



Bijeenkomst focusgroep

Samen op weg naar een veilige, bereikbare en leefbare Noordwestroute!

Domburg, 16 oktober 2024



Doel van vanavond

Eind oktober presenteren we aan de gemeenteraad wat we de afgelopen maanden hebben onderzocht en besproken.

We horen graag vanavond wat u de gemeenteraad nog wilt meegeven!



Agenda

19:00 Presentatie

- Wat hebben we de afgelopen maanden gedaan?
- Conclusies tot nu toe: participatie + haalbaarheid + verkeer + landschap
- Naar een eerste voorkeurspakket

20:15 In groepen uit elkaar

- Aandachtspunten en kansen van het voorkeurspakket

20:45 Gezamenlijke afsluiting

- Toelichting uit de groepen en vervolg

Doel

Insteek is en blijft om de balans te vinden tussen verkeer, toerisme, recreatie, kwaliteit van de leefomgeving en het landschap.

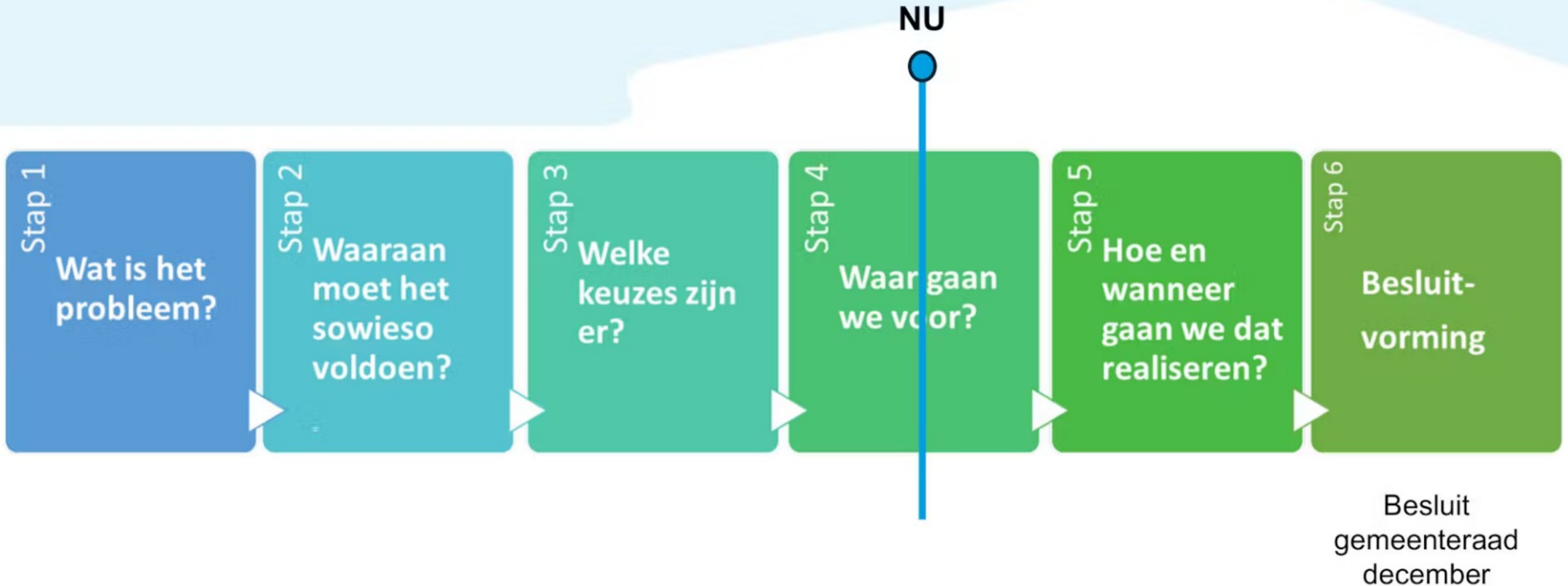
De toegenomen verkeersstromen zorgen voor leefbaarheidsproblemen. Om de auto een minder prominente plek te geven is een verandering nodig. We willen daarom investeren in alle vervoersvormen. Maar het gaat ook over gedrag.

Nieuwe auto-infrastructuur is nodig om de doelen te behalen. Deze moet toekomstbestendig zijn, tot ruim na 2040.

**Wat hebben we
de afgelopen maanden gedaan?**



Stappenplan



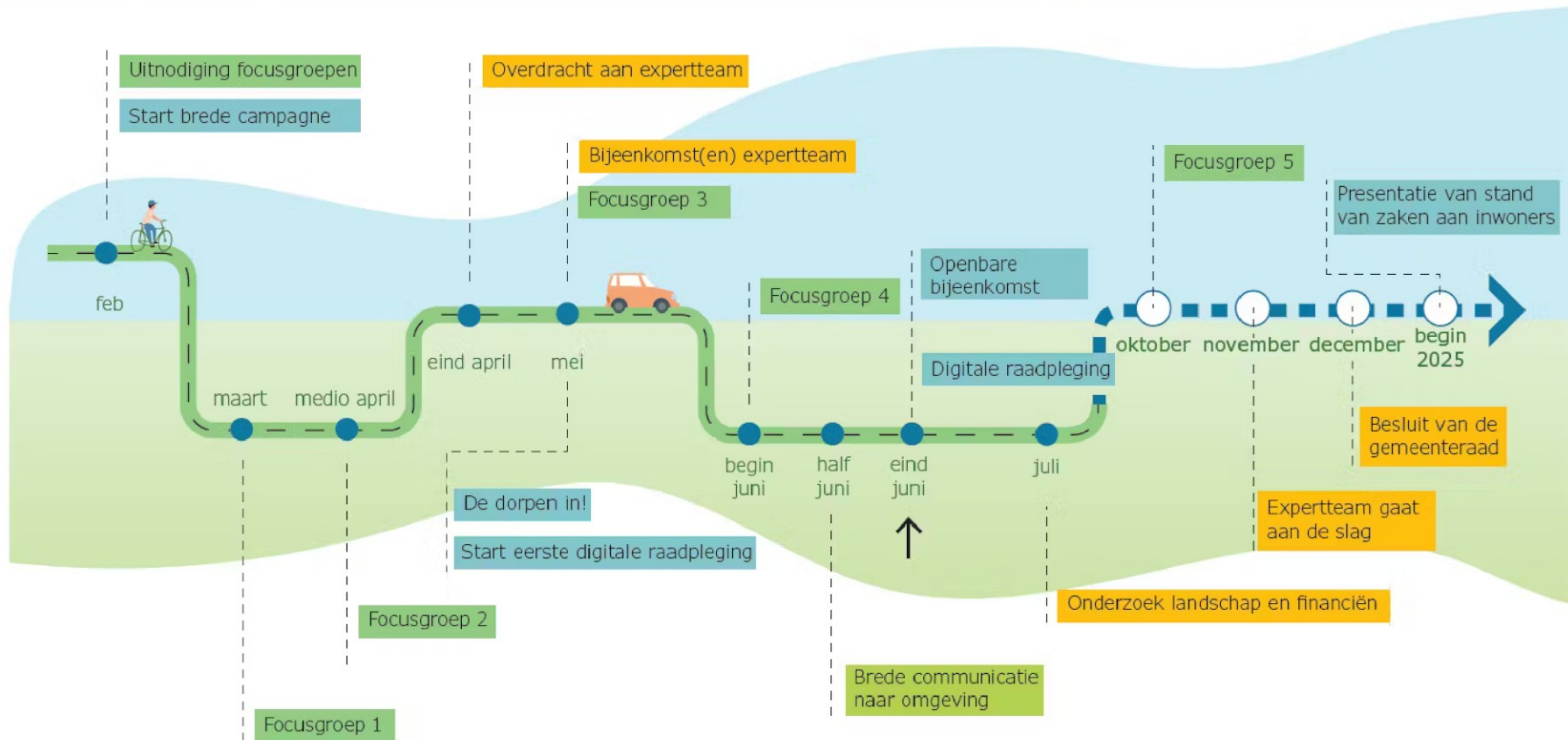
Wat is er allemaal onderzocht?

- Participatie: hoe kijken inwoners ernaar?
- Verkeersstudie
- Landschapsstudie
- Haalbaarheid
 - Stikstof
 - Aankoop gronden
 - Fasering
 - Kosten
 - Procedures (ruimtelijke ordening)
 - Andere ontwikkelingen

Conclusies tot nu toe



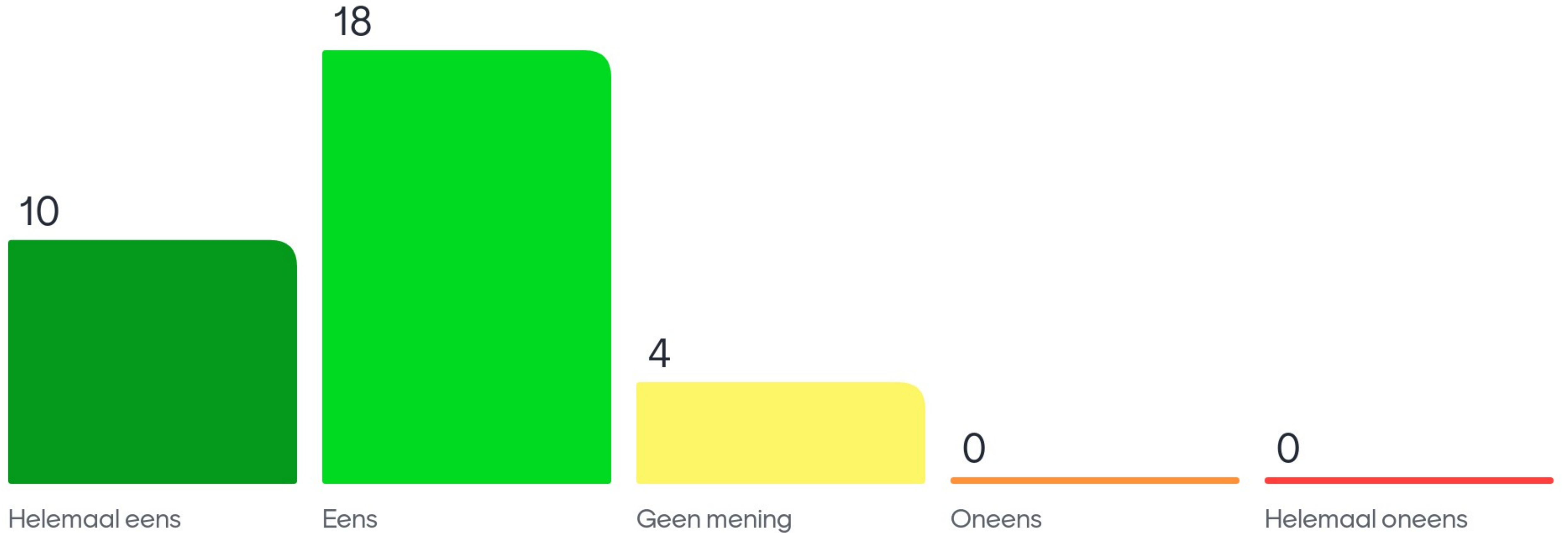
Participatieproces



Boodschap vanuit participatie

- Maak keuzes, kom tot actie, ook op korte termijn!
- Zorg dat toerisme en recreatie niet (te hard) groeit
- Verbeter de veiligheid, kwaliteit en leefbaarheid in de dorpen
- Bewaak de unieke kwaliteiten van Walcheren: landschap, rust, ruimte en het karakter van de stadjes en dorpen
- Elk scenario heeft plussen en minnen.
Met name een combinatie van scenario 2 en 3 vinden veel mensen kansrijk.
- Stimuleer daarbij ook fiets en OV

Er is een goed participatieproces doorlopen



Wat geeft u ons hierover nog mee?

Blijf participatie zoeken met inwoners

Wil betrokken blijven

Hoe worden Provincie en Waterschap erbij betrokken?

Blijf communiceren over de stappen, herhaal dit in lokale media

Houd de uitgangspunten die door de focusgroepen zijn meegegeven vast. (Zie vorige sheet) Balans toerisme, behoud landschap etc

Sowieso de focusgroepen blijven betrekken bij het vervolg..

Blijf overleggen

Blijf graag betrokken. Ook goede informatie naar inwoners.

Wat geeft u ons hierover nog mee?

Blijven communiceren naar alle inwoners

Prettig was de terugkoppel na iedere bijeenkomst

Vooraf meer informatie. Communicatie niet alleen via doemeeveere.

Laat de raad een kader vaststellen (spelregels)

Blijf verslag leggen over voortgang en deel die iig met diegenen die tot nu toe actief betrokken zijn

Blijf objectief

Hou de vaart er in. Kom tot een besluit. Blijf inwoners erbij betrekken

Proces levendig houden. Snelheid erin houden

Wat geeft u ons hierover nog mee?

Bewust blijven dat het niet voor iedereen een oplossing biedt.

Overleg is goed verlopen. Of de resultaten ook meevallen is nog de vraag

Bedrijven kunnen niet verhuizen. Hou hier s.v.p. rekening mee.

Toelichting haalbaarheidsonderzoek

Fasering en grond

Fasering

- de rondwegen rondom Domburg-Aagtekerke en Grijskerke zijn goed in fases uit te voeren
- de Middenweg (Serooskerke-Aagtekerke) moet in één keer worden uitgevoerd
- scenario 4: grote afhankelijkheid van (realisatietermijn) aquaduct
- maatregelen in Oostkapelle staan min of meer 'los' van andere keuzes

Grondverwerving

- voor de maatregelen is het nodig om gronden aan te kopen/te ruilen
- de kosten zijn van veel factoren afhankelijk. We bekijken dit in de volgende fase

Stikstof en ruimtelijke ontwikkeling

Stikstof

- alle scenario's zijn kansrijk, maar het is wel nodig om 'stikstofruimte' te maken (maatregelen om de uitstoot van stikstof te verminderen tijdens de bouw)
- hoe verder van de natuurgebied Manteling, hoe beter

Effect op ruimtelijke ontwikkeling

- Sommige tracés liggen in gebied waar al ontwikkelingen/ opgaves zijn – andere niet
- Sommige tracés sluiten aan bij bestaande bedrijvenscluster de Zompe en pompstation
- Sommige tracés geven aanleiding voor koppelingen met andere opgaves
- Sommige mogelijke woningbouwlocaties sluiten aan bij de tracés, andere niet of vergen extra maatregelen

