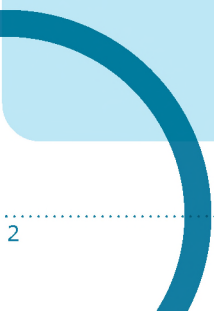


Koersdocument  
**Noordwestroute  
Walcheren**



**CONCEPT**  
november 2024

# Voorwoord



## Inhoudsopgave

Introductie .....	4
Het probleem van de Noordwestroute .....	9
Ambitie: een structurele oplossing voor iedereen .....	14
Onderzoek naar verkeer, landschap en haalbaarheid .....	16
Naar een koers met een afgewogen voorkeurspakket .....	23
Stap voor stap aan de slag .....	33

Voor u ligt het Koersdocument Noordwestroute. Een resultaat waarbij veel betrokken bewoners, agrariërs, ondernemers en organisaties meedachten over de gewenste veranderingen in dit unieke gebied. Samen gaan we op weg: naar een veilige, bereikbare en leefbare Noordwestroute!

## Aanleiding: de leefbaarheid staat onder druk

### **Er speelt veel rond de verkeersstructuur in het noordwesten van Walcheren**

De leefbaarheid in de dorpen staat zwaar onder druk door overlast van doorgaand verkeer. Op dagen dat veel toeristen naar het gebied komen, neemt de verkeersdruk nog verder toe. Er is geen simpele oplossing voor handen. Het oplossen van een probleem in het ene dorp kan zorgen voor extra overlast in een ander dorp.

### **Mobiliteit is een voorwaarde om fijn, gezond en welvarend te leven**

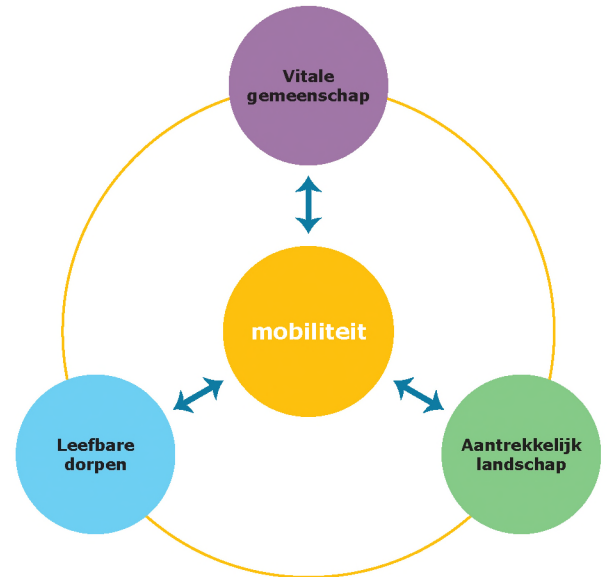
Het is belangrijk om je goed te kunnen verplaatsen. Dat geldt voor inwoners en



*Ligging van de Noordwestroute*

ondernemers, maar ook voor onze gasten en bezoekers. Iedereen heeft daarbij zijn eigen perspectief op de Noordwestroute.

Iemand die langs één van de drukke wegen woont, ervaart een ander probleem dan een toerist op weg naar zijn bestemming. Ondernemers, werknemers en agrariërs willen gemakkelijk, snel en veilig bij hun bedrijf komen. Een voetganger of fietser maakt zich zorgen over veiligheid, terwijl een automobilist op de files en parkeermogelijkheden let. En voor mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer is een goed busnetwerk van belang.



*Een samenhangende aanpak voor een veilige, bereikbare en leefbare Noordwestroute*

*Verkeersdruk in Domburg. Bron: Dirk Jan Gjeltema*



## **Eén ding is duidelijk: er moet nu iets gebeuren!**

De afgelopen jaren hebben de wegbeheerders samen gezocht naar een oplossing. In 2019 stelden ze daarom de Mobiliteitsvisie Walcheren vast. Deze was vooral ingestoken vanuit autoverkeer en had minder aandacht voor de leefomgeving, de leefbaarheid in de dorpen en het landschap. De uitvoering bleef achter.

De problemen zijn echter nog altijd aanwezig en het verkeer neemt alleen maar toe. Daarom heeft de gemeente Veere eind



2023 het voortouw genomen: om op een samenhangende en gebiedsgerichte manier het vraagstuk, samen met de andere wegbeheerders, bij de kop te pakken.

## **Doel: koers houden naar een veilige en leefbare route**

Dit koersdocument is het resultaat van dit onderzoeks- en participatieproces. Het is geen vastomlijnd plan of eindbeeld, maar beschrijft de ambities en ontwikkelingsrichting voor mobiliteit in het gebied. En welke vervolgstappen nodig zijn om die te realiseren. Het is een uitnodiging aan de partijen op Walcheren om gezamenlijk naar dat perspectief toe te werken. Zo houden we de koers vast.

### **Blik op de toekomst en naar nu**

Als stip op de horizon kijken we, in lijn met de Omgevingsvisie Veere, vooruit naar 2047. Het gehanteerde verkeersmodel kan tot 2040 de toename van het verkeer berekenen. En de aanleg van grootschalige infrastructuur neemt 10 tot 20 jaar in beslag. We denken dus ver vooruit met dit plan. Dat doen we niet

alleen voor onszelf, maar zeker ook voor de generaties na ons.

We kijken ook naar de korte termijn. We willen namelijk al snel iets in gang zetten. Daarom zorgen we dat er ook korte termijn maatregelen komen, die passen binnen onze lange termijn strategie.

## Resultaat van een intensief participatieproces

Dit vraagstuk gaat iedereen aan in de gemeente en op het eiland. We zijn daarom in gesprek gegaan met inwoners, ondernemers, bezoekers en (maatschappelijke) organisaties om samen tot een goed plan en een breed gedragen oplossing te komen.

In vijf bijeenkomsten is met een vaste focusgroep (ca 40 mensen vanuit verschillende kernen en invalshoeken, zoals inwoner, ondernemer of landbouwer) het gesprek gevoerd: van probleemdefiniëring, dilemma's, doelgroepen, maatregelen en scenario's naar conclusies en aandachtspunten.

---



**600 mensen**  
Eerste online  
vragenlijst

**150 mensen**  
Straatinterviews

**40 mensen**  
5 focusgroep-  
bijeenkomsten



**430 mensen**  
Tweede online  
vragenlijst

**140 mensen**  
Slotbijeenkomst



Daarnaast hebben vele inwoners meegedacht via straatinterviews, online vragenlijsten en een bijeenkomst. Dit alles is open en transparant vastgelegd in ons participatielogboek en gedeeld via [doemee.veere.nl](http://doemee.veere.nl).

De Noordwestroute leeft sterk bij alle mensen die we gesproken hebben. Hun advies luidt:

- Maak keuzes, kom tot actie, ook op de korte termijn!
- Zorg dat toerisme niet (te hard) groeit.
- Verbeter de veiligheid, de kwaliteit en de leefbaarheid in de dorpen.
- Bewaak de unieke kwaliteiten van Walcheren: het landschap, de rust, de ruimte en het eigen karakter van de stadjes en dorpen.



Meer weten? Lees het logboek hier of op [www.xxxxx](http://www.xxxxx)



## Leeswijzer

Dit koersdocument is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Hierin leest u:

- 1 Introductie
- 2 Het probleem van de Noordwestroute
- 3 Ambitie: een structurele oplossing voor iedereen
- 4 Onderzoek naar verkeer, landschap en haalbaarheid
- 5 Naar een koers met een afgewogen voorkeurspakket
- 6 Stap voor stap aan de slag



## 2

# Het probleem van de Noordwestroute

De aantrekkingskracht van onze kustplaatsen heeft veel invloed op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de kernen op de route ernaar toe. Het is op sommige wegen in drukke periodes overvol. Onze wegen zijn veelal ingericht op veel minder verkeer. En de inrichting past niet bij de toegenomen breedte van verschillende voertuigen, zoals landbouwvoertuigen. Soms past het letterlijk niet!

