



PLAN VAN AANPAK IMPLEMENTATIE
MOBILITEITSVISIE WALCHEREN
Noordwestroute

PAULINE DIRKS
GEMEENTE VEERE
November 2023

Inhoudsopgave

1	Inleiding en aanleiding	2
1.1	Aanleiding en urgentie	3
1.2	Huidige stand van zaken	4
2	Uitgangspunten – huidige bestaande kaders	6
2.1	Coalitieakkoord “Veere verbindt”, programma op hoofdlijnen 2022-2026	6
2.2	De Omgevingsvisie Veere 2047	6
2.3	Participatienota “Veere gaat de verbinding aan” (2022)	8
3	Voorstel voor vervolg-aanpak qua proces en inhoud	8
3.1	Doelstelling	9
3.2	Processtappen	9
3.3	Resultaten (producten):	12
3.4	Communicatie en participatie	13
3.5	Planning	14
4	Organisatie en aansturing (governance)	15
4.1	Organisatie	15
5	Benodigde en beschikbare middelen (financiën en personeel)	16
5.1	Personele inzet	16
5.2	Procesmiddelen	16
5.3	Investeringsgeld	16
6	Risico’s en beheersmaatregelen	17

1 Inleiding en aanleiding

Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijk, gezond en welvarend leven van inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners in onze gemeente. En uiteraard – mede door onze in veel opzichten aantrekkelijke ligging aan zee - ook voor de vele gasten en bezoekers.

Bij vrijwel geen ander onderwerp en vakgebied is de verwevenheid met andere thema's, sectoren en belangen zo groot als bij mobiliteit. "Zonder verkeer staat alles stil" was jarenlang het motto van "Transport en Logistiek Nederland" maar geldt net zo goed voor andere, maatschappelijke, ontwikkelingen als wonen, werken, recreëren en gezond leven.

Het draait bij mobiliteit niet alleen om bereikbaarheid, maar ook om zaken als (verkeers)veiligheid, leefbaarheid, economie en natuur, landschap en milieu. Als deelnemer aan het verkeer zien we de wereld door een andere bril dan als omwonende van een drukke weg. En dan maakt het ook nog eens uit of je de omgeving waarneemt als automobilist, voetganger, fietser of OV-gebruiker. Daarbij heeft onze mooie ligging aan zee ook een keerzijde. Het trekt in bepaalde perioden en op sommige dagen veel toeristen wat zorgt voor grote verschillen tussen piekdagen en minder drukke periodes. Ook heeft dit impact op de wegenstructuur en het feit dat goed openbaar vervoer hier moeilijk te exploiteren is.

Mobiliteit is dus geen doel op zich, maar een afgeleide van maatschappelijke en economische activiteiten, waardoor mobiliteit wordt gegenereerd. Mobiliteit is daarmee ondersteunend aan economische en maatschappelijke activiteiten. Om de negatieve milieueffecten van mobiliteit te beperken is er een belangrijke rol in de transitie naar verduurzaming.

Mobiliteit en (ruimtelijke) ontwikkelingen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en hebben elkaar nodig. Het is belangrijk plannings op elkaar af te stemmen, lopen de ontwikkelingen te ver op de mobiliteit vooruit dan raakt het wegennet overbelast en treden knelpunten op.

U zult wellicht denken, waar leidt dit verhaal toe....

... We hebben bewust voor deze introductie gekozen om de complexiteit van een ogenschijnlijk sectoraal verkeerskundig probleem te duiden. Bij mobiliteit moeten we aandacht hebben voor veel zaken, waaronder – moeilijk beïnvloedbaar – gedrag, met verschillende perspectieven en met enkele lastige sociale dilemma's. Daarbij zijn er ook nog eens vele partijen nodig om de robuuste maatregelen waar we het over eens zijn tot uitvoering te laten komen.

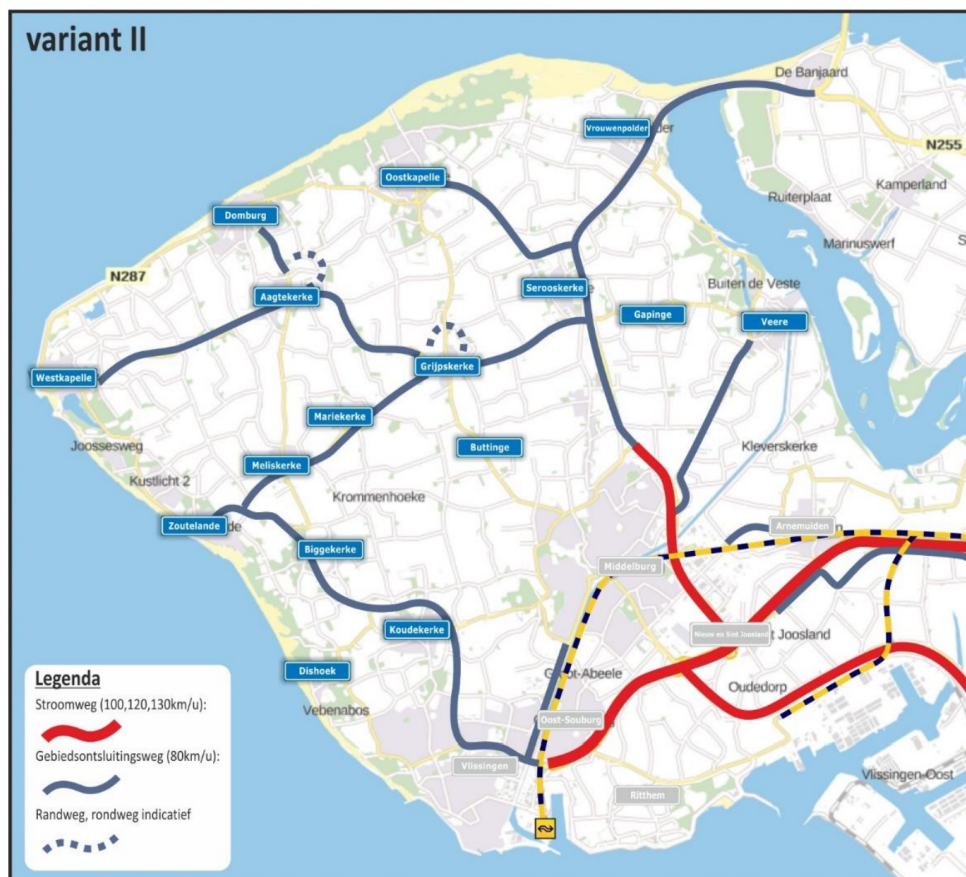
Alleen al voor infrastructurele maatregelen zijn er vaak meerdere wegbeheerders, met elk hun eigen bestuurlijke opdrachtgever, betrokken. Daarbij vergen dit type maatregelen veelal hoge financiële en personele middelen en tijd om de planprocedures, incl. inspraak en bezwaar, te doorlopen.

