



4

4.2 Ruimtelijke inrichting Markt en Ledelplein

4.2.1 Inrichtingsvisie Markt en Ledelplein

De Markt en het Ledelplein maken onderdeel uit van het winkelconcentratiegebied. In 2000 is het Raadhuisplein en de Burchstraat-Brouwerijstraat heringericht binnen Duurzaam Veilig en met het doel de verblijfskwaliteit te verbeteren. Met de vernieuwbouw van De Burcht zal het Ledelplein moeten worden vernieuwd. De herinrichting van het Ledelplein kan niet los worden gezien van de herinrichting van de Markt. Met name als het Ledelplein meer een geheel moet gaan vormen met het winkelverblijfsgebied en hiermee de aantrekkelijkheid van het centrumverblijfsgebied moet worden versterkt.

Aan de Markt zijn met name winkel- en horecapanden gelegen. Bovendien is er aan de zuidzijde op de Markt een cirkelvormige cafetaria gelegen. De markt is nu autoluw maar wel bereikbaar voor auto's. Bovendien zijn er 18 langspaarkeerplaatsen (in hte hoogseizoen betaald parkeren) aan de Markt gesitueerd. Het gebied voor de panden en de Markt zelf is gescheiden door een rijweg. Aan de noordzijde van de Markt is een drietal horecapanden die een winterterras aan de voorzijde in de openbare ruimte hebben. Er zijn meerdere horecavestigingen op de Markt. De eigenaresse van het cafetaria heeft aangegeven te overwegen het terras aan de zuidzijde van het pand in de toekomst uit te breiden.

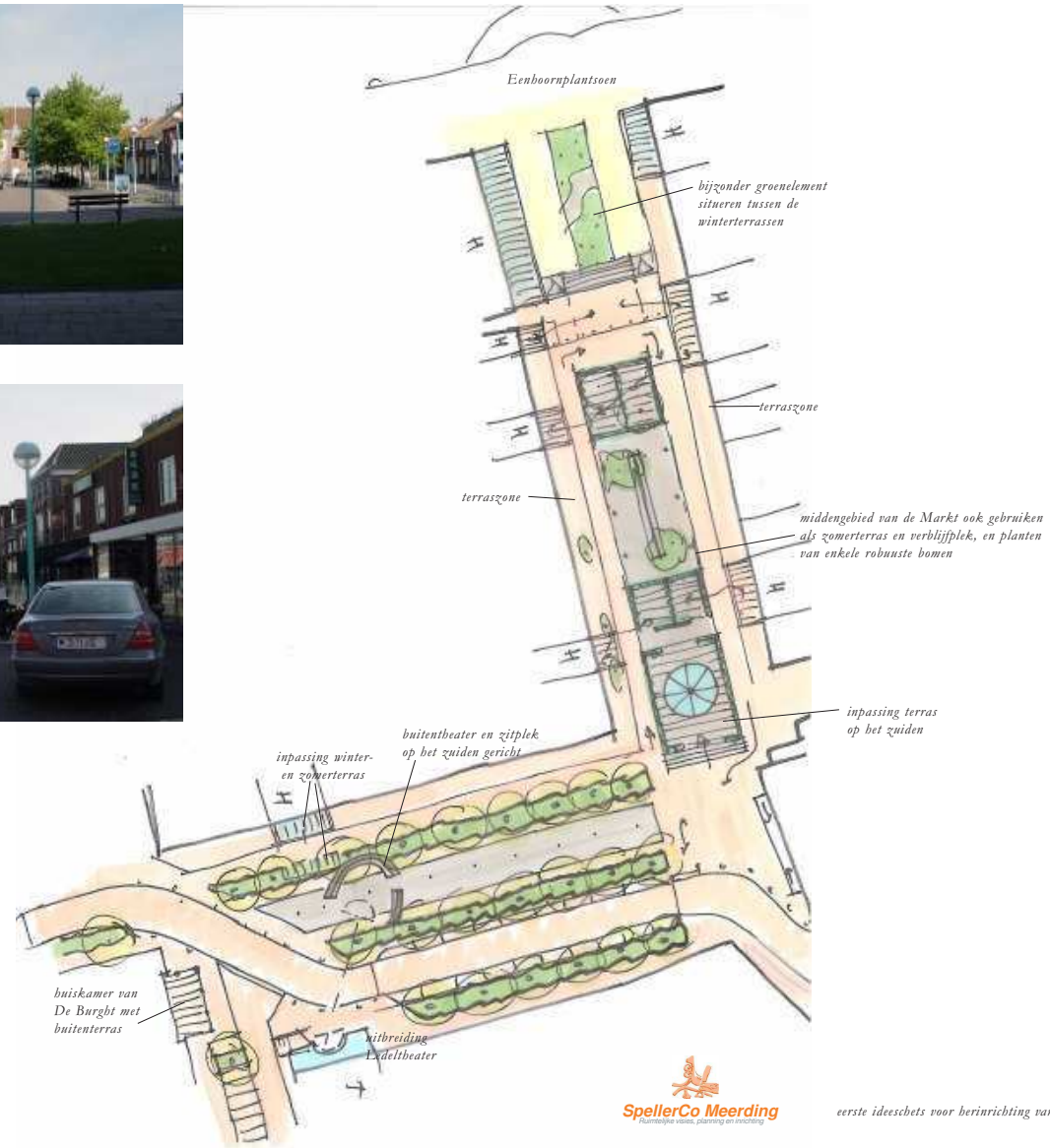
Aan de noordzijde van het Ledelplein is een menging van de functies wonen, winkels en horeca. Het Ledelplein wordt momenteel aan de zuidzijde doorsneden door een rijweg die de hoofdroute vormt door het centrum. De bebouwing aan de zuidzijde heeft met name een woonfunctie die wordt geflankeerd door het Ledeltheater in de zuidwesthoek en een winkel in de zuidoosthoek. Aan de westzijde staat het hoge gebouw van De Burcht. In de nabije toekomst zal dit vervangen worden door een markant nieuw gebouw. Op de andere kop staat het gerenoveerde voormalige belastingkantoor waarop de begane grond een makelaar, een osteopathiepraktijk en een privékliniek zijn gevestigd en waarboven woningen zijn gelegen. Op het Ledelplein zijn momenteel 42 parkeerplaatsen (betaald parkeren). De eigenaar van het horecapand aan het Ledelplein heeft aangegeven zijn terras aan de voorzijde van het pand gedeeltelijk te willen overkappen. Het Ledeltheater heeft de wens om een buitentheater op het Ledelplein te realiseren en een aanbouw aan de voorkant te realiseren. De weekmarkt wordt gehouden op de woensdag en vindt plaats op de Markt en het Ledelplein.