## De leefbaarheid staat onder druk

Mensen ervaren het verkeer als belangrijke, misschien wel belangrijkste, bron van overlast. En de verkeersdruk neemt de komende jaren nog verder toe: door de verwachte (autonome) toeristische-, economische- en bevolkingsgroei.

## De toename van het verkeer leidt tot stagnatie bij ontwikkelingen

Door de toename aan verkeersbewegingen op de bestaande wegenstructuur zijn nieuwe ontwikkelingen, zoals voor wonen of economie, op dit moment vaak lastig in te passen. Ook zien we dat het draagvlak afneemt bij inwoners. Dit leidt tot vertragingen en stilstand.

*We komen tot de volgende 'probleemstelling':*

## Het probleem is breder dan een gewoon 'verkeers- en bereikbaarheidsprobleem':

De toegenomen verkeersstromen (recreatie, woon-werk, landbouw en sociaal verkeer), leiden tot problemen qua verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. We hebben te maken met verkeersonveilige situaties. En met verkeersdruk in de bebouwde kom die soms boven de grenswaarden van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan uitkomt.

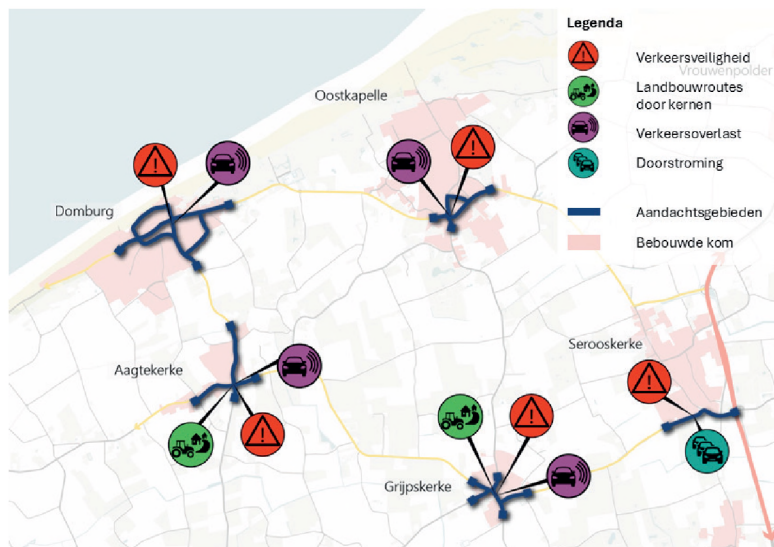
De bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen maken dat het draagvlak voor ruimtelijke en economische ontwikkelingen (en in het bijzonder toerisme en dagrecreatie) afneemt. Dit leidt ook tot stagnatie van nieuwe ontwikkelingen. Daarmee komt de vitaliteit van onze gemeente in gevaar.



## Het probleem door een verkeerskundige bril

Het verkeersonderzoek (Goudappel, 2024) laat zien dat in het gebied vier type knelpunten zijn (zie afbeelding hieronder). Op vijf locaties komt een aantal van deze knelpunten bij elkaar:

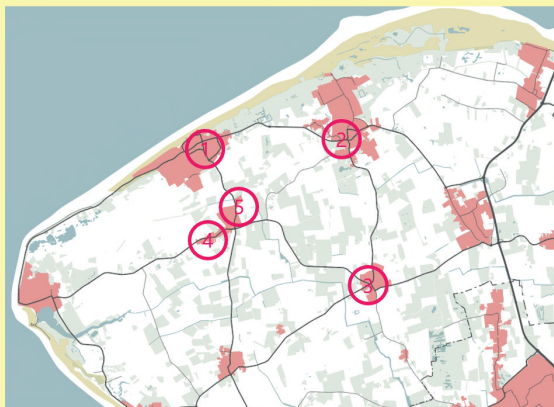
- Door de kernen rijdt veel doorgaand verkeer. Dit is met name in Grijpskerke, Aagtekerke en Oostkapelle. Dit zorgt voor overlast.
- Op een aantal wegen wordt de grenswaarde (maximale hoeveelheid verkeer) overschreden.
- Alle weggebruikers (auto's, bussen, fietsers, voetgangers) gebruiken dezelfde, vaak te smalle weg. Dit is het geval in Domburg, Oostkapelle, Serooskerke, Aagtekerke en Grijpskerke. Dat leidt tot onveilige situaties. De ruimte voor oplossingen (juist op de kritieke plekken) is zeer beperkt.
- Landbouwverkeer rijdt door de kernen met grote voertuigen op een smal wegprofiel. Met name in Grijpskerke en Aagtekerke.



*Samenvatting knelpunten en vijf clusters*

- De doorstroming staat onder druk. Met name rondom de rotonde en de aansluiting op de N57 bij Serooskerke.
- Het wordt ook steeds drukker op de wegen. Er zijn grote verschillen tussen piekdagen en minder drukke periodes. Tegelijk zien we dat het toeristische seizoen steeds langer duurt.
- Het openbaar vervoer is niet sterk en lastig te exploiteren.

'Lapmiddelen' zijn niet voldoende om deze combinatie van problemen aan te pakken. Daarom is een structurele oplossing nodig.



Meetpunten

*Verkeer heeft invloed op de leefbaarheid. Hieronder ziet u een aantal verkeersintensiteiten op drukke punten. De volledige lijst met locaties en intensiteiten vindt u in het verkeersrapport.*

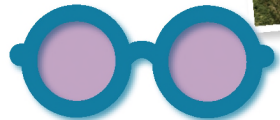
	<b>Straatnaam</b>	<b>Kern</b>	<b>Verkeersintensiteiten hoogseizoen</b>
1	Singel	Domburg	Circa 5.000 / dag
2	Domburgseweg	Oostkapelle	Circa 6.000 / dag
3	Schuitvlotstraat	Grijpskerke	Circa 11.000 / dag
4	Prelaatweg	Aagtekerke	Circa 5.000 / dag
5	Roosjesweg	Aagtekerke	Circa 5.000 / dag

## Het probleem vanuit meerdere kanten bekeken

“Zonder verkeer staat alles stil” is een bekende uitdrukking. Dat klopt: verschillende thema’s, zoals wonen, werken, recreëren en gezond leven hangen samen met mobiliteit.

Aan de ene kant is mobiliteit ondersteunend aan economische en maatschappelijke activiteiten. Dankzij wegen en fietspaden kun je naar je werk, school, boodschappen doen

en in je vrije tijd op pad. Aan de andere kant heeft het verkeer ook invloed op ons (unieke) landschap en onze gezondheid. Het probleem van de Noordwestroute draait dus zeker niet alleen om bereikbaarheid, maar ook om zaken als leefbaarheid, wonen, economie, natuur, landschap, veiligheid en milieu.



## We hebben te maken met verschillende perspectieven en sociale dilemma's

Verkeersmaatregelen vragen veel financiële middelen, capaciteit en tijd. En ze zijn afhankelijk van draagvlak, gedragsverandering en handhaving. Daarbij zijn er ook nog eens vele partijen nodig om de maatregelen tot uitvoering te brengen. Zo worden onze wegen door vier partijen beheerd: de provincie,

het waterschap, de gemeente en het Rijk. Dat vraagt om een zorgvuldige afstemming. Ook met de buurgemeenten Vlissingen en Middelburg.

Kortom: we hebben een samenhangende oplossing nodig die recht doet aan de verschillende onderwerpen, belangen en perspectieven.

