nieuwe weg niet ten koste gaan van bestaande of toekomstige bedrijfsgronden. Vanaf de nieuwe ontsluitingsweg kan o.a. de Straalweg beter worden ontsloten voor alle verkeer.

Er zijn in de eerder genoemde studie twee mogelijke alternatieven aangegeven voor de kruising van het Havenkanaal. Beide alternatieven zijn nog niet op hun verdere technische en financiële haalbaarheid onderzocht, en moeten daarom allebei nog mogelijk blijven.



Mogelijk toekomstige verkeerssituatie

3.3 Kabels en leidingen



belangrijkste leidingen met een rode lijn aangegeven. Daar komen dan nog de leidingen naar het nieuwe 150+20 KV station bij. Los daarvan is het in de huidige tijd noodzakelijk om stroken grond te reserveren voor mogelijk nieuwe kabels en leidingen die vanaf het nieuwe station vertrekken naar de overige bestemming. Dit behoort, net als de aanleg van wegen, tot de primaire ontsluitingsstructuur van een dergelijke bedrijvenzone.

Als gevolg van de ontwikkeling van de bedrijfsterreinen aan de zuidzijde van Zierikzee (Straalweg, Businesspark en het zonnepanelenveld) zijn er inmiddels diverse zware kabels en leidingen door het gebied gelegd. In de meeste gevallen zijn deze leidingen (in overleg met de gemeente en de lokale grondeigenaren) aan de randen van de bestaande agrarische percelen gelegd.

Er liggen ook een aantal hoogspanningsleidingen midden door het gebied van noord naar zuid. Deze leidingen zijn in principe niet te verleggen en vormen daardoor dus (hoewel niet zichtbaar) een technische beperking van de ruimtelijke mogelijkheden in dit gebied. Op het bovenstaande kaartje zijn de

3.4 Positie KV-station

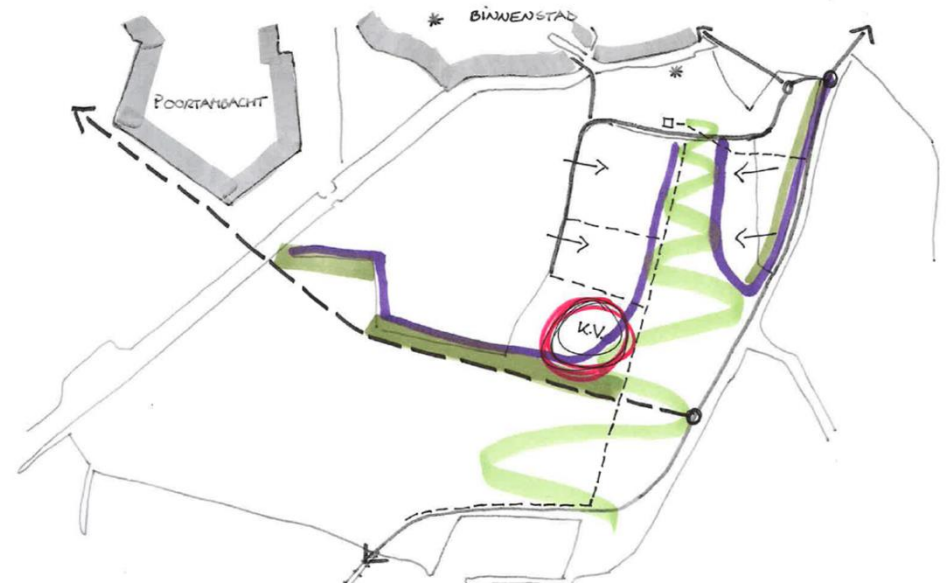
Gelet op het bovenstaande, is het zaak om de positie van het nieuwe KV-station, aansluitend aan de bedrijfsterreinen, zorgvuldig te kiezen. Het KV-station mag geen belemmeringen opleveren voor de expansie van de stad, nu niet en ook niet in de verre toekomst, en moet rekening houden met de mogelijkheid van een nieuwe ontsluitingsweg aan de zuidkant van Zierikzee. Vanwege de uitstraling en schaalgrootte van het KV-station is een ligging in het midden van de bestaande en nieuwe bedrijfsterreinen om meerdere redenen ongewenst. Het station moet worden gezien als een industrie landschap met een schaal en maat die past bij de maatvoering van een polder of stadsrand. Daarom is een ligging ten **zuiden** van de nieuwe calamiteitenontsluitingsweg, in de uiterste zuidoosthoek van het bebouwde gebied van Zierikzee, het uitgangspunt. Op die manier sluit het KV-station aan op de toekomstige



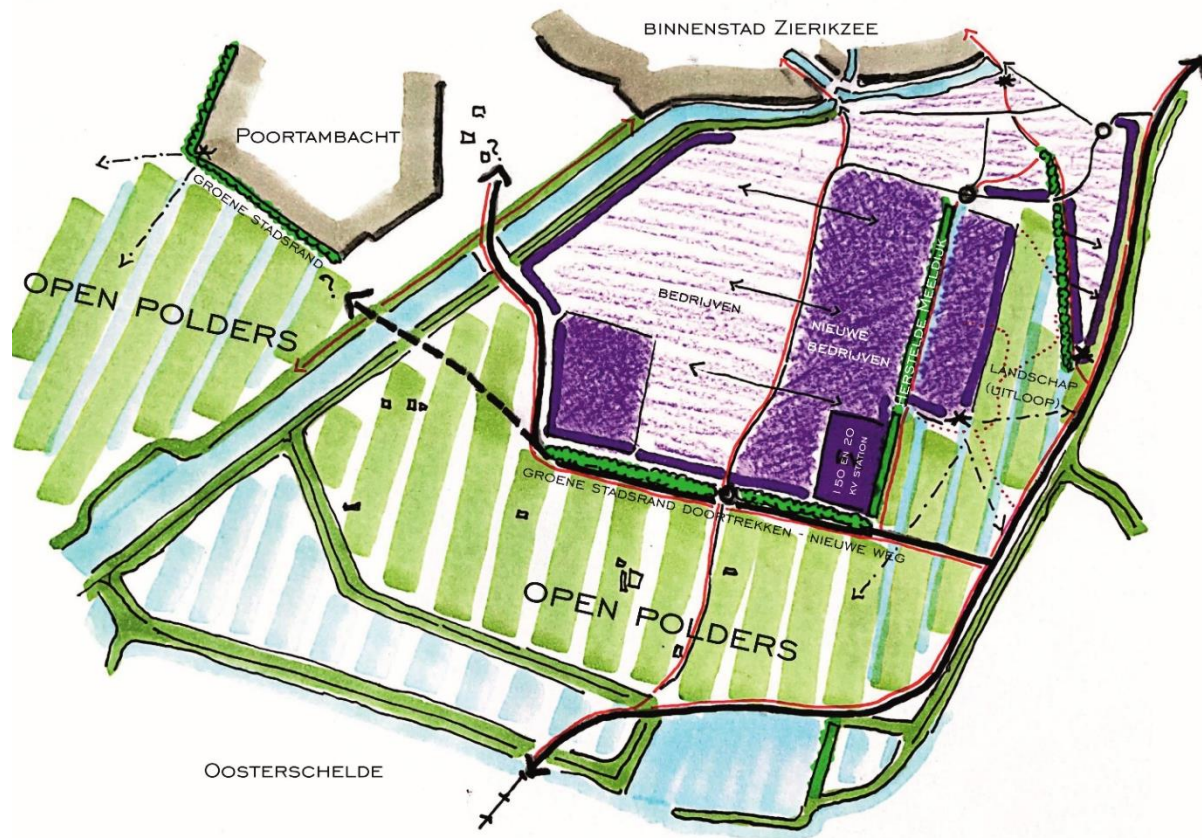
Indruk van de schaal en maat van een 150 KV station

bedrijfsterreinen en wordt het onderdeel van het 'werklandschap' van de Straalweg. Door de positie in de uiterste zuidelijke hoek van het toekomstige bedrijventerrein te kiezen, zal het KV-station zo min mogelijk impact hebben op de bedrijven en de stad.

Deze positie heeft bovendien geen invloed op de mogelijkheden van een nieuwe ruimtelijke structuur van de rest van het bedrijventerrein.