UITGANGSPUNTEN

Bij herinrichting van deze locatie zijn een aantal uitgangspunten van belang, zoals:

- Het inrichten van een zone voor alle panden waarin terrassen en uitstallingen mogelijk zijn;
- Het realiseren van een obstakelvrije looproute langs alle panden zodat er ongehinderd doorgang is voor al het winkelend publiek;
- De gehele Markt en Ledelplein autovrij te maken, waardoor het één geheel gaat vormen met het centrumverblijfsgebied van de Burchtstraat, Eenhoornplantsoen, Erasmusstraat en Raadhuisplein;
- De Markt moet één verblijfsgebied zijn waarbij het ook mogelijk is terrassen uit te breiden midden op de Markt;
- Meer grotere groenelementen op de Markt, als verlevendiging en accenten in het stenen plein;
- Een multifunctioneel buitentheater realiseren op het Ledelplein, ter verlevendiging van het centrumgebied dat kan worden gebruikt voor voorstellingen en als zitmeubel kan dienen;
- Onderzoeken of bij verbetering van de groeiplaatsomstandigheden van de platanen op het Ledelplein de levensverwachting en de uitstraling van deze bomen kan worden verbeterd;
- De ruimte vrij houden voor de weekmarkt op de beide pleinen;
- Het maken van een eenduidige en aantrekkelijke inrichting op de Markt en het Ledelplein die naadloos aansluit op het reeds heringerichte centrumgebied;
- De hoofdroute lang het winkelconcentratiegebied op een vanzelfsprekende wijze over het Ledelplein leiden met aandacht voor een vormgeving waarbij de automobilist zijn snelheid aanpast en de voetgangers op een veilige manier kunnen oversteken;
- Op het Ledelplein moet een evenwicht worden gevonden tussen bereikbaarheid, parkeren en de verblijfsfunctie in dit deel van het centrum;
- De nieuwbouw van de Burcht heeft zijn "huiskamer" als het ware op het Ledelplein. Deze overziet het gehele Ledelplein. Er moet aansluiting gezocht worden tussen deze "huiskamer" en het Ledelplein;
- Op het Ledelplein moet de doorstroming (met lage snelheid) van het autoverkeer worden verbeterd;
- Er moet een bushalte worden ingepast op de route Oprit/Ledelplein.





INTEGRAAL RUIMTELIJK PLAN CENTRUM OOSTBURG



Op de Markt zijn 18 pp en op het Ledelplein 42 pp in de huidige situatie. Indien de Markt autovrij wordt gemaakt vervallen hier 18 (betaald) parkeerplaatsen. Indien er op het Ledelplein alleen langspaarvakken worden aangelegd vervallen er nog eens 24 parkeerplaatsen, tenzij op het plein nog een parkeerlocatie wordt ingericht.

Het effect op de parkeerbalans van de herinrichting van de Markt en het Ledelplein

	parkeren nu	parkeren in de toekomst
Markt	18	0
Ledelplein	42	19 of meer

Het effect is dat op alle tijden de parkeerdruk wordt verhoogd met of 18 of 42 parkeerplaatsen afhankelijk van de uiteindelijke inrichting van het plein.

4.2.2 inrichtingsplan

Het inrichtingsplan voor het Ledelplein en de Markt wordt uitgewerkt na vooroverleg met alle betrokkenen inzake de ontwerpuitgangspunten. Hiertoe zal een overlegstructuur worden opgesteld met projectleider, gemeentelijke disciplines en belanghebbenden (bewoners en ondernemers).