Toelichting verkeersonderzoek

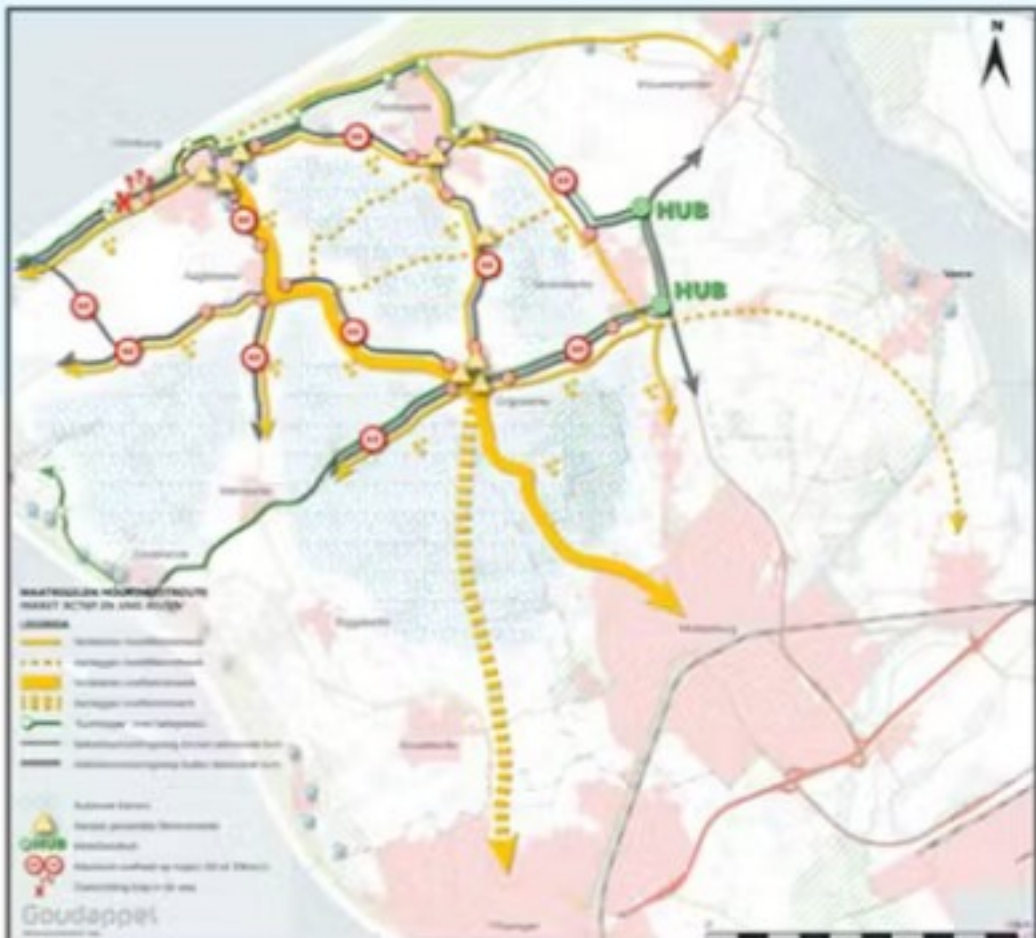
1) Niets doen is geen optie

- Op veel wegvakken wordt de maximale waarde nu al overschreden
- Het wordt steeds drukker op de weg, hoogseizoen naar verwachting langer
- Situatie leidt tot overlast, onveiligheid
- ‘Lapmiddelen’ zijn niet voldoende om problemen structureel aan te pakken
- Bovendien is ruimte voor oplossingen binnen huidige verkeersruimte juist op de kritieke plekken zeer beperkt

Nr	Straatnaam	Kwalificatie functie en inrichting	Grenswaarde mvt/etm	Basisjaar 2019	Schatting 2040
1	Schelpweg Domburg	B - 3 - ETW-30	6.000	3.100	3.500
2	Markt Domburg	A - 1 - ETW-30	500	2.100	1.200
3	P.J. Eloutstraat Domburg	B - 1 - ETW-30	2.000	1.700	2.000
4	Singel Domburg	B - 2 - ETW-30	4.000	4.800	5.600
5	Dr. J.G. Mezgerweg Domburg	B - 2 - GOW-50	4.000	2.900	3.300
6	Domburgseweg Oostkapelle	B - 2 - ETW-30	4.000	5.600	5.900
7	Torenstraat Oostkapelle	B - 2 - ETW-30	4.000	3.400	3.700
8	Molenweg Oostkapelle	B - 2 - ETW-30	4.000	3.100	3.200
9	Dorpsstraat Oostkapelle	A - 1 - ETW-30	500	2.100	2.400
10	Torenstraat Serooskerke	A - 2 - ETW-30	2.500	1.600	1.400
11	Wilgenhoekweg Serooskerke	B - 2 - ETW-30	4.000	3.000	3.200
12	Noordweg Serooskerke	A - 2 - ETW-30	2.500	1.500	1.900
13	Schuitvlotstraat Grijpskerke	C - 2 - GOW-50	8.000	11.200	13.600
14	Noordstraat Grijpskerke	B - 1 - ETW-30	2.000	1.700	2.900
15	Loodhalseweg Grijpskerke	C - 2 - GOW-50	8.000	6.900	9.200
16	Roosjesweg Aagtekerke	B - 2 - ETW-30	4.000	4.700	6.700
17	Prelaatweg Aagtekerke	C - 1 - GOW-50	4.000	4.900	6.400
18	Krommeweg Domburg	ETW-60	N.v.t.	1.200	2.000
19	Dorpsstraat Meliskerke	B - 2 - ETW-30	4.000	4.700	5.600
A	Domburgseweg	GOW-80	N.v.t.	5.500	5.700
B	Noordweg	GOW-80	N.v.t.	8.200	10.000
C	Hondegemsweg	GOW-80	N.v.t.	9.000	11.100
D	Pekelingseweg	GOW-80	N.v.t.	6.800	9.100
E	Roosjesweg	GOW-80	N.v.t.	4.800	5.600

2) Verkeerskundige varianten in beeld

Actief en snel reizen:
Behoud landschap en gebruik bestaande infra, vol inzetten op mobiliteitstransitie



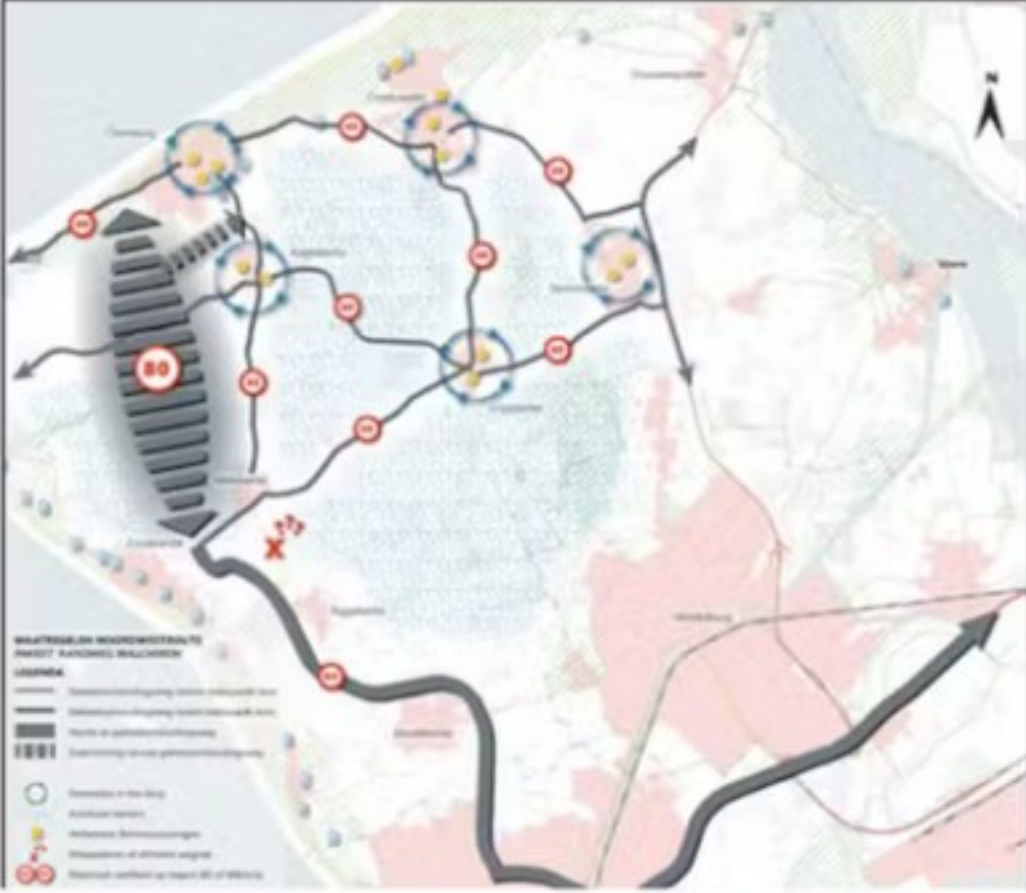
De middenweg:
Verkeer bundelen op nieuwe centrale ontsluitingsroute, daarbuiten 'autoluwe kamers' uitbreiden



Autoluwe kernen:
Autoverkeer spreiden over bestaande wegen, om de dorpen heen leiden en inzetten op fiets



Randweg Walcheren:
Hoofdontsluitingsroute verplaatsen naar N288, (hopelijk) minder verkeer in de dorpen



Welke opties vallen af?

- Alleen inzetten op fiets/ov is niet voldoende
- Route over Vlissingen te ingrijpend en levert niet genoeg op

Welke opties blijven over?

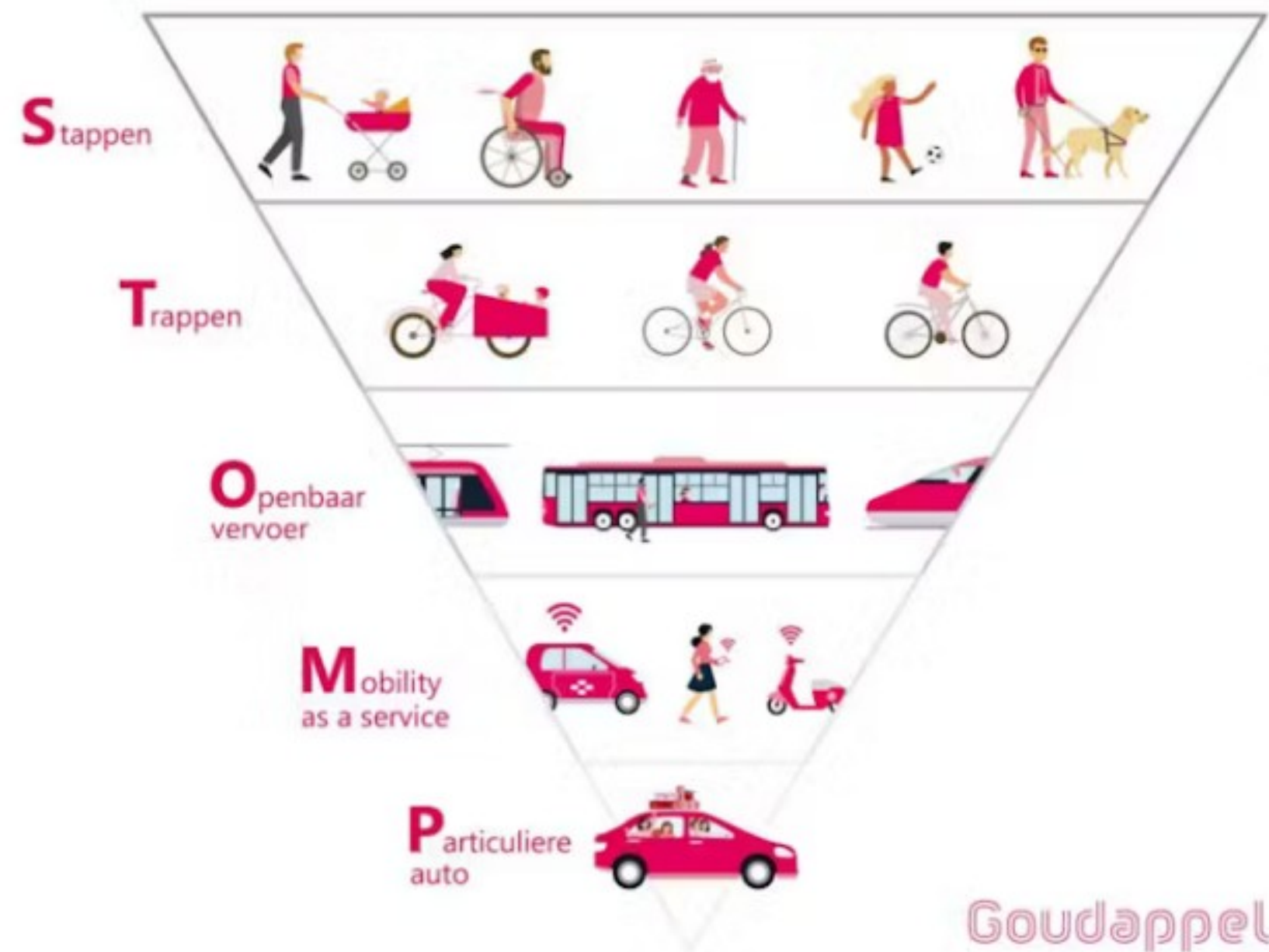
- Bestaande wegenstructuur opwaarderen met rondwegen om kernen te ontlasten
- Nieuwe weg Serooskerke → Aagtekerke (middenweg)

Conclusie:

- Nieuwe autoinfrastructuur is noodzakelijk voor structurele oplossing
- Alle dorpen hebben maatregelen nodig

Straat	Grens-Waarde	Basisjaar 2019	Referentie 2040	Effect			
				Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4
Singel (Domburg)	4.000	4.800	5.600	4.500	2.500	4.100	3.100
Dorpsstraat Oostkapelle	2.000	2.100	2.400	2.100	0	1.700	2.300
Schuitvlotstraat (Grijpskerke)	8.000	11.200	13.600	10.000	3.500	5.100	11.000
Roosjesweg (Aagtekerke)	4.000	4.700	6.700	6.300	3.300	9.300	6.300
Prelaatweg (Aagtekerke)	4.000	4.900	6.400	5.400	4.600	2.000	2.700

3) Niet alleen maatregelen voor de auto: ook voor andere vervoersvormen



Landbouwverkeer en

Logistiek

BV: Stimuleren wandelen, betere trottoirs, 'ommetjes' rond kernen

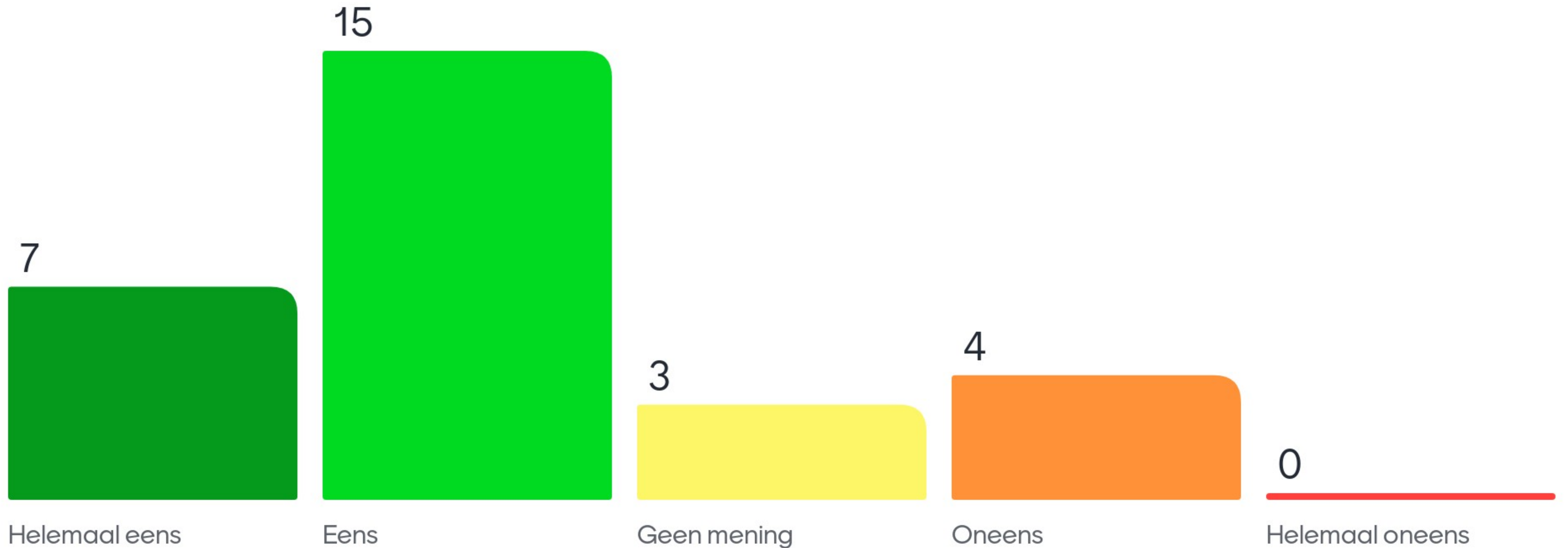
BV: Veilige kruispunten/oversteken, verbreden te smalle fietspaden, verbeteren fietsenstallingen

BV: Parkeren op afstand stimuleren, deelfietsen en 'strandshuttle' dienst aanbieden rondom transferia, samenwerking met ondernemers

BV: Verminderen zoekverkeer, 'het nieuwe 30' -inrichting, veiligere kruispunten

BV: Alternatief bieden voor zwaar verkeer dat door kernen rijdt, bevoorradingsroutes en -tijden instellen voor kernen, kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer herrouteren

De conclusies uit het verkeersonderzoek zijn herkenbaar



Wat geeft u ons hierover nog mee?