De voorwaarde van de raad, een goede landschappelijke inpassing van het KV-station, wordt op deze manier ook onderdeel van een grotere landschappelijke structuur waarbij wordt gekozen voor de combinatie van landschappelijke inpassing en zo mogelijk het terugbrengen van de Meeldijk.



3.5 Het streefbeeld

Wanneer alle ruimtelijke ontwikkelingen bij elkaar worden gebracht, ontstaat er een helder eindbeeld. Een stip op de horizon voor de maximale expansie van Zierikzee aan de zuidoostzijde. De nieuwe bedrijfsterreinen grenzen op een logische manier aan de bestaande bedrijfsterreinen. Ze maken gebruik van de bestaande infrastructuur. Deze infrastructuur wordt in de toekomst mogelijk uitgebreid met een nieuwe weg aan de zuidzijde van de stad.

De stad is aan de zuidzijde in de toekomst duidelijk begrenst. De stevige groene rand vormt de overgang naar de open polders aan de zuidzijde. Het KV-station ligt direct binnen de toekomstige stadsgrenzen en maakt voor de landschappelijke inpassing gebruik van de groene begrenzingsen. Het KV-station vormt daarmee qua schaal en maat de juiste overgang naar het landelijk gebied en ligt zo ver mogelijk bij de stad vandaan, aansluitend aan de toekomstige bedrijfsterreinen.

Een brede landschapszone zorgt voor dieptewerking in het landschap, zichtlijnen naar de stad en geeft mogelijkheden voor een mooi uitloopgebied in combinatie met nieuwe natuur/waterberging en biodiversiteit in het gebied.

Hoofdstuk 4 – De ruimtelijke visie

4.1 Visie

De hiervoor genoemde uitgangspunten / randvoorwaarden uit de ruimtelijke analyse inzake de (soms beperkende) elementen van

- het landschap (stad en land),
- de huidige en toekomstige infra (+ verkeer),
- de aanwezige en toekomstige kabels en leidingen,
- de behoefte aan bedrijfsgrond,
- de inpassing van een KV-station,

zijn samengebracht in een ruimtelijke visie voor de zuidoostflank van Zierikzee. In deze visie is een ruimtelijke en landschappelijke vertaling gegeven van de drie grote opgaven in dit gebied.

Daarbij is een vormtaal gekozen die aansluit bij het al aanwezige landschap en die recht doet aan de uitstraling van de stad.

De ruimtelijke opzet wordt gekozen om de uiterste begrenzing van de stad vorm te geven door middel van een voortzetting van de aanwezige stevige, groene rand (talud met beplanting), waarachter de stedelijke ontwikkelingen in de toekomst kunnen plaatsvinden. Deze landschappelijke lijn wordt gekruist door een andere belangrijke, historisch waardevolle lijn, die van de voormalige Meeldijk. De dijk lag naast de aanwezige kabels- en leidingenstrook. In de hoek van deze twee landschappelijke lijnen wordt het nieuwe KV-station gerealiseerd, aan de uiterste rand van de stad, aansluitend aan de toekomstige bedrijfsterrainen van Zierikzee. De dijken krijgen zodoende een belangrijke rol bij de landschappelijke inpassing van het KV-

station. Ten westen van het nieuwe KV-station is (aansluitend op de Straalweg) nog ruimte gereserveerd voor bedrijven die zich (net als het KV-station) richten op energie en duurzaamheid.

De ruimte voor de nieuwe ontsluitingsweg ligt direct ten zuiden van de stadsgrens, en moet voorlopig gezien worden als een ruimtelijke reservering. Voor de calamiteitenweg zal zo mogelijk al eerder een tracé moeten gerealiseerd, waarbij we er nu voorlopig vanuit gaan – tot nader overleg met de wegbeheerders – dat die mogelijk meer noordelijk komt te liggen, en zodoende grotendeels al onderdeel kan uitmaken van de interne verkeersstructuur van het bedrijventerrein. De nieuwe bedrijfsterrainen ontsluiten via de bestaande Straalweg, en krijgen daarbij een eigen interne verkeersstructuur. Door middel van lussen in de wegenstructuur kan het bedrijventerrein gefaseerd groeien, afhankelijk van de economische situatie op dat moment.

Er is in de visie ruimte vrijgehouden voor een brede landschapszone tussen de Oosterschelde en de stad, waarbij de dieptewerking van het landschap, ondersteunt door in eerste fase enerzijds het – zo mogelijk – terugbrengen van de Meeldijk, in het gebied behouden blijft. In de definitieve uitwerking wordt deze dijk zo aangebracht dat deze landschappelijk klopt, maar ook dat de dijk geen grote belemmering oplevert voor verkeer en waterafvoer. Anderzijds fungeert het gefaseerd doortrekken van het dijktaalud/landschapsterp aan de zuidkant als een buffer om de geluiden van het bedrijventerreinen op te vangen.

In de beoogde landschapszone tussen uitbreiding bedrijventerrein en Business Park kunnen voorzieningen voor de

opvang van hemelwater een plek krijgen en is er een kans om positief bij te dragen aan de biodiversiteit. Daarnaast ontstaat er een interessant uitloopgebied voor werknemers, werkzaam in de bestaande en nieuwe bedrijfsterreinen. Een opgave waar door de huidige ondernemers al eerder om verzocht is. Op de volgende pagina's zijn sfeerbeelden daarvan opgenomen.

De visie laat zien dat door gebruik te maken van de landschappelijke gegevens, het mogelijk is om de opgaven van de toekomst een plaats te geven in het gebied. De visie is zeker nog geen definitief verkavelingsplan, maar laat door middel van een voorbeeld-invulling zien dat de gekozen hoofdstructuur in het gebied, een verantwoord ruimtelijk casco vormt. Binnen het casco is er ruimte om in te spelen op de toekomst, en zitten de ontwikkelingen elkaar niet in de weg.

4.2 Fasering / Ontwikkelingsrichting

Samen met de positionering van het KV-station kijken we naar een logische fasering van de groei van het bedrijventerrein en op basis van de nu bekende gegevens volgorde in tijd.

Omwonenden uit het gebied constateren terecht dat er meerdere, nog niet bebouwde bedrijfskavels op de bedrijfsterreinen, Zuidhoek, Straalweg, Business Park en Gouwepoort aanwezig zijn. Enerzijds betreffen veel van deze percelen, al verkochte, in eigendom zijnde percelen die over (nagenoeg) direct aangrenzende uitbreidingscapaciteit willen beschikken. Anderzijds zijn overige resterende percelen in optie gegeven, waardoor naar verwachting in 2023 de laatste beschikbare bedrijfsgrond wordt uitgegeven.

Op basis van een gemiddelde van de afgelopen 10 jaar wordt jaarlijks gemiddeld 1,5 ha bedrijfsgrond uitgegeven.

Separaat van de ontwikkeling en realisatie van het KV-station, zal de eerste fase van de groei van het bedrijventerrein – over een periode van circa 10 jaar, indicatief te rekenen vanaf 2025 tot 2035, zich richten op het aangrenzend gedeelte aan de Straalweg, van zuid naar noord (nummers 2 t/m 4, in de tekening op bladzijde 20).