### Bril dorpsbewoner

Ervaart continu overlast:

- Oversteekbaarheid
- Verkeers-onveiligheid
- Geluid, stank
- Trillingen
- Inleveren van ruimte voor voetganger (stoep) en fiets



### Bril automobilist

Ervaart weinig tot geen last: bereikbaarheid en doorstroom is goed



### Bril gebruiker buitengebied

Vreest de impact van een oplossing

- Invloed op rust en beleving
- Ten koste agrarische grond
- Impact op het landschap



### Bril wegbeheerder

Vreest de haalbaarheid en de kosten van de maatregelen



### Bril agrariër

Ervaart problemen met grote voertuigen in de bebouwde kom

Vreest impact op landbouwgrond



# 3

## Ambitie: een structurele oplossing voor iedereen

Voor de Noordwestroute zoeken we naar een structurele oplossing, die rekening houdt met verschillende thema's, belangen en perspectieven. Een oplossing die in de eerste plaats toekomstbestendig en daarnaast ook realistisch, haalbaar en betaalbaar is.

### We werken daarom in samenhang aan de volgende opgaven:

- 1 De verkeersproblemen moeten worden opgelost, zodat de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid verbeteren. Hiervoor is nieuwe auto-infrastructuur nodig.
- 2 Een goede oplossing houdt rekening met het karakter van de stadjes en dorpen én met het landschap, de rust en stilte van Walcheren.



- 3 We versterken fietsen, wandelen en openbaar vervoer. Dat is duurzaam en gezond. Hierdoor ontstaan alternatieven voor de auto en krijgt deze een minder prominente plek. Er is een verandering nodig, ook in gedrag.
- 4 We werken aan een toekomstbestendige oplossing voor de lange termijn en maatregelen op korte termijn. We houden rekening met veranderingen die op ons afkomen.
- 5 We zetten in op een haalbaar en betaalbaar pakket aan maatregelen, want we willen het probleem oplossen. Dit vraagt een structurele investering en samenwerking.



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

### **Wij streven naar brede welvaart voor iedereen**

In lijn met de Veerse en Zeeuwse omgevingsvisie leggen we ook bij de Noordwestroute de nadruk op belangrijke opgaven, zoals bestaanszekerheid, kansen voor iedereen, gezondheid, klimaatverandering, een toekomstbestendige economie en een aantrekkelijk landschap. We gaan zorgvuldig om met de ruimte die er is en hebben aandacht voor het eigen, unieke karakter van Walcheren.



Om dit te bereiken werken we de komende jaren aan onderstaande doelen.

- Verkeersveiligheid vergroten. Specifiek voor kruisingen van doorgaande autoroutes, fietsers en voetgangers.
- Een bereikbare kust faciliteren met een duidelijke route. Deze bovenregiale verkeersstroom loskoppelen van de dorpen.
- Leefbare dorpen: oplossen van de grote knelpunten binnen de bebouwde kom.
- Voldoende ontwikkelruimte voor de dorpen (wonen, bedrijvigheid, toerisme en recreatie).
- Infrastructuur passend bij de schaal en maat van de dorpen en het landschap. Dit project moet een aanjager zijn om het landschap en de dorpen te versterken.
- Andere en duurzame en gezonde vormen van vervoer stimuleren, zoals fiets en openbaar vervoer.
- Grootschalig parkeren aan de randen: gastvrije plekken die de dorpen ontlasten.
- Nieuwe ontwikkelingen afstemmen op de wegenstructuur. Hierbij willen we ook inzetten op innovatieve mobiliteitsconcepten.

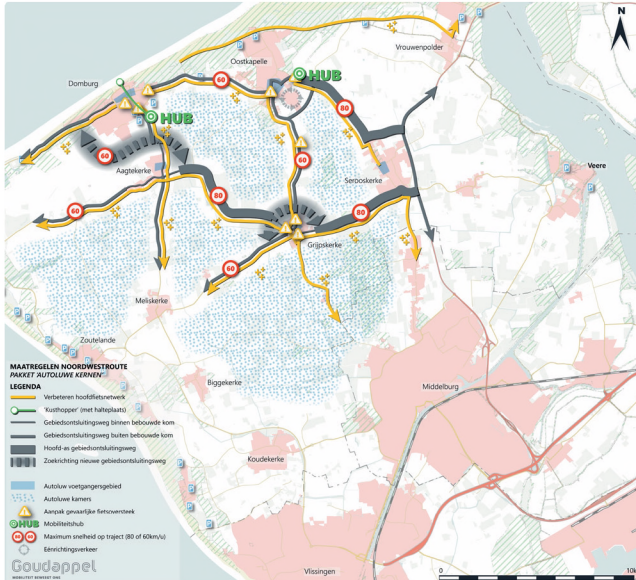




## 2) Autoluwe kernen

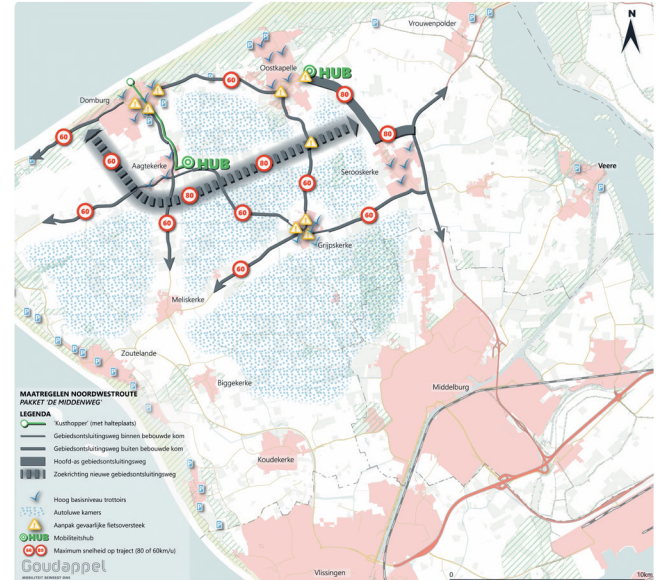
We spreiden het autoverkeer over de bestaande wegen, leiden het verkeer om de dorpen heen en stimuleren het gebruik van de fiets.

De (dag)toerist vangen we op aan de randen van de dorpen op in een hub.



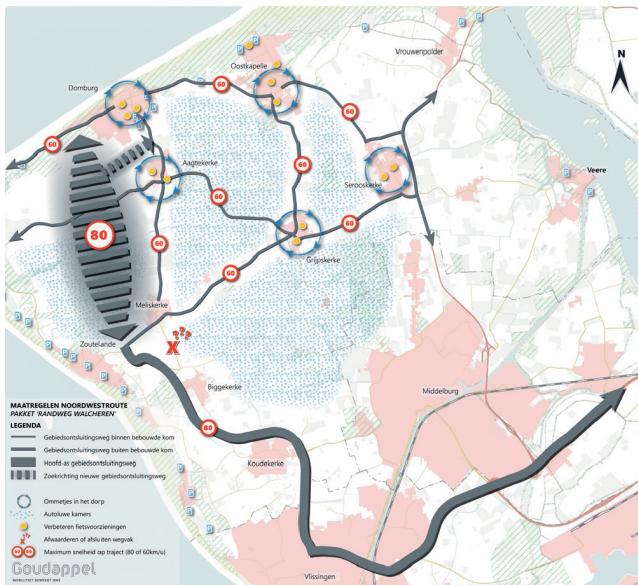
## 3) De middenweg

We bundelen het autoverkeer op een nieuwe centrale route (de middenweg) en houden de rustige gebieden daaromheen in stand of breiden ze uit. De (dag)toerist vangen we op aan de randen van het dorp, voor Domburg en Westrand, nog voor Aagtekerke.