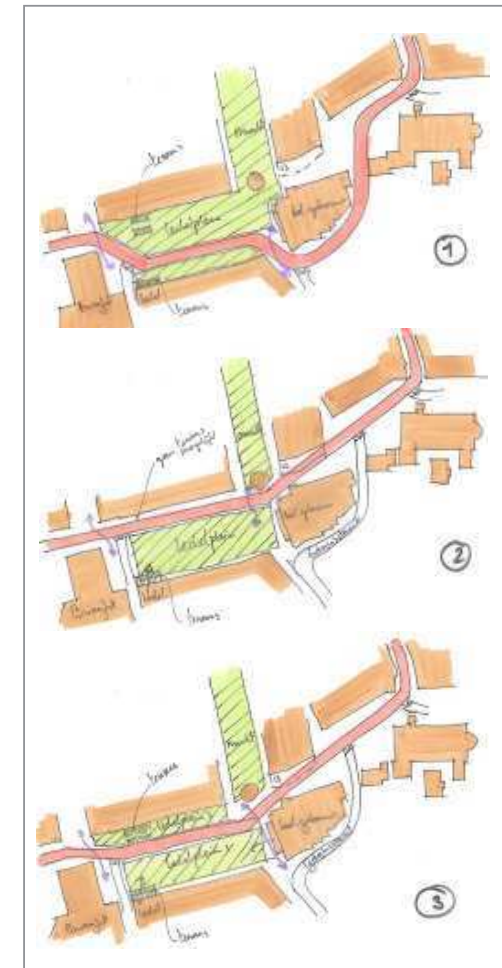
Een eerste voorlopige ideeschets inzake de mogelijke herinrichting is hier ter illustratie opgenomen.

Voorafgaand aan de verdere ontwikkeling van het herinrichtingsplan is bekeken of de doorstroming op de centrumroute verbeterd kan worden door het verleggen van de route over het Ledelplein en wel vanaf de Oprit via Markt 13 naar het Sint Eligiusplein.

De nevenstaande tekeningen geven aan dat het Ledelplein door de verlegging van de route naar het noorden van het centrumverblijfsgebied wordt afgesplitst. Dit betekent dat het verblijfsgebied en dus ook de weekmarkt wordt doorsneden door de centrumroute, wat niet wenselijk is.

Bovendien zullen de aansluitende straten (de Schouwburgstraat en De Langestraat) toch op de route moeten worden aangesloten waardoor het verkeersbeeld niet verandert en de doorstroming ook niet. Wel heeft de route een minder kronkelig verloop in variant 2 en in mindere mate in variant 3. Dit betekent dat er sneller (let wel met hogere snelheid) kan worden gereden.. In variant 2 is het bovendien niet mogelijk terrassen te situeren aan de zonzijde van het Ledelplein.

De opstoppingen op de centrumroute worden met name veroorzaakt door het parkeerprobleem bij de Aldi en bij de aansluiting met de Langestraat. Deze problemen worden niet opgelost door de route minder kronkelig te laten verlopen. Dit knelpunt is wel te verminderen door de Aldi te verplaatsen naar een locatie waar het parkeren minder problemen met zich meebrengt en door de Langestraat geen voorrang te geven op de centrumroute (middels een inritconstructie). Dan blijft alleen nog over het probleem van het moet wachten als een lange vrachtwagens de bocht bij de aansluiting Gobiussstraat-Ledelplein doorkomt. Dat wordt bij het rechte trekken van de route wel opgelost maar dat heeft weer tot gevolg een opsplitsing van het centrumverblijfsgebied en weekmarkt waardoor winkelend publiek regelmatig de centrumroute moet oversteken wat ook weer voor oponthoud zorgt.





4.3 Ontwikkelingen en bereikbaarheid / parkeren

Hieronder is opgenomen het saldo van de parkeerbalans indien alle voorgenomen ontwikkelingen zoals hiervoor beschreven in het centrumgebied worden geëffectueerd.

Saldo parkeerbalans gehele plangebied na verrekening effect alle beschreven ontwikkelingen

hoogseizoen	werk	werk	werk	zaterdag	zaterdag	zondag	markt	markt
	ochtend	middag	avond	middag	avond	middag	ochtend	middag
parkeerplaatsen	523	77	253	32	702	804	223	-223
laagseizoen	werk	werk	werk	zaterdag	zaterdag	zondag	markt	markt
	ochtend	middag	avond	middag	avond	middag	ochtend	middag
parkeerplaatsen	664	366	340	398	718	819	439	141

Vanuit deze theoretische berekening wordt een richtlijn aangegeven hoe om te gaan met de vernieuwouwtontwikkelingen in het centrumgebied van Oostburg. Daarnaast is het van belang dat er nog een keer wordt geteld, met name op de drukke dagen (hoogseizoen en marktmiddagen) zodat een nog beter inzicht wordt verkregen in de praktijk van het parkeren in het plangebied. Wel dient het telgebied gelijk te zijn aan het plangebied bij dit onderzoek, zodat uitkomsten kunnen worden vergeleken en conclusies kunnen worden bijgesteld. Het theoretisch onderzoek biedt op dit moment meer greep op het fenomeen parkeren.

Vooralsnog blijkt uit bovenstaande tabel dat indien alle ontwikkelingen worden geëffectueerd er een verbetering optreedt in het parkeren in het centrumgebied ten opzichte van de bestaande situatie. Dit kan in het hoogseizoen een parkeerdrukvermindering opleveren van 60 auto's (op alle doordeweekse middagen) tot 130 auto's (op zaterdagmiddag).

Dit betekent in de toekomst:

Hoogseizoen:

Dat de hoogste parkeerplaatsbezetting hier op de middagen is met ruim 95%. Uitzondering is de marktmiddag met een parkeerdruk die nog veel hoger is namelijk circa 115%.