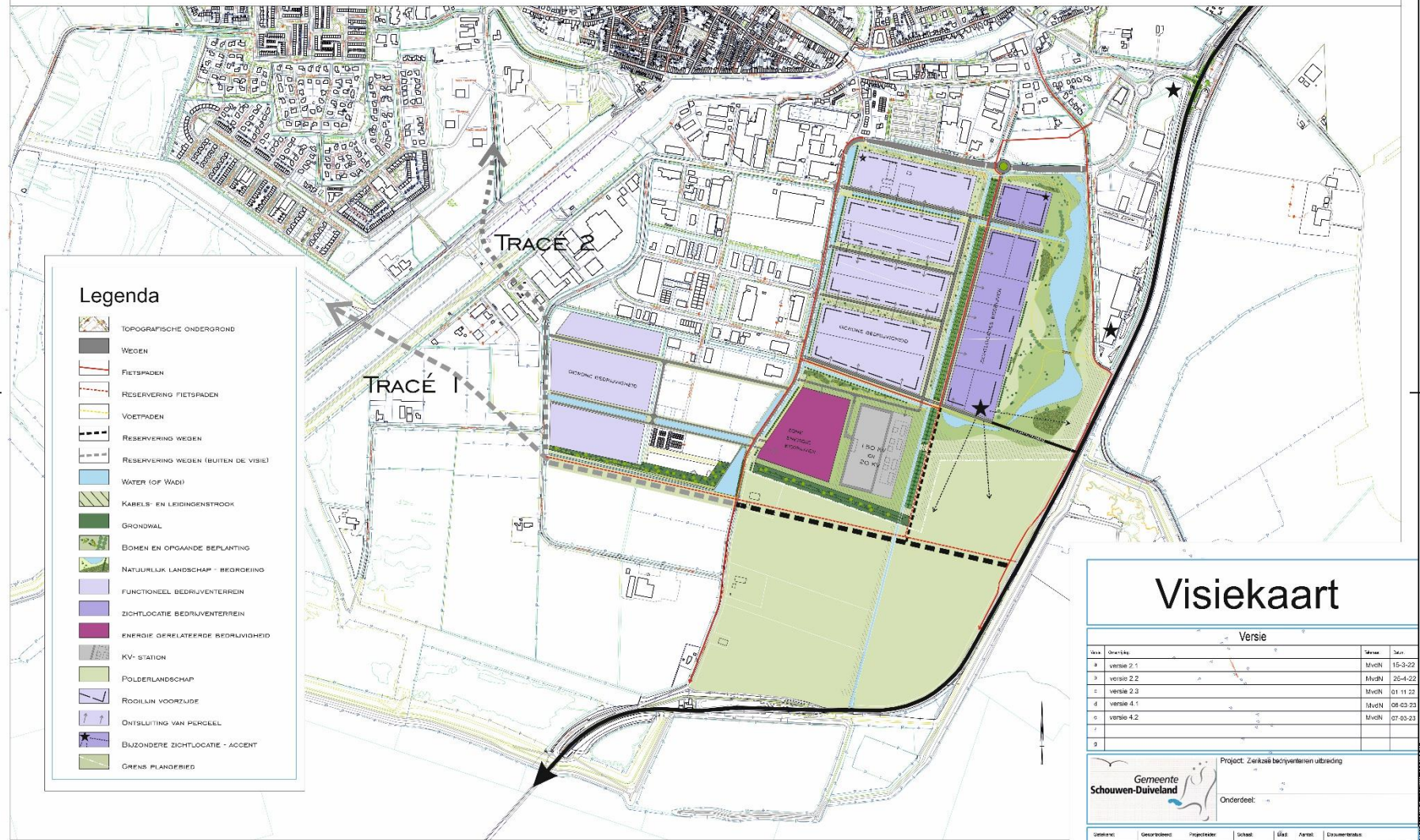
Na circa 2035 richten wij ons op twee mogelijke realisatie-richtingen (nrs 5 in tekening op bladzijde 20):

- a) de herinrichting van de grond waarop het zonnepanelenpark Zierikzee is gerealiseerd;
- b) het te ontwikkelen gebied naast de reconstructie van de Meeldijk en het huidige Business Park;

Eerstgenoemde locatie geniet ruimtelijk beoordeeld de voorkeur, echter deze exploitatie kent een contractuele eindtermijn tot 2042. In 2032 is er een mogelijkheid – wanneer de exploitant het contract niet verlengt – om te bezien of dit gedeelte al kan worden bestemd en ingezet voor bedrijvigheid.

Indien deze exploitatie – conform de mogelijkheid van het contract - wordt voortgezet, stellen wij voor volgorde 1 de ontwikkeling te starten in de volgorde b, en na afronding daarvan te starten met a.

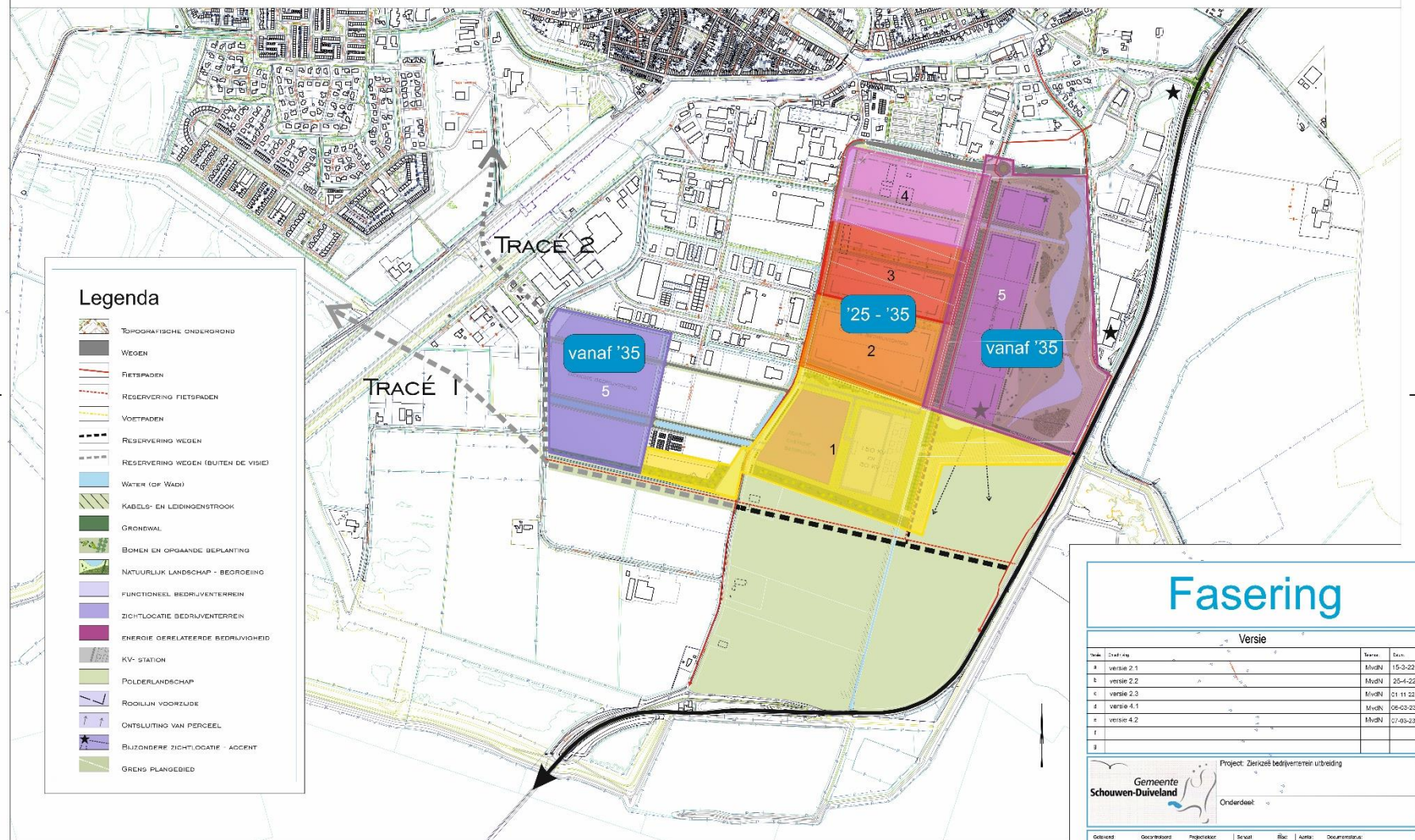
Visie ontwikkeling bedrijfsterreinen Zuidoostflank Zierikzee



Situatie Zierikzee zuid
SCHAAL 1: 5000

aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend.

Visie ontwikkeling bedrijfsterreinen Zuidoostflank Zierikzee



Situatie Zierikzee zuid
SCHAAL 1: 5000

aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend.



Hoofdstuk 5 – Inpassing KV-station

5.1 Inleiding

Zoals in de inleiding al is aangegeven, hebben we te maken met nieuwe, voortschrijdende ontwikkelingen en inzichten die zich hebben voorgedaan (of nog gaan voordoen) aan de zuidzijde van Zierikzee. Al eerder is er door de gemeenteraad van Schouwen-Duiveland op 21 december 2021 een besluit genomen om een gekozen zoeklocatie voor een KV-station uit te werken, direct ten oosten van de Straalweg (verder locatie SD1 genoemd). Deze zoeklocatie lag één agrarisch perceel noordelijker.

