

Inzichten en conclusies uit de onderzoeken noordwestroute

Februari 2026



Voorwoord

Samen in beweging voor een leefbare, gezonde, bereikbare en toekomstbestendige gemeente Veere

Veere is een gemeente met een uniek karakter: karakteristieke dorpen, een open en toegankelijk landschap en een sterke verbondenheid met natuur en water. Rust en ruimte maken Veere tot een fijne plek om te wonen én om te bezoeken.

Het blijft belangrijk dat we de kwaliteit van onze leefomgeving beschermen. We zien dat verkeer en parkeren steeds vaker druk zetten op onze omgeving. Een signaal dat zowel inwoners als onze gasten afgeven. Dat werd ook duidelijk tijdens het brede participatieproces in 2024. Inwoners, ondernemers en andere betrokkenen gaven daarin een helder signaal af: doorgaan zoals nu is geen optie als we aantrekkelijk willen blijven voor onze inwoners en uitnodigend voor onze bezoekers.

De behoefte aan verandering is groot: bereikbaarheid moet behouden blijven, maar leefbaarheid, gezondheid en de kwaliteit van het landschap wegen zwaarder.

Vanuit dat oogpunt heeft de gemeenteraad in 2024 het college gevraagd om eerder geschetste oplossingsrichtingen opnieuw te bezien, mede in relatie tot de Omgevingsvisie Veere 2047. Deze opdracht was aanleiding om het mobiliteitsvraagstuk breder te benaderen, als strategische keuze: hoe willen we in Veere leven, wonen, werken, recreëren en gastvrij blijven? Welke mobiliteitsvisie past daarbij?

We hebben opnieuw veel onderzoek gedaan. We delen hierbij – op hoofdlijnen – de inzichten en conclusies die uit de verschillende onderzoeken naar voren komen. We geven de uitkomsten mee als basis voor advies over de te maken richtinggevende keuzes. Een uitnodiging voor gesprek tussen het nieuwe college en de nieuwe raad.

Ik dank iedereen die heeft meegedacht en bijgedragen aan alle onderzoeken, gesprekken en analyses: alle bijdragen waren waardevol en hebben bijgedragen aan de vorming van onze inzichten! We bewegen samen naar een mobiliteit die past bij Veere: bereikbaar, leefbaar, gastvrij en toekomstbestendig.

*Wethouder
Ruud van Houten*



Inleiding

In december 2024 heeft de gemeenteraad met een amendement het volgende gevraagd: Een expliciete koppeling met de Omgevingsvisie Veere 2047. En meer samenhang tussen onderzoeken, gemaakte keuzes en vervolgstappen.

Deze opdracht heeft ons het inzicht gegeven dat we het mobiliteitsvraagstuk breder moeten benaderen. Het begint met een gezamenlijke dialoog over de overkoepelende ambities en doelen en de kernvraag:

Wat voor gebied willen we zijn? Hoe willen we in Veere wonen, werken, leven en recreëren? En welke mobiliteitsvisie past daarbij?

Vanuit die basis kunnen we stap voor stap richtinggevende keuzes maken. In dit document vatten we de afgeronde onderzoeken samen en delen we de belangrijkste inzichten. Dit levert een tussenresultaat op, waarover het nieuwe bestuur met elkaar in gesprek kan gaan.

INHOUDSOPGAVE

Bestuurlijke vraagstelling	4
Waarom is verandering nodig?	7
Wat willen we bereiken?	11
Gespreksonderwerp en vraagstelling	
1. Vitale netwerken	15
Advies 1: Bied duidelijkheid en perspectief voor de lange termijn	
2. Aantrekkelijke inrichting	25
Advies 2: Zet de mens, en de leefomgeving centraal	
3. Gezonde keuzemogelijkheden	31
Advies 3: Werk samen aan gezonde (fossielvrije) mobiliteit	
4. Mobiliteit en Ruimte	37
Advies 4: Maak strategische locatiekeuzes bij toekomstige ontwikkelingen	
Hoe verder?	40

Bestuurlijke vraagstelling



THEMA 1: VITALE NETWERKEN OP ORDE

Advies 1:
**Bepaal de maatschappelijke opgave
en bied perspectief voor de lange termijn**

Vraag 1a:

Wat is de maatschappelijke opgave. Wat is het omslagpunt om over te gaan tot maatregelen? Wanneer is het te druk in bijvoorbeeld Grijskerke?

Vraag 1b:

Wat is de meest doelmatige en toekomstbestendige aanpassing van het netwerk voor Veere?

Vraag 1c:

Wat is de juiste volgorde van besluitvorming?

Vraag 1d:

Hoe belangrijk vinden we het dat we nieuwe infrastructuur moeten afstemmen op de Veerse identiteit?



THEMA 2: AANTREKKELIJK INGERICHTE GEBIEDEN EN STRATEN

Advies 2:
**Zet de mens, en de leefomgeving centraal,
en geef de auto niet automatisch de
prioriteit**

Vraag 2a:

Vinden we het belangrijk om de mens en de leefomgeving meer centraal te zetten en de auto niet altijd de prioriteit te geven?

Vraag 2b:

Hoe gaan we om met mogelijke weerstand tegen maatregelen wanneer dit van inwoners een aanpassing van de gewoonte en omgang met de auto vraagt?



THEMA 3: GEZONDE KEUZEMOGELIJKHEDEN

Advies 3:
**Werk samen aan meer
keuzemogelijkheden voor
andere vervoersmiddelen**

Vraag 3a:
Willen we als gemeente actief aan de slag
met stikstofreductie en emissievrije zones?

Vraag 3b:
Willen we met ondernemers aan de slag
om te komen tot duurzame recreatieve
mobiliteit?

Vraag 3c:
Willen we als gemeente ook investeren
in fietspaden en voorzieningen buiten de
bebouwde kom en hiervoor samenwerken
met de andere wegbeheerders?



THEMA 4: MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Advies 4:
**Maak strategische keuzes in de
afstemming van mobiliteit en ruimte
bij nieuwe ontwikkellocaties.**

Vraag 4a:
Hoe ziet u de relatie tussen toekomstige
locatiekeuzes en het verkeersnetwerk?



*Wij nodigen het nieuwe bestuur uit
om op basis van deze **gespreksagenda**
samen in gesprek te gaan over
de te maken **keuzes** voor de
mobiliteitsverandering in Veere.*

Waarom is verandering nodig?

De participatie en verkeersanalyse laten zien dat de kwaliteit van de leefomgeving onder druk staat door de auto. De verwachting is dat het aantal verkeersbewegingen in de toekomst blijft toenemen. Zonder verandering zorgt dit voor meer druk op de ruimte en een afname van de leefbaarheid.

Oproep vanuit het gebied

De discussie over de overlast van verkeer is de afgelopen jaren toegenomen. We zijn daarom in 2024 intensief in gesprek gegaan met inwoners, ondernemers, bezoekers en (maatschappelijke) organisaties om samen tot een goed plan en een breed gedragen oplossing te komen.

De hoofdproblemen:

1. De leefbaarheid staat onder druk;
2. De rust en beleving van het landschap staat onder druk;
3. De verkeersveiligheid staat onder druk;
4. Uit prognoses blijkt dat het verkeer nog verder toeneemt.

Dit alles is open en transparant vastgelegd in ons **participatielogboek** en gedeeld via doemee.veere.nl.

De verkeerskundige analyse is opgenomen in het rapport "Verkeerskundige analyse – fase 1" bureau Goudappel, 2024.

Advies vanuit de focusgroepen:

In 2024 was de boodschap uit de focusgroepen dat de urgentie hoog is. Het advies vanuit de deelnemers 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.
- + Zorg dat nieuwe wegen geen aanzuigende werking hebben

“De kwaliteit van de leefomgeving staat onder druk door de aanwezigheid van de auto.”



Hoe is het probleem ontstaan?

Voor de benoemde hoofdproblemen zijn enkele specifieke onderliggende oorzaken:

1. Historische netwerkkeuze

Bij de wederopbouw van Walcheren na de Tweede Wereldoorlog is bewust gekozen voor een netwerk gebaseerd op maximale spreiding en routes door de kernen. Dit was logisch vanuit de maatschappelijke context van die tijd. Dit paste bij een eiland met weinig autoverkeer en een sterke lokale oriëntatie. Deze uitgangspunten zijn inmiddels ingehaald door de tijd. De toenmalige voordelen zijn nu nadelen geworden.

2. Aanleg dammen en groei recreatie

Door de aanleg van de dammen en de opkomst van de auto en recreatie zijn het aantal verkeersbewegingen fors toegenomen. Met een groot aandeel bovenregionaal verkeer.

Voor Walcheren zijn de smalle weggetjes met heggetjes kenmerkend, maar het behoud daarvan verhoudt zich slecht tot het toenemende autoverkeer.

3. Veranderde regionale ontsluiting

De zuidwestroute is aangepast op de groei van het autoverkeer met de N288. De aanleg van de N57 heeft de regionale bereikbaarheid sterk verbeterd. Hierdoor zijn verkeersstromen verschoven. En zijn er noordwest – routes ontstaan waarop het lokale netwerk nog onvoldoende is aangepast. Dit zorgt voor hoge intensiteiten door Grijskerke, Aagtekerke, Domburg en Oostkapelle.