Laagseizoen:

Dat de hoogste parkeerplaatsbezetting op de middagen en de avonden ruim 75% is. Uitzondering is de marktmiddag dan is de parkeerdruk hoger namelijk circa 90%.

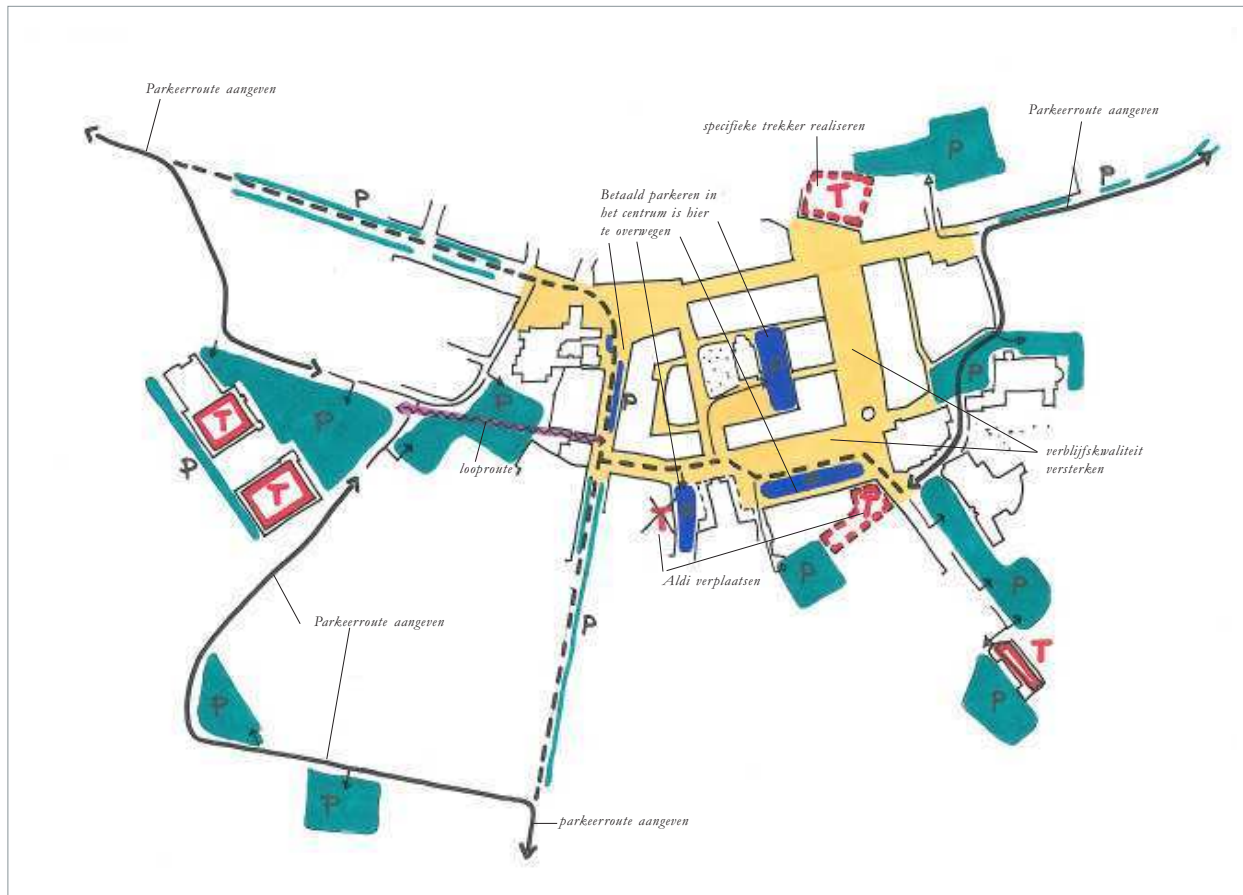
Dit betekent dat op de middagen en zeker op de marktmiddagen in het drukke hoogseizoen, ondanks de verbetering in de parkeerbalans met de hiervoor geschetste ontwikkelingen, met name de woonbuurten die direct aan het centrumgebied grenzen veel overlast zullen ondervinden van zoekverkeer en geparkeerde auto's.

Bekijken we het gebied achter het gemeentebuis dan kunnen we het volgende concluderen:

Indien de parkeerplaatsen bij AH/C1000/Mikro Elektra niet meerekenen dan is er op de werkdagen circa 80 tot 100 parkeerplaatsen tekort in deelgebied B. Indien de Centrale Huisvesting met 1800 m2 wordt uitgebreid dan loopt dit tekort op tot 156 parkeerplaatsen op een werkmiddag ten opzichte van de huidige situatie.

Op de parkeerlocatie bij AH en C1000 en Mikro Elektro zijn op doordeweekse dagen minimaal 179 parkeerplaatsen niet bezet. Deze parkeerplaatsen zouden efficiënter kunnen worden benut voor de overige functies, met name de kantoren. Het probleem is echter dat deze parkeerplaatsen particulier terrein zijn en dat er een maximale parkeerdruk van twee uur geldt.