Voor veel overige oplossingen is vaak draagvlak, gedragsverandering en handhaving nodig. Ook dat vergt tijd en zorgvuldige afweging van belangen.

Niets doen is geen optie! De leefbaarheid door overlast van doorgaand verkeer staat in veel dorpen onder zware druk. Maar simpele oplossingen zijn er niet en we moeten opletten dat oplossing van problemen in het ene dorp niet zorgt voor extra overlast (ofwel afwenteling) op andere locaties.

1.1 Aanleiding en urgentie

In 2019 is de Mobiliteitsvisie Walcheren, wegenstructuur en het daaraan gekoppelde plan van aanpak vastgesteld door de besturen van de gemeenten Veere, Vlissingen en Middelburg, Provincie, Waterschap en Rijkswaterstaat. Deze visie is destijds afgestemd op het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan Veere (GVVP) uit 2017. De voorkeursvariant II uit het GVVP is overgenomen. Hierbij is gekozen voor de ontsluiting van de kustkernen door het middengebied en het ontlasten van de kustroute.



Voor de uitwerking noordwestkust van Walcheren (Oostkapelle, Grijskerke, Aagtekerke, Domburg, Westkapelle) is de gemeente Veere als trekker aangewezen.

Hiermee is een gewijzigde wegcategory vastgesteld, gebaseerd op twee hoofdprincipes:

- 1) Het autoverkeer zoveel als mogelijk bundelen op veilige stroomwegen (A58 en N57) en een aantal veilige gebiedsontsluitingswegen (GOW).
- 2) De kust zoveel mogelijk vrijwaren van doorgaand autoverkeer.

Dit is destijds in het plan van aanpak uit 2019 als volgt uitgewerkt:

- ✓ De route Serooskerke -Grijskerke-Aagtekerke-Domburg wordt een belangrijke gebiedsontsluitingsweg. Waarmee de kustroute zoveel mogelijk wordt gevrijwaard van doorgaand autoverkeer. Een gebiedsontsluitingsweg is in principe een GOW-80 en valt onder beheer van de Provincie.
- ✓ De provincie neemt alleen een weg in beheer waarvan de inrichting is afgestemd op de functie. Dit houdt in dat de verkeersintensiteit, de loop van het tracé en de inrichting van de

weg op elkaar moeten zijn afgestemd. Uitgangspunt zijn de basiskenmerken van wegontwerp volgens de principes van Duurzaam Veilig van het CROW.

- ✓ Dit vraagt om een herinrichting en - daaraan gekoppeld - om de overdracht van deze wegen aan een andere wegbeheerder.
- ✓ Tegelijkertijd vergt dit ook een slimme fasering, extra investeringen en nadenken over de condities waaronder betrokken wegbeheerders de desbetreffende wegen aan elkaar overdragen.
- ✓ De verwachting is dat de verkeersintensiteit op de Hondegemsweg bij realisering van de beoogde wegenstructuur flink zal toenemen. De huidige weg moet worden heringericht om een voldoende te kunnen scoren als GOW-80.
- ✓ De verkeersintensiteiten op de Loodholsekweg-Pekelingeweg en op de Roosjesweg zullen bij realisering van de beoogde wegenstructuur flink groeien.
- ✓ Zowel voor de kern van Grijskerke als de kern van Aagtekerke geldt dat door de toenemende verkeersintensiteiten aanvullende maatregelen moeten worden overwogen.

Ondanks dat er in het plan van aanpak van de Mobiliteitsvisie een concreet stappenplan is opgenomen zijn er geen concrete afspraken gemaakt over welke wegen wanneer aangepakt zouden worden en zijn er ook geen afspraken over financiën en personele inzet gemaakt.

Voor de verdere uitwerking is de gemeente Veere aangewezen als trekker van deze noordwestroute.

1.2 Huidige stand van zaken

De afgelopen jaren is er door de wegbeheerders gezamenlijk verkennend onderzoek gedaan naar oplossingsmogelijkheden aan de noordwestroute. Daarnaast is de gemeente gestart met participatieve trajecten in Domburg en Grijskerke.

Vanuit de eerste ervaringen met de participatie, in met name Grijskerke, komt naar voren dat vanuit de dorpen behoefte is om eerder en actiever bij het proces betrokken te worden. Daarbij willen ze meedenken over alle varianten en niet alleen met de vooraf geselecteerde. Er is behoefte aan meer transparantie en periodiek overleg.

Ook blijkt dat bewoners hun leefomgeving vanuit een brede, integrale blik bekijken en niet alleen verkeerskundig kijken naar zaken als weginrichting en doorstroomcapaciteit. De overlast door het verkeer in Grijskerke zit de bewoners hoog en zij hebben vanaf januari 2023 vragen gesteld aan de gemeente en de provincie gericht op het doorlopen proces vanaf 2017 rondom het GVVP. Gebleken is dat het proces voor de verbetering van de GOW-structuur meer aandacht voor participatie en een bredere, integrale, benadering vergt.

In Domburg heeft de gemeente in 2022-2023 een geslaagd participatief proces gevolgd omtrent de Verkeersvisie Domburg. Hieruit is een duidelijk koersrichting gekomen. De uitkomsten van dit traject moeten worden afgestemd op Aagtekerke en meegenomen worden in het verdere proces voor de noordwestroute.

Het Rijk en Provincie benaderen mobiliteit inmiddels als een integraal vraagstuk, zoals blijkt uit hun meest recente beleidsstukken: de Rijks Mobiliteitsvisie 2050 en de nota Slimme Mobiliteit van de Provincie Zeeland. Terugblikkend is de Mobiliteitsvisie uit 2019 te veel ingestoken vanuit het

autoverkeer en het perspectief van de verkeersdeelnemer en was er (te) weinig aandacht voor de leefomgeving en leefbaarheidsaspecten in de dorpen.