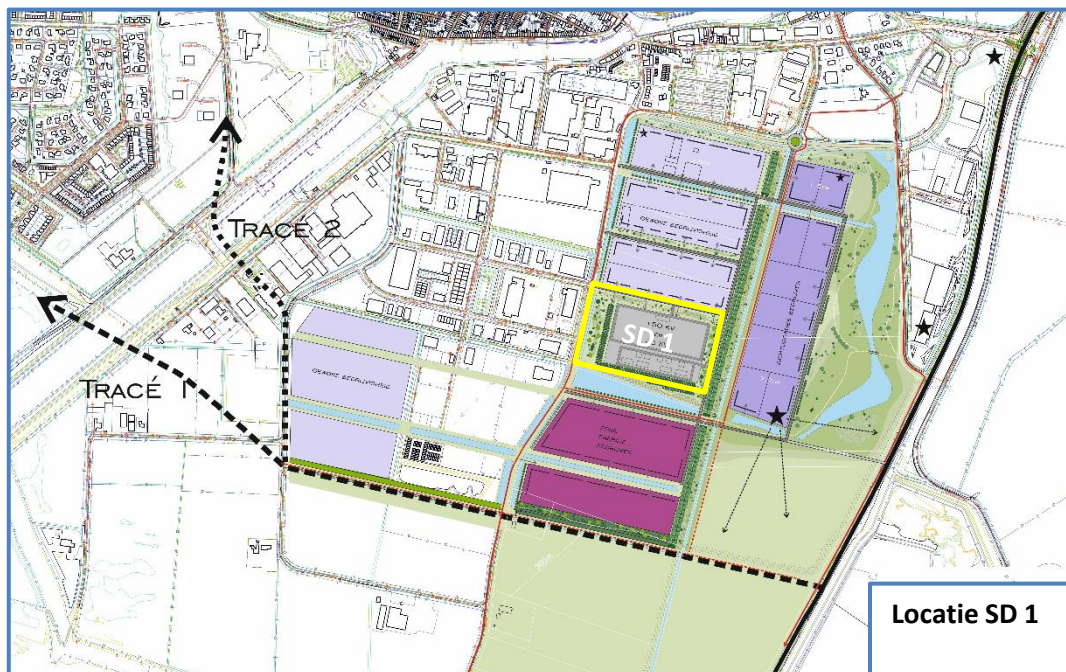
SD1 is als één van de 6 (SD1 t/m SD6) mogelijke zoeklocaties aangedragen waar Tennet & Stedin, samen een nieuwe energievoorziening kunnen realiseren, rekening houdend met zo min mogelijk negatieve effecten voor omwonenden.

Bij de keuze voor de zoekopdracht binnen locatie SD1 is bij de nadere uitwerking gebleken dat bij de keuze voor deze locatie onvoldoende is gekeken naar overige voor de gemeente relevante vraagstukken:

1. de mogelijke groei van bedrijvigheid in Zierikzee, en de economische waarde daarvan;
2. de vraag om aanpassingen aan de verkeersstructuur in de toekomst;
3. het landschappelijk DNA van de plek.

Met de nadere uitwerking van SD1, de nadere ruimtelijke analyse en daaruit voortvloeiende inzichten laten we zien dat de inpassing van de 3 ruimtelijke opgaven vraagt om verfijning van de locatie van het KV-station naar de locatie SD1A (zie visiekaart), om zodoende geen belemmeringen voor de andere ontwikkelingen op te werpen met een functie die onomkeerbaar is en een grote impact heeft op de directe omgeving zonder in essentie daadwerkelijk een andere locatie te kiezen. Nog steeds een locatie tegen het (toekomstige) bedrijventerrein.

Deze verfijningsopgave van SD1, locatie SD1A schuift iets verder van 4 geluidsgevoelige bestemmingen (woningen in en aan de rand van het bedrijventerrein) en de bebouwde kom van Zierikzee af, maar komt daarmee wel iets dichterbij een paar woningen aan de Straalweg. Onderzoeken zullen echter moeten aan tonen dat de verschuiving niet leidt tot overschrijding van normafstanden als het gaat om diverse milieuaspecten (geluid, risico's, trilling, etc). Echter, enkele bewoners hebben aangegeven het niet met deze verschuiving eens te zijn. Daarentegen ervaren een groot aantal bedrijven met voorgesteld ontwerp veel meer zekerheid en toekomst voor de bestaande bedrijvigheid en toekomstige huisvesting voor bedrijvigheid. Om de vergelijking tussen de door Tennet & Stedin uitgewerkte locatie van het KV-station binnen SD1 en de locatie van het KV-station binnen de verfijningsopgave van SD1A inzichtelijk te maken hebben we de beide locaties op verschillende deelaspecten met elkaar vergeleken. Op de volgende pagina's is deze vergelijking op kaarten en in een tabel gezet.

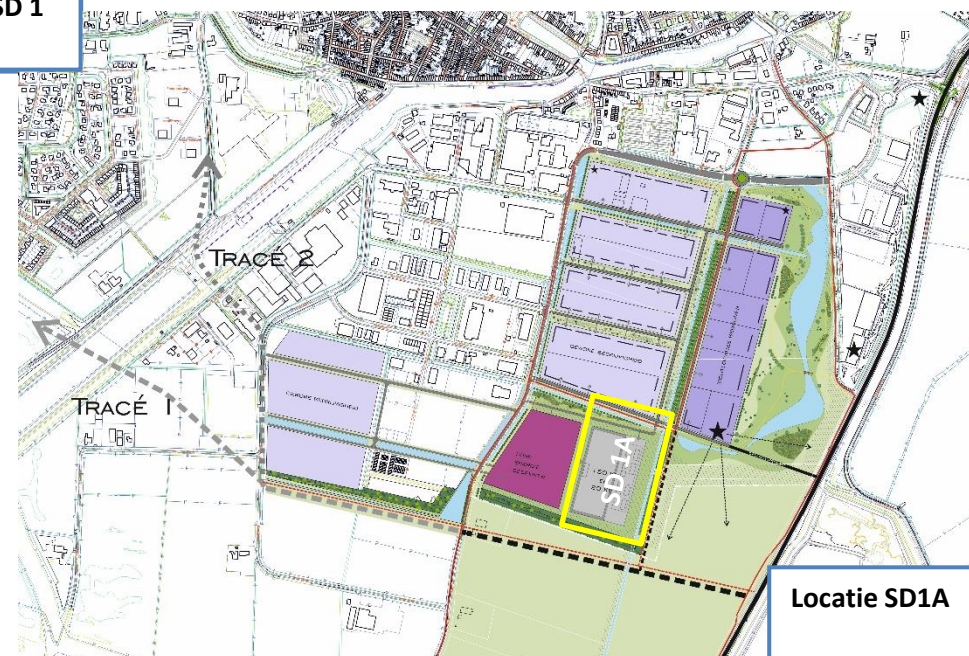


De locatie SD 1:

- Ligt in het eindbeeld van het ruimtelijk groeiscenario voor Zierikzee, centraal tussen de bedrijfsterreinen;
- Ligt op ca. 750 meter van de historische binnenstad van Zierikzee;
- Ligt op ca. 430 meter van de dichtstbijzijnde particuliere woning;
- Maakt geen gebruik van de aanwezige landschappelijke lijnen (groene zuidrand en Meeldijk) en de daaruit voortvloeiende natuurlijke 'hoek' in de begrenzing van de stad;
- Trafo's gericht naar het noorden, kern van Zierikzee.

De locatie SD 1A:

- Ligt in het eindbeeld van het ruimtelijk groeiscenario voor Zierikzee, ten zuiden van de bedrijfsterreinen;
- Ligt op ca. 1000 meter van de historische binnenstad van Zierikzee;
- Ligt op ca. 245 meter van de dichtstbijzijnde particuliere woning;
- Maakt gebruik van de aanwezige landschappelijke lijnen (groene zuidrand en Meeldijk) en de daaruit voortvloeiende natuurlijke 'hoek' in de begrenzing van de stad;
- Trafo's gericht naar het oosten, open landschap.