4. Verwachtingspatroon van bewoners en bezoekers is hoog

Drukke is meetbaar met verkeerscijfers en vergelijkingen. Tegelijkertijd is de beleving ook persoonlijk: het hangt af van wat bewoners en bezoekers verwachten van het gebied. De uitstraling en kwaliteit van Veere en Walcheren maakt dat het verwachtingsniveau van bewoners en bezoekers hoog is ten aanzien van de omgevingskwaliteit (rust en beleving).

5. Beperkt ov

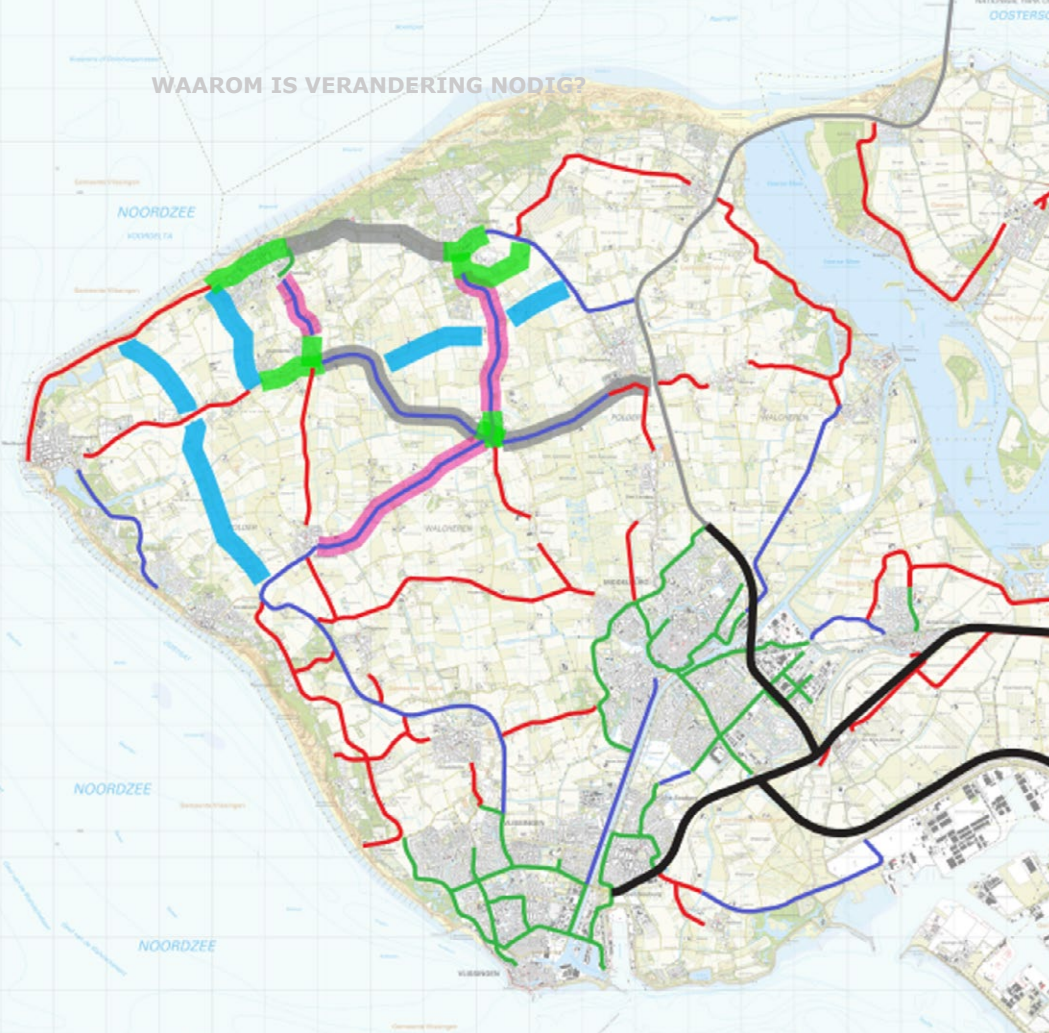
Veere is een landelijk gebied met beperkt openbaar vervoer. Veel inwoners en bezoekers zijn afhankelijk van de auto, ook voor korte afstanden. De auto is vaak de meest vanzelfsprekende keuze, zowel voor inwoners als voor verblijfs- en dagrecreanten.

6. Schaalvergroting voorzieningen

De afgelopen jaren heeft een schaalvergroting plaatsgevonden waardoor voorzieningen uit de kernen verdwenen zijn. Voor sport, supermarkt, winkelen of school moeten bewoners vaak reizen naar een ander dorp of een stad. Hierdoor zijn de interne (auto) verplaatsingen toegenomen. Nabijheid van voorzieningen (15 min stad) is tegenwoordig een belangrijk mobiliteitsprincipe om verplaatsingen te voorkomen.

“De voordelen van het systeem van dorp naar dorp zijn inmiddels nadelen geworden”

WAAROM IS VERANDERING NODIG?



Huidige knelpunten (2025)

Legenda

Nationale wegen



GOW bubeko



GOW bibeko



ETW 60



Knelpunten:

Te lage categorisering, mist vrijliggend fietspad



Te hoge categorisering



Grijze weg



Bibeko te druk



Wat als we niets doen?

1. Uit trends en prognoses, zoals het Verkeersmodel Walcheren 2040, blijkt dat de **verkeersdruk** de komende jaren nog verder stijgt. En dat het gewicht van de voertuigen toeneemt, als gevolg van steeds grotere (elektrische) auto's, bussen, landbouwvoertuigen, campers en caravans .
2. In 2026 wordt het verkeersmodel Walcheren geactualiseerd naar 2050. Verwachting is dat de **autonome groei** nog verder doorzet.
3. Veere staat aan de vooravond van een kwaliteitsimpuls met een woningbouwopgave en het ontwikkelkader verblijfsrecreatie. Gelet op de discussie Zeeland 2050 **kan de groei nog sneller toenemen** dan we nu denken. Het huidige netwerk kan nog beperkte groei opvangen – afhankelijk van de locatie.
4. Die toenemende verkeersdruk kan ertoe leiden dat de kwaliteit en aantrekkelijkheid van ons gebied verder afneemt en daarmee ook de **economische vitaliteit**.
5. De huidige verkeerstructuur is voor de wegbeheerders **niet doelmatig en efficiënt te beheren**. Ze missen keuzes waarop ze hun investeringen kunnen afstemmen. Dit maakt dat er veel 'grijze' wegen zijn die niet duurzaam veilig zijn ingericht. Wanneer de gemeente geen duidelijke keuzes maakt, gaan wegbeheerders zelf keuzes maken in het kader van de lopende actualisatie Zeeuwse wegencategorisering.

Wat willen we bereiken?

In de Omgevingsvisie Veere 2047 is aangegeven dat de gemeente de vitaliteit, aantrekkelijkheid en gezondheid van onze leefomgeving wil versterken. Dit vraagt om een passende visie op mobiliteit.

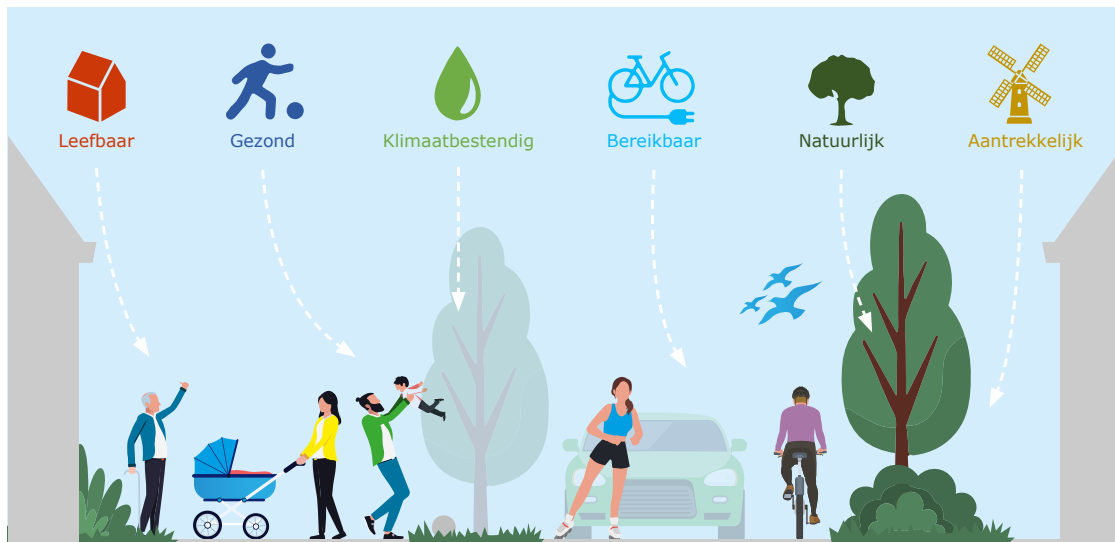
Omgevingsvisie: ambitie

Kwaliteit van de leefomgeving staat voorop

De Omgevingsvisie Veere 2047 schetst het gewenste toekomstbeeld voor onze gemeente, met als ambitie: een vitale, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. Daarmee zetten we een koers uit waarin de kwaliteit van leven centraal staat.