#### 4) Randweg Walcheren

We verplaatsen de hoofdroute voor de auto naar de westkant van Walcheren, de N288, zodat er (hopelijk) minder verkeer door de dorpen gaat. Hiervoor zijn ook grote aanpassingen in Vlissingen nodig, zoals een nieuwe kanaalkruising.



Voor elk scenario hebben we naar het effect op het verkeer, het landschap en de haalbaarheid gekeken. Dat lichten we op de volgende pagina's verder toe.

## Onderzoek naar verkeer

De vier scenario's zijn modelmatig doorgerekend. Hiermee is inzicht ontstaan in wat het verkeerskundige effect van een scenario is op de bereikbaarheid. Goed om te weten: dit is alleen gedaan voor de automaatregelen. Dat heeft te maken met de beperking van het verkeersmodel dat beschikbaar is.

Hiernaast leest u een samenvatting van de conclusies van het onderzoek. In de verkeersbijlage is het hele onderzoek te vinden.

Meer weten? Lees het rapport hier of op [www.xxxxx](http://www.xxxxx)



Verkeersintensiteit < 15% van de grenswaarde
Verkeersintensiteit is rond de grenswaarde
Verkeersintensiteit > 15% van de grenswaarde

## Uit deze doorrekening kunnen we de volgende conclusies trekken:

Welke opties vallen af?

- Alléén inzetten op fiets en openbaar vervoer is niet voldoende om de problemen op te lossen. Dit is scenario 1.
- De westroute over Vlissingen is te ingrijpend (kosten, afhankelijkheid, tijdspad) en levert niet genoeg effect op. Dit is scenario 4.

Welke opties blijven over?

- Een optie is om de bestaande route op te waarderen: met rondwegen om de verschillende kernen te ontlasten. Dit is scenario 2.
- Een andere optie is de aanleg van een nieuwe weg van Serooskerke naar Aagtekerke: de middenweg. Dit is scenario 3.

Conclusie:

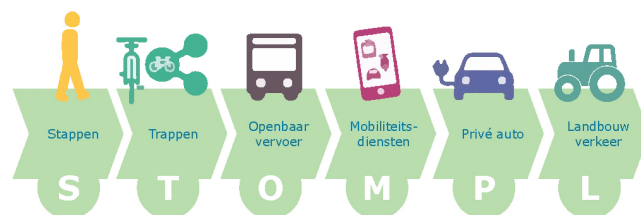
- Nieuwe auto infrastructuur is noodzakelijk voor een structurele oplossing van de verkeersproblemen.
- Alle dorpen hebben maatregelen nodig.

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

Het verkeerskundig effect van de scenario's

## Maatregelen voor alle vervoersvormen

Het is zinvol om niet alleen maatregelen voor de auto te nemen, maar voor alle vervoersvormen. We hanteren daarbij het STOMP-principe. Dat staat voor lopen (Stappen), fietsen (Trappen), openbaar vervoer, deelauto (Mobility-as-a-service) en privé-auto. In onze gemeente voegen we daar ook maatregelen voor landbouwvoertuigen en vrachtauto's aan toe.



## Onderzoek naar landschap

De waarde en aantrekkelijkheid van het landschap van Walcheren is een van de visitekaartjes van het gebied. Het is belangrijk voor inwoners en agrariërs en heeft, samen met de kust en de kustplaatsen, grote aantrekkingskracht op de bezoeker. Met andere woorden, hier willen en moeten we zuinig op zijn.

### Tegelijkertijd betekent dit niet dat er geen ontwikkeling meer kan plaatsvinden

Immers het Walcherse landschap is door de eeuwen heen vaker veranderd als gevolg van ontwikkelingen. Toch is de impact op en insassing in het landschap één van de grootste opgaven van de Noordwestroute.

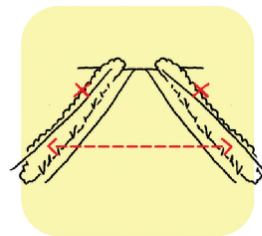
Meer weten? Lees het rapport hier of op [www.xxxxx](http://www.xxxxx)



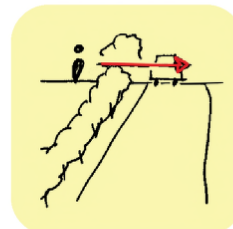
Daarom hebben we de impact van de vier scenario's op het landschap laten onderzoeken. En advies ingewonnen over de landschap-pelijke insassing (Feddes/Olthof, 2024). Daarnaast is een aantal lessen en aandachtspunten meegegeven voor de vervolgfase, waarin een voorkeurspakket maatregelen verder moet worden uitgewerkt. Hiernaast leest u de belangrijkste conclusies van het onderzoek. In de bijlage is het gehele onderzoek terug te vinden.



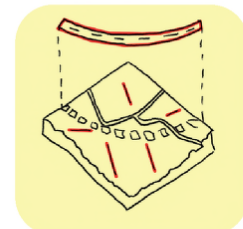
Aantasting beleving van markante dorpsgezichten



Verdwijnen van karakteristieke beplanting



Ontstaan van barrières in het landschap



Onlogische landschappelijke ligging t.o.v. ondergrond

- Het landschap van Walcheren is door de jaren heen flink veranderd. Dit maakt het 'lezen' van het landschap ingewikkeld.
- Alle scenario's hebben impact op de kwaliteiten van het Walcherse landschap.
- Het opwaarderen van het bestaande netwerk of bestaande routes heeft ook een grote impact op het landschap, immers moeten huidige profielen worden verbreed.
- Alle scenario's vragen om een goede en robuuste landschappelijke inpassing.
- Alle scenario's bieden kansen voor het versterken van het landschap.
- Rondwegen verhouden zich niet goed tot het onderliggende landschap. Ze doen inbreuk op de beleving van rust en ruimte en beïnvloeden het aanzicht van dorpen.
- De middenweg beïnvloedt de 'doorlaatbaarheid en traagheid' van het gebied. De middenweg volgt een bestaande lijn en biedt zo meer kansen om de leesbaarheid en herkenbaarheid van het landschap te verbeteren. De randweg wijkt meer af van het landschapspatroon en is daarom moeilijker in te passen.
- Het advies is om een samenhangende koers te maken waar landschap belangrijk onderdeel van is. Doe ontwerpend onderzoek en blijf het landschap meewegen in de beslissingen.



*De kwaliteiten van het Walcherse landschap:*

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

Impact op  
het landschap  
beperken



Kansen voor  
het landschap  
benutten

## Onderzoek naar haalbaarheid

Met een quick scan is verkend welke scenario's kansrijk, haalbaar en betaalbaar zijn. Want het realiseren van maatregelen vraagt inzicht in bijvoorbeeld kosten, verwervingsaspecten, juridisch-planologische zaken, stikstof en faseerbaarheid. De haalbaarheid maakt daarom onderdeel uit van de afweging voor een voorkeursvariant.

### Resultaten van de quick scan haalbaarheid

Hieronder leest u een samenvatting van de conclusies uit dit onderzoek.

#### *Fasering*

- De rondwegen rondom Domburg-Aagtekerke en Grijskerke kunnen en moeten ook in fases worden uitgevoerd, omdat de route tijdens de werkzaamheden zijn verkeersfunctie moet behouden.
- De Middenweg (Serooskerke-Aagtekerke) moet in één keer worden uitgevoerd. Dit kan ook: daarmee zal de nieuwe weg een uniforme inrichting en landschappelijke inpassing krijgen en een volwaardige 80 km-u weg zijn.
- Scenario 4 heeft een grote afhankelijkheid van de (realisatietermijn van de) kanaalkruising bij Vlissingen.
- De 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 gemeente heeft geen grond in bezit op locaties die in beeld zijn voor de Noordwestroute.
- De kosten van grondverwerving zijn van veel factoren afhankelijk. We bekijken dit in de volgende fase.