Zierikzee		Locatievergelijking - ten opzichte van elkaar			
<u>Ruimtelijk:</u>		SD-1		SD-1A	
1	Aansluiting bedrijven:	Grenst direct aan bestaande bebouwing van het bedrijventerrein.		Grenst in de toekomst aan de uitbreiding van het bedrijventerrein.	
				Tussenliggend gebied vraagt om tijdelijke / permanente invulling (zie 12 hierna).	
2	Landschappelijke inpassing:	Landschappelijke inpassing station sluit niet aan op bestaande groene inpassing voor zonnepanelenveld en slibdepot, (niet conform de concept-gebiedsvisie Zuidoostflank) en krijgt daarmee een meer 'stand alone'.		Locatie biedt mogelijkheid om voor landschappelijke inpassing aan te sluiten bij bestaande grondwal en concept-gebiedsvisie Zuidoostflank.	
3	Afstand tot geluidsgevoelige bestemmingen:	Locatie ligt dichterbij <u>vier</u> noordelijk gelegen geluidsgevoelige bestemmingen (woningen aan Groeneweegje, Platteweg, 's-Heer Lauwendorp en de Zuidhoek) <u>en</u> de kern van Zierikzee. De geluidonderzoeken geven echter aan dat geen overschrijding van de wettelijke geluidnormen wordt verwacht.		Locatie bevindt zich dichterbij <u>twee</u> geluidsgevoelige bestemmingen Woning Straalweg 3 (binnen 300 meter) en Minicamping De Val Straalweg 5 maar verder van de noordelijk gelegen woningen <u>en</u> de kern van Zierikzee. Het aanvullend geluidonderzoek geeft echter aan dat geen overschrijding van de wettelijke geluidnormen wordt verwacht.	
		Locatie bevindt zich <u>verder</u> van de geluidsgevoelige bestemmingen Woning Straalweg 3 en Minicamping De Val Straalweg 5. Kanttekening: Indien er al sprake is van geluid, door de open geluidsrichting van de transformatoren, is deze in de uitwerking binnen SD1 <u>naar het noorden, de kern van Zierikzee</u> gericht.		Locatie bevindt zich <u>dichter</u> bij geluidsgevoelige bestemmingen Woning Straalweg 3 en Minicamping De Val Straalweg 5. Kanttekening: Indien er al sprake is van geluid, door de open geluidsrichting van de transformatoren, is deze <u>naar het oosten</u> gericht.	
4	Ervaring gezondheidsrisico:	Locatie is grenzend aan bestaande bedrijven, ondanks dat geen sprake is van overschrijding van EMV- of geluidsnormen, kunnen gezondheidszorgen worden ervaren door medewerkers van deze bedrijven.		Locatie grenst niet aan bestaande bedrijven. Eventueel kan sprake zijn van gezondheidszorgen van medewerkers van de bestaande bedrijven.	
5	Laag frequent geluid:	Verwachting dat dit niet voor zal komen. Indien, geen wezenlijk onderscheid.		Verwachting dat dit niet voor zal komen. Indien, geen wezenlijk onderscheid.	
6	Mobiliteit - verkeersaantrekkende:	Ontsluiting van het station via (intensiever) gebruik van bestaande wegstructuur.		Ontsluiting station mogelijk via geoptimaliseerde nieuwe wegstructuur.	
7	Aansluiting bestaande infra:	Onderhoudswegen station kunnen direct aansluiten op Straalweg.		Nieuwe ontsluitingsweg nodig voor onderhoudswegen station.	

	<u>Economisch:</u>	SD-1	SD-1A
8	Vestigingsklimaat bedrijven:	Locatie ligt volgens concept-gebiedsvisie Zuidoostflank middenin het toekomstig bedrijventerrein, dat door de VBZ als belemmerend wordt ervaren voor bestaande bedrijven én het vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven. Met als gevolg een zeer groot risico voor de gronduitgifte (risico voor de gemeente).	Locatie bevindt zich aan rand toekomstig bedrijfsterrein conform concept-gebiedsvisie Zuidoostflank en werkt daardoor minder belemmerend voor bestaande bedrijven, zoals qua uitstraling/vestigingsklimaat (niet midden op bedrijfsterrein), als qua milieuaspecten (geluidszonering rond station minder overlap met potentieel bedrijfsterrein).
9	Verwerving gronden:	Grondeigenaar staat verhoudingsgewijs positief in verkoop grond ten behoeve van bouw station, doch prefereert de invulling met bedrijven boven KV-station.	Grondeigenaar staat in beginsel negatief in verkoop grond (ten behoeve van bedrijfsgronden / bouw KV-station).
10	Toekomstbestendigheid:	Beperkt rekening houden met groeiscenario's van de stad.	Wel rekening houden met maximale groeiscenario's van de stad.
11	Integrale benadering:	Beperkte opgaven meegenomen.	Meerdere opgaven zijn gewogen en op elkaar afgestemd.
12	Combinatie met energiegerelateerde bedrijven:	Geen / beperkte samenhang.	Gekoppelde ontwikkeling mogelijk.
	<u>Draagvlak:</u>	SD-1	SD-1A
13	Uitwerking besluitvorming:	Locatie past zonder discussie binnen raadsbesluit van 23 december 2021.	Locatie valt strikt genomen buiten de begrenzing van SD-1 en daarmee niet zonder discussie binnen raadsbesluit van 23 december 2021.
14	Bedrijven:	Belemmering groei - beperking milieurechten	Voldoende doorgroeimogelijkheden
15	Bewoners Zuidhoekpolder:	Aanvaarding positie KV-station. Wel aantasting woongenot voor enkele bewoners, bij groei bedrijvigheid in eindscenario ontwerp bewoners.	Gevoel van aantasting woongenot voor enkele bewoners. Ook door inpassing van aanpalende energie gerelateerde bedrijvigheid.
16	Bewoners kern / 4 clusters wonen ten zuiden van kanaal:	Kanttkening: Geluid trafo's - indien hoorbaar - in uitwerking binnen SD1 (de ideaal positie volgens Tennet&Stedin) - richting noorden.	Kanttkening: Geluid trafo's - indien hoorbaar - in uitwerking binnen SD1A - richting oosten.

5.2 Toelichting vergelijkingsaspecten 'ruimtelijk'

Uit de vergelijkingstabel hierboven is te zien dat op ruimtelijke aspecten de locatie SD1A beter scoort. Dit heeft vooral te maken met de mogelijkheden voor een goede landschappelijke inpassing van het station, waarbij de inpassing van de locatie SD1A beter gekoppeld kan worden aan de kwaliteiten van het landschap en beter aansluit bij de schaal en maat van de stadsrand. De locatie SD1 ligt in de toekomst als een ongewenst (grootschalig) object – anders dan een regulier bedrijf – tussen de bedrijfsterreinen, waarbij vooral de landschappelijke inpassing – in de situatie dat het beoogde bedrijventerrein nog niet volledig is gebouwd – lastig is. We gaan immers geen stevige groen inpassing maken als die vervolgens weer weggehaald moet worden wanneer er aan de zuidkant van de groeninpassing nieuwe bedrijven komen. De inpassing van een KV-station tussen bedrijven in, is iets wat zijn weerslag zal hebben op de beleving van het totale bedrijfsterrein en daaraan gekoppeld de economische waarde van de nog uit te geven gronden. Dit laatste vormt een groot risico voor de uitgeefbaarheid van de omliggende bedrijfsgronden en daarmee de financiële onderbouwing, de haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling.

De geluidsgevoelige elementen van het KV-station vormen de transformatoren. Deze transformatoren zijn met uitzondering van van één zijde volledig bouwkundig omhuld. In de uitwerking van SD1 is de open zijde – de geluidsrichting - gepositioneerd richting het noorden, de kern van Zierikzee. Bij de uitwerking van SD1A is deze open zijde – de geluidsrichting – gepositioneerd richting het oosten.

De locatie SD1A ligt verder van de stad Zierikzee af, dus verder van een groot aantal woningen. Door de centrale ligging in het bedrijventerrein, worden er door meer mensen (werknemers) het gevoel van gezondheidsrisico's ervaren bij de locatie SD1.

De locatie SD1A legt dit gevoel van risico's vooral neer bij één aangrenzende woning, die op korte afstand van het KV-station op locatie SD1A staat.

Ook al tonen de milieuonderzoeken (en onze externe second opinion) aan dat er door de afstand tussen het KV-station (SD1A) en de woning geen milieunormen worden overschreden, is het de vraag of deze woning in de nabijheid van alle ruimtelijke groeiscenario's – zowel in de versies getekend door gemeente als in de eindversie van de bewoners – nog houdbaar is op deze positie.