Middenweg is logische conclusie!

Deze vraag is erg generiek gesteld, op delen volstaan de maatregelen niet, op andere punten weer wel

Heldere herkenbare conclusies.

Waarom wordt er nog steeds uitgegaan van cijfers gemeten in 2019? Wanneer komen de nieuwe cijfers/meting?

Ik herken me in de presentatie

Middenweg is geen logische conclusie. Het is een tweede n57

Ook woon/werk verkeer meenemen in onderzoek.

Conclusies zijn logisch. Nu belangrijk om dit op de juiste manier in te vullen

Wat geeft u ons hierover nog mee?

Oostkapelle ontlasten heeft altijd consequenties voor omliggende dorpen

Conclusies zin duidelijk.
Middenweg en rondweg
Aagtekerke

Nog enigszins te?
voorzichtig om rigoreuze
conclusies te trekken

Discrepantie tussen toename verkeersdruk en tempo waarin uitgevoerd kunnen worden, leidt niet tot verbetering leefbaarheid op korte of middellange termijn.

Middenweg is voor de meeste de beste optie

Optie via aquaduct
Vlissingen is inderdaad
onrealistisch

Conclusies mee eens. Wat gemist wordt de combinatie van variant 2 en 3, die veel is genoemd bij de participatie

Is de rondweg zoals eerder geschetst rondom Domburg nog steeds actueel? Heeft de Roompot nog de zelfde insteek?

Wat geeft u ons hierover nog mee?

Blijven monitoren wat autonome & toeristische groei doet

Zwaar verkeer en landbouwverkeer is een groot onderdeel van de huidige problematiek, meer aandacht hiervoor is gewenst

Rondweg rond Oostkapelle is niet mogelijk bij rondweg scenario

De variant middenweg doet veel geweld aan landschap. En ook hier zullen bottlenecks optreden wat tot verkeersopstoppingen zal leiden. Dit zal als veel sluipverkeer opleveren door kernen.

Er wordt geen rekening gehouden met het landelijk karakter van het midden gebied. Daar een weg doorheen leggen is niet goed Geen weg dwars door Walcheren.

Ik herken me in presentatie.
Verkeersveiligheid blijft belangrijk

Muddenweg is de beste oplossing

Zorg voor cijfers dagrecreatie/woonwerk verkeer uit Vlissingen, Meliskerke, Zoutelande etc (Koekoeksweg)

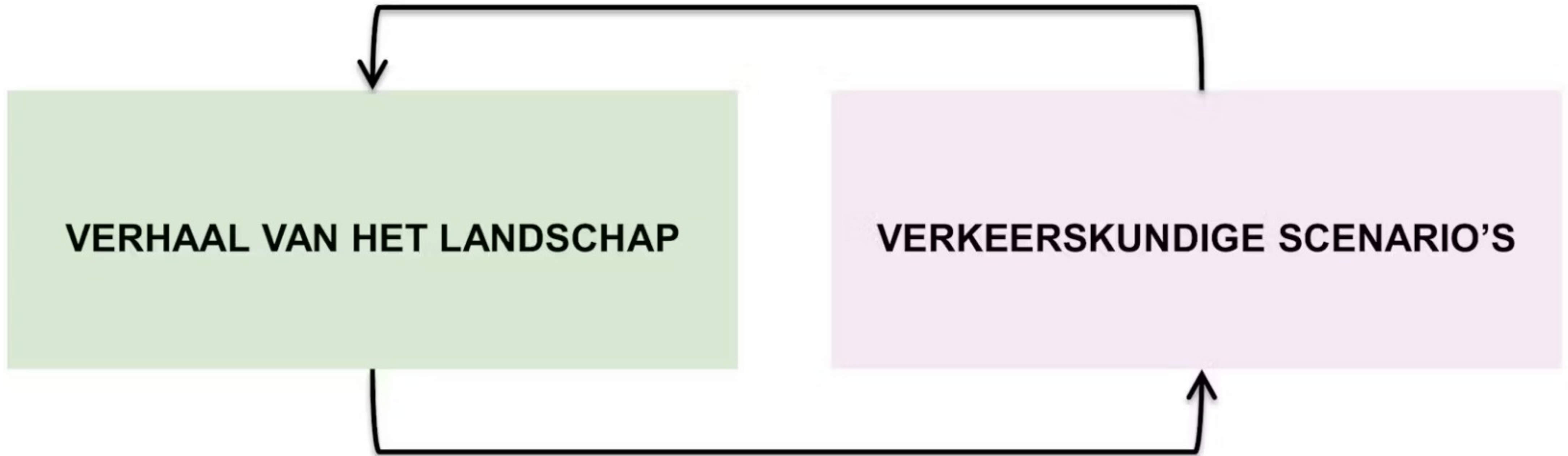
Wat geeft u ons hierover nog mee?

Let op. Prelaatweg Aagtekerke.
Aangrenzende school 180-200
leerlingen. Kerkelijke gemeente
met 800 leden. Zondags
meerdere keren diensten. 150-175
aanwonende met kinderen die
dagelijks oversteken.

Conclusies deel ik.

Toelichting landschapsonderzoek

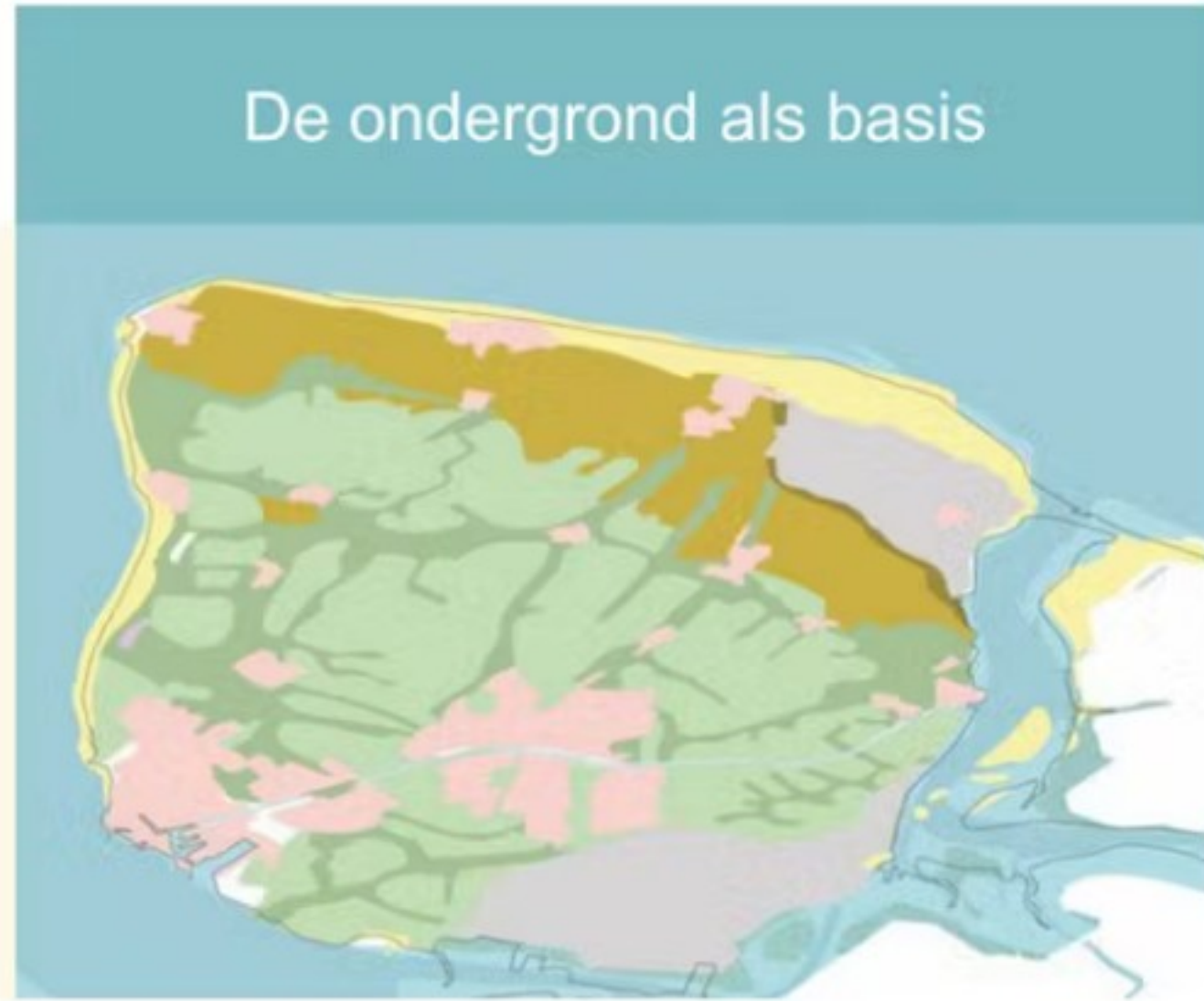
TOETSING van de scenario's
impact en afweging



STURING aan de scenario's
ontwikkelingen en kansen

LANDSCHAP

De ondergrond als basis



Ontwikkelingen in de tijd



Het huidige landschap



WEGEN



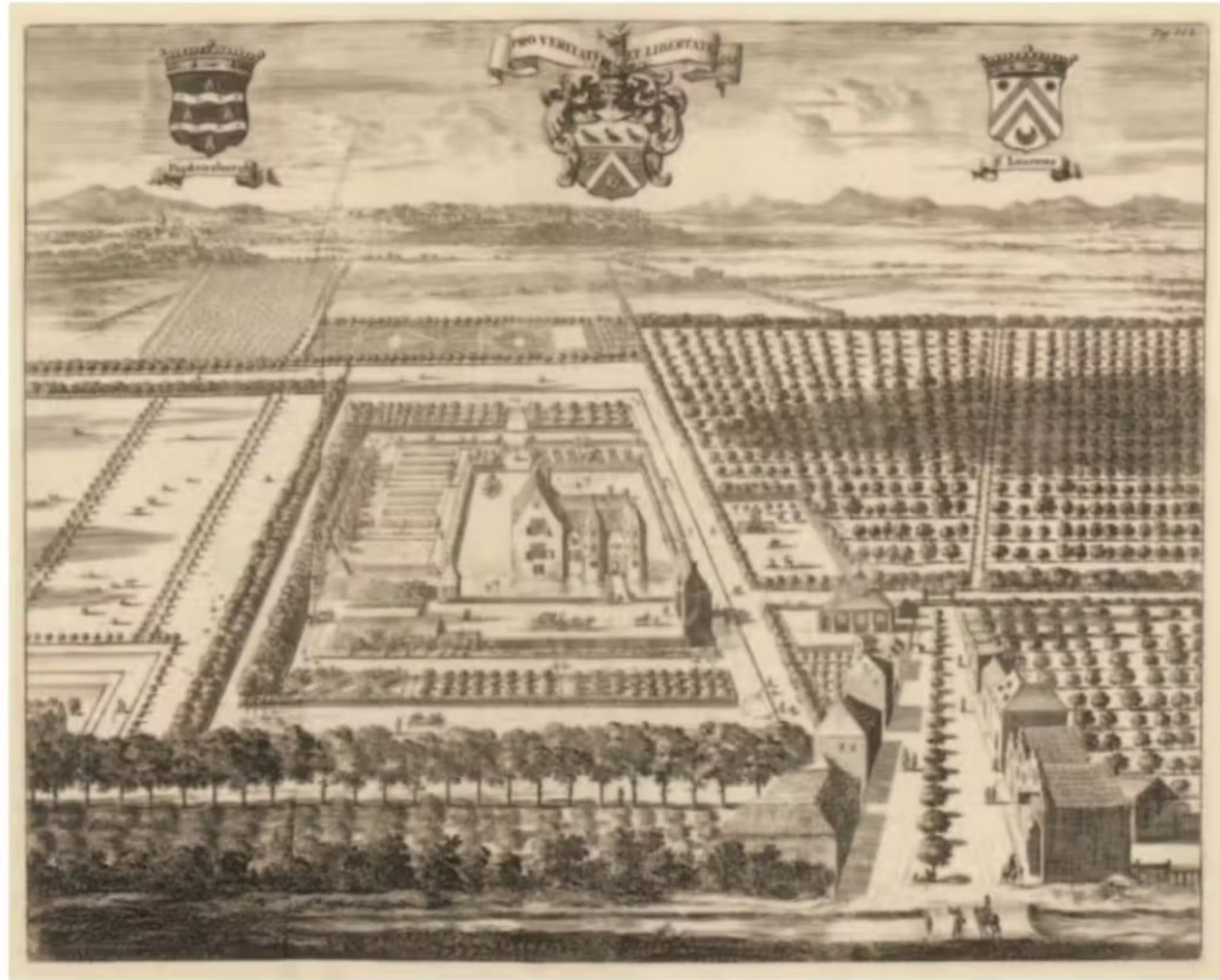
De ondergrond als basis



VAN ZEE NAAR LAND



Ontwikkelingen in de tijd



Ontwikkelingen in de tijd



Het huidige landschap



Landschappelijke karakteristiek



KWALITEITEN

- Een trage landschapsbeleving
- Zicht op de dorpen en steden
- Beleving van ruimte en rust
- Beleving van contrasten

AANDACHTSPUNTEN

- Geen ruimtelijke logica
wegenstructuur
- Karakteristieke Walcherse haag doet
tekort aan de historische
gelaagdheid

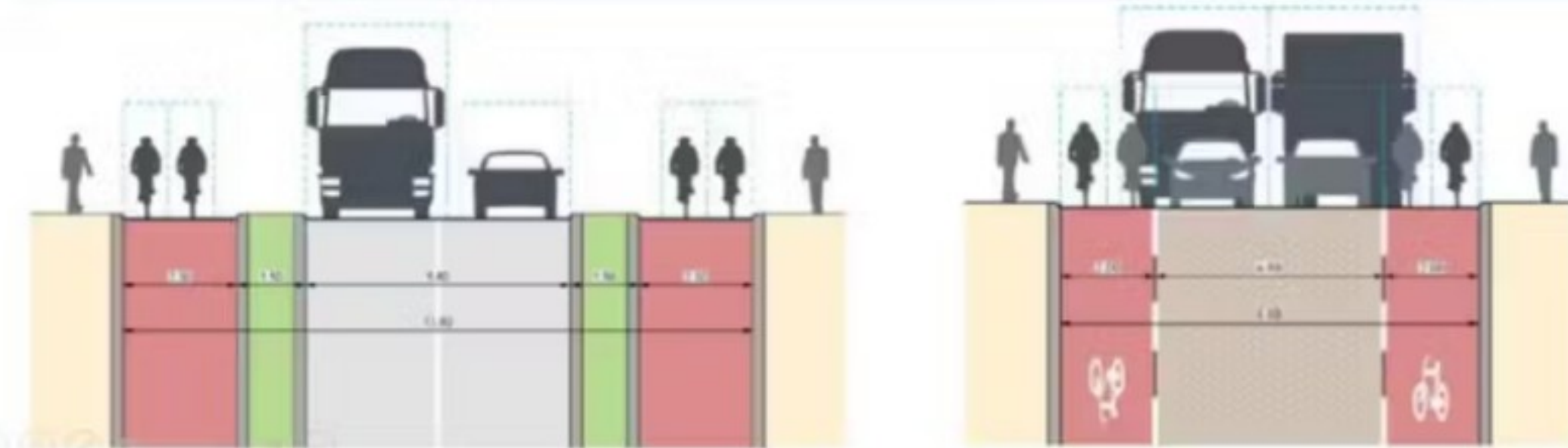
Probleemstelling



- Het is nogal wat. Impact op de kwaliteiten van het landschap
- (Grootschalige) wegen hebben een sterke barrièrewerking in het landschap