#### *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).
- Dit kan door het verkeer te laten afnemen bij de Manteling.
- Hoe verder de ingrepen van de natuurgebied Manteling af liggen, hoe beter.

#### *Effect op ruimtelijke ontwikkeling*

- Sommige tracés liggen in gebied waar al ontwikkelingen/ opgaves zijn – andere niet.
- Sommige tracés sluiten aan bij bedrijven-cluster de Zompe en het pompstation.
- Ieder tracé biedt andere opties naar de toekomst.

# Naar een koers met een afgewogen voorkeurspakket

In dit hoofdstuk geven we aan wat de koers voor de Noordwestroute wordt. We bepalen daarin ook een voorlopige voorkeursvariant voor de auto.

## Hoe wegen we de maatregelen?

De stap van vier scenario's (die onderzoeken wat het effect van maatregelen is), naar een voorkeurspakket vraagt om een aantal afgwegingscriteria. Die vormen samen het 'afwegingskader' waarmee we onze mogelijke oplossingsrichtingen beoordelen.

Dat afgwegingskader gaat niet alleen over het functioneren van het verkeerssysteem, maar juist ook over het effect van de maatregelen op de dorpen en het landschap. Daarnaast kijken we naar de toekomstbestendigheid van de keuzes. Bijvoorbeeld het effect op (mogelijke) ontwikkelingen. Ook de haalbaarheid en kosten van de maatregelen zijn onderdeel van de afgweging.

### *Functioneren*

Effect op mobiliteit

### *Beleving en inrichting*

Effect op dorpen

Effect op landschap

### *Toekomstbestendig*

Effect op ontwikkelingen

### *Haalbaarheid*

Financieel/ Juridisch / Organisatorisch

*Afwegingscriteria voor de beoordeling van de oplossingsrichtingen*

## Koers bepalen

We hebben de afgelopen tijd veel informatie opgehaald uit onderzoeken en gesprekken om tot een goede afweging te kunnen komen.

Het onderzoek heeft zes belangrijke lessen en conclusies opgeleverd die de koers voor het gebied bepalen. Hiernaast leest u de samenvatting.

### **1. Niets doen is geen optie**

De auto is en blijft een belangrijk vervoermiddel in ons gebied. De intensiteit van het autoverkeer op doorgaande routes door de dorpen staat op gespannen voet met de leefbaarheid en veiligheid. En de hoeveelheid verkeer zal de komende jaren alleen maar toenemen. Daardoor overschrijden we op meer plekken en vaker de grenswaarden die we toelaatbaar vinden: het maximale aantal voertuigen per dag.

De karakteristieken van het gebied (de rust van het landschap en de kleinschalige dorpen) sluit niet meer aan bij de hoeveelheid verkeer dat naar de kustplaatsen trekt. Bovendien vinden we gezondheid en een goede verblijfskwaliteit (ruimte voor voetgangers en fietsers) steeds belangrijker. En dat staat steeds meer onder druk. Niets doen is geen optie!



## 2. We zetten in op maatregelen voor meerdere vervoersvormen

Er is niet één maatregel die de problemen kan oplossen. Daarom zetten we in op maatregelen voor alle vervoersvormen. Inzetten op wandelen en fietsen heeft een positief effect op de leefbaarheid, veiligheid en verkeersdoorstroming. Dit vraagt ook om gedragsverandering en een lange adem.

Daarom maken we bijvoorbeeld een fietsplan en onderzoeken we (regionale) wandelroutes en hubs. Ook zorgen we dat de basisvoorzieningen (trottoirs, fietspaden, oversteekpunten) beter op orde zijn. En gaan we in gesprek met ondernemers over hoe gasten tijdens hun verblijf verleid worden hun auto te laten staan. Tegelijkertijd lost het inzetten op deze vervoersvormen niet alles op.



## 3. Er is nieuwe auto-infrastructuur nodig

De huidige wegen (dwars door de kernen) kunnen nog maar heel beperkt aangepast worden. Bovendien: het geschikt maken van deze wegen voor een grote hoeveelheid verkeer, zorgt voor een weginrichting die niet past bij de gewenste leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de kernen. De oversteekbaarheid en veiligheid wordt dan juist verkleind.

## 4. We moeten ver vooruit kijken

Om de bereikbaarheid tot ver na 2040 te blijven waarborgen én de leefbaarheid, veiligheid en aantrekkelijkheid van de kernen te vergroten, is nieuwe auto-infrastructuur nodig. Zo halen we de doorgaande routes uit de kernen. Die blijven natuurlijk wel bereikbaar voor bestemmingsverkeer.

Nieuwe infrastructuur heeft een grote impact, zowel qua financiële middelen, als qua landschap en verlies van landbouwgrond. Daarom moeten we zorgen dat de investering loont en tot een goed oplossing leidt die jaren mee kan.

## 5. We moeten de infrastructuur goed in het landschap inpassen

Nieuwe infrastructuur heeft impact op het landschap en de landbouw: twee waardevolle elementen in onze gemeente. Daar willen we heel zorgvuldig mee omgaan. Dit betekent dat een robuuste landschappelijke inpassing en het zoeken naar kansen voor landschapsbehoud en -versterking een belangrijk onderdeel wordt voor de uitwerking en realisatie.

Nieuwe infrastructuur willen we zoveel mogelijk afstemmen op het bestaande landschap en de lijnen en structuren daarin. We zoeken hierbij ook naar koppelingen met (nieuwe routes) van het landbouwnetwerk. Belangrijke opmerking hierbij is dat dit extra investeringen vraagt.



## 6. Drie deelgebieden met hun eigen afweging voor auto en zwaar verkeer

Uit alle onderzoeken blijkt dat het zwaartepunt van de oplossingen voor de auto en zwaar verkeer gevonden moet worden in (een combinatie van) scenario twee en drie: de 'autoluwe kernen' en de 'middenweg'. Ook uit gesprekken met de focusgroep, inwoners en organisaties, blijkt dat dit als de meest logische keuze wordt gezien.

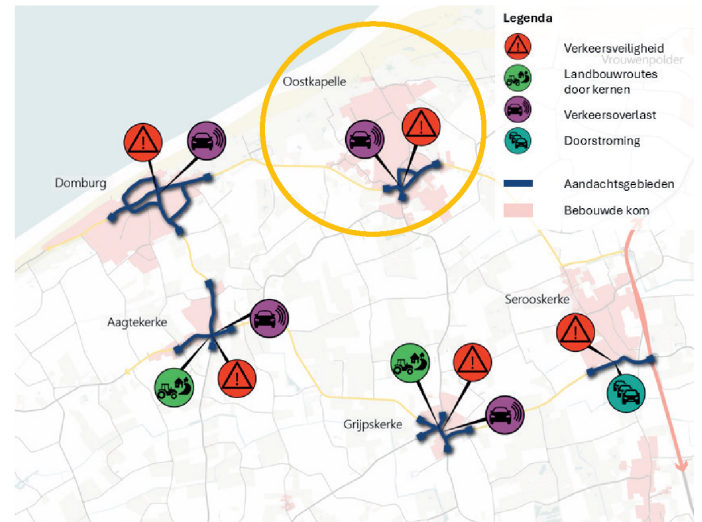
Kijkend naar het gebied kunnen we drie deelgebieden onderscheiden waar een aparte (onafhankelijke) afweging voor te maken is. Het gaat om Oostkapelle, het deel Aagtekerke-Grijpskerke-Serooskerke (aansluitend op de N57) en het deel Domburg-Aagtekerke.