Terwijl de wegbeheerders nog niet volledig tot overeenstemming zijn gekomen over de concrete aanpak en uit te voeren maatregelen is de urgentie vanuit de situatie in de verschillende dorpen opgelopen. Dat vraagt om actie en een concrete – met betrokkenen afgestemde – aanpak.



Ondernemers: Verkeer in Oostkapelle moet anders om draagvlak toerisme te behouden

Doe iets aan het verkeer dan neemt het draagvlak voor het toerisme in Oostkapelle zeker toe. Die oproep doet voorzitter Arjan Maljaars van Ondernemersvereniging Natuurlijk Oostkapelle (NOO) richting de gemeente Veere.



Inwoners gemeente Veere hebben steeds meer overlast van het toerisme

De steun voor het toerisme onder de inwoners van de gemeente Veere daalt. Hoewel het merendeel nog ziet dat het toerisme veel positieve oplevert, vinden steeds meer inwoners dat toerisme ook (te) veel negatieve effecten heeft.

Emilie Calvez 25-06-23, 11:16



'Verkeersveiligheid Grijpskerke is verkwanseld'

De gemeente Veere heeft de afgelopen jaren de verkeersveiligheid van Grijpskerke verkwanseld. Dat is de strekking van een onderzoek in opdracht van de dorpsraad.

Emilie Calvez 25-06-23, 11:24



Aagtekerkenaar: 'Moet dit unieke pad verdwijnen voor Domburgse toeristen?'

Pieter Jan Horst wijst naar het Kalfhoekpad bij Aagtekerke. „Moet dit echt verdwijnen? Moet een van de oudste en mooiste weggetjes van Walcheren echt opgeofferd worden om ervoor te zorgen dat toeristen speler in Domburg zijn?“

Emilie Calvez 25-06-23, 11:06

Daarom willen we – voortbouwend op en lerend van de ervaringen van het proces en de participatie tot nu toe – met dit plan van aanpak komen tot een gedragen herijking van de uitvoering van onze trekkersrol als gemeente voor de opgave rond de Noordwestroute uit de door de gezamenlijke wegbeheerders vastgestelde Mobiliteitsvisie Walcheren 2019. Het betreft hier de verbetering van de GOW-structuur ter ontsluiting van de dorpen aan de noordwestkust van Walcheren (Oostkapelle, Grijpskerke, Aagtekerke, Domburg, Westkapelle). Daarbij nemen we ook in ogenschouw de route Grijpskerke, Meliskerke naar Zoutelande.

We plaatsen deze uitwerking van de Noordwestroute in de context van de verkeersafwikkeling van heel Walcheren. Hiervoor stemmen we af met de planontwikkeling in de buurgemeenten, de provincie en het waterschap en Rijkswaterstaat. En gebruiken we het gezamenlijke verkeersmodel Walcheren voor berekeningen van intensiteiten van autoverkeer.

Als insteek voor het vervolgproces stellen we voor te werken vanuit de volgende principes:

- **Gebiedsgericht:** aandacht voor de verschillende belangen in dat gebied, inclusief aandacht voor de relatie met water, bodem en natuur.
- **Door de schalen heen:** kijk afwisselend vanuit het regionale perspectief (heel Walcheren) naar de lokale situatie (de dorpen) en omgekeerd.
- **Integraal:** vanuit de omgevingsvisie en daarbij horende brede welvaartdoelen kijken naar mobiliteit.
- **Korte en lange:** denk eerst vanuit langere termijn oplossingen en kansen, maar zorg ook dat er op kortetermijnmaatregelen komen, die passen binnen die lange termijn strategie (no regret-maatregelen).
- **Duurzaam en Multimodaal:** werken vanuit de STOMP aanpak (stimuleer en faciliteer waar mogelijk de opties wandelen (Stappen), fietsen (Trappen), Openbaar vervoer, deelauto (Mobility as a service), zodat wie dat nodig heeft de auto (Particuliere auto) kan gebruiken. Hierbij is er uiteraard sprake van een vrije vervoerskeuze.

2 Uitgangspunten – huidige bestaande kaders

Zoals hiervoor beschreven bouwen we met dit plan van aanpak voort op het GVVP uit 2017 en de Mobiliteitsvisie Walcheren uit 2019.

Voor het vervolg daarop hanteren we de als belangrijkste beleidsmatige kaders en uitgangspunten:

- 1) Het Coalitieakkoord Veere Verbindt.
- 2) De Omgevingsvisie Veere 2047.
- 3) De Participatienota Veere.

2.1 Coalitieakkoord “Veere verbindt”, programma op hoofdlijnen 2022-2026

“We zorgen ervoor dat het onderhoud van onze wegen en infrastructuur op peil blijft. Tijdig onderhoud zorgt voor veiligheid en leefbaarheid, bovendien kost het later wegwerken van achterstallig onderhoud meer geld.

We willen de fietsmobiliteit in onze gemeente bevorderen, zowel voor inwoners als voor bezoekers. Het is duurzaam en beperkt het autoverkeer. Het fietsen moet wel veilig zijn. In overleg met de andere wegbeheerders (waterschap en provincie) zetten we ons daarom in voor voldoende brede fietspaden.

Er ligt een stevige opgave om de verkeersstromen naar de kust te verbeteren. Met het GVVP (Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan) als uitgangspunt is Grijskerke een knelpunt, dat ook op de korte termijn vraagt om een oplossing t.a.v. de veiligheid.

Er is brede steun voor het autoluw maken van Domburg, dit vraagt echter om ondersteunende maatregelen. Het ontwikkelen van een mobiliteitshub aan de rand van Domburg zien wij als een onderdeel van de oplossing.

Openbaar vervoer is geen kerntaak van de gemeente. Waar mogelijk zullen wij bijdragen aan de verbetering ervan, bijvoorbeeld bij het maken van slimme combinaties met het doelgroepenvervoer.”