Probleemstelling

Minimaal (zonder rondweg)	Minimaal (zonder rondweg)
Toepassen bij ontbreken rondweg	Toepassen bij ontbreken rondweg
GOW 50 – Ontsluitingsfunctie	GOW 30 – gemengde functie
13,80 meter breed (ex. voetpaden)	8,80 meter breed (ex. voetpaden)
Vrijliggende fietspaden	Fietsstroken
Geen parkeren of parkeren langs parallelweg	Geen parkeren of parkeren langs parallelweg
Maximaal 10.000 mvt/etm	Maximaal 8.000 mvt/etm



Normen en minimale maten



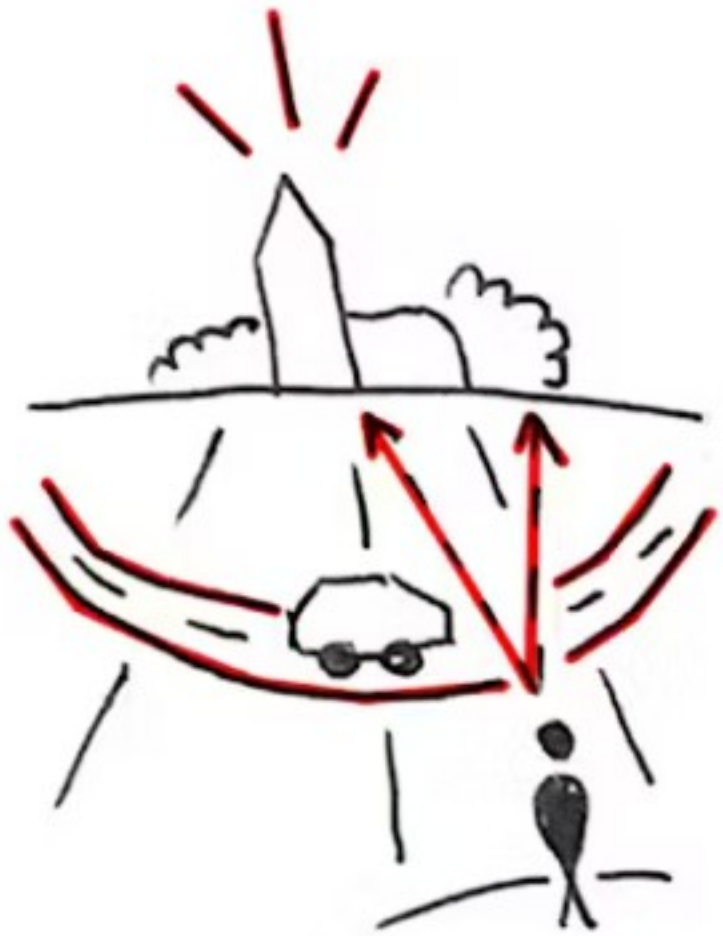
Authenticiteit en “maximale maten”

**IMPACT OP HET LANDSCHAP
BEPERKEN**



**KANSEN VOOR HET LANDSCHAP
BENUTTEN**

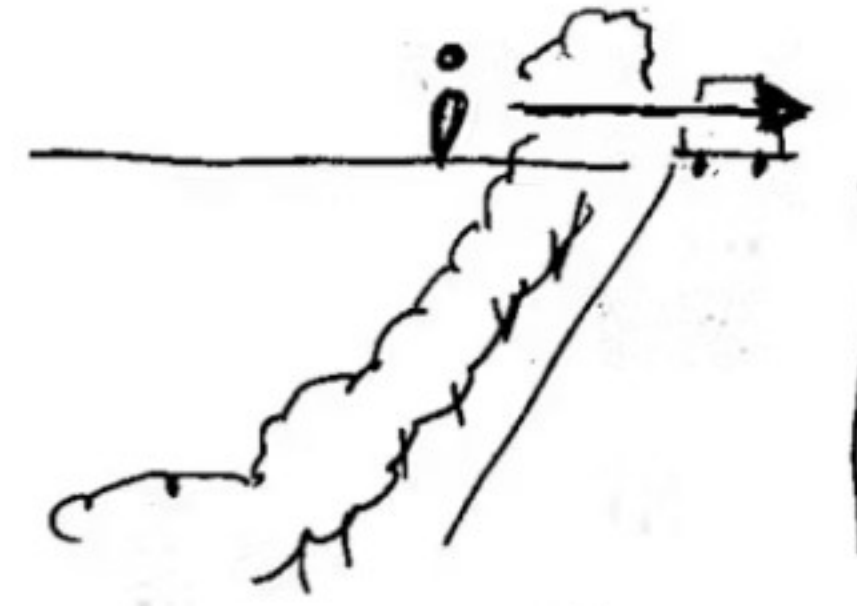
Voorbeelden van landschappelijke impact



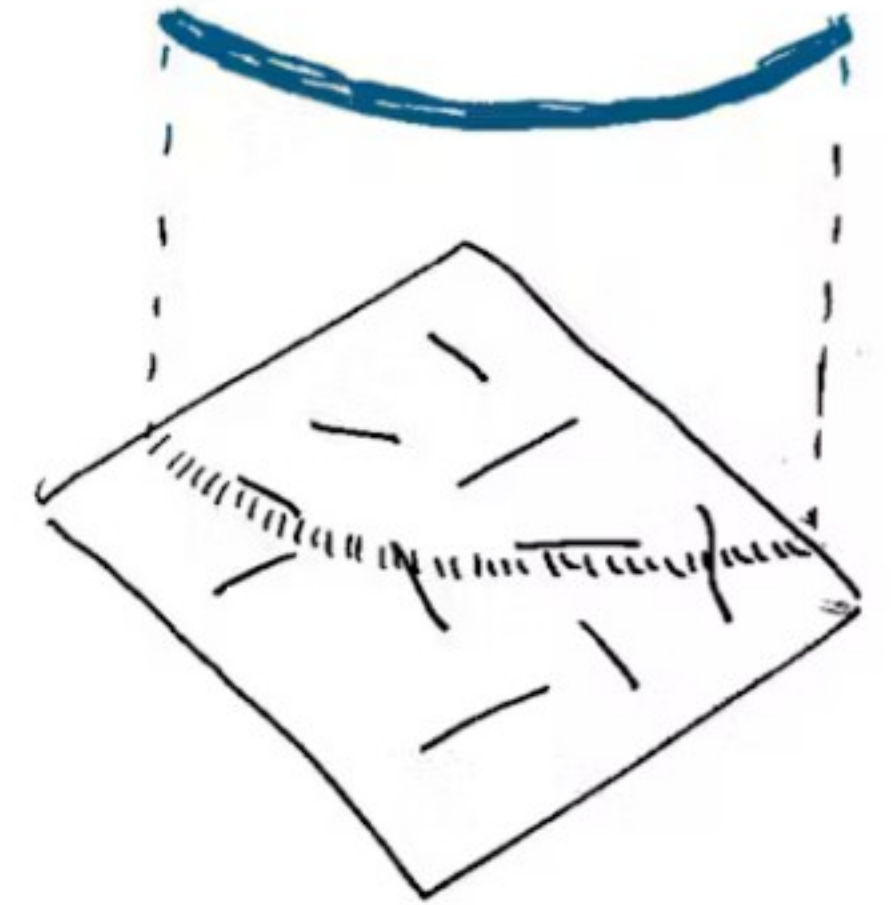
*Aantasting beleving
van markante
dorpsgezichten*



*Verdwijnen van
karakteristieke
beplanting*



*Ontstaan van
barrières in het
landschap*



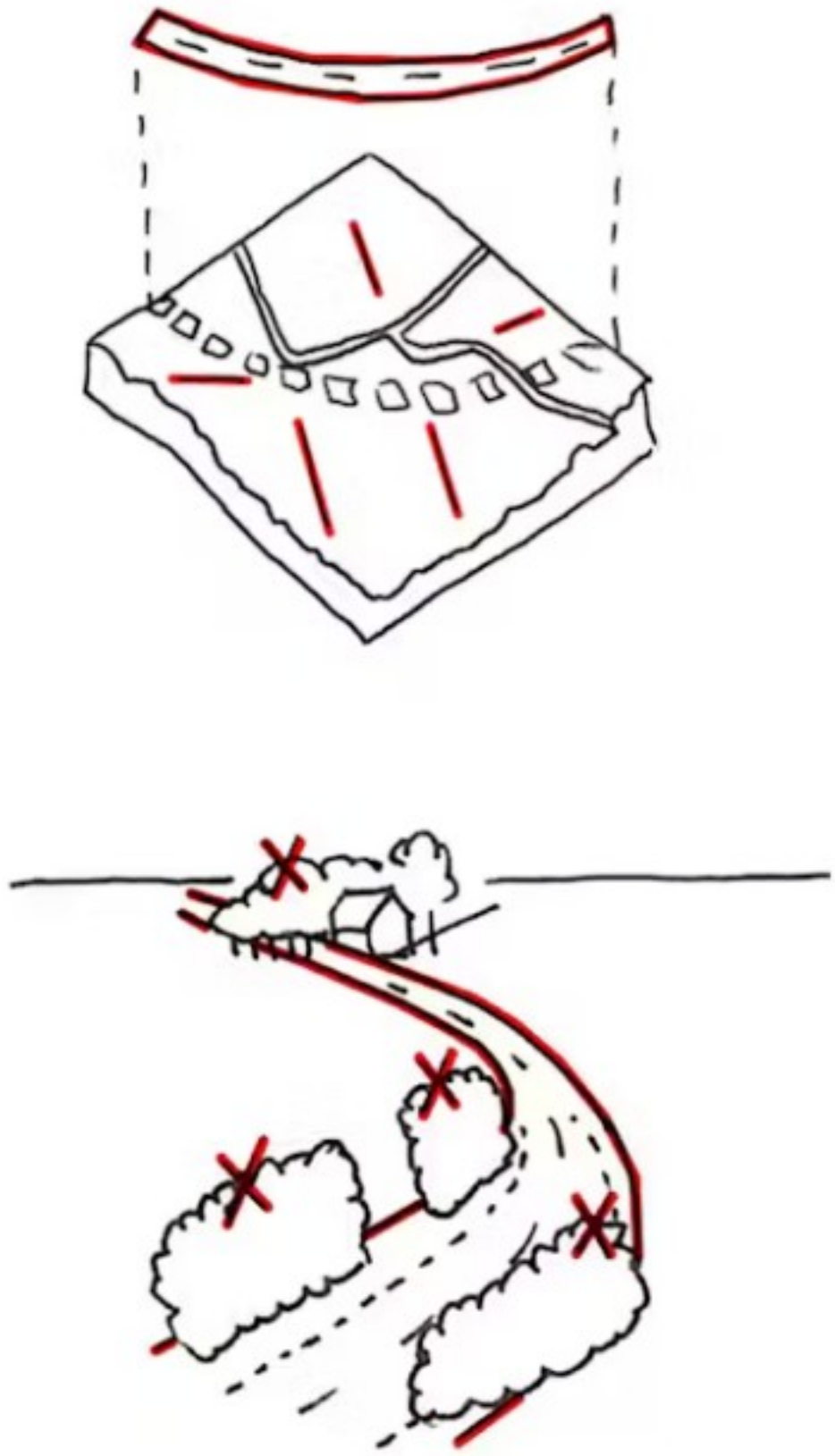
*Onlogische
landschappelijke ligging
t.o.v. ondergrond*

Vier verkeerskundige scenario's

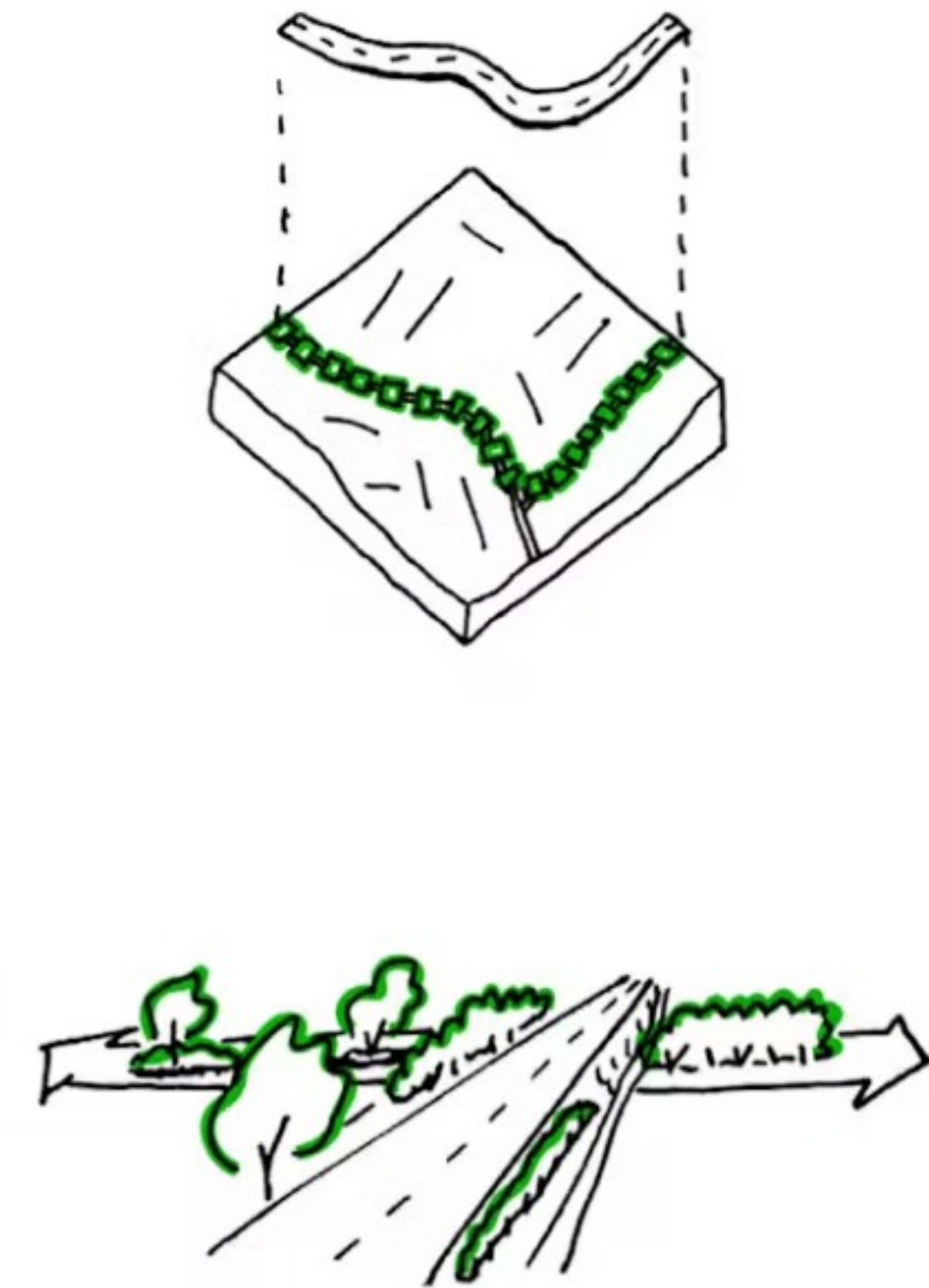


- Alle scenario's hebben impact op de kwaliteiten van het Walcherse landschap
- Alle scenario's vragen in meer of mindere mate om een goede landschappelijke inpassing
- Alle scenario's bieden kansen voor het versterken van het landschap