Mobiliteit draagt hieraan bij door bewust rekening te houden met de effecten ervan op onze leefomgeving. Bij de inpassing van verkeer streven we naar een hoge ruimtelijke kwaliteit in onze woon- en verblijfsgebieden, het stimuleren van een gezonde leefstijl en het bieden van keuzemogelijkheden in vervoersmiddelen voor iedereen.

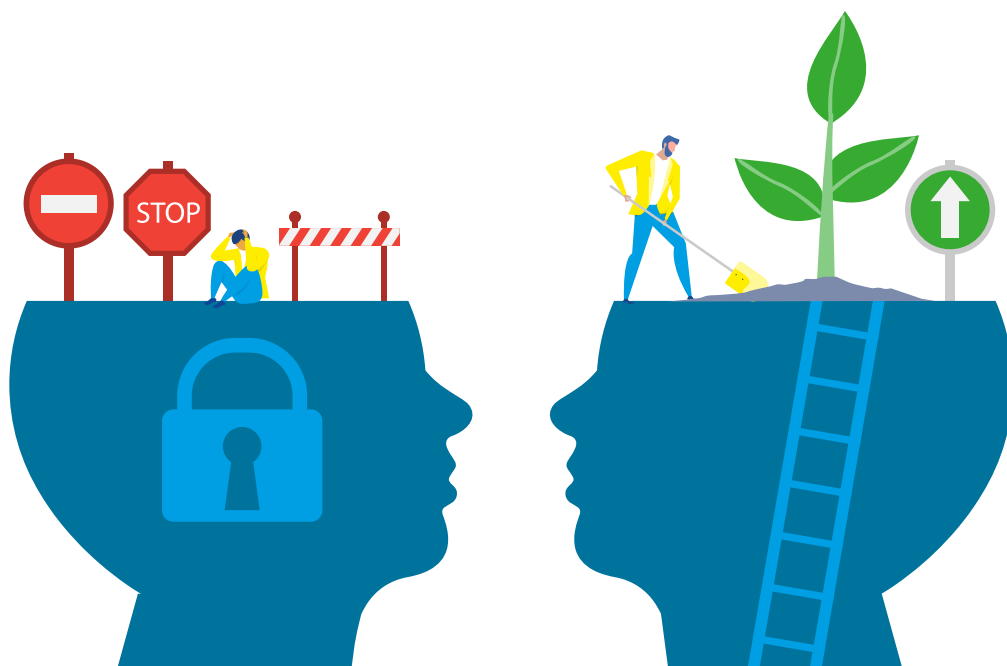
Bij inpassing van verkeer moet kwaliteit van leven centraal staan



Sturingsopties verkeer

Verkeerskundig zijn er in de basis vier 'knoppen' waarmee je mobiliteit kunt sturen:

1. **Infrastructuur**
Omvat fysieke (wegen, fiets- en voetpaden) en digitale infrastructuur (informatievoorziening). De kwaliteit hiervan bepaalt de bereikbaarheid.
2. **Inrichting**
De inrichting van de openbare ruimte beïnvloedt het gebruik van vervoersmiddelen, zowel op straatniveau (bijv. fietsstraten) als gebiedsniveau (zoals autoluwe kernen).
3. **Gedrag**
Gaat over vervoerskeuze (auto, fiets, ov) en het naleven van verkeersregels, maar ook over gewoontes en veiligheidsgevoel.
4. **Ruimtelijke keuzes**
Door voorzieningen strategisch te plaatsen zijn verplaatsingen korter en is er meer keuzevrijheid in vervoersmiddel, wat mobiliteit kan verbeteren.



“Maar juist door de stap te maken van ‘het kan niet’ naar ‘het kan wél’, ontstaan er nieuwe oplossingen en mogelijkheden.”

Het belang van een andere mindset

Elke dag kiezen we bewust of onbewust hoe en waarmee we ons verplaatsen. Onze keuzes – of we nu lopen, fietsen, met de bus gaan of in de auto stappen – hebben invloed op onze leefomgeving en op hoe we de schaarse ruimte gebruiken.

De overgang naar duurzame mobiliteit begint bij het vergroten van ons bewustzijn hierover. Want als we alles blijven doen zoals we gewend zijn, zullen de negatieve effecten van mobiliteit alleen maar toenemen.

Het is tijd om samen het gesprek aan te gaan over een andere mindset, één die niet langer automatisch

voor de auto kiest. Moet de auto altijd de kortste route of de snelste optie zijn? Kunnen we ook iets verder lopen of fietsen? Zien we parkeren op afstand als een aantrekkelijk alternatief, als dat ten goede komt aan ruimte, rust en leefbaarheid?

Deze verandering vraagt iets van ons allemaal. Het vereist dat we onze gewoontes doorbreken, dat we tijd nemen om te wennen, dat we elkaar informeren en inspireren met goede voorbeelden. Maar juist door de stap te maken van “het kan niet” naar “het kan wél”, ontstaan er nieuwe oplossingen en mogelijkheden. En ruimte voor alle thematische doelstellingen uit de Omgevingsvisie.

Mobiliteit thema's voor de toekomst van Veere

Vanuit de Omgevingsvisie onderscheiden we vier samenhangende mobiliteitsthema's. Deze thema's helpen om de ambities uit de Omgevingsvisie concreet te maken. Elk thema is uitgewerkt als gespreksonderwerp, met een hoofdadvis en een aantal bijbehorende vragen.



THEMA 1: VITALE NETWERKEN OP ORDE

- + Functioneel doelmatig verkeerssysteem
- + Verkeersveiligheid voor alle deelnemers
- + Economische bereikbaarheid



THEMA 2: AANTREKKELIJK INGERICHTE GEBIEDEN EN STRATEN

- + Leefbare woonomgeving
- + Rust en beleving van het landschap
- + Behoud DNA karakteristiek van het gebied
- + Rechtvaardige verdeling van ruimte



THEMA 3: GEZONDE KEUZEMOGELIJKHEDEN

- + Schone leefomgeving
- + Actieve mobiliteit
- + Ruimte voor ontmoeten
- + Keuzemogelijkheden voor vervoersmiddel



THEMA 4: MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

- + nabijheid van voorzieningen
- + strategische locatiekeuzes
- + ontsluiten geplande ontwikkelingen
- + prognoses autonoom en groei



1E GESPREKSONDERWERP: VITALE NETWERKEN

Advies 1:

Biedt duidelijkheid en perspectief

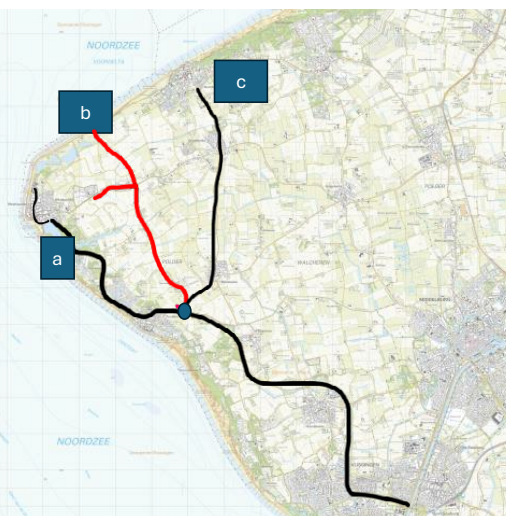
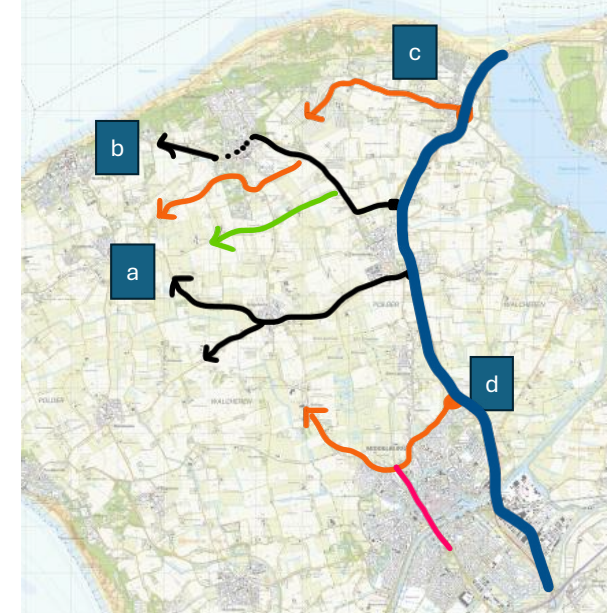
De discussie over verkeer en mogelijke oplossingen zorgt voor onzekerheid bij inwoners, ondernemers en wegbeheerders.

Mensen willen weten wanneer hun zorgen worden aangepakt en wat de gevolgen zijn voor hun omgeving. Ook wegbeheerders hebben duidelijkheid nodig voor hun investeringen en beheer. Het is daarom belangrijk om zo veel mogelijk perspectief en duidelijkheid te bieden, ook op lange termijn.

Toelichting vraagstelling 1a

Analyse van het hoofdnetwerk: inprikkers

De Walcherse wegen categorisering beoogd dat Veere vanaf de bovenregionale wegen (A58 en N57) ontsloten wordt met (korte) inprikkers vanuit het zuidwesten en vanuit het noordwesten. Ontsluitingswegen zijn in principe gebundelde (GOW 80) wegen. De overige wegen zijn dan erfontsluitingswegen (60km). Deze hiërarchie is in de praktijk niet overal doorgevoerd.