### De afweging voor Oostkapelle

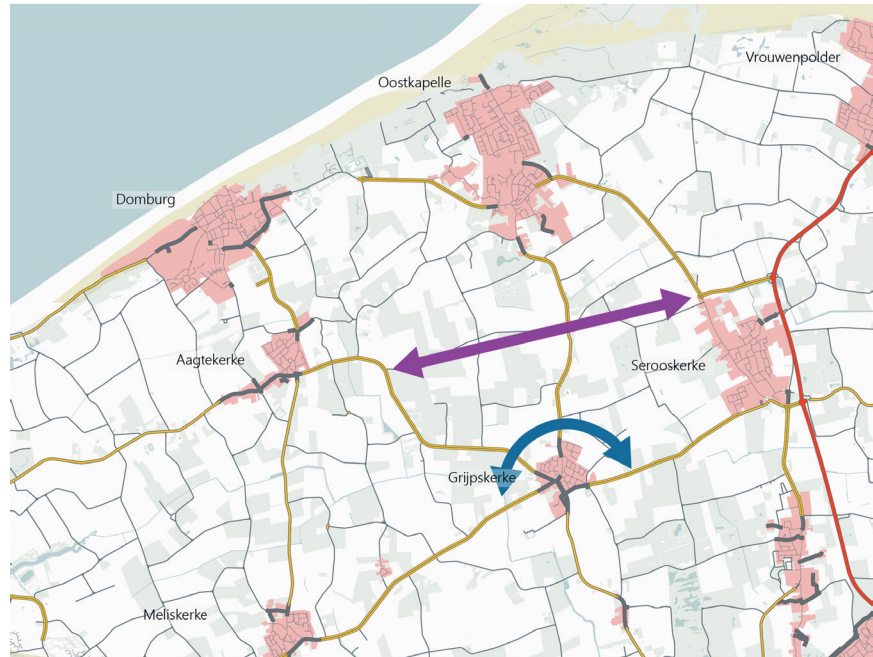
De route door Oostkapelle is niet geschikt als belangrijkste doorgaande verkeersroute. Er zal echter altijd sprake zijn van een verkeersstroom tussen de gebieden ten oosten en ten westen van Oostkapelle. Daarmee blijft een route tussen Domburg en Oostkapelle altijd in stand.

Een goed alternatief voor de route Serooskerke-Domburg zorgt er wel voor dat de verkeersintensiteit op de route door Oostkapelle veel lager wordt. Belangrijke wens van het dorp is om de winkelstraat niet meer als hoofdroute te gebruiken. En deze autovrij te maken. Dit wordt als een apart vraagstuk opgepakt, waarbij gekeken wordt naar de aan- en toevoer van de supermarkt en de mogelijkheid van de Wijkhuijsweg.



### **De afweging voor Aagtekerke - Grijpskerke - Serooskerke**

Hier is de keuze voor het gebruik van het bestaande wegennetwerk met een rondweg rondom Grijpskerke. Of de aanleg van een nieuwe wegenstructuur: de Middenweg. Dit is meer regionale keuze die invloed heeft op de route als een geheel.



*De maatregelen zijn op deze tekening  
indicatief weergegeven*

### *Onderscheidende punten:*

#### *Effect op mobiliteit:*

- De twee opties zorgen voor een oplossing voor het doorgaande verkeer en voor een forse afname van het verkeer door Grijskerke.
- De middenweg wordt een volwaardige (toekomstbestendige) 80 km/u-weg met een passende inrichting. Met de komst van de middenweg scheiden we het bovenregionale verkeer van het lokale verkeer. Het is een systemsprong in het netwerk, met duidelijke hiërarchie. Op de huidige route ontstaat dan ruimte, ook voor fietsers en landbouwverkeer.

#### *Effect op beleving dorpen:*

- De middenweg ligt op afstand van Grijskerke en doet daarom minder inbreuk op de beleving van het dorp en omgeving dan de rondweg.
- De overgebleven verkeersstroom richting Meliskerke past binnen de 'grenswaarde' en is daarom acceptabel.
- De middenweg is een goed alternatief voor de route door Oostkapelle.
- De middenweg maakt dat Serooskerke aan de noordkant meer verkeer langs het dorp krijgt
- De rondweg vraagt om maatregelen aan de zuidkant van Serooskerke, met bijvoorbeeld een parallelweg tot voorbij de Zompe.

#### *Effect op beleving landschap:*

- Beide opties hebben grote impact op het landschap en de beleving daarvan.

- De middenweg volgt een bestaande lijn in het landschap en biedt zo meer kansen om de leesbaarheid en herkenbaarheid van het landschap te verbeteren. De rondweg wijkt meer af van het landschapspatroon en is daarom moeilijker in te passen.

#### *Effect op ontwikkelingen:*

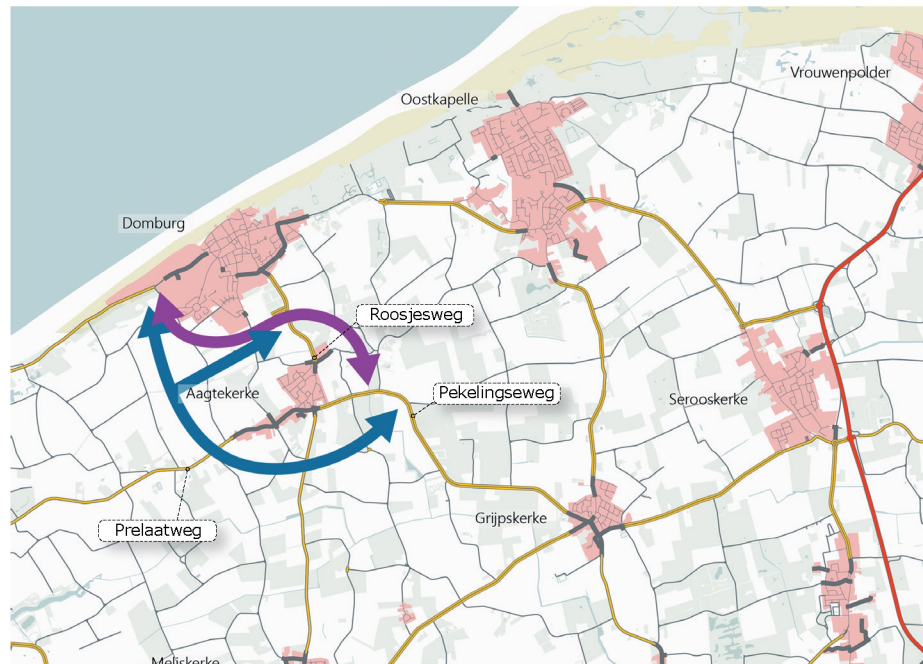
- De nieuwe wegenstructuur (zowel middenweg als rondweg) is sturend voor ruimtelijke ontwikkelingen. Beide varianten hebben hier (vooralsnog) weinig logische relaties mee.

#### *Effect op haalbaarheid:*

- Beide opties hebben een groot aantal onzekerheden. De omvang hiervan is groter dan het nu berekende kostenverschil. Dit vraagt om verdieping in de vervolgfase.
- Beide opties zijn zonder goede samenwerking met de andere wegbeheerders niet haalbaar.
- De rondwegen rondom Domburg-Aagtekerke en Grijskerke kunnen en moeten in fases worden uitgevoerd. Zo kan de route tijdens de werkzaamheden zijn verkeersfunctie behouden. Dit heeft het risico dat hele tracé uiteindelijk geen uniforme (80 km/u) inrichting en landschapelelijke inpassing krijgt.
- De middenweg Serooskerke-Aagtekerke moet in één keer worden uitgevoerd. Dit kan ook, daarmee krijgt de nieuwe weg een uniforme inrichting en landschappelijke inpassing krijgen en wordt een volwaardige 80 km/u weg.