SAMENVATTEND INTEGRAAL RUIMTELIJK PLAN

In het centrum van Oostburg krijgen de geschetste ontwikkelingen op korte termijn hun beslag. Door het onderzoeken van de ruimtelijke mogelijkheden en de effecten van die ontwikkelingen op het gebruik van de openbare ruimte is inzicht verkregen in wat wel te doen en wat niet. Zo is het belang van functieverandering, compacter bouwen, de opwaardering van het verblijfsklimaat in het centrum, terrasuitbreiding voor de horeca en de een goede winkelrouting met trekkers op de juiste plaats in verband gebracht met het gehele functioneren van het plangebied. Hierbij is uitgegaan van initiatieven die er lagen van de gemeente zelf, projectontwikkelaars, particulieren en anderen. Nu de ruimtelijke ontwikkelingen en effecten op het plangebied zijn aangegeven worden hierna nog de voornaamste richtlijnen voor de toekomstige ontwikkelingen in het plangebied aangegeven.

5.1 Richtlijnen bereikbaarheid en parkeren

Het is van belang voor het functioneren van het centrumgebied dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Oplossingsrichtingen voor de geconstateerde knelpunten in het parkeren kunnen worden gevonden door in de eerste plaats bij nieuwe ontwikkelingen de parkeerbalans positief te beïnvloeden. Dit is in de voorbeelduitwerkingen bewerkstelligd door bij nieuwe ontwikkelingen het BVO van winkels aan de randen van het winkelconcentratiegebied terug te brengen. En waar dat mogelijk was zijn bij herontwikkelingsplannen meer parkeerplaatsen ingepast. Verder is een andere mogelijkheid het aanleggen van nieuwe parkeerlocaties aan de randen van het winkelconcentratiegebied of in tweede instantie aan de rand van het plangebied.

Om de parkeeroverlast, de bereikbaarheid en het parkeren te kunnen verbeteren zijn de volgende richtlijnen van toepassing:

Beperken overlast woonbuurten (Burgemeester Callenfelsstraat, de G.F. de Paauwstraat, de Volderstraat, de Noordzijde van de Zuidzandsestraat) buiten het plangebied:

- Het advies is om door goede bewegwijzering van de routes naar de parkeerlocaties, door afscherming van de woonbuurten (indien mogelijk en gewenst (knippen)) en door het realiseren van voldoende parkeermogelijkheden deze overlast te beperken.

Bereikbaarheid:

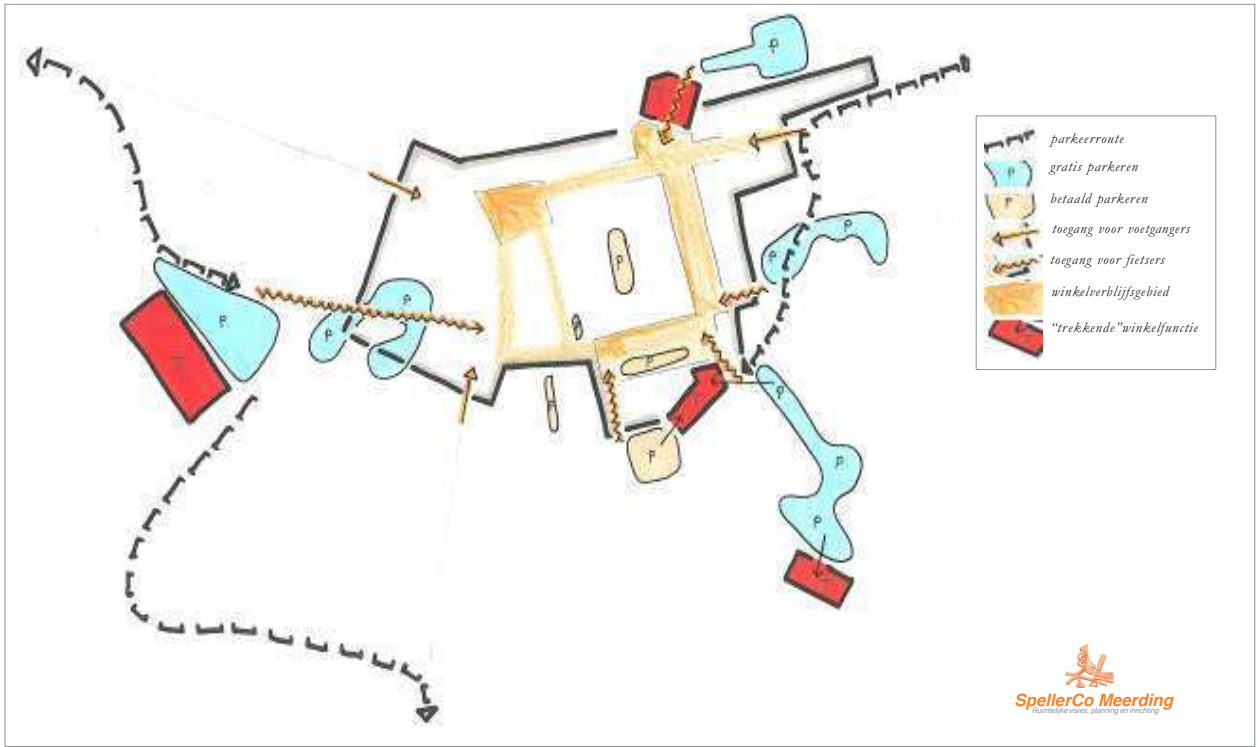
- bewegwijzering van de drie parkeerroutes (zie tekening);
- uitritconstructies bij de aansluitingen met de Burgemeester Callenfelstraat, Schouwburgstraat en bij de Langestraat;
- het laden en lossen in de bocht bij het Raadhuisplein verbieden en het laden en lossen via de Burgemeester Erasmusstraat mogelijk maken op bepaalde tijdstippen, of het Raadhuisplein toegankelijk maken voor laden en lossen op bepaalde tijdstippen of een laad- en losplaats aanleggen;
- de Aldi verplaatsen naar de hoek Langestraat met aansluitend een parkeerterrein achter de winkel waardoor de overlast op de Oprit verdwijnt;
- een herkenbare looproute tussen de parkeerterreinen achter het gemeentehuis en het winkelconcentratiegebied realiseren;

- Andere looproutes (Schouwburgstraat, Langestraat, St. Eligiusplein en 't Pompje) tussen parkeerterreinen en winkelconcentratiegebied goed vormgeven en inrichten.