2.2 De Omgevingsvisie Veere 2047

“De Omgevingsvisie Veere 2047 gaat over wat wij belangrijk vinden, wat we willen behouden en verbeteren, waar ruimte is voor ontwikkeling en hoe we samenwerken aan de toekomst van ons gebied en de omgeving. Op basis hiervan geven we vorm aan de toekomst en kijken we hoe we daar nu al op in kunnen spelen.”

hoofddoel

Omgevingsvisie Veere Ambitie: leefomgeving die aantrekkelijk, vitaal en gezond is

Omgevingsvisie Veere: DNA de Veerse kwaliteiten

Verbonden: fysiek en sociaal met elkaar	Ondernemend: leven van de zee en het land	Aantrekkelijk: cultuurhistorie, landschap en natuur	Veerkrachtig: Trots, oplossingsgericht en innovatief
--	--	--	---

subdoel

Omgevingsvisie Veere: gezamenlijk toekomstperspectief

<p>Economie, recreatie en toerisme</p> <p><i>- Nieuwe duurzame en circulaire economie</i></p> <p><i>Nieuwe bedrijvigheid die past bij het landschap met respect voor natuur zoals volhoudbare landbouw en kleinschalige visserij. De toeristische en agrarische economie zijn daarmee meegegroeid. Geen grootschalige vakantieparken en campings, maar kleinschalig, lokaal geaccepteerd en landschappelijk ingepast. Aan de kust is met passende voorzieningen rekening gehouden met bezoekers, maar ze moeten de auto aan de rand van de bebouwde kom parkeren. Van daaruit kunnen ze gelijk het bos en de duinen in lopen of de fiets pakken.</i></p>	<p>Leefbaarheid en gezondheid</p> <p><i>Een inclusieve samenleving waar iedereen zich welkom voelt. Uitbreidingen aan de rand van onze kernen hebben ook plaatsgevonden, maar in beperkte mate en vormgegeven met een duidelijke relatie met het omliggende landschap. Er is voldoende ruimte voor groen, speel- en rustplekken en uiteraard zijn in elke kern het verenigingsleven en alle basisvoorzieningen in de buurt. Daardoor is er meer ruimte ontstaan om elkaar te ontmoeten en kunnen onze ouderen in de kernen langer en zelfstandig blijven wonen. De vergroening van onze kernen stimuleert om naar buiten te gaan. Gezond in de frisse lucht. Kinderen spelen in het groen. We maken actief gebruik van het groen en ervaren daardoor minder stress</i></p>	<p>Energie, klimaat en natuur</p> <p><i>Nagenoeg alle woningen zijn ondertussen aardgasvrij, dat betekent dat we onze energie zoveel mogelijk halen uit onze eigen natuurlijke bronnen zoals zon, wind, bodem en water. De heeft zich ook geuit in ontwikkeling van andere landbouwvormen, meer natuur en oplossingen in de vorm van zoetwaterwinning en -opslag ingepast in het landschap.</i></p> <p><i>De biodiversiteit, flora en fauna heeft veel ruimte gekregen door meer stilteplekken en natuur, een groene inrichting van de openbare ruimte</i></p> <p><i>Op kreekruggen is geleidelijk meer beplanting toegevoegd als kans voor het verder versterken van het kleinschalige karakter van het landschap</i></p>
---	---	---

Omgevingsvisie Veere: trends en 8 opgaves

aantrekkelijk	leefbaar	ondernemend	gezond	natuurlijk	duurzaam	klimaatbestendig	bereikbaar	Doel: moderne en duurzame mobiliteit, meer fietsgebruik en een verbeterde verkeersveiligheid.
---------------	----------	-------------	--------	------------	----------	------------------	------------	---

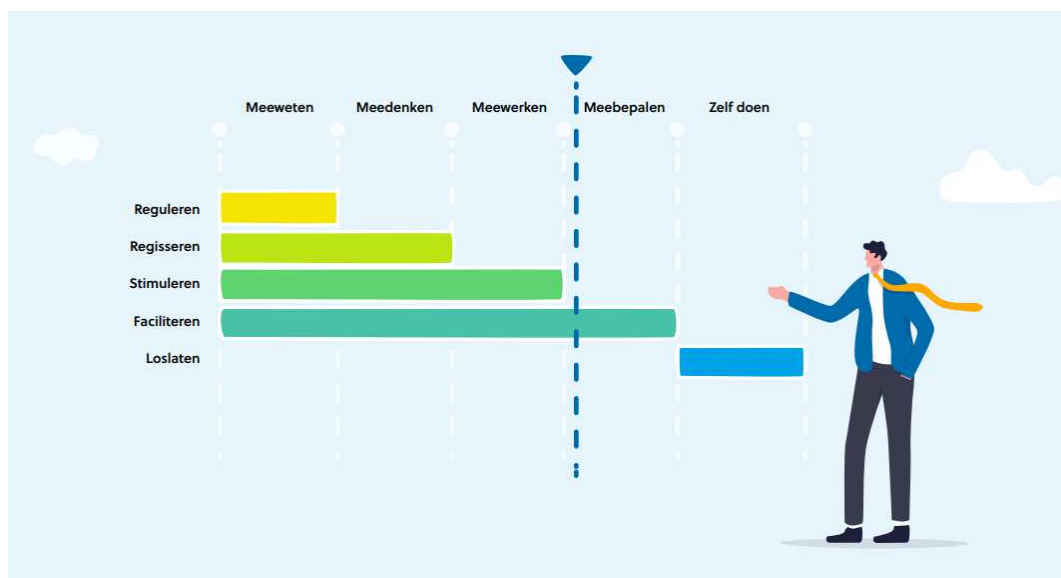
inspanningen

A: Realiseren van een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk met kwalitatieve en veilige fietsvoorzieningen.	B. Creëren van autoluwe kernen waar de auto te gast is en de straten zijn ingericht als verblijfsgebied en leefstraten	C. Parkeerterreinen aan de randen van kustkernen waar mogelijk gecombineerd met laadpalen en zonnepanelen voor collectief gebruik	D. Goede bereikbaarheid en bundelen autoverkeer op een beperkt aantal ontsluitingswegen.	Doel: moderne en duurzame mobiliteit, meer fietsgebruik en een verbeterde verkeersveiligheid.	
E. Ontsluiten van de kustkernen via goed uitgeruste wegen vanuit het middengebied. Afwaarderen van de wegen langs de kust zodat hier meer ruimte ontstaat voor duurzaam vervoer.	F. Sterk ontmoedigen van doorgaand verkeer in de kustkernen.	G. Stimuleren van een verdere verduurzaming van mobiliteit, door meer laadpalen en slimme mobiliteitsknooppunten (hubs).	H. Beter en toekomstbestendig openbaar vervoer(netwerk), zoals een flexnet: een oproepafhankelijk personenvervoer zonder vaste dienstregeling en routing.		I. Bevorderen toegankelijkheid openbare ruimte.