Huidige routes Zuidwestzijde

Einde inprikker (GOW)
bij rotonde

Zwart: hoofdroutes
Rood: "sluiproutes"

Route A:
via Zoutelande naar
Westkapelle

Route B:
Via de Baaiweg

Route C:
Via Meliskerke

Zuidwestzijde

De Zuidwestroute functioneert over het algemeen goed. De 'inprikker' loopt tot aan Zoutelande (eindpunt) en ontlast het westelijke kustgebied en de aan weerszijden gelegen kernen. De inrichting van de N288 is voldoende afgestemd op de intensiteiten (8.500mvt/etm 2019). Vanaf het eindpunt splitst het in drie noordelijke routes. Hier zijn in de toekomst verdere verbeteringen aan delen van de routes nodig. Een eerste stap is de aanleg van een vrij liggend fietspad langs de Baaiweg vanaf Zoutelande.

Huidige spreiding op de noordwestroutes

Aan de noordwestzijde van Walcheren ontbreekt het aan bundeling van doorgaand verkeer. Er is geen duidelijke inprikker (GOW80) Het verkeer verspreidt zich hier over meerdere routes, die niet zijn ingericht volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig en de CROW-normen. Dit leidt tot onveilige situaties, een onduidelijk netwerk waarin routekeuzes lastig te sturen zijn (ook voor navigatie), inefficiënt beheer en onderhoud, en een hoge druk op dorpen en landschap. Drukke verkeersroutes kunnen effecten hebben op de leefbaarheid, veiligheid en gezondheid.

Geen van de huidige routes is op dit moment geschikt als gebundelde hoofdroute. In de praktijk wordt de route via Grijskerke het meest gebruikt, gevolgd door de route via Oostkapelle. Vooral de noordwestelijke route door Grijskerke is in het hoogseizoen het zwaarst belast (9.400mvt/etm, 2019).

Huidige routes Noordwestzijde

Zwart: hoofdroutes
Rood: "sluiproutes"
Groen: bestemmings-
verkeer

Route A:
via zuidelijke rotonde
Serooskerke over
Grijskerke

Route B:
Via noordelijke rotonde
Serooskerke over
Oostkapelle

Route C:
via rotonde Vrouwenpolder
naar Oostkapelle en verder

Route D:
Via rondweg Middelburg
over Buttinge naar
Domburg e.o.

Vraagstelling 1a:

Wanneer is wat u betreft het omslagpunt bereikt?

De vraag is of het richting 2040 wenselijk is dat de doorgaande hoofdroutes (inprikkers) door de bebouwde kom van Grijskerke en Oostkapelle lopen. Vanuit de dorpen zelf wordt dit over het algemeen als onwenselijk beschouwd.

Is de huidige situatie volhoudbaar, gelet op de prognoses waaruit blijkt dat de autonome groei van het aantal verkeersbewegingen de komende jaren toeneemt? In deze autonome groei zijn de keuzes over Zeeland2050 nog niet opgenomen.

Advies

Om duidelijkheid te geven aan de maatschappelijke opgave moeten we het omslagpunt benoemen. Geef aan **wanneer** de drukte in bijvoorbeeld Oostkapelle en Grijskerke niet langer vol te houden is, nu en

richting 2040. **Tot welke aantallen vinden we het verdedigbaar om de huidige routes te handhaven?**

Beoordeel of de impact van doorgaande routes past bij de gewenste kwaliteit van leven in de Veerse dorpen **zoals geformuleerd in de Omgevingsvisie**.

Besluit tijdig wanneer de voorbereiding voor nieuwe infrastructuur moet starten, rekening houdend met een doorlooptijd van 10-15 jaar voor realisatie. **Hoe kijkt men over 15 jaar (2040) terug – zijn we dan op tijd begonnen?**

Referentie Wat is druk?

Vergelijking gemiddelde werkdag mvt/etm

	2019 telling	2040 Model hoogseizoen
Recreatieverdeeltweg Schouwen-Duiveland	3.900	7.000 (?)
NeeltjeJans	7.700	14.300
N255 Noord-Beveland	7.800	10.000
Rondweg Koudekerke /Biggekerke	8.400	16.000
Schuitvlotstraat Grijskerke	9.400	13.800
N57 Vrouwenpolder	10.600	15.800
N57 Sint-Laurens	16.900	27.200
N59 Zierikzee	16.300	22.300

Toelichting vraagstelling 1b

Inzicht uit onderzoeken

Er is onderzocht welke opties er zijn om de verkeersafwikkeling aan de noordwestzijde te verbeteren. Denk aan het verminderen van de verkeersintensiteit door de kernen, met name in Grijpskerke. Uit het onderzoek komen de volgende inzichten:

- + Verdere spreiding van verkeer is onwenselijk, omdat dit de bestaande negatieve effecten vergroot.
- + Opwaarderen van de route via Oostkapelle vermindert de belasting op de route via Grijpskerke maar zeer beperkt.
- + Opwaarderen van de route via Grijpskerke heeft ook slechts een beperkt effect op Oostkapelle.
- + Een nieuwe route tussen de dorpen in heeft het meest gunstige effect op beide bestaande routes. Een dergelijke weg kan functioneren als een verdeelweg naar het hele gebied.
- + Opwaarderen van de zuidwestroute heeft beperkte invloed op de verkeersintensiteiten op de noordwestroutes.
- + Stimulering van fiets- en openbaar vervoer heeft slechts beperkt effect op de intensiteiten op deze routes, omdat het verkeer voornamelijk bovenregionaal is.

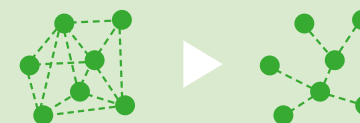
Verminderen intensiteiten

Er zijn heel veel verbeteringen die we kunnen aanbrengen binnen het bestaande netwerk (zonder nieuwe wegen). Dit ten gunste van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en meer rustige gebieden. Maar deze hebben geen effect op de intensiteiten van de doorgaande routes.

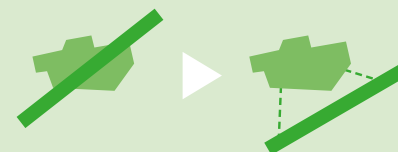
Om de intensiteiten in bijvoorbeeld Grijpskerke en Oostkapelle te verminderen is nieuwe infrastructuur nodig om het verkeer heen te leiden.

Om de ambities en doelen (waarden) te behalen zijn een aantal aanpassingen aan het huidige verkeersnetwerk nodig.

Van spreiding naar bundeling.



Van door de kernen naar buitenom.

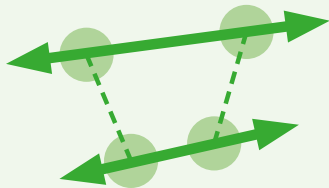


Van beheer op veel weglengte naar doelmatig en efficiënt beheer op hoofdroutes.

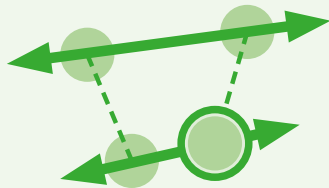


Vraagstelling 1b:

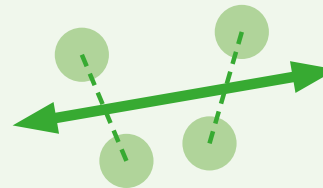
Wat is de meest doelmatige en toekomstbestendige oplossingsrichting voor Veere?

Huidig systeem

Er zijn verschillende opties onderzocht met behulp van het Verkeersmodel om het verkeer op de noordwestroute anders af te wikkelen. Uit de doorberekende effecten blijkt het volgende:

Optie 1**Lokale oplossing = Rondwegen om afzonderlijke kernen**

Een rondweg om één van de kernen heeft vooral effect op die specifieke route en kern, maar verandert het totale verkeerssysteem nauwelijks. Dit komt mede doordat de alternatieve routes relatief ver om zijn ('omrijdfactor'). Uiteindelijk heeft iedere kern dan een rondweg nodig. Het blijft een lokale oplossing die geen integraal toekomstbeeld biedt; meerdere rondwegen zorgen niet voor een efficiënt netwerk, omdat er verschillende doorgaande routes blijven bestaan en de totale weglengte toeneemt.

Optie 2**Systeemomslag = Nieuwe regionale weg tussen de bestaande routes**

Een weg die tussen de bestaande noordwestroutes in komt te liggen, heeft effect op meerdere kernen en routes. Dit zorgt voor een echte systeemverandering: het doorgaande verkeer wordt uit de kernen gehaald en over een gebundelde route geleid. De verkeersbundeling op deze nieuwe weg is efficiënt, omdat we over een zo kort mogelijke route zoveel mogelijk verkeer kunnen afwikkelen. De nieuwe verbinding krijgt dan een regionale functie.

Advies

De benodigde investeringen van een rondweg of een nieuwe weg zijn vergelijkbaar, maar het rendement van optie 2 is aanzienlijk groter.

Door te kiezen voor optie 2 wordt het regionale netwerk aangepast tot een doelmatig en efficiënt te beheren netwerk, dat bovendien toekomstbestendig is.

Toelichting vraagstelling 1c

Volgordelijkheid van besluitvorming

De keuze om het verkeersnetwerk aan te passen raakt vele belangen. Het is een gezamenlijke maatschappelijke opgave, waarbij we zorgvuldig moeten afwegen wat het beste is voor het hele gebied.