Scenario 1 Actief en snel reizen



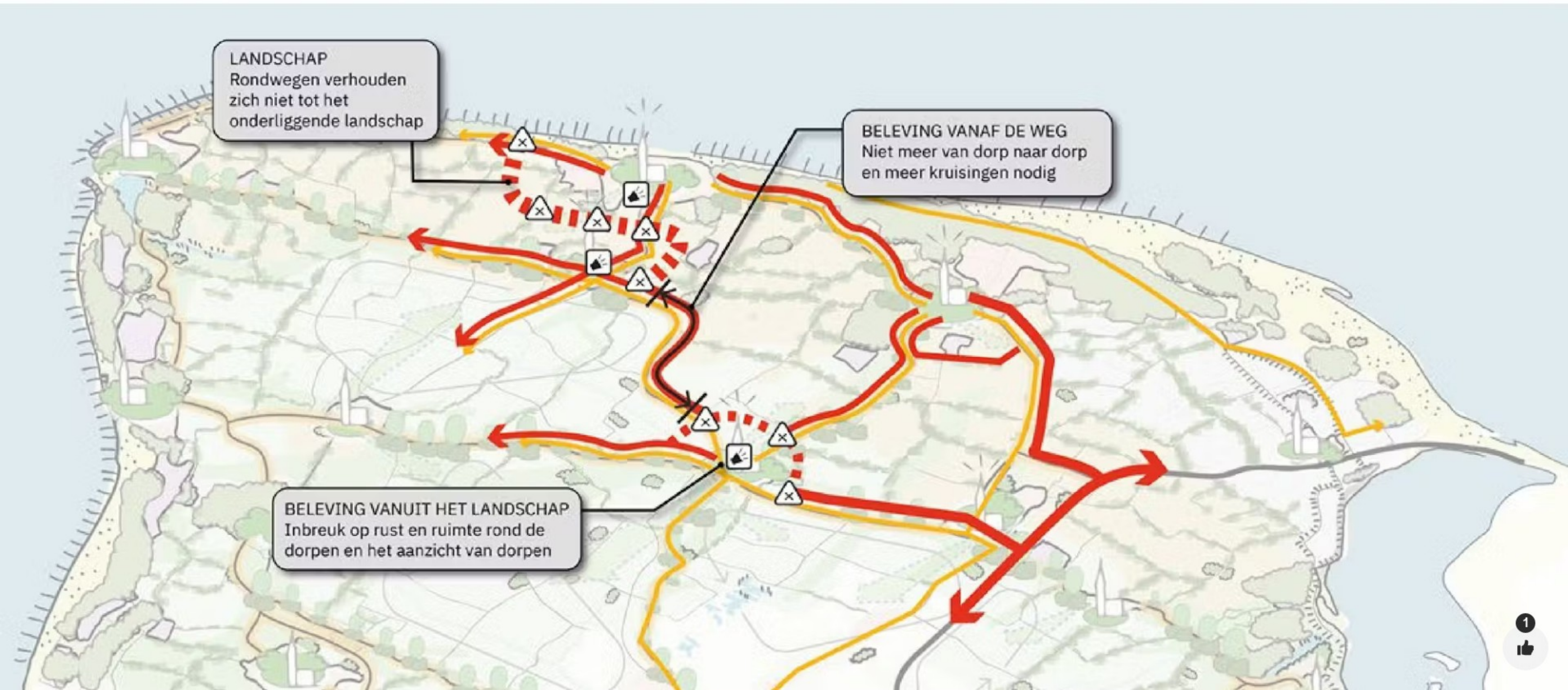
Impact



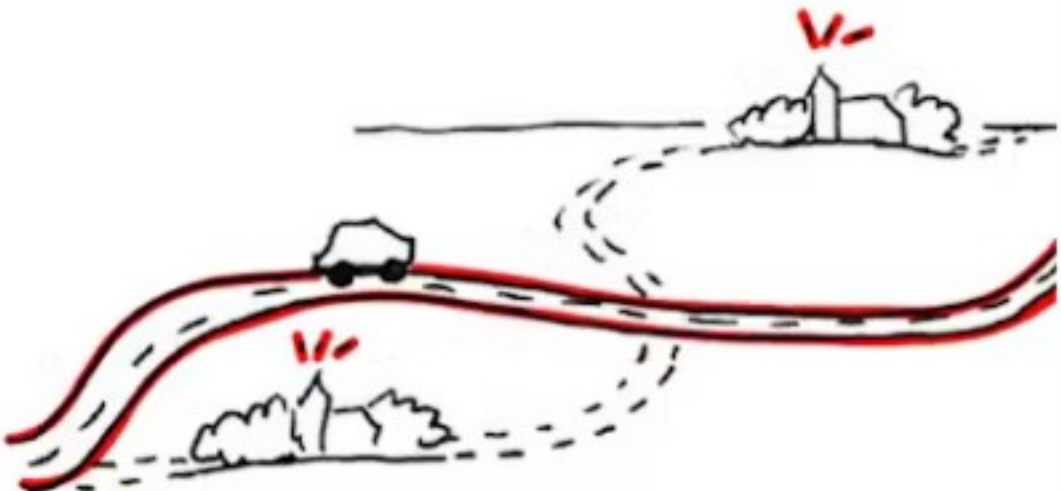
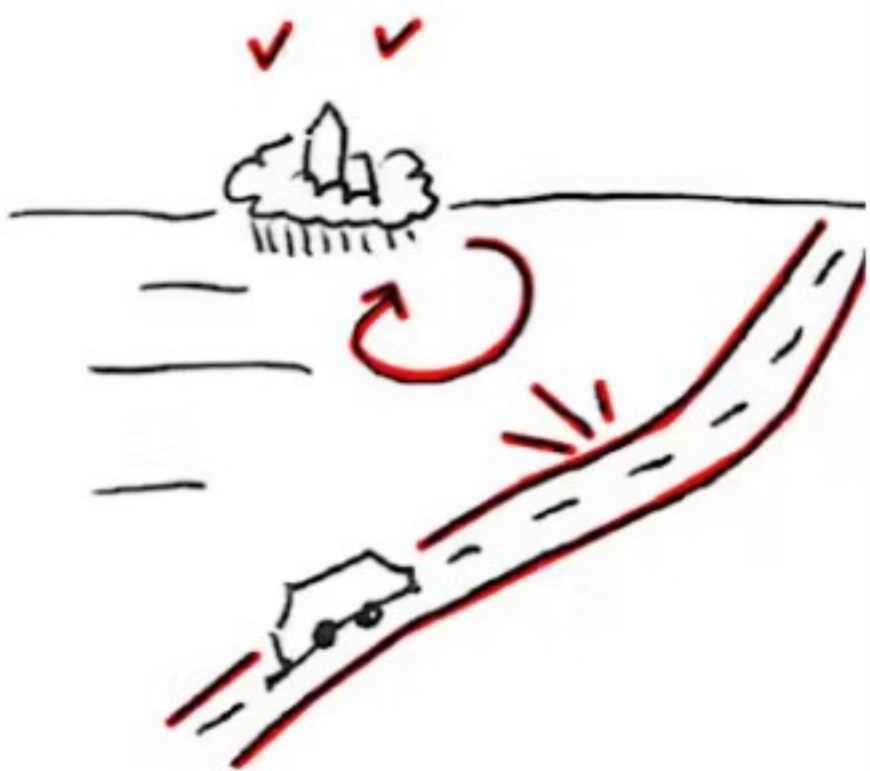
Kansen



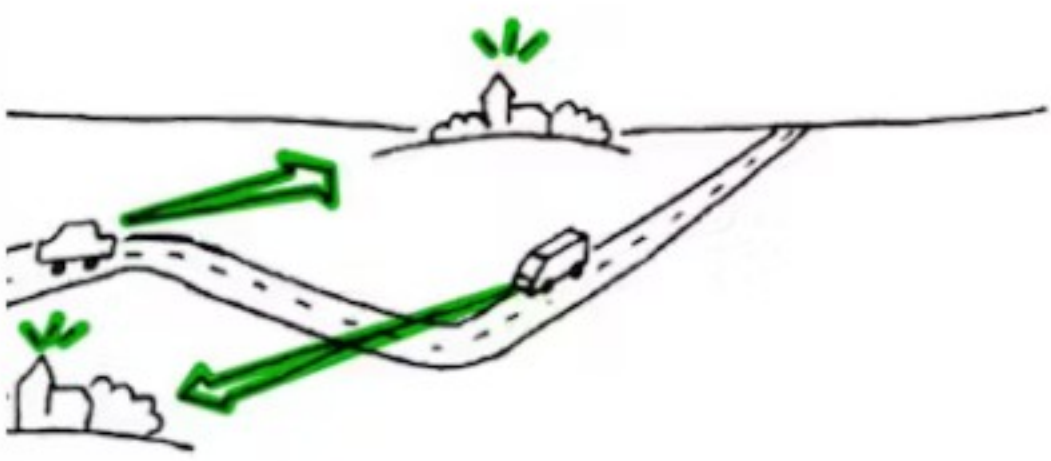
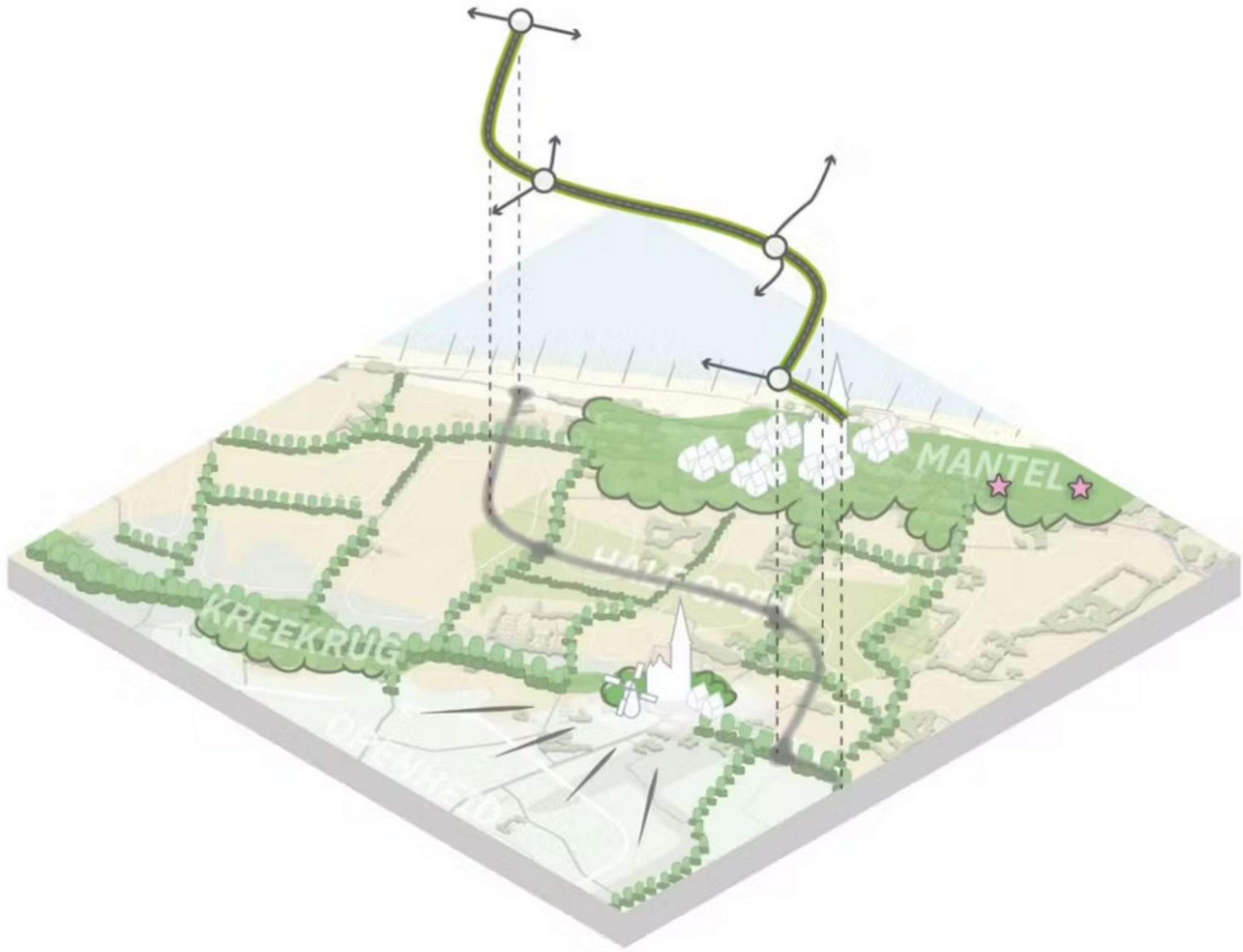
Scenario 2 Autoluwe kernen



Scenario 2 Autoluwe kernen



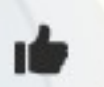
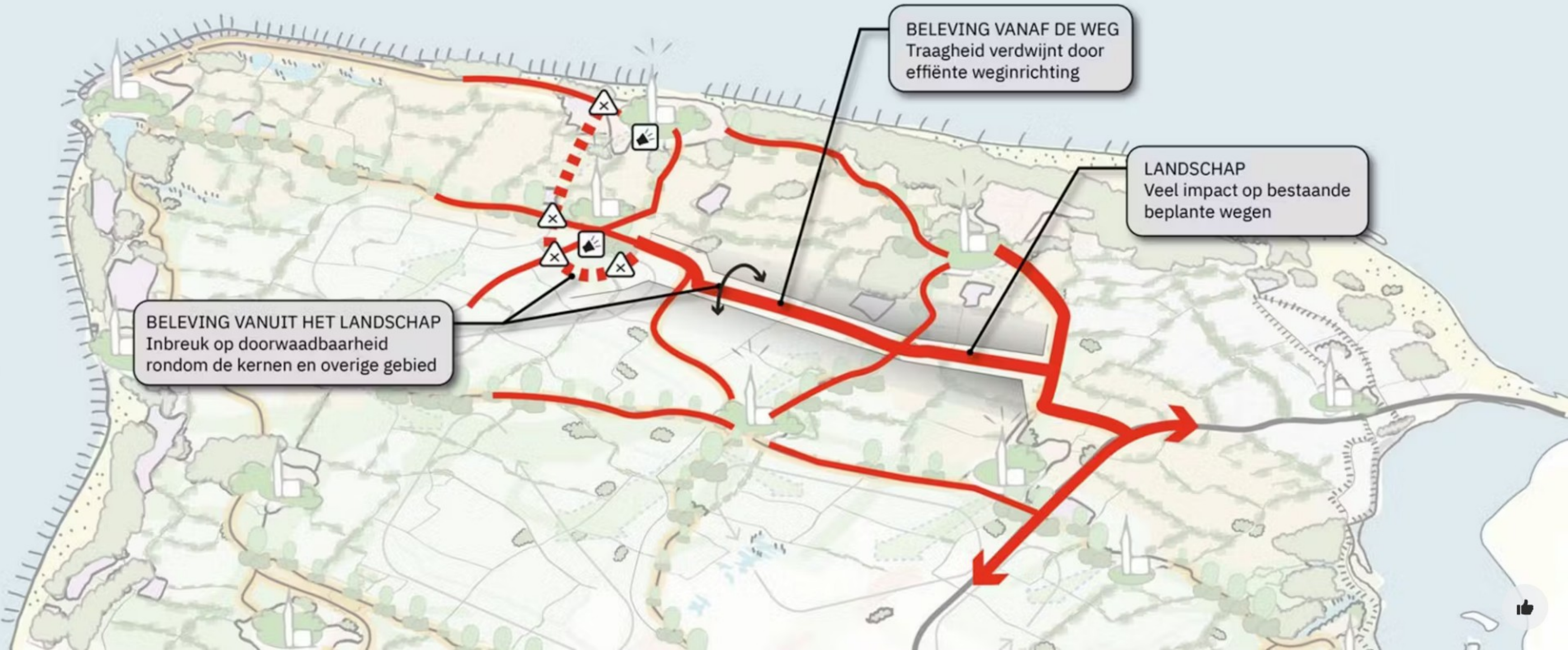
Impact