Mobiliteit systeem en netwerk moet aansluiten op deze ambitie en doelstellingen

2.3 Participatienota “Veere gaat de verbinding aan” (2022)

“Om voor gemeenschappelijke plannen de betrokkenheid en samenwerking met inwoners, ondernemers en organisaties goed te regelen, heeft de gemeente het participatiebeleid vernieuwd en beschreven in de participatienota. Participatie is maatwerk. Per project wordt bekeken wie de belanghebbenden zijn. Voor alle betrokkenen bij participatie is vanaf het begin duidelijk hoe het proces eruit komt te zien, op welke manier er geparticipeerd wordt en wat er met de inbreng wordt gedaan. Voordat een dergelijk project begint staan deze punten duidelijk beschreven in een participatieplan.”



figuur 2. De rol van de inwoner gelinkt aan de rol van de gemeente.

3 Voorstel voor vervolg-aanpak qua proces en inhoud

In dit plan van aanpak is op hoofdlijnen de aanpak beschreven. Op basis van dit plan van aanpak wordt aan meerdere bureaus gevraagd offerte uit te brengen voor het inbrengen van kennis, expertise en opstellen van advies en rapportage. Het geselecteerde bureau neemt – in opdracht van en met begeleiding vanuit de gemeente - de verdere uitwerking en uitvoering van de beschreven taken op zich.

Voor de beeldvorming van deze opdracht beschrijven we hierbij de doelen, onderzoeksvragen en aanpak op hoofdlijnen. Mocht u nog belangrijke aspecten missen, dan vernemen we dat graag, zodat we hier nog op kunnen inspelen voor zover het binnen de scope en randvoorwaarden van deze uitvraag past.

3.1 Doelstelling

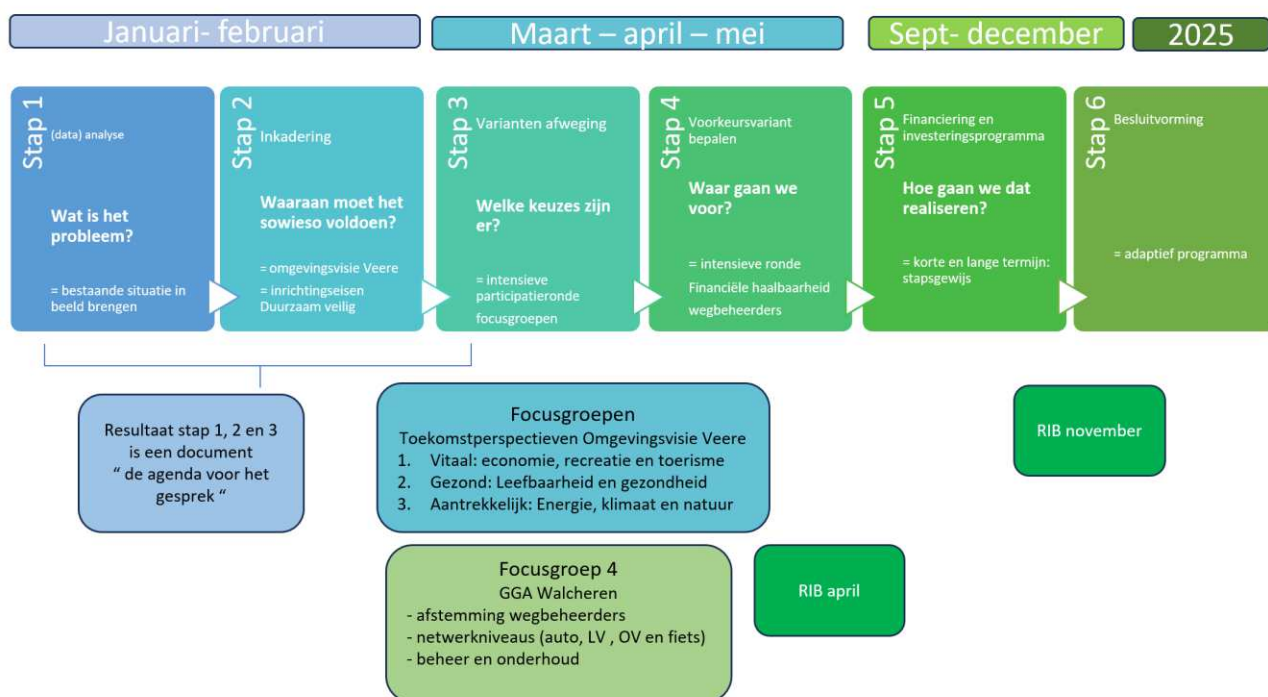
De hoofddoelstelling van de onderzoeksoopdracht:

De gemeente Veere wil bepalen welke hoofdwegenstructuur het beste aansluit op de ambities en doelstellingen uit de Omgevingsvisie 2047. Hierbij gaat het naast de doorstroming en bereikbaarheid nadrukkelijk ook om verbetering van de leefbaarheid (voor zover gerelateerd aan mobiliteit/verkeer) in de dorpen. Ook is aandacht nodig voor de overige omgevingsaspecten, zoals ruimte/landschap, natuur, milieu en economie (zie 2.2 overzichtsschema).

De gemeente Veere wil tevens dat deze hoofdwegenstructuur toekomstbestendig en realiseerbaar is. Er moet concreet zicht zijn op uitvoering en realisatie. Waarvoor afspraken nodig zijn met de vier betrokken wegbeheerders bij de Mobiliteitsvisie Walcheren 2019. Het financierings- en investeringsprogramma moet gefaseerd uitgevoerd kunnen worden.