### **De afweging voor Domburg - Aagtekerke**

In dit gebied is de keuze voor een westelijke of oostelijke randweg. Dit is een lokale maatregel die vooral impact heeft op het gebied eromheen.



*De randwegen zijn op deze tekening indicatief weergegeven*

### *Onderscheidende punten:*

#### *Effect op mobiliteit:*

- Beide opties zorgen voor een toekomstbestendige oplossing voor doorgaand verkeer.
- In beide opties is een verbindingsweg tussen Roosjesweg en (nieuwe) Krommeweg nodig, om de oost- en westkant van Domburg met elkaar te verbinden. Daarmee is ook het centrum van Domburg te ontlasten. De intensiteit van de Roosjesweg en Mezgerweg zijn daarbij een aandachtspunt.

#### *Effect op beleving dorpen:*

- Beide opties ontlasten de Rijsoordselaan / Burgemeester Bosselaarstraat in Aagtekerke en het centrum van Domburg.
- De westelijke route ontlast ook de Pekelingseweg en Prelaatweg in Aagtekerke. Dit is een lintdorp met veel overstekende mensen. Dat wordt veiliger. De westelijke randweg ontlast het dorp ook van het landbouwverkeer en zwaar verkeer dat nu over de Pekelingseweg en Prelaatweg rijdt.

#### *Effect op beleving landschap:*

- Beide opties hebben veel impact op het huidige, waardevolle cultuurlandschap en vragen om een zorgvuldige inpassing.
- In het oostelijke gebied ligt het accent op behoud en bescherming van het landschap.
- Het westelijke gebied is in verandering. Dit biedt kansen om dit in samenhang op te pakken.

#### *Effect op ontwikkelingen:*

- Beide opties zijn te koppelen aan de ontwikkeling van de Westrand Domburg en bieden kansen voor een hub (park & bike) bij Aagtekerke. Bij westelijke randweg ligt deze meer op afstand (nog voor Aagtekerke), bij de oostelijke voor Domburg.
- De westelijke randweg kan gekoppeld worden aan de ontwikkelingen aan de westkant van Aagtekerke (Pekelingseweg) en biedt landbouw en bedrijven met een nieuwe route meer perspectief.

#### *Effect op haalbaarheid:*

- Het westelijke gebied is een gebied in verandering met meerdere opgaves. Het oostelijke gebied is een gebied zonder dynamiek. Aan de westkant is daarom beter te motiveren waarom er een ingreep komt.
- De oostelijke randweg is korter en goedkoper qua aanleg (exclusief verwerving van gronden).
- De oostkant is (beleidsmatig) een gebied met zeer hoge aardkundige, archeologisch en cultuurhistorische kwaliteit. De westkant heeft een lagere (maar nog steeds hoge) kwaliteit. Deze valt onder de zone uit de kustvisie. Dit is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.

**Doorslaggevende argumenten:  
conclusie voorlopige voorkeur**

Het onderzoek laat zien dat er verschillende manieren zijn om naar dit vraagstuk te kijken. Ook zijn veel aspecten nog niet goed bekend. Het is daarom te vroeg om een kansrijke optie al helemaal af te schrijven. In het vervolg wordt dit nader onderzocht. Onder andere met behulp van een plan-mer (milieu-effect-rapportage).

*Wanneer we kijken naar onze ambitie en doelen dan kunnen we vanuit het onderzoek en de gesprekken wel een aantal conclusies trekken:*

1. We verwachten dat de auto in dit gebied een belangrijke rol blijft spelen. En dat het aandeel middelzware voertuigen in het recreatieve verkeer (caravans, campers) de komende jaren verder toeneemt.
2. We willen de bereikbaarheid van de kust garanderen, maar zonder de dorpen te belasten met dit bovenregionale verkeer.
3. Om het bovenregionale verkeer goed te accommoderen, is een volwaardige gebiedsontsluitingsweg met 80 km/uur noodzakelijk.
4. Het realiseren van zo'n weg heeft een grote impact, zowel financieel als op het landschap en de agrarische gronden.

5. Met deze inspanning verwachten we een goed resultaat: een weg die toekomstbestendig is, na realisatie goed te beheren is en meer dan 20 jaar hiervoor geschikt is.
6. Vanuit de cultuurhistorische kwaliteit van het landschap, 'de tuin van Walcheren', zijn we schatplichtig de nieuwe ingreep gepaard te laten gaan met nieuwe landschappelijke kwaliteiten.
7. Een middenweg, in combinatie met een westelijke randweg om Aagtekerke, sluit hierbij het beste aan:
  - De middenweg moet en kan in één keer worden ontworpen en aangelegd. Daarmee garanderen we dat de inrichting uniform wordt, conform de inrichtingseisen van duurzaam veilig, en met een goede landschappelijke inpassing.
  - De dorpen Domburg, Oostkapelle, Grijskerke en Aagtekerke worden maximaal ontlast.
  - Er liggen kansen om de landschappelijke inpassing van kwaliteit te voorzien en nieuwe samenhang in het gebied te bereiken.

Bij de uitwerking van deze voorkeursvariant moet het effect op het onderliggende netwerk worden uitgewerkt, specifiek voor effect op Serooskerke en Meliskerke.



## 6

# Stap voor stap aan de slag

In dit koersdocument staat dat de urgentie groot is om de problemen en uitdagingen in het gebied de komende jaren het hoofd te bieden. Daarvoor zijn verschillende maatregelen en ingrepen benoemd, hebben we conclusies getrokken en een voorkeur uitgesproken. Hiermee geven we duidelijkheid aan de wegbeheerders hoe 'het gebied' aankijkt tegen het verkeersvraagstuk en oplossingsrichting.

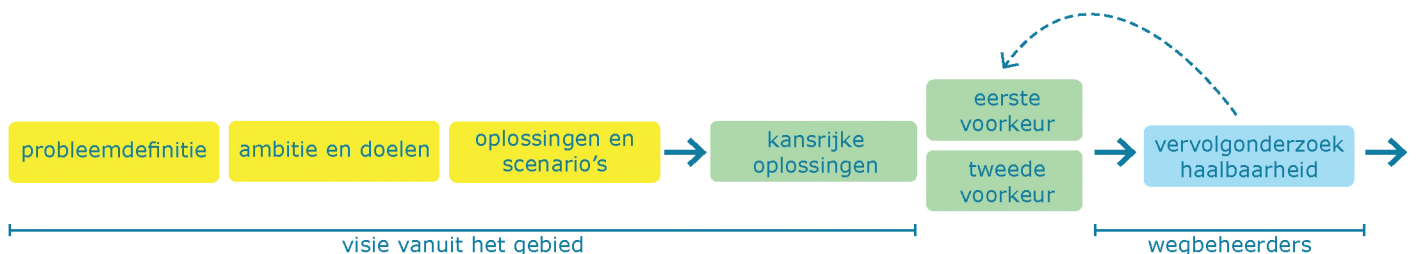
## Een zorgvuldige, gezamenlijke, slagvaardige aanpak is nodig voor de uitwerking en uitvoering

Hierbij is de betrokkenheid van de gebieds- en wegbeheerders nodig. En een actief participatietraject per deelgebied. De omvang en impact van deze opgave is te groot voor alleen de gemeente Veere. Het is daarom nodig dat de vier gebieds- en wegbeheerders in het vervolgproces intensief gaan samenwerken.

In een vervolgfase wordt de voorkeursvariant gezamenlijk nader onderzocht: financieel (kosten en verdeling), planologisch juridisch (plan-mer en omgevingsvisie/omgevingsplan), verkeerskundig (verdere detaillering en aanvullende maatregelen) en fasering (korte en lange termijn).