Parkeren:

- de parkeerdruk bij de woningen in de drie hoofdontsluitingsroutes verminderen door voor de Nieuwstraat opnieuw afspraken te maken met het Zwincollege, voor de Bredestraat met de sportschool en door extra parkeerruimte te zoeken voor de Bredestraat/Brouwerijstraat. Ook een combinatie van parkeervergunningen voor bewoners in combinatie met kortparkeren of betaald parkeren kan een oplossing zijn.
- de parkeerlocaties bij de AH en de C1000 in overleg efficiënter gaan benutten;
- parkeerplaatsen die wegvallen door nieuwbouwwontwikkelingen en herinrichting in het centrumgebied compenseren aan de randen van het centrum. Dit geldt voor de bouw van De Burght, vernieuwbouw aan de Langestraat, nieuwbouw aan het Schouwburgplein en de herinrichting van de Markt en het Ledelplein onder andere door het aanleggen van een parkeerplaats van circa 80 parkeerplaatsen aan de Baljuw Veltersweg en door meer dubbelgebruik van de beschikbare parkeerlocaties (functieverandering);
- Het betaald parkeren in het centrumgebied inzetten in de perioden en op tijdstippen waarop dat voor het functioneren van het winkelconcentratiegebied van belang is. Dat is met name in het hoogseizoen en op de weekmarktdagen.





INTEGRAAL RUIMTELIJK PLAN CENTRUM OOSTBURG



5



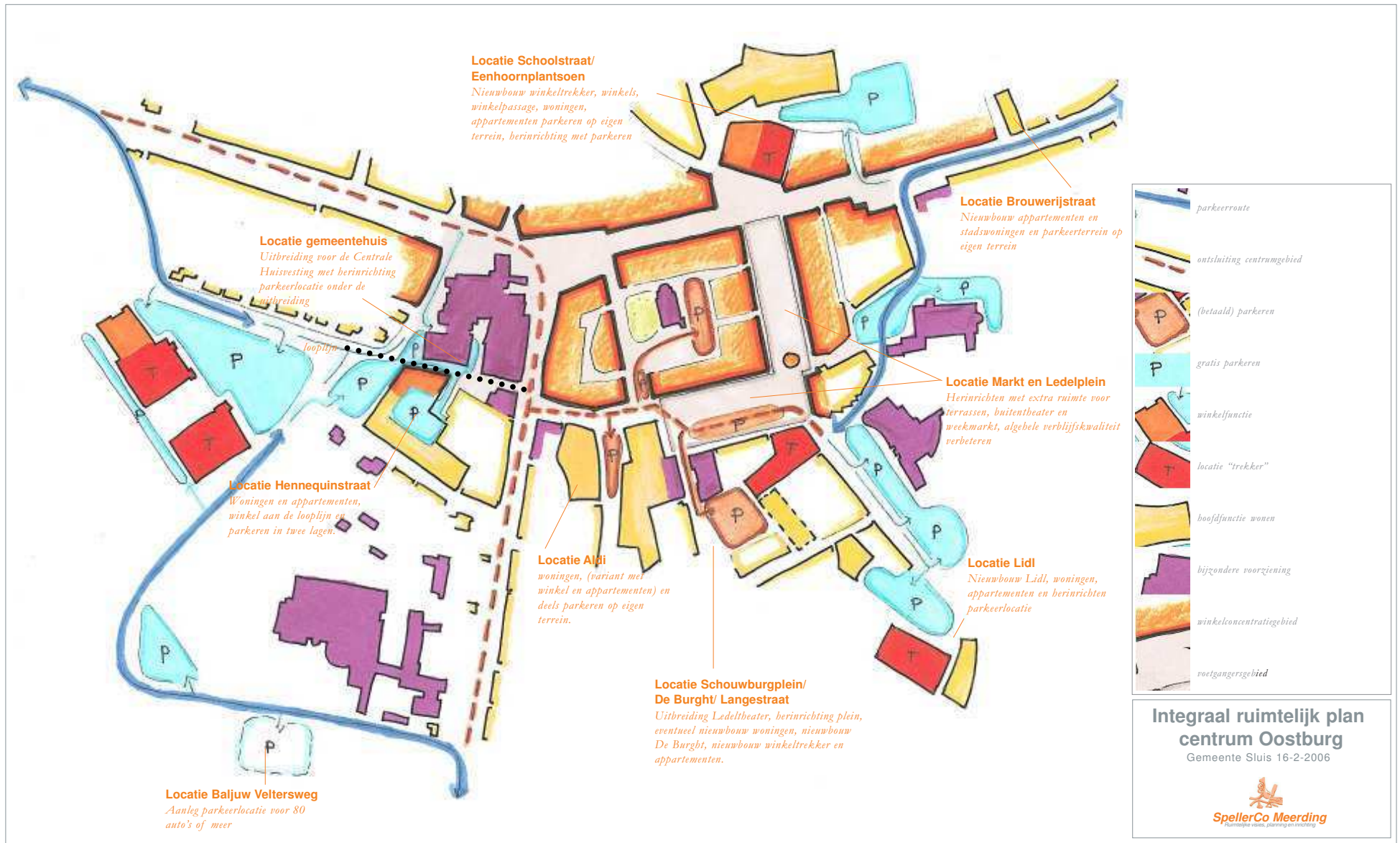
5.2 Richtlijnen winkelrouting en winkelverblijfsgebied