Maatschappelijk belang versus individueel belang

Daarvoor is in de eerste fase met een brede focusgroep naar het totale beeld gekeken, waarbij iedereen vanuit het gezamenlijk belang meedacht.

Na deze brede participatie en onderzoeksfase is het nu belangrijk om richtinggevende keuzes te maken.

Dat betekent dat de belangen op het niveau van het regionale netwerk zwaarder kunnen wegen dan individuele of lokale wensen. Dit is nodig om te zorgen dat het netwerk ook voor toekomstige generaties veilig, bereikbaar en leefbaar blijft.

Volgordelijkheid van besluitvorming

We realiseren ons dat dit ingrijpende keuzes zijn, die impact kunnen hebben op bewoners, ondernemers en organisaties in het betreffende gebied.

Het is van belang dat eerst de opgave (wat is het probleem of de uitdaging?) en het gebied (waar speelt het zich af?) duidelijk moeten zijn voordat we met belanghebbenden verdere constructieve gesprekken kunnen voeren.

Pas nadat het besluit over het netwerk als geheel genomen is, wordt duidelijk waar precies uitdagingen liggen en wie daarbij betrokken zijn.

Na dit besluit volgt de uitwerking van een zorgvuldig proces. Over de vormgeving van dit proces vindt vooraf bestuurlijke afstemming plaats waarin we randvoorwaarden meegeven. Zoals het in kaart brengen van de effecten. In het vervolg kunnen samen met belanghebbenden mogelijke oplossingen worden uitgewerkt. Dan komen andere aspecten naar voren die een rol spelen in de afweging op tracé niveau.

“We realiseren ons dat dit ingrijpende keuzes zijn...”

Vraagstelling 1c:

Wat is de juiste volgordelijkheid van besluitvorming?

Geef eerst duidelijkheid over de maatschappelijke opgave en het betreffende gebied. Dit zorgt ervoor dat het gesprek met belanghebbenden inhoudelijk, gericht en constructief kan zijn. Het vormt de essentiële basis voor goede samenwerking en effectieve besluitvorming.

Advies

1. Maatschappelijke opgave bepalen

- + Keuze op netwerkniveau van hoofdwegen
- + Keuze visieniveau (4 thema's)

2. Bepalen van vervolgproject

- + Invulling geven aan ambitie landschappelijk inpassing
- + Invulling geven aan omgang met eigenaren en stakeholders uit het betreffende gebied
- + Invulling geven aan de verdere samenwerking van de wegbeheerders

Redenen waarom een constructief gesprek pas plaats kan vinden nadat de maatschappelijke opgave duidelijk is:

Helderheid en focus

Als de opgave (wat is het probleem of de uitdaging?) en het gebied (waar speelt het zich af?) niet duidelijk zijn, bestaat er verwarring bij alle betrokkenen. Het risico is dat het gesprek alle kanten opgaat en dat partijen vanuit hun eigen belang denken en langs elkaar heen praten.

Effectieve participatie

Belanghebbenden kunnen alleen goed meedenken als zij weten **waarover** en **waarbinnen** ze meepraten. Een te brede vraagstelling zorgt voor onzekerheid, frustratie en verkeerde verwachtingen. Pas als de kaders helder zijn, kan verdere participatie effectief en constructief plaatsvinden.

Efficiëntie

Een goed gedefinieerde opgave en een scherp begreemd gebied zorgen ervoor dat het gesprek doelgericht kan plaatsvinden. Dit bespaart tijd en middelen.

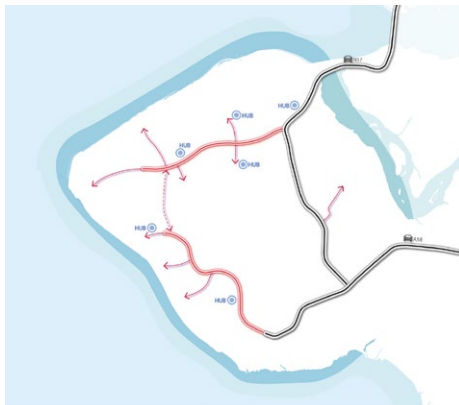
Toelichting vraagstelling 1d

Afstemming Mobiliteitssysteem op de andere lagen

Het mobiliteitssysteem vormt een van de dragende systemen binnen de ruimtelijke ordening. Afstemming tussen de verschillende ruimtelijke lagen is essentieel. De ondergrond en het landschap zijn de 'trage' lagen, gevormd over eeuwen. Het mobiliteitssysteem is kostbaar en kent een beperkte aanpasbaarheid, en dient zorgvuldig te worden ingebed in deze onderliggende structuren. Hieronder volgt een eerste aanzet voor de noodzakelijke afstemming tussen deze lagen.

Bruisende & bereikbare kust

Systeem van inprikkers naar de kustplaatsen



Leesbaar landschap

Wederopbouwqualiteiten doorzetten in nieuwe ontwikkelingen



Autoluwe kernen en landschapskamers

Sluiproutes maken plaats voor trage mobiliteit in een verbonden regio



Logica van het landschap leidend voor inpassing van (nieuwe) infrastructuur (open poelgebieden, verdichte kreekruigen en kleinschalige kleiplaatgronden).

Levendige kernen en het rijksmonumentaal landschap floreren in luwtegebieden, sluiproutes worden voorkomen.

Vraagstelling 1d:

Hoe belangrijk vinden we het afstemmen van nieuwe infra op de Veerse identiteit?

Volgens het Duurzaam Veilig-concept is het belangrijk dat de vormgeving van een weg – het ontwerp en de inrichting – aansluit bij de functie van de weg binnen het netwerk.

Toepassing concept Duurzaam Veilig

In de praktijk betekent dit: hoe zwaarder de verkeersfunctie van een weg, hoe meer de inrichting gericht moet zijn op het veilig verwerken van grotere verkeersstromen. Deze benadering is landelijk vertaald naar de CROW-richtlijnen voor de inrichting en maatvoering van wegen. De Walcherse wegbeheerders passen het concept Duurzaam Veilig, waar mogelijk - toe.

Grijze wegen

Wanneer functie, gebruik en inrichting niet goed op elkaar zijn afgestemd, spreken we van 'grijze wegen'. Zulke wegen scoren doorgaans slecht op het gebied van verkeersveiligheid. Veere heeft een groot aantal grijze wegen.



CROW - minimale GOW80



CROW - minimale GOW80, met landschappelijke kwaliteit

Advies

Kies voor een Veerse aanpak: Wegontwerp inclusief landschap

Bij het ontwerpen van infrastructuur, zoals wegen en rotondes, is het belangrijk de verkeerskundige uitgangspunten in balans te brengen met de karakteristieke eigenschappen van het landschap. Door vanaf het begin aandacht te besteden aan de landschappelijke inpassing, ontstaan kansen om bestaande landschapselementen te behouden of nieuwe kwaliteiten toe te voegen.

Dit vraagt om maatwerk, waarbij verkeersveiligheid altijd voorop blijft staan. Maar dit kan ook meer ruimte vergen en hogere kosten in aanleg en onderhoud.





2E GESPREKSONDERWERP: AANTREKKELIJKE INRICHTING

Advies 2:

Zet de mens en de leefomgeving centraal

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in onze kernen, en het behouden van rust en beleving in het buitengebied vraagt om een andere inrichting van de ruimte, met meer autoluwe gebieden.

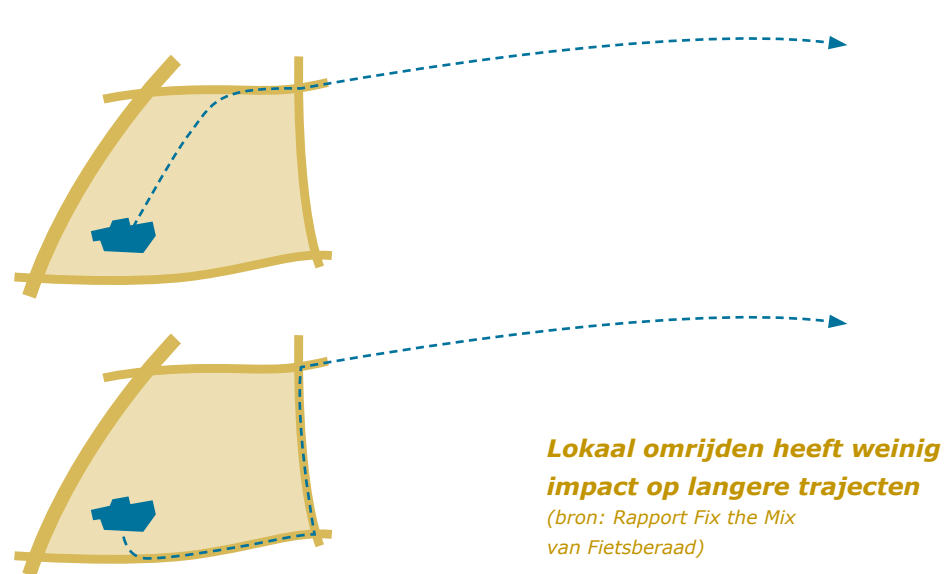
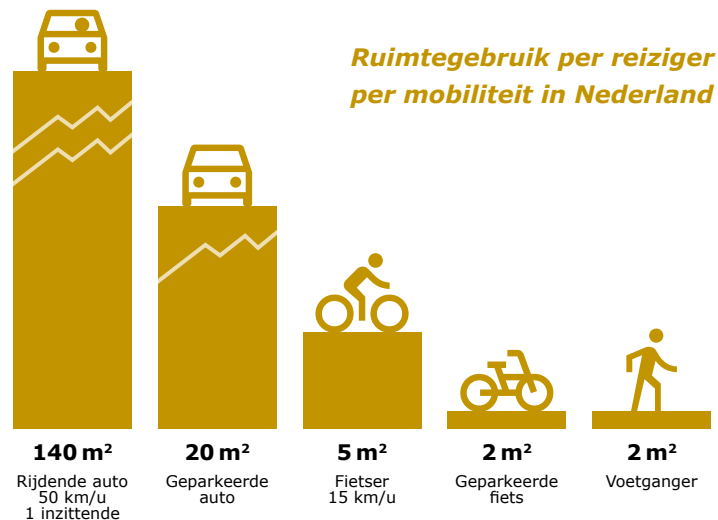
Toelichting vraagstelling 2a en 2b