3.2 Processtappen

Om van ideeën, tot oplossingen en plannen te komen moeten de volgende stappen worden gezet:



Stappenplan/ fasering		
Januari en februari 2024		
0	Opdracht verlening	<ul style="list-style-type: none"> - externe adviseurs selecteren - opdracht verlenen - nadere uitwerking participatie plan, planning en processtappen
1	Analyse	<p><i>Wat is het probleem in de huidige situatie, en trendmatig?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Dataonderzoek: Systematische bij elkaar brengen van beschikbare data uit verschuilende bronnen. Inzichtelijk presenteren van de conclusies daaruit. ○ Overeenstemming met stakeholders over deze uitkomsten: De nul situatie. ○ Gaat om: verkeersstromen, intensiteiten, knelpunten, grijze wegen etc
2	Inkadering	<p><i>Waarom moet de wegenstructuur minimaal voldoen?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ duiding belangrijkste beleidsmatige uitgangspunten: ○ ambities en doelstellingen Omgevingsvisie Veere ○ richtlijnen inlichting wegen Duurzaam Veilig: af te stemmen met wegbeheerders
Maart – april – mei 2024: RIB April		
3	Keuzes in beeld	<p><i>Welke relevante keuzemogelijkheden zijn er?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Bepalen verschillende perspectieven: vanuit welke blik kun je het verkeersvraagstuk benaderen: tot welke keuze variant leidt dat? ○ De varianten moeten beeldend vertaald worden ○ De varianten moeten duidelijk maken wat de impact is op schaalniveau Walcheren en op schaal niveau dorp ○ Bepalen van het afwegingskader: hoe gaan we ze beoordelen?
	Varianten afwegen	<p><i>Een brede maatschappelijke discussie over de varianten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Met instellen van focusgroepen: op basis van de Omgevingsvisie: Vitaal, gezond en Aantrekkelijk ○ Aangevuld met focusgroep Haalbaarheid, mobiliteit en netwerk van de verschillende wegbeheerders ○ Parallel lopend digitale mogelijkheid voor inbreng ○ RIB in april voor discussie met raad ○ Afsluitend centrale bijeenkomst: kennismaken van elkaars invalshoek en afweging
Juni en juli uitwerking		
4	Voorkeurs variant	<p><i>Waar gaan we voor?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Op basis van de opgehaalde inbreng samenstellen van de voorkeursvariant ○ De haalbaarheid hiervan sonderen bij wegbeheerders ○ Voorkeursvariant terugkoppelen aan participanten in juni ○ 6 aug in B&W, 9 sept commissie, 26 sept raad ○ Vastellen als basis voor uitwerking
Vorbereiding start juli – RIB november		
5	Uitwerking	<p><i>Hoe gaan we dat realiseren?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Vertalen toekomstbeeld naar projecten en maatregelen: ○ Schaalniveau lokaal en regionaal ○ Tijd: korte termijn en lange termijn ○ Bepalen budgetindicatie en verdeling wegbeheerders

		<ul style="list-style-type: none"> ○ Afstemmen met reeds geplande werkzaamheden
2025		
6	Besluit vorming	<p><i>Wat spreken we af?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ realisatie kortetermijnmaatregelen ○ jaarlijkse rapportage stand van zaken ○ jaarlijks afstemmen financiering op begroting

Specifieke aanvullende vragen voor de uitvraag zijn:

Bij stap 3: Hoe zorgt u dat de variantenstudie tevens bruikbaar is voor een latere m.e.r. (milieueffectrapportage)-procedure?

Figuur uit de Zeeuwse omgevingsvisie:



Bij stap 3: Hoe werkt u het beoordelingskader voor de varianten uit? Daarbij minimaal te betrekken het afwegingskader uit onderstaande tabel.

Afwegingskader		Variant 1	Variant 2	Variant 3
Criteria \ Varianten				
Inhoudelijk				
1	Landschap			
2	Leefbaarheid			
3	Bereikbaarheid (economie)			
4	Verkeersveiligheid			
Haalbaarheid				
5	Kosten			
6	Financiering			
7	Draagvlak			

Bij stap 5: Tot welk uitvoeringsprogramma (op hoofdlijnen) leidt dit en wat zijn de eerste stappen op weg naar het toekomstbeeld?

- i. Maak hierbij onderscheid tussen regionaal (Walcheren) en lokaal (dorpsniveau) niveau
- ii. Maak onderscheid in korte en lange termijn maatregelen
 1. Korte termijn is realisatie binnen 5 jaar
 2. Middellange termijn 5-10 jaar
 3. Lange termijn 10-15 jaar
- iii. Voor de kortetermijnmaatregelen is afstemming nodig met de parallel lopende uitwerkingen van Grijskerke en Domburg.

Bij stap 5: Welk investeringsprogramma is hierbij nodig?

- b. Wat zijn de te verwachten kosten (en op hoofdlijnen de maatschappelijke baten) van de verschillende varianten?
- c. Maak hierbij onderscheid tussen generieke kosten van maatregelen en specifieke kosten per variant

3.3 Resultaten (producten):

1. Agenda voor het gesprek (Bureau x)

Resultaat van stap 1, 2 en 3. Dit document wordt ter beschikking gesteld aan de raad, deelnemers focusgroepen en online.

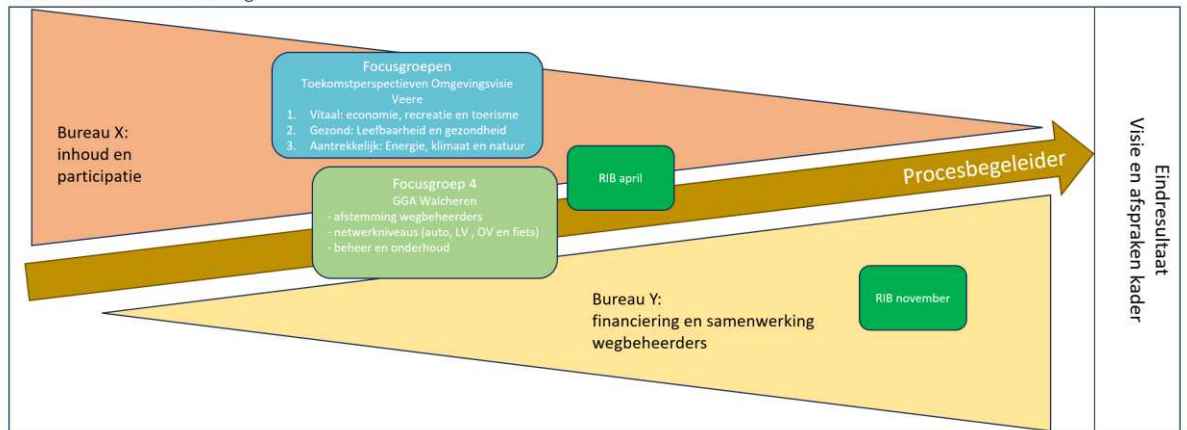
2. Voorkeursvariant (Bureau X)

Resultaat van stap 3 en 4. Dit document bevat de resultaten van de participatieronde en expertronde. Beschrijft de argumentatie waarom dit de Voorkeursvariant is. Beschrijft de Voorkeursvariant op zijn effecten, regionaal, lokaal. En maatregelen voor de korte en lange termijn.