De komst van een KV-station op de locatie SD1A alsmede de toekomstige uitbreiding van het bedrijventerrein voor energie gebonden bedrijvigheid (visie gemeente) dan wel reguliere bedrijvigheid (visie bewoners) zal het gesprek hierover in de tijd naar voren halen. Voor deze bewoners zal - binnen de grenzen van redelijkheid - in ieder geval door initiatiefnemers van het KV-station en gemeente gezamenlijk, bij voorkeur in minnelijk overleg, een passende oplossing worden gezocht.

5.3 Toelichting vergelijkingsaspecten 'economisch'

In de afweging vanuit economische motieven is te zien dat de locatie SD1A aanzienlijk beter scoort dan SD1. Dit heeft vooral te

maken met de centrale ligging van het KV station bij SD1 in het toekomstige bedrijventerrein en de negatieve invloed daarvan op de waarde (en risico's) van de uit te geven bedrijfsgronden (uitstraling van het station, gevoelsmatig risico, geen synergie tussen de functies) en de mogelijkheden voor een verkaveling in de toekomst. De invulling van een locatie met een KV station legt definitief een zware ruimteclaim in het gebied. We kunnen nu nog niet precies overzien welke bedrijven zich zouden willen vestigen en hoe de verkaveling er dan exact uit zal zien. Op dit moment worden de eerste stappen gezet naar een betere onderbouwing van een toekomstig bedrijfsprogramma voor Zierikzee. Voor de juiste invulling is nu nog flexibiliteit in het gebied nodig. De ligging van het KV-station in de uiterste zuidhoek van het plangebied, is daarom de meest veilige en verantwoorde keuze voor de maximale uitbreidingsmogelijkheden van de stad.

5.4 Toelichting vergelijkingsaspecten 'draagvlak'

Vanuit de bedrijfsvereniging (VBZ), bestuur en een groot aantal leden, is in het voortraject tot het opstellen van deze toelichting meermaals aangegeven dat zij deze keuze voor SD1A en de voorgestelde groeirichting van de bedrijvigheid ondersteunen. Wel dient te worden opgemerkt dat ook de bedrijven nog de nodige vragen hebben op de effecten van de vestiging van een KV-station op hun reguliere en toekomstige bedrijfsvoering. Te weten, trilling, geluid etc. De levende vragen zullen wij

inventariseren en de antwoorden en rapportages zullen wij bij initiatiefnemers opvragen en nader (laten) toetsen.

Vanuit het perspectief draagvlak lijkt bij een eerste indruk de locatie SD1 meer draagvlak te hebben, dan locatie SD1A, door de reacties van enkele direct omwonenden. Dit heeft enerzijds er mee te maken dat voor de eerste locatie al een traject is doorlopen met inspraak door stakeholders en overige belanghebbenden en er al – onder voorbehoud van nadere uitwerking en uitgangspunten – besluitvorming door de raad heeft plaatsgevonden.

Echter anderzijds valt de kanttekening bij die eerste indruk te plaatsen, dat ook in dat traject er geen nadere unaniem positieve grondhouding verkregen is voor de locatie SD1. Vanuit de bedrijfsvereniging VBZ is meermaals aangedrongen op het verschuiven van het KV-station naar een meer zuidelijk locatie (SD1A wordt door de VBZ positief beoordeeld) en ook de vereniging Stad en Lande wilde in dat traject het KV-station verder zuidelijk in de hoek van de Weg naar de Val positioneren.

Daarnaast opteren de bewoners die in de zuidelijke polders van Zierikzee wonen, op basis van hun eerste gevoel voor de locatie SD1 in plaats van SD1A. Zij geven aan dat de keuze voor locatie SD1 voor hen een acceptabele oplossing is, voor een noodzakelijke functie als een KV-station. In de gesprekken hebben zij aangegeven bedenkingen in te dienen tegen de locatie SD1A, zoals in de ruimtelijke visie is weergegeven.

Hoofdstuk 6 – Conclusies

Het inpassen van meerdere ruimtelijke opgaven binnen een bestaand gebied met een verscheidenheid aan functies en ook nog eens de nodige beperkingen vormt altijd een uitdaging. Dit geldt zeker ook voor de realisatie van een KV-station, de uitgifte van bedrijfsgrond en de optimalisatie van de ontsluiting in de Zuidoostflank van Zierikzee. Een uitdagende opgave wat vraagt om een passend ruimtelijk ontwikkelingsperspectief.

Met de nu voorliggende gebiedsvisie voor de Zuidoostflank in Zierikzee wordt dit perspectief geboden. Omdat het gebiedsperspectief vraagt om een actualisatie van de Structuurvisie Zierikzee 2030 is hiertoe tevens in bijlage een tekstvoorstel voor de structuurvisie bijgevoegd.

De gebiedsvisie gaat uit van een ontwikkelingsrichting met:

- een groeiscenario voor zowel functionele bedrijven als bedrijven die zichtlocaties prefereren;
- een gefaseerde ruimtelijke ontwikkeling, die in goed overleg en afstemming met de grondeigenaren/agrariërs gerealiseerd kan worden;
- de inpassing van een nieuw KV-station, die bijdraagt aan de energietransitie, welke een opgave vormt voor alle bewoners en bedrijven binnen onze gemeente;
- een goede ruimtelijke landschappelijke inpassing van zowel KV-station als de gefaseerde bedrijvigheid, rekening houdend met de stad, de bedrijven en de meeste bewoners in de omliggende omgeving;

In de gebiedsvisie wordt vastgelegd tot waar en hoe de Zuidoostflank van de stad Zierikzee maximaal kan groeien. Een groei die vooral wordt ingegeven door de vraag naar bedrijfsgrond. Met deze visie wordt tevens duidelijkheid gegeven over gewenste functies binnen het plangebied en welke ruimte er overblijft voor andere functies buiten het betreffende plangebied. Daarbuiten betreft het vooral functies als wonen, recreatie en agrarische bedrijvigheid. De gebiedsvisie sluit nauw aan bij het in de structuurvisie beschreven DNA dat Schouwen-Duiveland en Zierikzee kenmerkt. Uitgangspunt is dat er ruim aandacht worden besteed aan een goede landschappelijke inpassing, klimaatadaptatie en bevordering van biodiversiteit.

In de afweging van de pro's en de contra's van de positie van het KV-station (SD1 versus SD1A) is voor deze gebiedsvisie op basis van de ons nu bekende gegevens en concept-rapportages, zorgvuldig rekening gehouden met alle in de matrix genoemde factoren.

De gebiedsvisie wordt verder vertaald in gefaseerde en meer concrete uitvoeringsplannen. Zo wordt voor de realisatie van het KV-station bijvoorbeeld een aparte ruimtelijke procedure doorlopen en een nadere afstemming met de omgeving over de landschappelijke inpassing ervan. Dit geldt ook voor andere planelementen (infrastructuur, bedrijfsgrond). Daarbij zullen vragen en onzekerheden die leven bij bewoners en bedrijven (verder) aan bod komen. Het gaat daarbij om zaken als geluidsgevoeligheid, trilling, magnetische velden, laag frequent geluid en eventuele gezondheidsrisico's. Al deze zaken

vragen om gedegen antwoorden, onderbouwing en onderzoek ten behoeve van de te doorlopen ruimtelijke procedure. Het vertrekpunt daarbij is dat zaken voldoen aan hetgeen wettelijk vereist is en dat e.e.a. zo goed als mogelijk wordt afgestemd met direct belanghebbenden.

In het gefaseerde groeimodel voor de bedrijvigheid – in combinatie met de vestiging van een nieuw KV-station – zijn de elementen van een duurzame inpassing in de omgeving en leefbaarheid nadrukkelijk gewogen. Dit geldt voor de gehele ontwikkeling richting de stad, direct omwonenden als de huidige en toekomstige bedrijvigheid.

Bovenal stond en staat voorop, een goede en zorgvuldige weging van de factoren ruimtelijke inpassing, economische belangen en draagvlak.