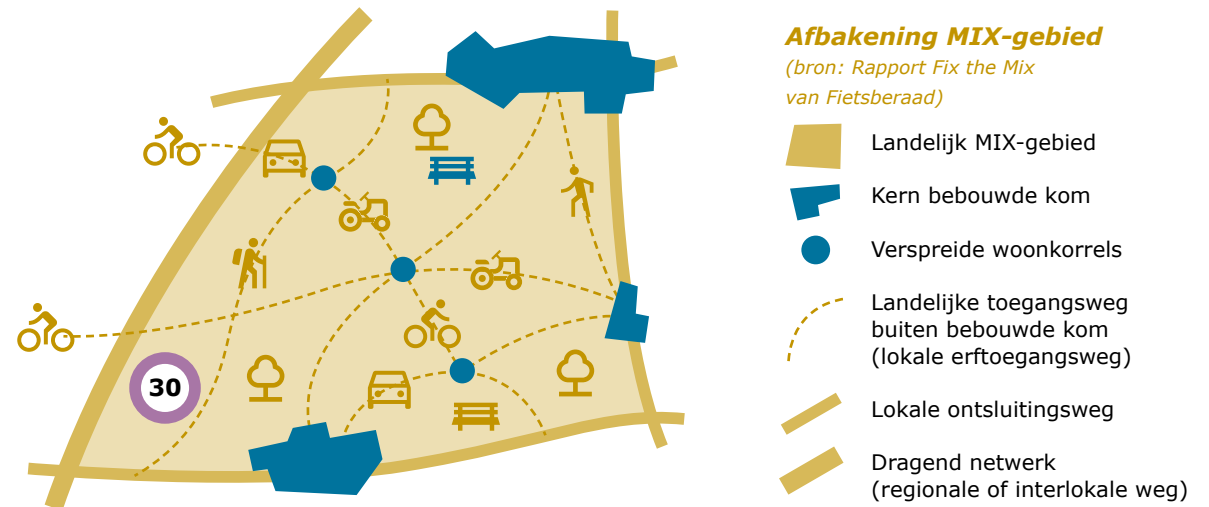
Wat is een aantrekkelijke inrichting?

In een autoluw gebied is gemotoriseerd verkeer ondergeschikt aan leefbaarheid, verblijf, ontmoeting en verkeersveiligheid. Het doel is niet om auto's te weren, maar om meer ruimte te bieden aan andere weggebruikers en functies.

Een autoluw gebied heeft een beperkt aantal in- en uitgangen voor gemotoriseerd verkeer. Omrijden is soms even wennen, maar in tijd scheelt het laatste stukje van de reis vaak weinig. Autoluw betekent nadrukkelijk niet autovrij; alle functies blijven bereikbaar voor bewoners, bezoekers, ondernemers, hulpdiensten en bevoorrading.

“Onze kernen zijn gemaakt om te lopen en te fietsen - daar geven we ruimte aan.”





“Door het autoverkeer om te leiden, komt er ruimte vrij voor wandelen, fietsen en de beleving van het landschap.”

Inrichting rustige -autoluwe- kamers

In een autoluwe kamer versterken we de recreatieve waarde en landschapsbeleving. Binnen deze gebieden richten we de wegen zo in dat snelheid vanzelf wordt afgeremd en weggebruikers worden uitgenodigd tot zorgvuldig, gedeeld gebruik—zonder strikte scheiding van verkeerssoorten. Zo ontstaat een aantrekkelijk wandel- en fietsgebied, bijvoorbeeld als ommetje vanuit de dorpen. De karakteristieke beplanting langs de kleinschalige wegen kan op deze manier behouden en versterkt worden.

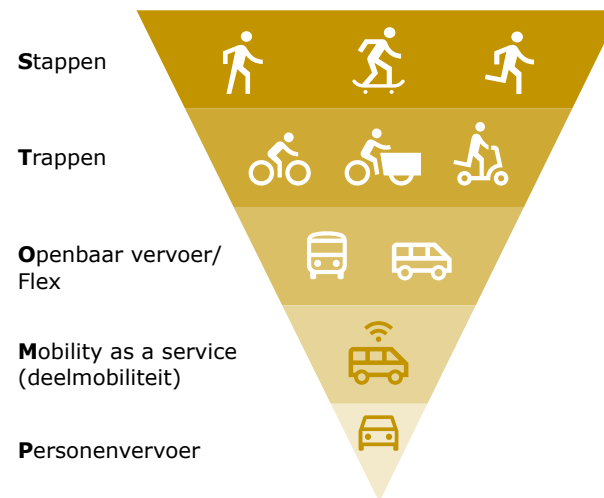
Aantrekkelijk ingerichte straten

Een aantrekkelijke straat is een openbare ruimte die is ingericht voor iedereen: voetgangers, fietsers, spelende kinderen, auto's én voor groen. Het is een veilige, leefbare omgeving die sociale contacten bevordert. Zo ontstaat een duurzame straat voor iedereen.

Toepassen Omgekeerd ontwerpen (STOMP-principe)

Bij omgekeerd ontwerpen geven we eerst ruimte aan lopen en fietsen; de auto krijgt na ov/Flex en deelmobiliteit een passende plek. Door toenemend autobezit is parkeren in de straat niet overal mogelijk, daarom is parkeren op afstand steeds vaker nodig - vooral in buurten met veel recreatieve verhuur. Zo ontstaat meer ruimte voor groen, water en ontmoeting. Dit is eenvoudiger bij nieuwbouw dan bij herinrichting van bestaande straten.

STOMP-principe



*Impressies van
aantrekkelijk
ingerichte straten*



Vraagstelling 2a:

Vinden we het belangrijk om de mens en de leefomgeving meer centraal te zetten en de auto niet altijd de prioriteit te geven?

Door andere keuzes te maken bij de inrichting van de ruimte, en meer de mens centraal te zetten dan de auto(mobilist) ontstaan andere en meer mogelijkheden om de geformuleerde doelen te bereiken.

Advies

Er ontstaan dan kansen – al op korte en middellange termijn. Dit vraagt soms om een gebiedsgerichte aanpak: zodat we maatregelen in samenhang kunnen nemen. Een van die mogelijke maatregelen is een uitwerking van een hublocatie.

We onderscheiden 4 clusters van maatregelen voor de korte en middellange termijn:

- + Cluster Domburg - Aagtekerke
- + Cluster Zoutelande en Baaiweg
- + Cluster Grijskerke - Serooskerke (Hondegemseweg)
- + Cluster Oostkapelle



Vraagstelling 2b:

*Hoe gaan we om met
mogelijke weerstand tegen
maatregelen gericht op het
verbeteren leefbaarheid,
rust of verkeersveiligheid
wanneer dit van inwoners
een aanpassing van de
gewoonte en omgang met
de auto vraagt?*



Advies

Bij weerstand tegen maatregelen die van inwoners vraagt hun gewoonten met de auto aan te passen, is het als gemeente belangrijk om:

- + Begrip te tonen en open te luisteren naar zorgen en wensen van inwoners.
- + Duidelijk te communiceren over het waarom van de maatregelen en de bijbehorende voordelen en nadelen. Benadruk welke waarden centraal staan en welke verbeteringen het oplevert.
- + Inwoners actief te betrekken bij het uitwerken van oplossingen en alternatieven.
- + Geleidelijk en waar mogelijk op maat veranderingen door te voeren, zodat gewenning mogelijk is.
- + Effecten te monitoren en zo nodig aanpassingen te doen.

Het bestuur blijft daarbij vasthouden aan de maatschappelijke doelen – zoals een veilige, gezonde en leefbare gemeente – omdat deze in het belang zijn van alle inwoners, nu en in de toekomst.



3E GESPREKSONDERWERP: GEZONDE KEUZEMOGELIJKHEDEN

Advies 3:

Werk samen aan gezonde (fossielvrije) mobiliteit

Het stimuleren van gezonde keuzes in vervoersmiddelen kunnen we niet alleen als overheid realiseren. Hiervoor is samenwerking met andere partijen, zoals bedrijven en maatschappelijke organisaties, noodzakelijk. Samen kunnen we afspraken maken en initiatieven ontplooiën die bijdragen aan gezonder en duurzamer vervoer. Op basis van deze samenwerking kunnen we gezamenlijk onze ambitie bepalen: hoe innovatief willen we zijn en welk investeringsniveau past daarbij? Door doelen en inzet goed af te stemmen, versterken we elkaar en vergroten we de kans op succes.