3. Financieringen en investeringsprogramma (bureau Y)

Resultaat van stap 5. Hier brengen we de financieringsmogelijkheden van de wegbeheerders en eventueel andere partijen in beeld. Ook wordt onderscheid gemaakt in korte en lange termijn investeringen. (zie ook 5.3)

Procesfases en ondersteuning



3.4 Communicatie en participatie

Belangrijk onderdeel van het plan van aanpak vormt de betrokkenheid van inwoners en andere stakeholders. De Noordwestroute is niet het enige participatieproces dat loopt en waar getracht wordt inwoners te betrekken en te bereiken. De communicatie en participatie-aanpak rondom de Noordwestroute probeert zo goed mogelijk aansluiting te vinden op andere lopende processen.

- Taskforce wonen.
- Ontwikkelkader verblijfsrecreatie T&R (incl. de resultaten uit de integrale analyse over leefbaarheid en toerisme).
- Korte termijn Grijskerke.
- Verkeersvisie Domburg (incl. Aagtekerke).

We maken gebruik van Citizenlab om de verschillende participatiemethoden overzichtelijk op een plek te bundelen. Opbouw Citizenlab: Informeren, Raadplegen, Betrek, Samenwerken, Co-creatie

We streven naar een representatieve betrokkenheid van ondernemers, stakeholders (verenigingen, stads- en dorpsraden) inwoners., en andere partijen vanuit bijvoorbeeld onderwijs, zorg etc. Met een doorsnede van verschillende leeftijdsgroepen heen. Daarvoor zetten we verschillende participatiemethoden in. Zowel digitaal als met fysieke bijeenkomsten en specifieke werk- focus groepen. We stemmen het type participatiegroep en methode af op de fases uit het stappenplan.

We vragen het externe bureau om de verder uitwerking rondom de focusgroepen op zich te nemen vanuit deze hoofdgedachte:

- i. We laten de varianten / perspectieven beoordelen door Focusgroepen.
- ii. Iedere focusgroep krijgt 3 tot 4 weken de tijd (periode maart) om als groep de varianten te beoordelen. Ze worden hierbij door de gemeente ondersteund (deelname van ambtenaren) en gefaciliteerd (externe deskundigen)
- iii. In een gezamenlijke brede discussiebijeenkomst (begin april) presenteren de focusgroepen vanuit hun invalshoek hun afweging van de varianten.
- iv. Deze discussie over de varianten komt ook aan bod in de RIB april.
- v. Daarnaast denken we aan een parallel lopende digitale discussie.

Indicatief schema met deelnemers die we actief uitnodigen om deel te nemen aan de focusgroepen. Dit schema is niet limitatief, mensen kunnen zich ook uit eigen beweging aanmelden.

Focus groep	Thema: omgevingsvisie	Deelnemers (indicatief)
1	<p>Vitaal:</p> <p>economie, recreatie en toerisme</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Bereikbaarheid en verduurzaming mobiliteit ➔ Koppelkansen transferia/HUB 	<ul style="list-style-type: none"> • Ondernemers • Ondernemersvereniging • Zorginstellingen • Recron • Kenniscentrum Toerisme HZ • Bedrijven/ vereniging • Beleidsadviseur economie • Beleidsadviseur duurzaamheid • Extern deskundige • ---
2	<p>Aantrekkelijk:</p> <p>Energie, klimaat en natuur</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Landschappelijke inpassing wegen ➔ Differentiatie en hiërarchie wegnnet (fiets) 	<ul style="list-style-type: none"> • Zeeuwlandschap • Natuurmonumenten • Stichting landschap/ cultuur • Cultureel erfgoed • beleidsadviseur provincie natuur en landschap • Beleidsambtenaar landschap • Extern deskundige • ZLTO • ----
3	<p>Gezond:</p> <p>Leefbaarheid en gezondheid</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Verkeersveiligheid ➔ Autoluwe kernen ➔ Geluid, stof, stank 	<ul style="list-style-type: none"> • Vertegenwoordigers van iedere stads en dorpsraden • Milieudienst/ veiligheidsregio • Veilig verkeer • Kernambtenaren • Beleidsadviseur gezonde leefomgeving • Gemeentelijk stedenbouwkundige • SVRZ • Zeeuwsland • Extern deskundige •
4	<p>Haalbaarheid</p> <p>Onderliggende netwerk:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Fietsnetwerk ➔ Landbouwverkeer ➔ Beheer en onderhoud ➔ Inrichting duurzaam veilig profielen 	<ul style="list-style-type: none"> • Rijkswaterstaat • Waterschap • Provincie • Senior mobiliteit gemeente • Beleidsadviseur fiets • Kavelruilbureau provincie • Extern deskundige • ...

3.5 Planning

Planning op hoofdlijnen: **Bestuurlijk**

- Raadsbehandeling plan van aanpak december 2023
- Perspectieven/ varianten RIB april 2024
- Vaststellen Voorkeursvariant:
 - o In B&W 6 aug 2024
 - o In commissie 9 september 2024
 - o In raad 26 september 2024
- Financiering en Uitvoeringsprogramma in RIB november 2024
- Totaalplan in raad en GGA medio 2025

Parallel lopende trajecten

- o Korte termijn maatregelen Grijskerke en financiering raad maart 2024
- o Korte en middellange termijn Domburg raad juni/juli 2024