Het geheel van de resultaten overziend is in de eindbeoordeling het algemene belang afgezet tegen persoonlijke belang en de numerieke aantallen van voor- en tegenstanders.

algemeen belang:

- verder van de woningen in (het centrum van de stad)
- de logische ruimtelijke ligging aan de rand van de bedrijvigheid, waarmee optimale flexibiliteit voor
 - de toekomst van bedrijvigheid, en
 - infrastructurele ontsluiting wordt geboden.

belang enkele bewoners

- gevoelsmatig en (nog) niet onderbouwd risico en woon- en leef kwaliteit.

Met zowel een keuze voor SD1 of SD1A, beiden dicht bij de stad, bewoners en bedrijvigheid, wordt ten allen tijde een van de belangen in meer of mindere mate geraakt.

Blijkt het niet uit het overschrijden van een norm, of enig onderzoek, dan is het mogelijk een gevoelskwestie. Een uitdijende stad grijpt altijd in binnen bestaande situaties.

Wij begrijpen de gevoeligheid van de mogelijke gevolgen van het volgen van deze visie. Echter bij een keuze van het positioneren van het KV-station op één noorderlijker gelegen perceel (SD1), raken – numeriek gezien – meer persoonlijke en bedrijfsbelangen, op korte en lange termijn, dan bij SD1A. Op basis van de ruimtelijke motivering en de numerieke meerderheid van belangen prevaleert de positie van het KV-station bij de uitwerking van SD1A binnen de gebiedsvisie.

In het belang van het huidig en mogelijk toekomstig functioneren, waarbij de bedrijvigheid in de Zuidoostflank van Zierikzee al jarenlang aan het economisch floreren van geheel Schouwen-Duiveland aan bijdraagt, moet voor een periode van ruim 30 jaar, gekozen worden voor maximale contouren van groei van de stad, waarbij de functies binnen dit gebied en daarbuiten evenwichtig zijn gepositioneerd.

Hoofdstuk 7 – resultaten van de inspraakprocedure

De concept Gebiedsvisie Zuidoostflank Zierikzee en de wijziging structuurvisie heeft van 5 december 2022 tot en met 16 januari 2023 ter inzage gelegen in het gemeentehuis en was digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl (planidentificatienummer NL.IMRO.1676.00357StvZZ-ON01). Gedurende deze periode heeft iedereen bij de gemeenteraad schriftelijk of mondeling een inspraakreactie kenbaar kunnen maken op de gebiedsvisie/wijziging structuurvisie. Er zijn 16 (unieke) inspraakreacties en 2 overlegreacties ingekomen. Deze zijn samengevat en beoordeeld in de 'antwoordnota inspraak- en overlegreacties'. De reacties hebben geleid tot enkele wijzigingen in de gebiedsvisie en wijziging structuurvisie.

- De exacte positionering van het KV-station en de landschappelijke inpassing is gewijzigd;
- De mogelijke verkeersverbinding richting Poortambacht/Tureluur, op of onder het Havenkanaal is geschrapt. Het kaartmateriaal wordt aangepast. De extra reservering voor ontsluiting blijft wel gehandhaafd;
- De foto op de voorkant van de gebiedsvisie wordt vervangen.

Daarnaast hebben ambtshalve tekstuele verbeteringen plaatsgevonden, gebaseerd op de huidige inzichten met betrekking tot de uitvoering.

Bijlage 1:

Addendum op de Structuurvisie Zierikzee 2030

Onderdeel “Bedrijven” – tekstvoorstel en kaarten

Na vaststelling zal dit onderdeel – al dan niet gewijzigd – worden opgenomen in de Structuurvisie Zierikzee 2030.

6. Bedrijven

6.4 Aanvulling 2022

6.4.1 Nieuwe ontwikkelingen

Sinds de vaststelling van de Structuurvisie in 2019, hebben er grote ontwikkelingen plaatsgevonden in de energievoorziening op Schouwen-Duiveland. De grotere vraag naar energie maken de komst van een 150+20 KV-station in de buurt van Zierikzee op korte termijn noodzakelijk. De locatie voor een dergelijk KV-station is bepaald aan de hand van het bedieningsgebied, de technische mogelijkheden en de afstanden van de kabels, maar ook de beperkingen als het gaat om geluid, bodemgesteldheid en landschappelijke impact. In Zierikzee is ervoor gekozen om het nieuwe KV-station aansluitend aan de bedrijfsterreinen te realiseren om zodoende de onvermijdelijke landschappelijke- en milieu impact voor de omgeving en de stad zoveel als mogelijk te beperken. Voor Zierikzee betekent dit dat de locatie gekoppeld wordt aan de omvang van de toekomstige bedrijfsterreinen, waardoor het KV-station de verwachte expansie van nieuwe bedrijvigheid niet in de weg zit.

Door de recente economische groei merken we in Zierikzee een toenemende vraag naar nieuwe bedrijfsgrond. Deze ontwikkeling was eerder niet in deze mate voorzien. Inmiddels zijn de uit te geven kavels bedrijfsgrond zo goed als uitverkocht en moeten we ook in Zierikzee dus steeds meer rekening houden met een uitbreiding van de bestaande bedrijfsterreinen aan de zuidkant van de stad. Het gaat voorlopig eerst om een ruimtelijke

reservering en het aanwijzen van potentiële locaties. Een uitgebreide onderbouwing van het bedrijvenprogramma volgt later. Voor de uitbreiding van de bedrijventerreinen leggen we in ieder geval de lat hoog als het gaat om natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen.

Daarnaast speelt de discussie van de bereikbaarheid van de bedrijfsterreinen. Door de toename van de bedrijvigheid en dus ook de toename van het aantal werknemers, wordt de roep steeds groter om in te grijpen op de veiligheid van de bestaande verkeersstructuur. In de huidige verkeersstructuur worden alle bedrijven via één ontsluitingsweg naar het knooppunt in de Weg naar de Val geleid. In geval van een ongeval op deze route is de hele zuidzijde van de stad (bedrijfsterreinen) dus afgesloten. In de studie 'Betere bereikbare centrumstad Zierikzee' (2021) wordt daarom ingezet op een extra ontsluitingsweg aan de zuidzijde van de stad met een extra aantakking op de Weg naar de Val. In eerste instantie zal dit gaan om een calamiteiten-ontsluiting met aantakking op de Straalweg die op de langere termijn kan worden opgewaardeerd naar een permanente ontsluiting voor de stad.

De structuurvisie Zierikzee geeft een doorkijk naar 2030, maar de gebiedsvisie heeft een langere doorlooptijd. De gebiedsvisie die ten grondslag ligt aan de structuurvisie kent de randen van de maximale groei van de stad Zierikzee naar het zuiden. Met de periodieke actualisaties van de structuurvisie en de bedrijfsterreinenprogramma's wordt de voorgestelde gefaseerde ontwikkeling gemonitord.

6.4.2 Wat willen we bereiken

De nieuwe ontwikkelingen komen sneller dan verwacht, wat maakt dat we nu een aangepaste ruimtelijke visie nodig hebben op de ontwikkeling van het zuidelijk deel van de stad. De aangepaste ruimtelijk visie moet inspelen op de volgende doelen:

- Zicht op de richting van de verwachte groei van de bedrijfsterreinen Zierikzee;
- Een afgewogen keuze voor de positie van het nieuwe KV-station ten zuiden van de stad;
- Een toekomstbestendige ontsluiting van de bedrijfsterreinen van Zierikzee;
- Een goede landschappelijke inpassing van de zuidelijke rand van de stad en de bedrijfsterreinen (inclusief het KV station);
- Behoud van een aantrekkelijk zicht op de stad en het markante stadssilhouet van Zierikzee;
- Ruimte reserveren voor bedrijven die zich bezig houden met duurzaamheid en energie;
- Het nieuwe plan moet natuurinclusief en klimaatadaptief zijn.

De integratie van de genoemde doelen leidt tot een aangepast ruimtelijk beeld aan de zuidzijde van de stad, waar alle gewenste functies toekomstbestendig worden ingepast. Daarbij is het belangrijk dat de bedrijfsterreinen wel hun eigen signatuur houden: Businesspark als hoogwaardig bedrijventerrein voor

bedrijven die waarde hechten aan een representatieve uitstraling, Straalweg voor de reguliere/functionele bedrijven in Zierikzee. We zorgen daarbij ook voor voldoende groen en waterberging in dit gebied; een brede landschapszone komt straks centraal binnen het gebied te liggen. Hier zetten we in op nieuwe natuurwaarden voor het gebied die passen bij de aanwezige gebiedskenmerken. Daardoor ontstaat er een interessant (recreatief) uitloopgebied, een diepe zichtlijn door het gebied naar de stad en blijft Zierikzee ruimtelijk gekoppeld aan het omliggende landschap.