Toelichting vraagstelling 3a

Stimuleren gezond gedrag

Mobiliteit beïnvloedt onze gezondheid op verschillende manieren. Aan de ene kant via het milieu, zoals schone lucht, geluid en trillingen.

Aan de andere kant heeft actief bewegen een positief effect op gewicht, motoriek en mentale gezondheid. Inclusiviteit speelt ook een rol: kan iedereen zich verplaatsen, ook zonder auto?

We willen het inwoners en bezoekers makkelijker maken om te kiezen voor schone, actieve en klimaatneutrale vormen van vervoer. Ook stimuleren we bedrijven om goederen schoon en slim te vervoeren en te bezorgen.

Daarbij hanteren we een doelgroepgerichte aanpak, met aandacht voor aantrekkelijker fietsen, overstapmogelijkheden (hubs) op strategische plekken en voldoende laadinfrastructuur.

Duurzame recreatieve mobiliteit is tegenwoordig een Europese manier (intrerreg project) om een (natuur) gebied positief te profileren. Van deze koplopers kunnen we leren. Hier zijn innovatieve ideeën ontstaan vanuit een brede samenwerking van partijen en de recreatiebranche, de ondernemers, stakeholders en verenigingen.

Innovatiekansen: Zero-emissie logistiek

De last mile, ofwel het laatste traject van een bezorging, is vaak het moeilijkst en het duurst. Het draagt bij aan verkeersdruk (grote zware voertuigen) en uitstoot in de kernen. Actueel is de plaatsing van steeds meer pakketmuren – die huis aan huis bezorging kunnen verminderen.

Vanaf 2025 zijn de grote Nederlandse steden aan de slag met zero-emissiezones. Vracht- en bestelauto's mogen, die zones alleen binnen als ze uitstootvrij zijn (geen schadelijke stoffen uitstoten).

Duurzame zero-emissie logistiek helpt gebieden schoon, leefbaar en bereikbaar te houden.

Gelet op de ligging van de centra van Domburg en Oostkapelle in de zone van de Manteling, kunnen we met ondernemers kijken in hoeverre hier innovatieve mogelijkheden zijn op Veerse schaal.

Vraagstelling 3a:

Willen we als gemeente actief aan de slag met stikstofreductie en emissievrije zones?

Het Stikstofplan van de provincie Zeeland richt zich op het gebied “de Manteling van Walcheren”, waar de stikstofdruk het hoogst is. In een zone van 3 km worden extra maatregelen overwogen, zodat alsnog vergunningen kunnen worden verleend.

Mobiliteit is aangeduid als één van de sectoren die (beperkt) kan bijdragen aan het terugdringen van emissies; hiervoor is maatwerk nodig. De provincie onderzoekt momenteel diverse mogelijkheden.

De vraag voor de gemeente is of we dit moment aangrijpen om de verduurzaming te versnellen, bijvoorbeeld door het invoeren van zero-emissiezones of andere specifieke maatregelen.

Wat is onze ambitie?

Emissievrije zones of andere maatregelen kunnen een bijdrage leveren aan gezondheid, natuur en wettelijke doelen (stikstof).

We kunnen aansluiten bij initiatieven vanuit de provincie en het rijk, om dergelijke initiatieven te ondersteunen, zowel in proces als middelen. Innovatie kan komen vanuit de ondernemers voor logistiek overstap naar kleine elektrische bevoorrading.

Als dit niet zo is, kunnen we ervoor kiezen minder of niet te investeren.

Advies

Overleg met de provincie over de wederzijdse verwachting. Verken met ondernemers wat misschien innovatieve – maar haalbare – opties zijn.

Toelichting vraagstelling 3b en 3c

Doelgroep gerichte aanpak



Woon- werk- en schoolverkeer

Woon- werk- en schoolverkeer binnen de regio (tot 15 km) is ideaal voor de fiets of flexvervoer. Provinciebreed wordt gewerkt aan het plan Fietz, gericht op een aantrekkelijker, veiliger en directer utilitair fietsnetwerk. Hiervoor moeten we knelpunten oplossen en stallingsmogelijkheden bieden. In 2025 is gestart met een online inventarisatie van de knelpunten, samen met het waterschap en de fietsersbond.



Verblijfsrecreanten

Verblijfsrecreanten komen meestal met de auto naar Veere, maar maken tijdens hun verblijf vaak korte ritten binnen de gemeente. Samen met ondernemers kunnen we onderzoeken hoe gasten gestimuleerd kunnen worden de auto tijdens hun verblijf vaker te laten staan. In kernen als Domburg kan parkeren op afstand, bijvoorbeeld in een hub, bijdragen aan een autoluwere kern. Duurzaam recreatieve mobiliteit is een aanpak waarmee het gebied zich kan onderscheiden.



Dagrecreanten

Voor dagrecreanten ligt de meeste beïnvloedingsmogelijkheid bij hun aankomst in de gemeente. We kunnen een onderscheid maken tussen dagjesmensen die komen fietsen /wandelen en bezoekers die een dag naar het strand gaan.

Voor de dagrecreant kunnen we een locatie aanleggen, verder van de kust en dichtbij een kern. Dit geeft een lokale impuls en helpt de drukte beter over het gebied te spreiden.

Vraagstelling 3b:

Willen we als gemeente ook investeren in fietspaden en voorzieningen buiten de bebouwde kom en hiervoor samenwerken met de andere wegbeheerders?

Investerings in het fietsnetwerk en andere voorzieningen (Hubs) zijn kostbaar. Het is op voorhand niet aan te geven wat het effect zal zijn op het gebruik ervan. Positieve effecten zijn dat het bijdraagt aan verkeersveiligheid, bereikbaarheid, vermindering verkeersdruk in kernen of kustzones.

Vanuit de andere wegbeheerders en overheden is er op dit moment geen vooruitzicht dat zij financieel substantieel gaan bijdragen aan een schaa sprong voor de fiets. Prioriteit ligt bij het onderhoud en verbetering van het bestaande netwerk.

Advies**Ambitie niveau bepalen:**

Geef aan welke ambitie de gemeente Veere heeft met betrekking tot fietsen? Gaan we voor uitbreiding van het wandel en fietsnetwerk? Voor brede doortraproutes en snelfietspaden? En met welk investeringsniveau?

Samenwerking

Werk samen met de Provincie (plan Fietz) en met de andere wegbeheerders. Zet voor het fietsnetwerk voor korte en middellange termijn in op het oplossen van knelpunten.



Vraagstelling 3c:

Willen we met ondernemers aan de slag om te komen tot duurzaam recreatieve mobiliteit?

Door het stimuleren van duurzaam recreatief verkeer kunnen we bezoekers meer gebruik laten maken van bijvoorbeeld de fiets, het openbaar vervoer en (deel)vervoer, in plaats van alleen de auto.

Dit vermindert de verkeersdruk, draagt bij aan een betere luchtkwaliteit en rustiger recreatiegebieden, én versterkt de positieve beleving van het gebied. Bovendien biedt het kansen voor ondernemers, bijvoorbeeld door fietsverhuur, gedeelde vervoersdiensten of aantrekkelijke routes en voorzieningen aan te bieden. Door samen te werken met ondernemers, vervoersbedrijven en overheden kunnen we zo op een duurzame manier de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de regio vergroten.



Advies

Werk samen met ondernemers aan duurzame recreatieve mobiliteit. Dit versterkt de lokale economie, duurzaamheid en de aantrekkelijkheid van de regio, mits ondernemers betrokken zijn.

Organiseer daarom gesprekken met ondernemers en branchevertegenwoordigers om gezamenlijk kansen te verkennen en een plan op te stellen.

Maak daarbij gebruik van kennis uit recente landelijke voorbeelden en start met verschillende vormen van mobiliteitshubs, die zich flexibel kunnen doorontwikkelen. Bepaal vooraf de doelgroep en het doel van elke hub, maar koppel hier geen verwachting aan van directe vermindering van autoverkeer.



4E GESPREKSONDERWERP: MOBILITEIT EN RUIMTE

Advies 4:

Maak strategische locatiekeuzes bij toekomstige ontwikkelingen

Mobiliteit en ruimte zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden; mobiliteitskeuzes hebben ruimtelijke gevolgen en vice versa. Het Veerse netwerk is kwetsbaar, wat vraagt om strategische afwegingen bij nieuwe locatiekeuzes.

Toelichting vraagstelling 4 Ontwikkelopgave, omgevingsvisie Veere

De geplande ontwikkelingen in Veere waarbij rekening is gehouden met de prognoses in het verkeersmodel Walcheren 2040.



Vraagstelling 4:

Hoe ziet u de relatie tussen toekomstige locatiekeuzes en het verkeersnetwerk?

Voor de prognoses van het Verkeersmodel Walcheren 2040 gaan we uit van de beleidsmatig vastgestelde plannen van de drie gemeenten.

Voor de gemeente Veere zijn dit het Ontwikkeldkader Verblijfsrecreatie (2024), Bedrijventerreinprogramma gemeente Veere (april 2025) en Omgevingsvisie wonen (2025).

Het verkeersmodel (met prognoses voor 2050) actualiseren we in 2026. In deze actualisatie worden ook de fietstellingen meegenomen.