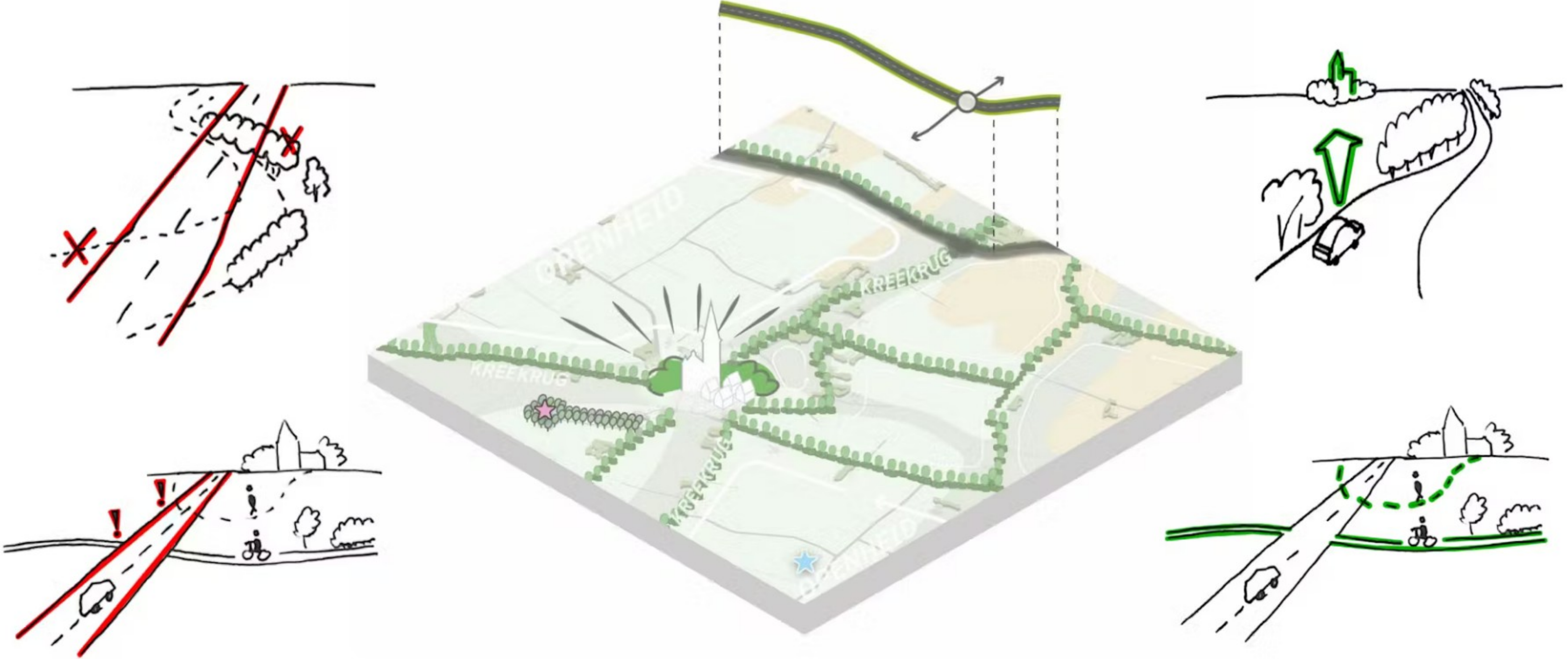
Kansen



Scenario 3 De middenweg



Scenario 2 Autoluwe kernen

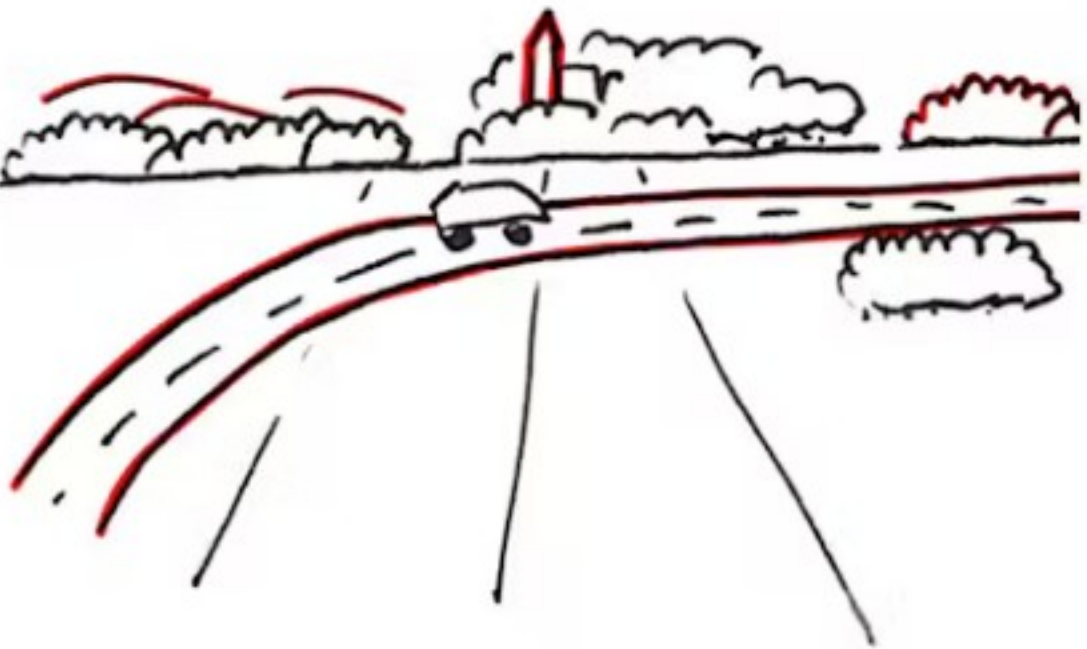


Impact

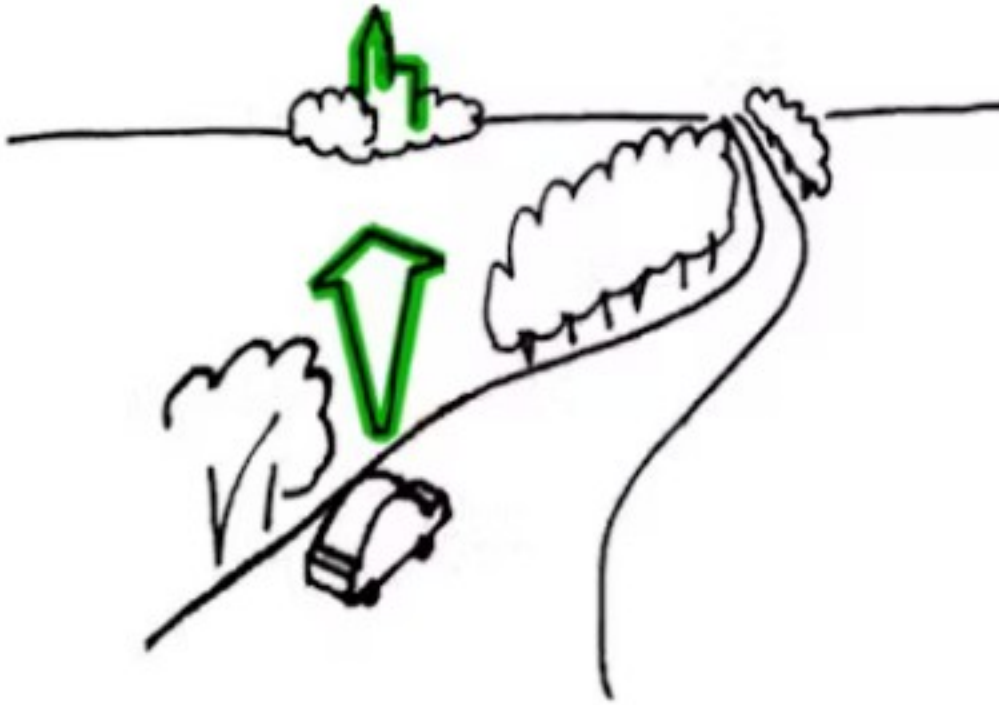
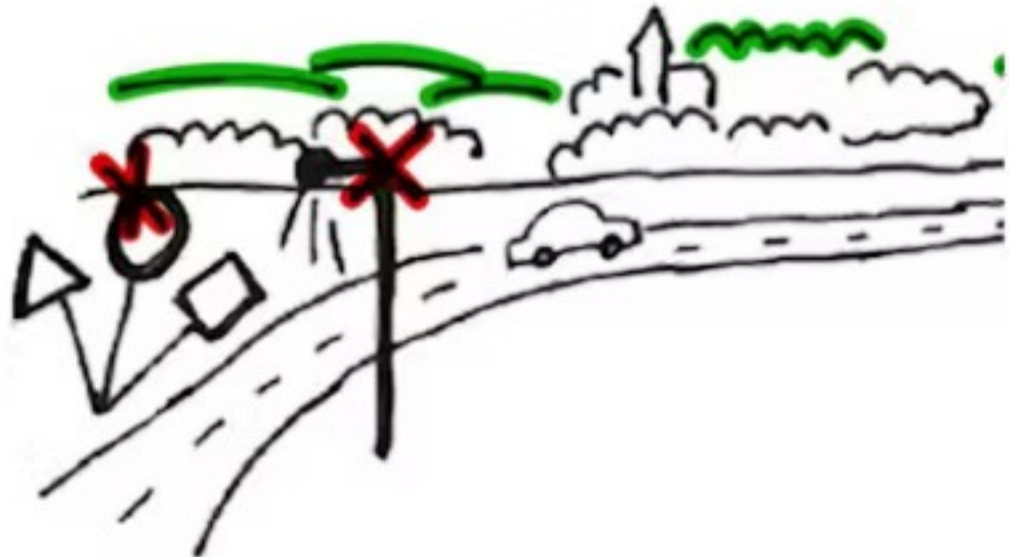
Kansen



Scenario 4 Randweg Walcheren



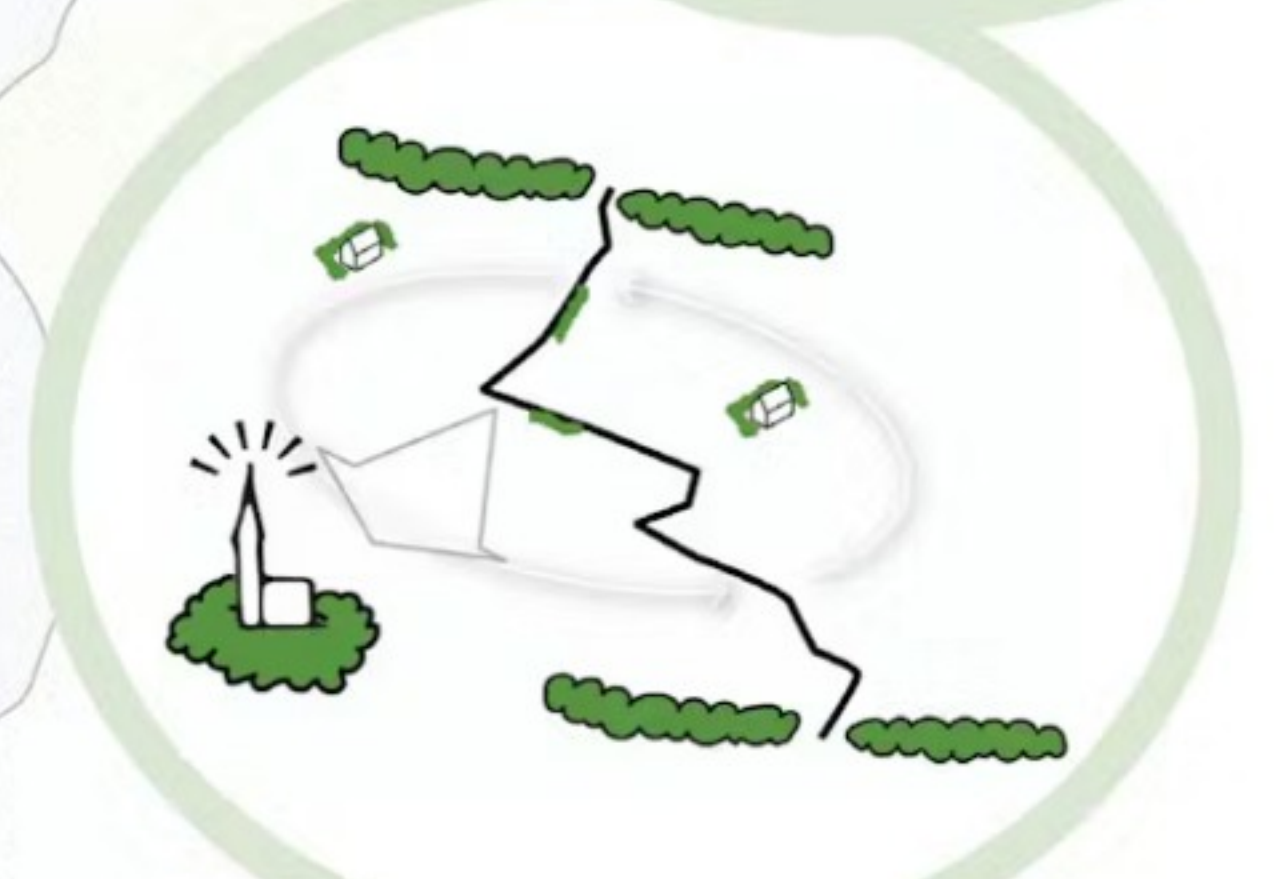
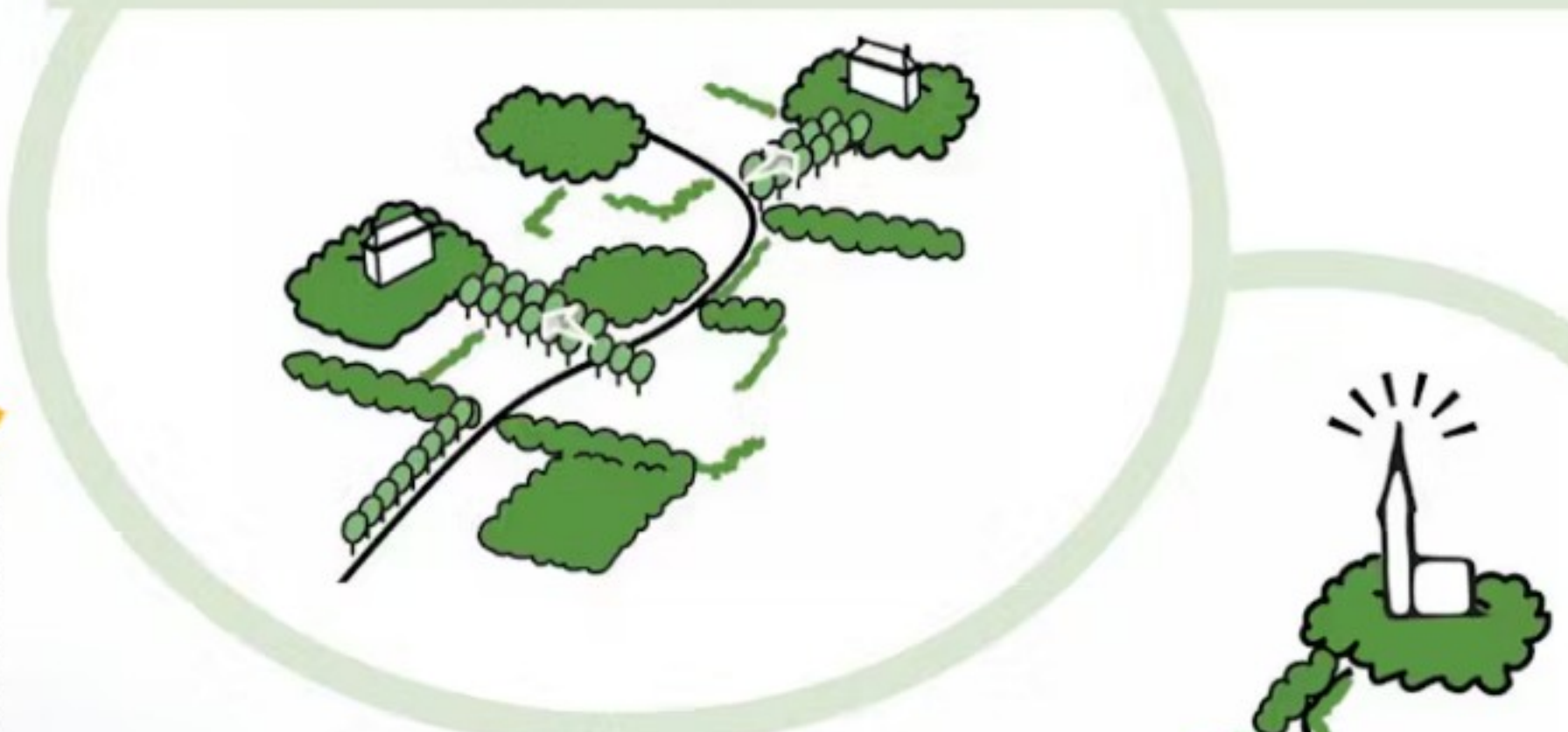
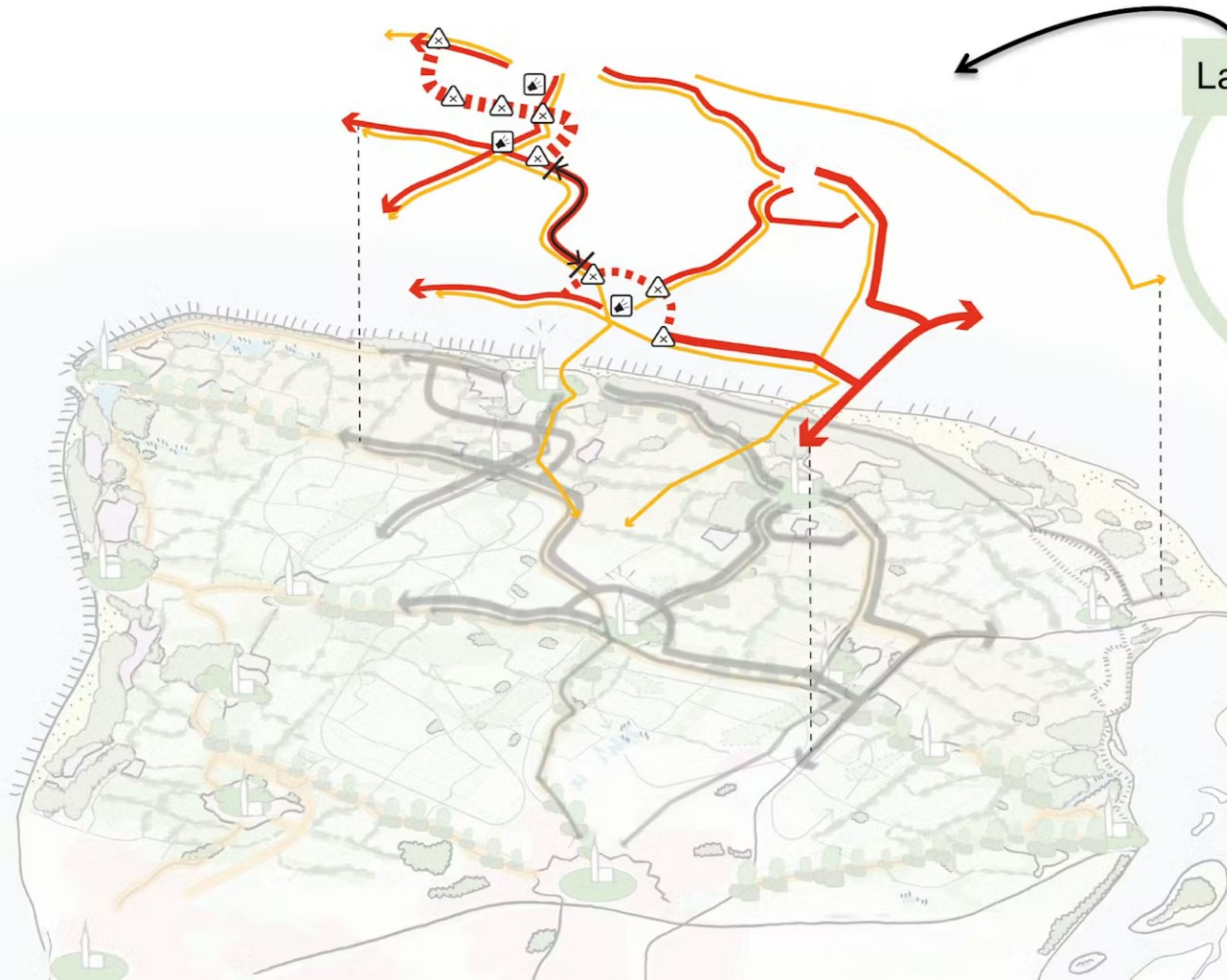
Impact