Opwaardering permanente ontsluiting voor de centrumstad Zierikzee maakt geen deel uit van de wijziging Structuurvisie onderdeel bedrijven.

6.4.3 Hoe willen we het bereiken?

- We gebruiken de nieuwe ruimtelijke visie als vertrekpunt voor de deeltuitwerkingen binnen het gebied aan de zuidoost zijde van Zierikzee.
- De urgentie van een goede energievoorziening op het eiland maakt dat het KV-station als eerste concreet zal worden opgepakt en ontwikkeld. We hechten er aan om dit samen met de initiatiefnemers en de omgeving te doen.
- We werken aan de programmatische invulling van de bedrijfsterreinen, waarbij we de eerder geïntroduceerde bedrijvencarrousel blijven betrekken.
- We zetten specifiek in op het aantrekken van bedrijven die zich bezig houden met innovatie op het gebied van

duurzaamheid en energie, mits deze bedrijven passen bij de schaal en maat van Zierikzee.

- We investeren in een veilige en robuuste infrastructuur bij calamiteiten. Dat betekent dat we met de overige betrokken overheden in gesprek gaan over een nieuwe ontsluitingsweg aan de zuidkant van de stad, die aan takt op de Weg naar de Val.
- We zorgen voor een robuuste ondergrondse infrastructuur en houden in de planvorming rekening met de ligging van bestaande en toekomstige (te verwachten) kabels en leidingen.
- We zorgen voor een goede landschappelijke inpassing van de nieuwe ontwikkelingen die past bij de lokale situatie. Op die manier proberen we de mogelijke aantasting van het aanwezige open landschap rond Zierikzee, zo min mogelijk te verstoren en zorgen we ervoor dat de stad verbonden blijft met het landschap er omheen.
- Ook binnen de zone met bedrijvigheid zorgen we voor voldoende groen en zetten we in op een brede landschapszone waar ruimte wordt geboden voor de opvang en hergebruik van hemelwater.
- Bij de uitwerking van de verschillende deelopgaven houden we rekening met onze klimaatdoelstellingen door klimaatadaptief te ontwerpen.

Financiën

Het bepaalde in Hoofdstuk 10 van de in november 2019 vastgestelde Structuurvisie Zierikzee 2030 met betrekking tot Financiën, de mogelijkheden van kosten verhaal, bijdragen bovenwijkse voorzieningen zijn op dit Addendum integraal van toepassing. In hoofdlijnen geldt dit voor de in par. 6.4.2 en 6.4.3 genoemde maatregelen, zoals:

Hoofdinfrastructuur

- Een toekomstbestendige ontsluiting van de bedrijfsterreinen door het aanleggen van een robuuste infrastructuur met de mogelijkheid om met behulp van rotondes en/of verkeersveilige kruisingen aansluitingen te maken op de bestaande infrastructuur;
- Een calamiteitenontsluiting;
- Een wegenstructuur binnen het plangebied wat aansluit op de bestaande infrastructuur;
- Een robuuste ondergrondse infrastructuur met voldoende capaciteit van zowel riolering als nutsvoorzieningen;
- Afdoende mogelijkheden voor afvoer van hemelwater via oppervlaktewater;
- Duurzaamheidsmaatregelen zoals een klimaatbestendige inrichting;
- Maatregelen voortkomend uit energietransities.

Landschap

- De landschappelijke inpassing rondom en binnen het bedrijventerrein;
- De waterberging in de landschappelijke inrichting en overige oppervlaktewater.

Bovenwijkse voorzieningen

- Aanpassingen van ondergrondse infrastructuur; zowel riool gerelateerde als overige nutsvoorzieningen ten behoeve van de uitbreiding van het bedrijventerrein incl. de vestiging van het 20+150kV-station.

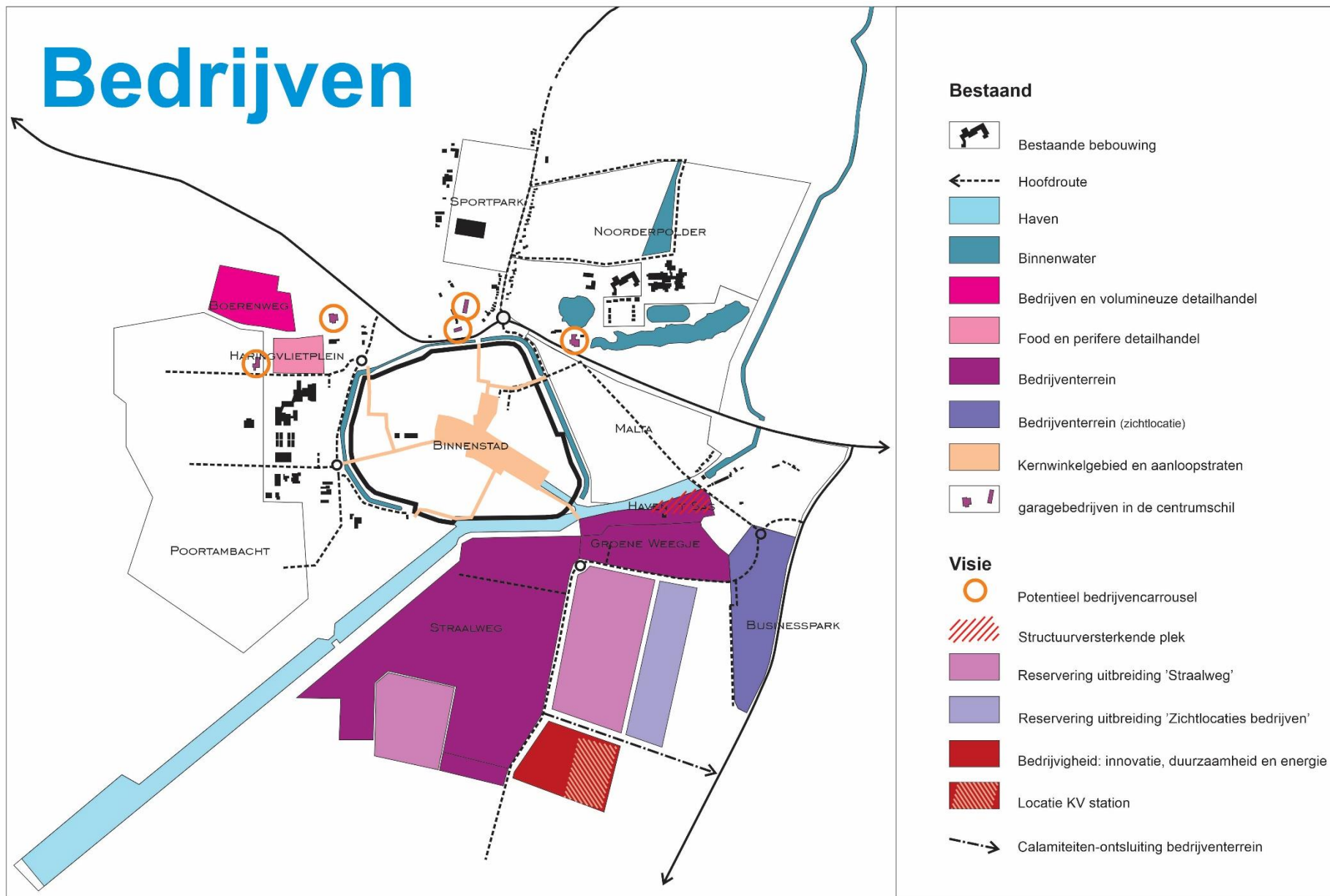
Percelen/Opstallen

- Noodzakelijke verwerving van percelen, sloop van opstallen inclusief de mogelijke saneringskosten.

Genoemde maatregelen worden op termijn verder uitgewerkt in een nota kostenverhaal toegespitst op de uitbreiding van het bedrijventerrein.

De uitvoering van het kostenverhaal zal op termijn plaatsvinden conform de door de raad vastgestelde vigerende Nota Kostenverhaal.

Bedrijven



Bijlage 2: Nieuwe Visiekaart Structuurvisie