De beweging Zeeland 2025 vanuit de provincie zet in op een forsere groei, dit is echter nog geen concreet beleid en nemen we niet mee in de actualisatie van het Verkeersmodel.

Advies

Mobiliteit en ruimte zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden; mobiliteitskeuzes hebben ruimtelijke gevolgen en vice versa. Het Veerse netwerk is kwetsbaar, wat vraagt om strategische afwegingen bij nieuwe locatiekeuzes, zoals de concentratie van voorzieningen of uitbreiding van woningbouw.

De locatie van nieuwe ontwikkelingen bepaalt in hoge mate de belasting van het mobiliteitssysteem. Slecht ontsloten locaties kunnen tot extra infrastructuur en verbreding van wegen leiden. Daarentegen kunnen strategisch gekozen locaties bijdragen aan noodzakelijke aanpassingen van het verkeersnetwerk.

Input naar Walcheren 2050

De opgedane inzichten en voorgestelde mobiliteitsdoelen geven we mee als input aan de verkenning Walcheren 2050.

A red and white lighthouse stands on a curved asphalt road that leads towards the sea. The road has a dashed white line and a blue bicycle symbol painted on it. The sky is blue with soft, pinkish clouds, suggesting a sunset or sunrise. The sea is visible in the distance.

Hoe verder?

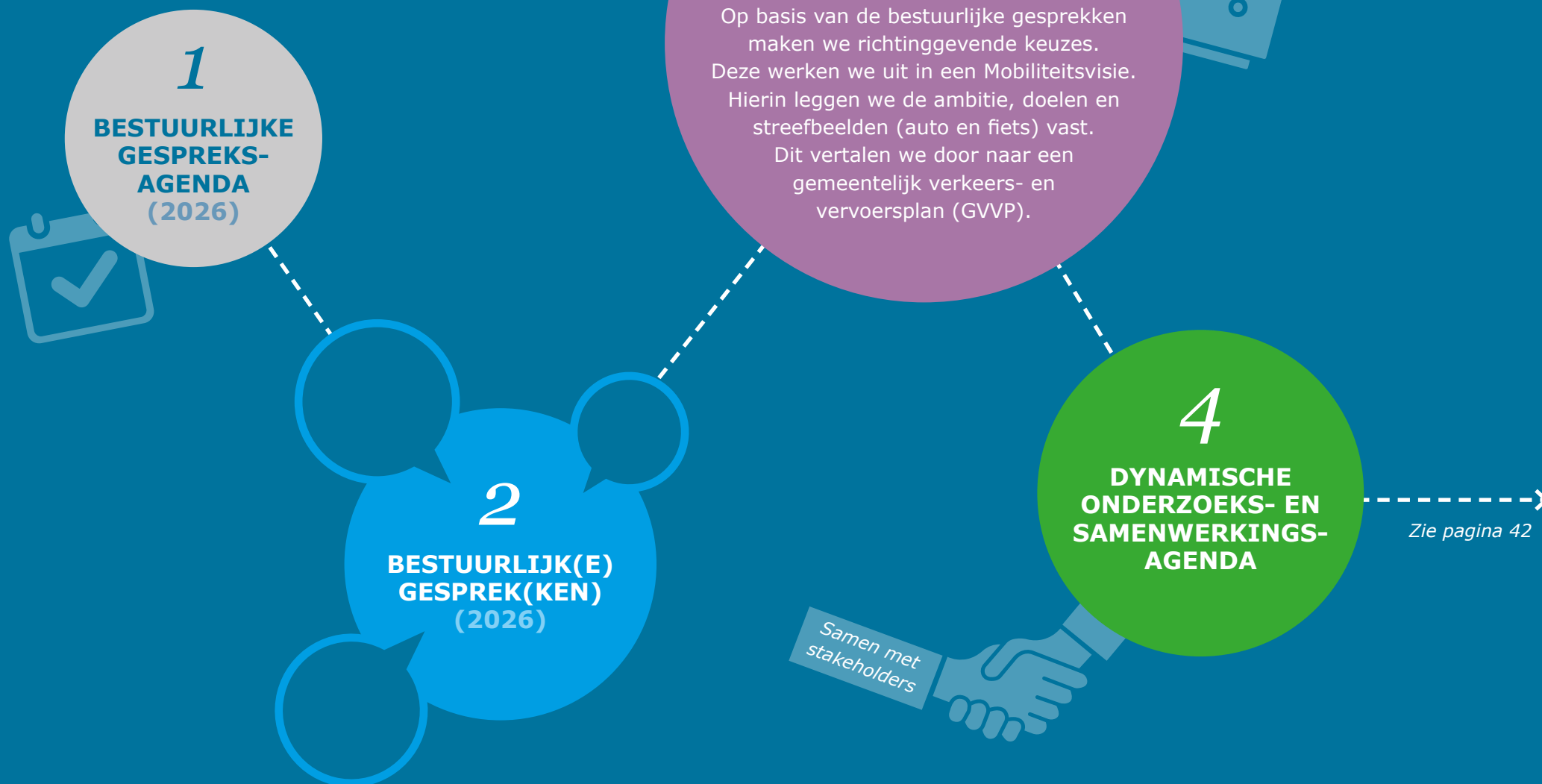
Met deze gespreksagenda en de achterliggende rapportage leveren we een tussenresultaat op, waarover het nieuwe bestuur met elkaar in gesprek kan gaan.

Het is een uitnodiging aan het nieuwe bestuur en het presidium om een datum te bepalen waarop we met elkaar in gesprek kunnen over de onderwerpen uit de gespreksagenda.

De bestuurlijke gespreksagenda geeft richting met de adviezen, maar de vraagstelling blijft bewust open. Het is aan het nieuwe bestuur om te concretiseren welke doelstellingen en ambities (waaronder investeringen) zij voor ogen hebben.

Vanuit die concretisering werken we stap voor stap naar de actualisatie van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) uit 2019 naar een nieuw Mobiliteitsplan Veere, met een dynamische samenwerkingsagenda en uitvoeringsprogramma.

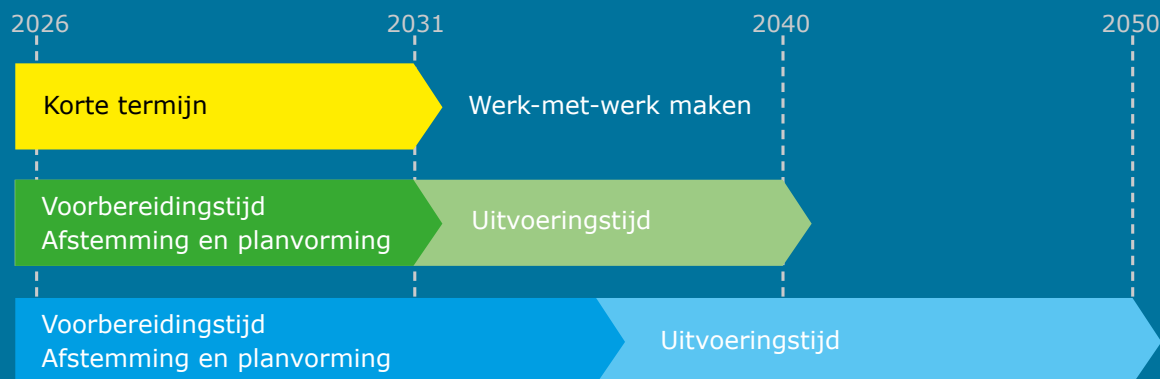
Dit zijn de stappen
die we moeten zetten



Dynamisch uitvoeringsprogramma

De mobiliteitsverandering bestaat uit een reeks grote en kleine aanpassingen. Niet alles kan tegelijk worden uitgevoerd. Nieuwe wegen aanleggen kost veel tijd en is door de stikstofregels, vooral rond de Manteling, lastig of zelfs onmogelijk.

Vanuit onze ambities, waarden en thema's hebben we een kader gemaakt waarbinnen we stappen kunnen zetten. Zo houden we overzicht en samenhang. Dit maakt het mogelijk om op korte termijn al verbeteringen door te voeren, zoals ook door de focusgroep is gevraagd.



We maken onderscheid in:

Korte termijn (0-5 jaar):

De meeste maatregelen zijn al volledig of deels uitgewerkt. Participatie heeft plaatsgevonden en benodigde middelen zijn gereserveerd of beschikbaar.

Middellange termijn (5-10 jaar):

Maatregelen binnen het bestaande netwerk en binnen de huidige stikstofregels. Ze zijn vooral lokaal en gericht op het versterken van leefbaarheid, verkeersveiligheid, rust en beleving. De uitwerking kan snel starten, maar vanwege de complexiteit is realisatie in deze termijn voorzien.

Lange termijn (10-20 jaar):

Regionale aanpassing van het netwerk met nieuwe wegen voor de auto, in afwachting van nieuwe stikstofregelgeving. Voor deze maatregelen moeten nog belangrijke keuzes worden gemaakt. Het zijn complexe trajecten die veel voorbereiding, afstemming, juridische procedures, en aanzienlijke financiële investeringen vragen.

COLOFON

Bestuurlijke gespreksagenda
is een uitgave van gemeente
Veere.

Februari 2026

Vormgeving

DINK creatief bureau

Illustratie omslag

Studio Bianca

[illegible]