Een goede winkelrouting is van belang voor het zo optimaal mogelijk functioneren van de winkels binnen het centrumgebied. Door het situeren van parkeerlocaties en “trekkende” winkelvoorzieningen aan de uiteinden van het winkelconcentratiegebied ontstaat er als het ware een stroming van potentiële klanten tussen die polen. Dit betekent voor het centrum van Oostburg dat er naast de bestaande trekkers (AH en C1000) aan de Veerhoeklaan en aan de Langestraat (Lidl) die beiden relatief ver liggen van het winkelconcentratiegebied het nodig is om een trekker te situeren aan de noordzijde bij de vernieuwbouwlocatie aan het Eenhoornplantsoen (bijvoorbeeld een bijzonder combinatie van een specifieke boekwinkel en een koffie/theehuis met binnen- en buitenterras) en aan de zuidzijde bij de vernieuwbouwlocatie hoek Langestraat en Ledelplein (bijvoorbeeld de Aldi met slagerij Verduijn). De “trekker” aan het Eenhoornplantsoen moet een kwaliteitstrekker worden, kleinschalige winkels en horeca die passen bij de middelgrote parkeerplaats aan deze zijde maar die wel voldoende aantrekkingskracht uitoefent op de centrumbezoekers.

Vervolgens is het van belang de verblijfskwaliteit van het gebied tussen deze trekkers verder te versterken.

Een aantrekkelijk winkelgebied bestaat uit een concentratie van winkels, aantrekkelijke autovrije straten en pleinruimte voor het winkelend publiek met voldoende ruimte voor uitstallingen en terrassen die de openbare ruimte verder verlevendigen, maar ook met ruimte voor de weekmarkt en voor amusement.





5.3 Het integraal ruimtelijk plan

Het ontwikkelingsplan voor het centrum van Oostburg heeft als doelstelling dat het centrum in de toekomst beter toegesneden is op de gewenste functies en het gewenste gebruik. Belangrijk daarbij is dat het ook in de toekomst, als de ontwikkelingen hun beslag krijgen, goed kan blijven functioneren en dat het waar mogelijk is het functioneren zelfs wordt verbeterd. Zo zullen er win-win situaties ontstaan, waarbij door vernieuwing niet alleen een verbetering ter plaatse van de individuele projecten optreedt maar waar ook bestaande knelpunten worden opgelost en er dus een waardevermeerdering voor het gehele centrumgebied wordt bewerkstelligd. Zo zullen door een juiste keuze van functies op de ontwikkelingslocaties zowel de winkelrouting kunnen worden verbeterd als bijvoorbeeld de parkeerdruk worden verminderd maar kunnen ook knelpunten zoals de doorstroming van verkeer op een bepaalde plek worden opgelost. Bovendien kan door een goede bewegwijzering van de parkeerroute naar de grotere parkeerlocaties tegelijkertijd met het ontwikkelen van logische en herkenbare looplijnen en het inrichten van veilige oversteken de bereikbaarheid van het centrumgebied worden verbeterd.

De ruimtelijke studies in hoofdstuk 4 zijn een richtlijn voor de mogelijke massa en functie op de betreffende locaties. In de Tabel hieronder wordt aangegeven wat er per locatie mogelijk zou kunnen zijn. Let wel dit is een richtlijn.

De inzet van dit plan is dat bij de herstructurering daar waar dat mogelijk en wenselijk is het BVO van centrumvoorzieningen (winkels en horeca) in de randen wordt verminderd ter versterking van de woonfunctie ter plekke. Hierdoor wordt aangestuurd op benutting van de leegstaande locaties (bijvoorbeeld ABN-AMRO gebouw, gat in de Markt) in het winkelconcentratiegebied en het benutten van het nieuw te bouwen winkelvloeroppervlak in de herstructureringslocaties. Dit alles met de wens van het optimaliseren van het centrumgebied waarbij leidraad is de juiste functie op de juiste plek.