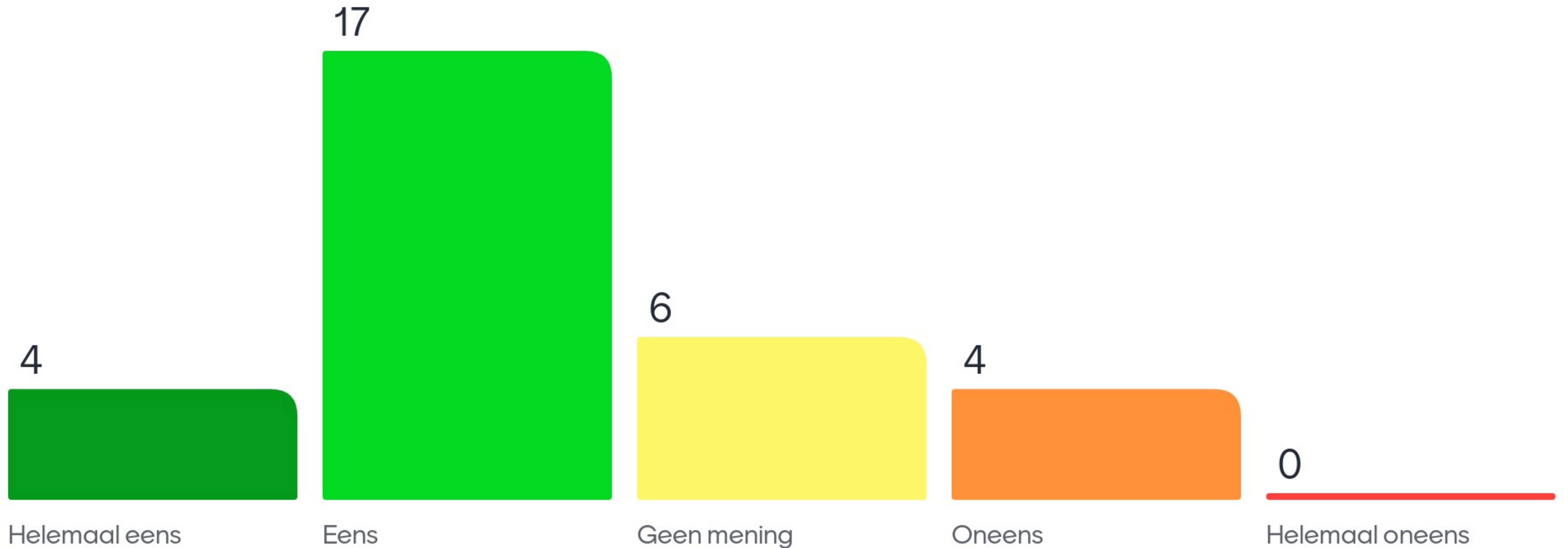
Kansen



Landschappelijke bouwstenen



De conclusies uit het landschapsonderzoek zijn herkenbaar



Wat geeft u ons hierover nog mee?

Traagheid zegt niets over drukte en doorstroom

Ik vind het nog moeilijk om oplossingen te zien

Kaartje 'North up' i.p.v. westelijk gericht

Generieke conclusies vragen verdere verdieping

Goed onderbouwd. Vraag is wel of het landschap ook daadwerkelijk zo beleefd wordt!

Kaartjes kantelen zodat Noord/Zuid boven cq beneden is

Aandacht voor het typerende van het landschap: versterken, maar de dilemma's mbt verkeersdruk blijven

Verdiepte ligging zou kunnen helpen

Wat geeft u ons hierover nog mee?

Als je kiest voor de middenweg wordt het landschap onevenredig aangetast. Walcheren zit niet te wachten op een nieuwe n57. Zo zonde voor de bewoners en de toeristen.

Neem lokale bewoners mee bij inrichten landschapselementen

Nu werd de landschapsbeleving vooral verteld vanuit de passant. Meer nadruk leggen op het perspectief van de bewoner.

Terugbrengen van zeeuwse hagen op verschillende plaatsen is een goede zaak

Verbind het met het versterken van het cultuurlandschap

Vermijdt zoveel mogelijk te brede dubbele wegen in het landschap.

Route 4 gaat deels over bestaande wegen

Persoonlijk zie ik de beleving van het landschap niet als doel voor het verkeer op een doorgaande route. Maar voor het verkeer wat "vrij" beweegt

Wat geeft u ons hierover nog mee?

Middenweg hoeft niet recht!
Volg zoveel mogelijk huidige
traces B wegen en handhaaf
aan 1 zijde bestaande weg
beplating. Sommige wegen
worden afgewaardeerd. Benut
deel huidige wegen om meer
ruimte.

Middenweg verlaagd
leggen in landschap,
zoals Den Haag/Delft

Middenroute heeft grote
consequenties voor
landschap

Nog geen duidelijke
conclusies en onduidelijke
tekeningen.

Korte lijnen zijn het minst
belastend voor natuur

Landschap niet
prioriteren.
Verkeersveiligheid en
leefbaarheid.

Middenroute is
dramatisch voor fietsers

Ga zo doorDenk in
mogelijkheden

Naar een eerste voorkeurspakket



We moeten met een brede blik afwegingen maken

We maken afwegingen op basis van:

- verkeersonderzoeken en modelberekeningen (beschikbare data)
- participatie (focusgroepen, enquêtes)
- diverse onderzoeken en raadplegen experts

Funtioneren

Effect op
mobiliteit

Beleving en inrichting

Effect op
dorpen

Effect op
landschap

Toekomstbestendig

Effect op
ontwikkelingen

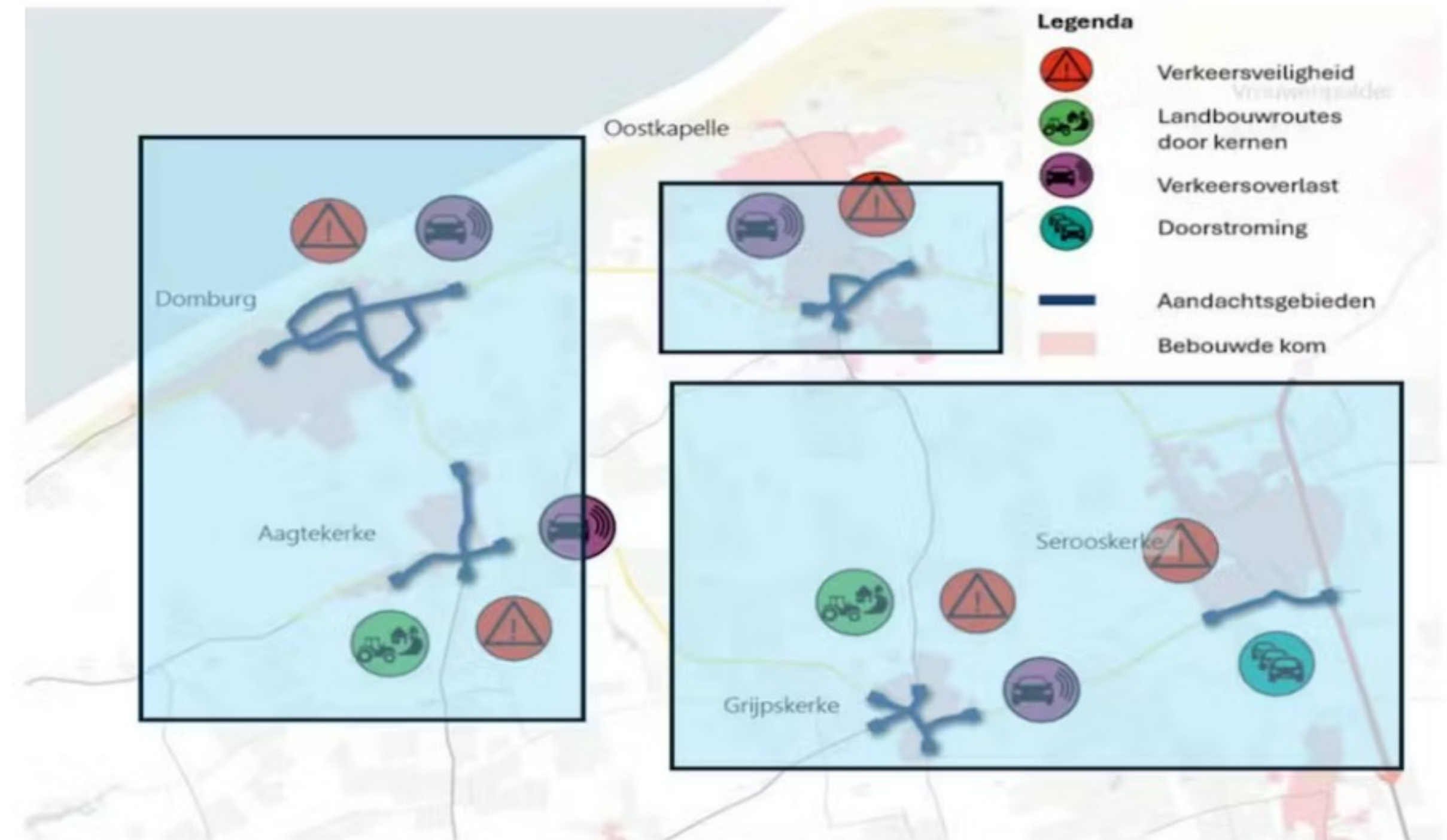
Haalbaarheid

Financieel/Juridisch
/Organisatorisch

Per deelgebied een eigen keuze

We kunnen per deelgebied een eigen keuze maken, omdat de maatregelen onafhankelijk van elkaar werken:

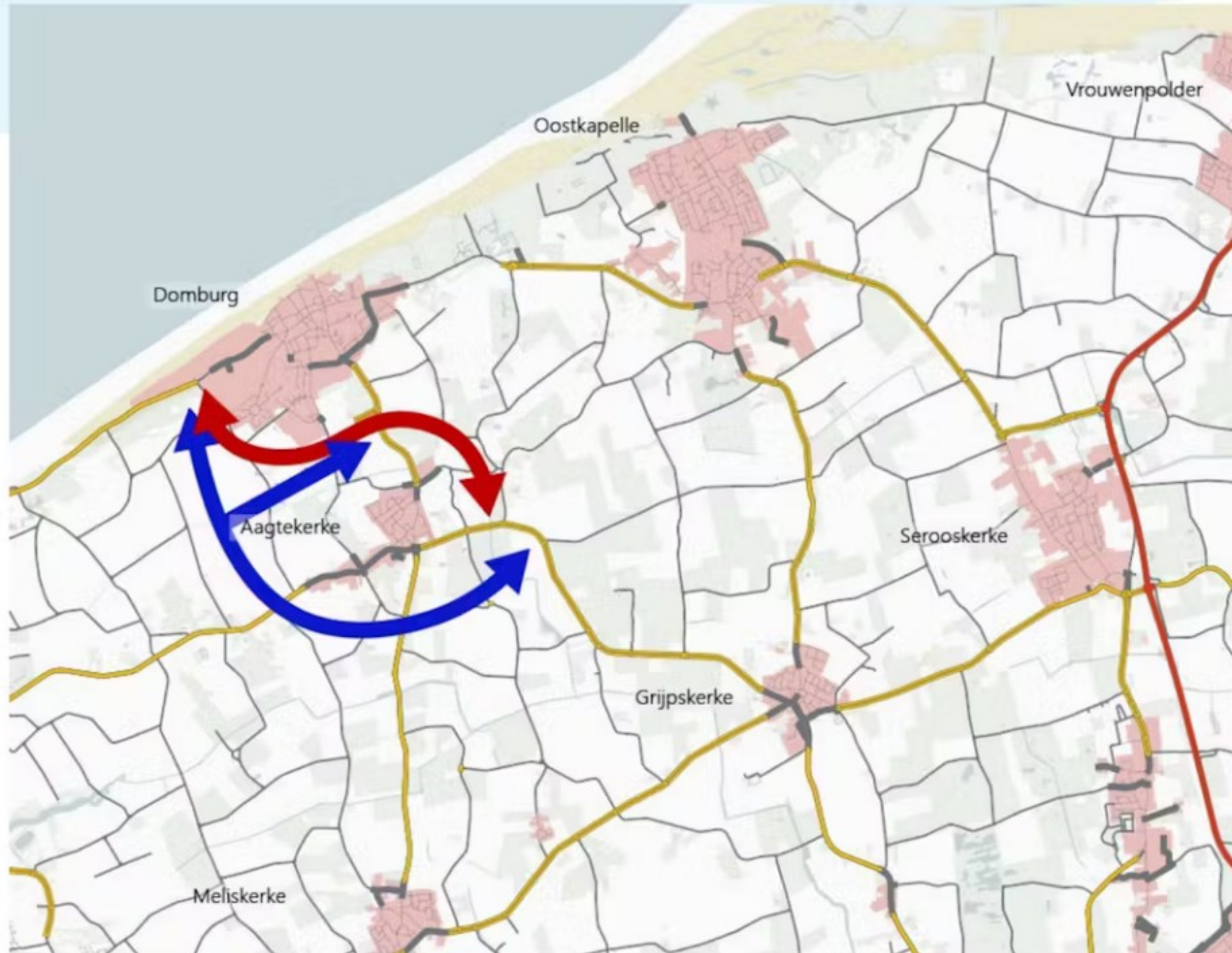
1. Domburg – Aagtekerke
2. Aagtekerke - Grijskerke
– Serooskerke
3. Oostkapelle



Vraag aan de groepen

**Welke aandachtspunten en kansen geeft u ons
mee voor de deelgebieden?**

Keuze Domburg - Aagtekerke

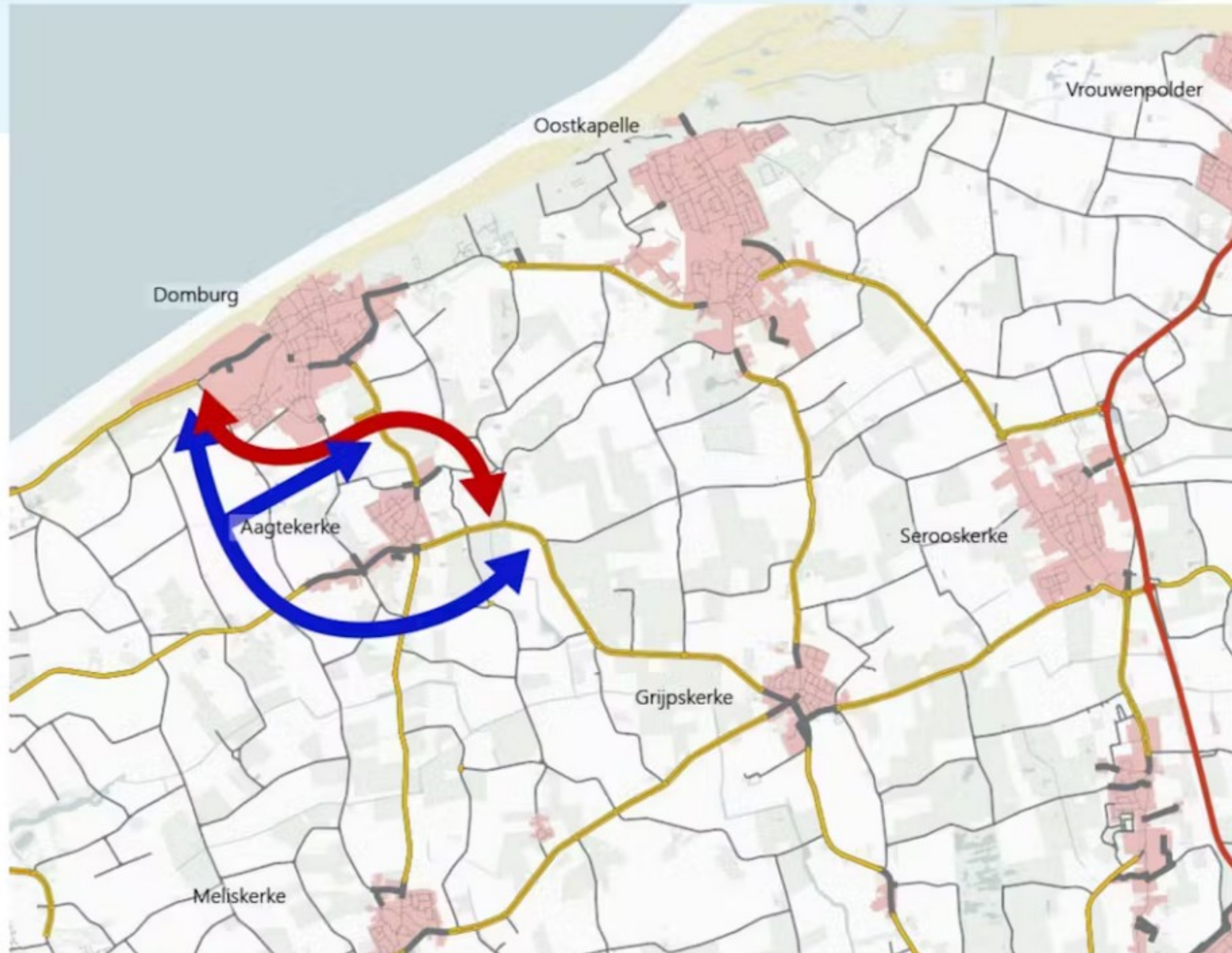


Westelijke of oostelijke randweg?

Overeenkomsten:

- Allebei de opties ontlasten de Roosjesweg in Aagtekerke
- Allebei hebben impact op het landschap
- verbindingsweg tussen Roosjesweg en Krommeweg moet in beide gevallen worden gerealiseerd

Keuze Domburg - Aagtekerke

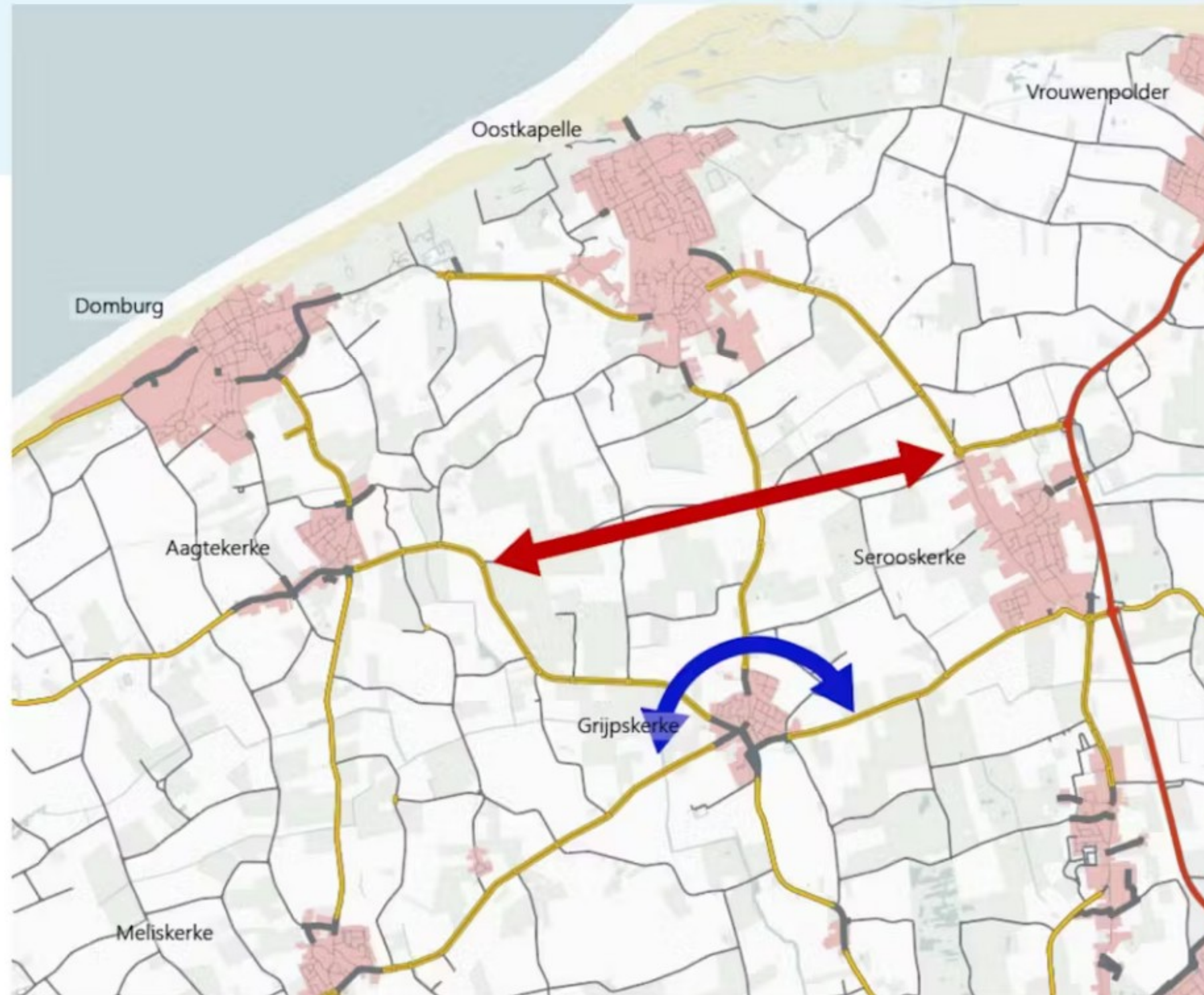


Westelijke of oostelijke randweg?

Dilemma's/te onderzoeken:

- Ontlast het de Pekelingseweg en Prelaatweg?
- Westelijke variant vraagt extra maatregelen Roosjesweg (knip)
- Ligt het in een gebied waar al andere ontwikkelingen zijn?
- Kunnen we de randweg koppelen met een hub?
- Kunnen we het koppelen met maatregelen voor landbouwverkeer?

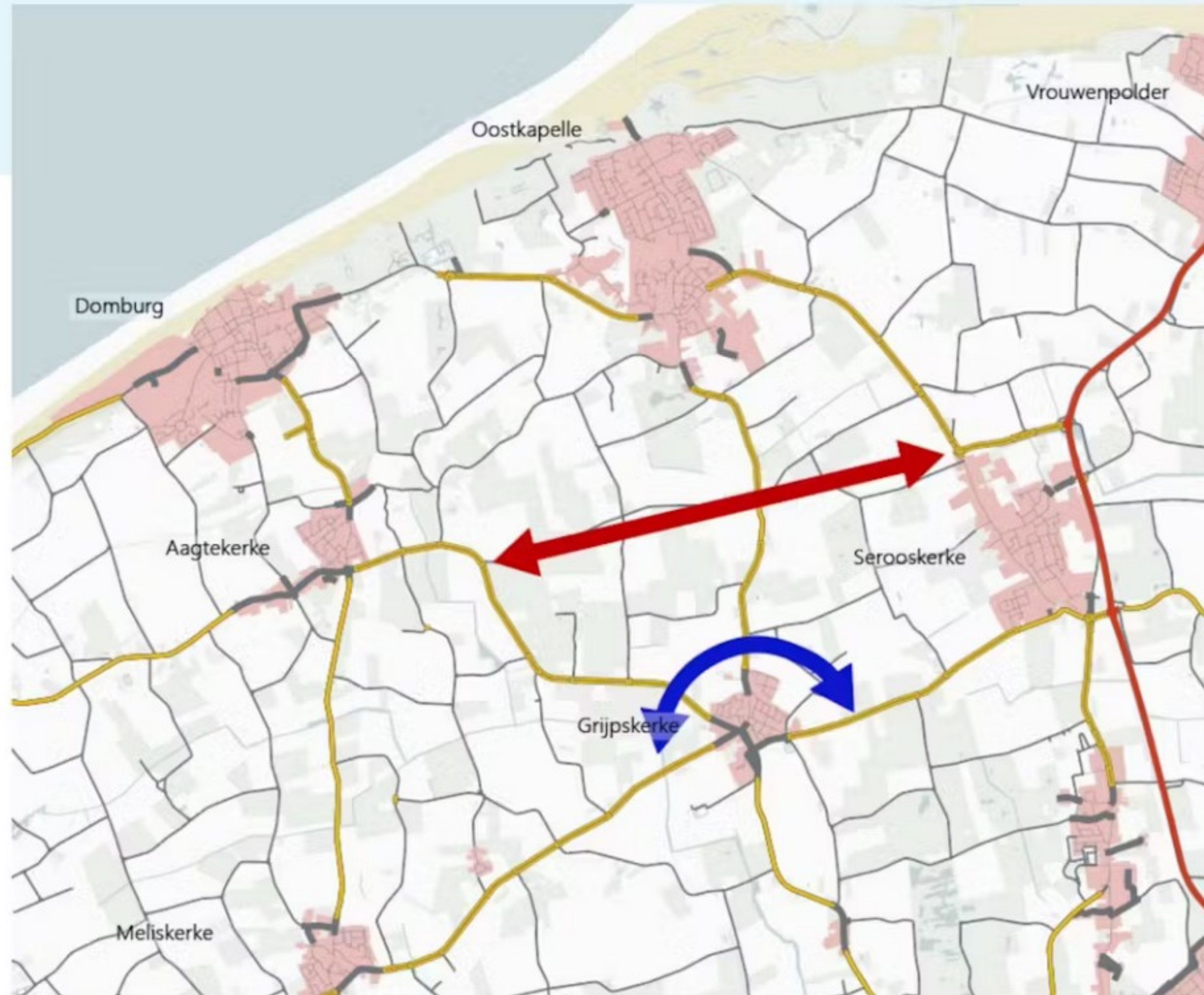
Keuze Aagtekerke - Grijskerke - Serooskerke



Overeenkomsten

- Allebei de opties zijn vooral een oplossing voor de route naar Domburg en Westkapelle
- Voor de andere richtingen zijn aanvullende maatregelen nodig
- Deze aanvullende maatregelen kunnen een eerste stap zijn

Keuze Aagtekerke - Grijpskerke - Serooskerke



Dilemma: vraagt om nader onderzoek

- Middenweg: langste en duurste optie, maar volgt lijnen van het landschap
- Hoe zit het in 2040: voldoet de rondweg dan nog? Of is de middenweg 'te goed'?

Vraag aan de groepen

**Welke aandachtspunten en kansen geeft u ons
mee voor de deelgebieden?**

Vervolg