## Een stapeling van problemen vormt de aanleiding voor deze opgave

Het vraagstuk is complex en heeft grote impact (ruimtelijk en financieel). Het werken aan een oplossing vraagt dan ook om een integrale blik én een gebiedsgerichte, programmatische aanpak. Zo komen we stap voor stap tot afspraken. Wat we vasthouden zijn de ambitie en doelen. Indien uit het vervolgonderzoek onhaalbaarheden blijken, gaan we terug naar de mogelijke oplossingen.



## We streven naar een programmatische aanpak

Daarmee beschikken we als gebieds- en wegbeheerders over een mechanisme om gefaseerd en langjarig samen te werken: aan een breed palet aan oplossingen vanuit een integrale bril. Door breed te kijken kunnen er mooie kansen ontstaan. Bijvoorbeeld door nieuwe maatregelen te koppelen aan verbetering van het landelijk gebied, nieuwe woningbouw of uitbreiding van werklocaties.

## Met de programmatische aanpak gaan we gefaseerd aan de slag

Om met de uitwerking en uitvoering aan de slag te kunnen gaan, moeten we beschikken over genoeg capaciteit en geld. Dit maakt dat we niet alles tegelijkertijd kunnen doen. Met een programmatische aanpak houden we overzicht op het geheel en werken we deze per deelgebied verder uit. En kunnen we per (deel)project de gezamenlijke (investerings) beslissingen nemen en tot uitvoering over gaan.



### **We werken vanuit gebiedsopgaven**

Die zoomen in op gebieden en houden tegelijkertijd oog voor het geheel. We kijken naar de verkeersstructuur, houden rekening met het landschap en houden oog voor de koppeling (nu en in de toekomst) met ruimtelijke- en economische ontwikkelingen.

De gebiedsopgaven worden op een programmatische en samenhangende manier uitgewerkt. Hierbij houden we rekening met alle vervoersvormen.

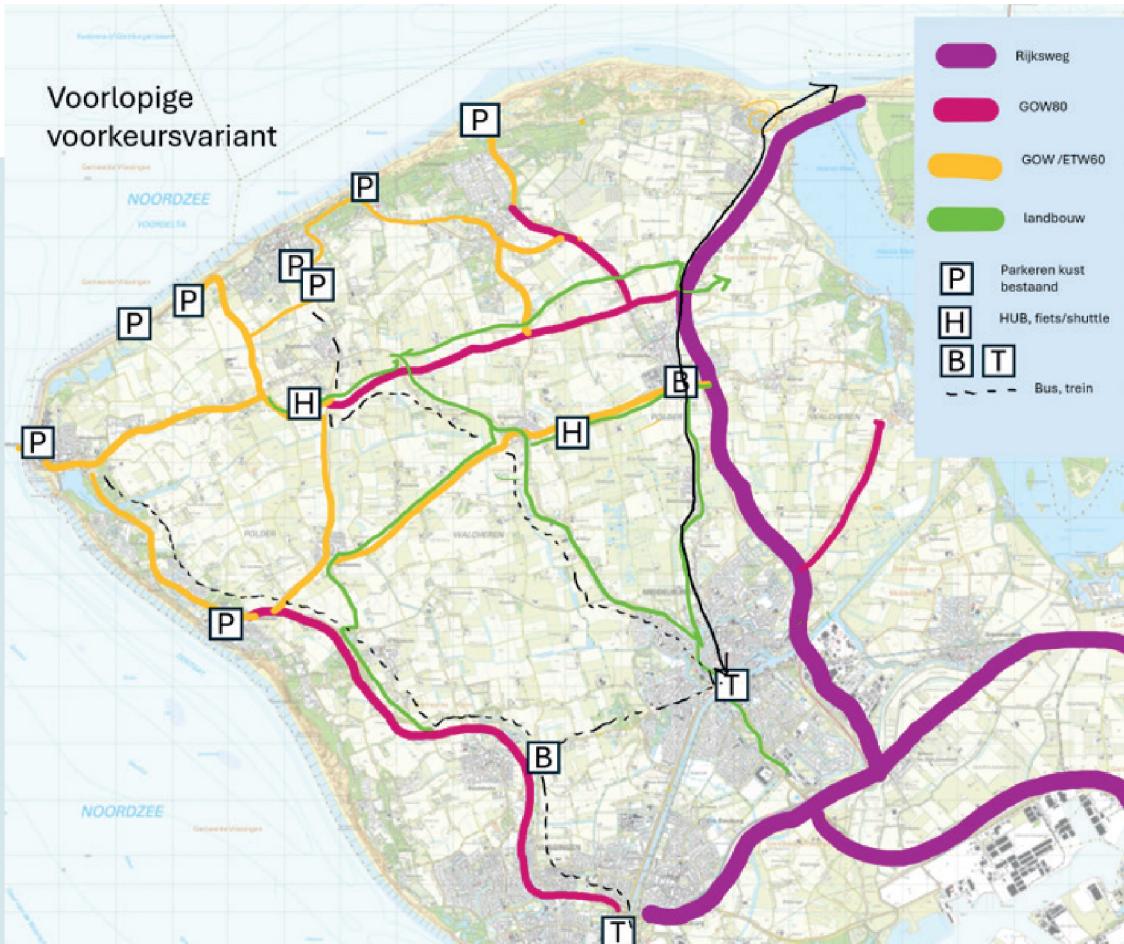
### **Vanaf 2025 gaan we met de volgende activiteiten aan de slag**

- Afspraken over organisatie en samenwerking van de wegbeheerders
- Verdiepende en aanvullende planvorming
- Uitwerken hubs en fietsplan
- Nemen van korte termijnmaatregelen

## Succesfactoren

Omdat de verder uitwerking de komende jaren stap voor stap zal gaan willen we een aantal randvoorwaarden meegeven:

1. Continueer de participatie en communicatie
2. Bewaak de verkeerskundige samenhang: gebruik het verkeersmodel en de jaarlijkse monitoring
3. Behoud de integrale blik
4. Borg de zorgvuldige landschappelijke inpassing
5. Stem ontwikkelingen en mobiliteit op elkaar af
6. Zorg voor samenwerking met initiatiefnemers en koppelkansen met andere opgaves in het gebied
7. Zorg voor reservering van middelen
8. Maak de samenwerking met de andere gebieds- en wegbeheerders concreet



*CONCEPT afbeelding:  
definitieve bewerking  
volgt nog*

### De 'Tuin van Walcheren' heeft een nieuwe kijk op verkeer en vervoer nodig

Zodat er meer ruimte komt voor fietsen, wandelen en openbaar vervoer. En voor rust en ruimte in de dorpen en het landschap. De auto krijgt daarvoor een andere plek: doorgaande routes gaan niet meer dwars door de dorpen.

### Deze verandering gaat stap voor stap

De gebieds- en wegbeheerders gaan aan de slag om de haalbaarheid van deze visie verder te onderzoeken. Ze werken tegelijk aan (middel-)lange termijn oplossingen en korte termijn aanpassingen. Hierbij mogen korte termijn maatregelen de lange termijnoplossingen niet in de weg zitten.

## Colofon

Dit Koersdocument is een gezamenlijke samenwerking van:

Gemeente Veere  
BMC  
Goudappel  
Maakdestad  
Feddes Olthof

In samenwerking met de andere wegbeheerders van de gebiedsgerichte aanpak Walcheren (GGA):

Provincie Zeeland  
Waterschap Scheldestromen  
Rijkswaterstaat  
Gemeente Middelburg  
Gemeente Vlissingen



## Bedankt!

Zonder de inzet van de deelnemers aan de focusgroepen en alle andere inwoners, ondernemers en organisaties die een bijdrage hebben geleverd, was dit document niet tot stand gekomen.

Bedankt voor jullie bijdrage!