Tabel :totaal aantal woningen en BVO winkels na herstructurering volgens het integraal ruimtelijk plan centrum Oostburg

Locatie	onttrekking BVO winkels	nieuwbouw BVO winkels	onttrekking woningen	nieuwbouw woningen	onttrekking appartementen	nieuwbouw appartementen
Eenhoornplantsoen	-1346 m2*	1000 m2	-2	-	-	28
Schoolstraat variant 1	-1582 m2 -school	-	-3	19	-	-
Schoolstraat variant 2	-1582 m2- school	-	-3	16	-	-
Hoek Langestraat-Ledelplein	- 956 m2	900 m2	-1	-	-	10
Burg. H.A.Callenf.str. Var. 1	-1392 m2.	-	-	9	-	-
Burg.H.A. Callenf.str. Var. 2	-1392 m2	-	-	6	-	8
Mr.P.C. Hennequinstraat	-1753 m2	600 m2	-1	11	-	16
De Burght	-	-	-	-	-78	61
Schouwburgpl. -v.Houtestr.	-	-	-	10	-	-
Brouwerijstraat	- 429 m2	-	-1	-	-	7
Lidl	- 860 m2	1450 m2	-	4	-	12
TOTAAL	-8318 m2	3950 m2	-8	53(met varianten 1)	-78	134(varianten 1) >> 101 woningen
* waarvan (419m2 leeg)		>> ca. -4300 m2		47(met varianten 2)		142(varianten 2) >> 103 woningen





5.4 Richtlijn fasering en nadere prioriteitenstelling

Hierna is aangegeven de verschillende planstadia van de ontwikkelingslocaties. Met een hoge prioriteit wordt bedoeld dat de ontwikkeling essentieel is voor de versterking/verbetering van het centrumgebied. Een lage prioriteit betekent dat het plan niet bijdraagt aan het functioneren van het centrum als geheel maar vooral een vernieuwing is op de plek zelf.

De ontwikkelingslocaties met de hoge score hangen bovendien nauw met elkaar samen omdat ze naast elkaar liggen, omdat de buitenruimte één geheel vormt met de bouwplannen of doordat een functie van de ene naar de andere plek verplaatst zou moeten worden. Dat zijn de volgende ontwikkellocaties:

- De Centrale Huisvesting, de Hennequinstraat en de Baljuw Veltersweg;
- De Schoolstraat en het Eenhoornplantsoen;
- De Burght, het Ledelplein/Markt, het Schouwburgplein en de Langestraat/Ledelplein en dus ook de Burgemeester Callenfelstraat.

Deze locaties zijn dan ook van groot belang voor de verdere versterking van het centrumgebied.

5.5 Vervolgstappen

Middels het instellen van een brede overlegstructuur komen tot:

- het maken van afspraken met de verschillende ontwikkelaars/participanten over het uitvoeren van de hierna aangegeven deelprojecten (zie tabel);
- het verder ontwikkelen van het herinrichtingsplan voor het Ledelplein en de Markt.

De nieuw te ontwikkelen projecten in het plangebied centrum Oostburg die niet in deze nota zijn opgenomen, zoals bijvoorbeeld de Brede School, zullen op eenzelfde manier dus ruimtelijk, functioneel en verkeerskundig moeten worden getoetst. Bovendien moeten nieuwe projecten worden getoetst aan het vigerend beleid, de reeds in gang gezette ontwikkelingen en gemaakte bestuurlijke afspraken over andere soortgelijke projecten. Dit opdat er geen afbreuk wordt gedaan aan de kans van realisatie van de reeds in gang gezette projecten.

<i>project</i>	<i>prioriteit</i>	<i>planstadium</i>	<i>Uitvoering</i>
1 Parkeren algemeen: - Bewegwijzering parkeerroute - Betaald parkeren aanpassen - Afspraken met AH/C1000 voor dubbelgebruik - Afspraken Zwincollege en sportschool - Parkeervergunningencombinatie met betaald parkeren (Brouwerijstraat, Nieuwstraat) - Onderzoek naar gewenste afscherming woonbuurten met eenvoudige ingrepen - Oplossing laden en lossen Raadhuisplein zuid	hoog hoog hoog	hoofdlijnenplan ideefase een oplossing kiezen	vanaf.... vanaf.... vanaf....
2 Projecten in relatie met de Centrale Huisvesting -Uitbreiding Centrale Huisvesting en de looproute - Vernieuwbouw met parkeerkelder Hennequinstraat en herinrichting Hennequinstraat en inrichting parkeerterrein - Aanleg parkeerterrein Baljuw Veltersweg	 hoog hoog hoog	 architectenkeuze massastudie ideefase	 vanaf.... vanaf.... vanaf....
3 Vernieuwbouw Eenhoornplantsoen/Schoolstraat incl. herinrichting openbare en semi-openbare ruimte	hoog	massastudie	vanaf....
4 Projecten samenhangend met De Burght -Vernieuwbouw van De Burght -Herinrichting Ledelplein/Markt -Burgemeester Callenfelstraat en inritconstructie -Vernieuwbouw hoek Langestraat/Ledelplein en inritconstructie Langestraat - Herinrichting Schouwburgplein evt. nieuwbouw	hoog hoog hoog hoog laag	schetsplan schetsplan massastudie massastudie massastudie	vanaf.... vanaf.... vanaf.... vanaf.... vanaf....
5 Vernieuwbouw Lidl en inrichting parkeerterrein	laag	schetsplan	vanaf....
6 Vernieuwbouw Brouwerijstraat	laag	schetsplan	vanaf....





COLOFON

5



GEMEENTE SLUIS

Sector Ruimte en Wonen
afdeling Ontwikkelingen
Dhr. M. de Paauw
Afdeling Parkeren
Dhr. W. van der Houwen
Mevr. B. Potters

WOONGOED ZEEUWS-VLAANDEREN

Dhr. R. de Ridder

VAN DER POEL

Dhr. R. van Pamelen

SPELLERCO MEERDING

Ruimtelijke visies, planning en inrichting

Mevr. Ir. A.M.J. Meerding
Dhr. A. Groenewolt
Dhr. N. De Graaf