4 Organisatie en aansturing (governance)

4.1 Organisatie

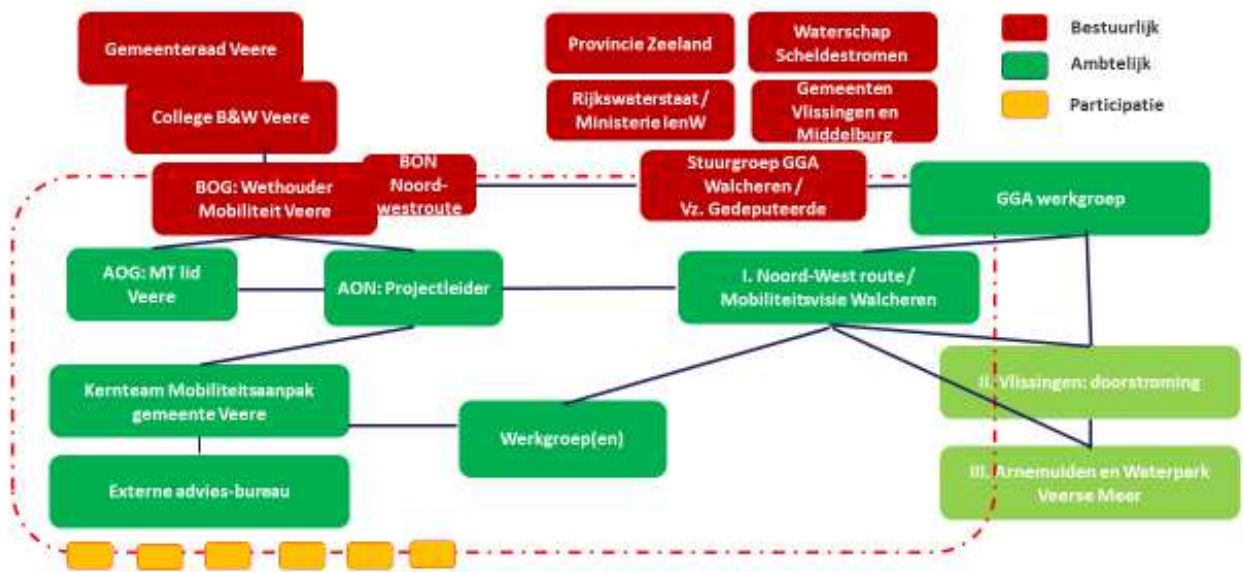
Qua organisatie en aansturing is het vraagstuk meervoudig qua thematiek en schaalniveau zoals hiervoor al beschreven. Dat maakt de organisatie en aansturing complex.

In onderstaand schema brengen we het onderscheid tussen deze opdracht (met focus op de gemeente Veere en een bredere scope dan alleen de wegenstructuur), en de - deels overlappende - opdracht vanuit de Mobiliteitsvisie voor heel Walcheren in beeld. De gemeentelijke opdracht is immers ingebed in de Mobiliteitsvisie Walcheren van de 4 wegbeheerders. Het resultaat wordt dan ook afgestemd met en aangeboden aan de 4 wegbeheerders met de intentie om te komen tot afspraken over de uitvoering.

Bij de wethouder mobiliteit van de gemeente Veere komen beide zaken bij elkaar. Hij functioneert daarmee enerzijds als Bestuurlijke Opdrachtgever (BOG) voor de Mobiliteitsaanpak van de gemeente Veere, incl. het participatie-traject dat hierbij hoort, en is Bestuurlijk Opdrachtnemer (BON) voor de Noordwestroute zoals gedefinieerd in de Mobiliteitsvisie Walcheren.

Ambtelijk brengen we op soortgelijke manier de verbinding tot stand. Daarbij functioneert de driehoek Bestuurlijk Opdrachtgever, Ambtelijke Opdrachtgever en Ambtelijk Opdrachtnemer als een soort stuurgroep binnen de gemeente.

In een van de werkgroepen/focusgroep maken we ook ruimte voor een vertegenwoordiging vanuit de provincie en het waterschap, en Rijk zodat we elkaar optimaal benutten en zorgen voor afstemming.



5 Benodigde en beschikbare middelen (financiën en personeel)

5.1 Personele inzet

Bij het opstellen van een mobiliteitsvisie op de noordwestroute is het belangrijk om als gemeente vanuit de verschillende beleidsterreinen deel te nemen en input te leveren. Van economie tot wonen en van duurzaamheid tot communicatie. De integrale benadering zorgt ervoor dat de juiste dwarsverbanden worden gelegd en dat de neuzen dezelfde richting op staan. De benodigde personele inzet is met het MT afgestemd.

5.2 Procesmiddelen

Voor de uitvoering van het proces, inclusief de bijbehorende participatie, wordt externe deskundigheid ingehuurd. Hiervoor hanteren we de richtlijnen van het inkoopbeleid en worden waar mogelijk meervoudige onderhandse offertes opgevraagd.

De integrale insteek maakt dat er verschillende typen expertise gevraagd wordt. Hiervoor zal een combinatie van verschillende externe bureaus samenwerken. Dit werken we nader uit in de offerte uitvraag. In het raadsvoorstel wordt gevraagd de benodigde middelen beschikbaar te stellen.

5.3 Investeringsgeld

Als onderdeel van het proces zal ook worden gekeken naar beschikbare middelen voor het uitvoeringsprogramma en de korte en lange termijn maatregelen.

We brengen samen met de andere wegbeheerders de benodigde investeringsmiddelen voor de komende jaren in beeld:

- a. Binnen de gemeente Veere:
 - i. Bij de gemeente Veere zelf binnen portefeuille mobiliteit (voor resp. beheer en onderhoud, mobiliteitsmanagement etc., fiets (incl. elektrische fiets), OV, aanleg wegen, parkeren etc.
 - ii. Welke slimme koppelingen zijn er te maken met andere portefeuilles, zoals wonen, recreëren, duurzaamheid en economie met verkeer (werk met werk maken).
- b. Van andere gebieds- en wegbeheerders: wat is al gepland in beheer en onderhoud (bij Provincie, Waterschap en het Rijk).
- c. Welke overige investeringsbijdrage is er vanuit regionale partners mogelijk
 - i. Wat zou de Provincie nu en later kunnen bijdragen?
 - ii. Idem voor het Waterschap.
 - iii. Op welke overige middelen kunnen we een beroep doen bij het Rijk, bv. aanvragen verkeersveiligheidsprojecten, uit het programma vitaal platteland, etc.
- d. Welke bijdragen zijn wellicht vanuit EU aanvragen beschikbaar te maken? (Inzet van OZO/ provinciaal subsidie-team).

Het in beeld brengen van de financiën koppelen we zo veel mogelijk aan de stappen uit het plan van aanpak. Daarbij is het van belang de partners alvast te laten nadenken over de kansen en risico's die zij zien rondom het plan van aanpak. Het tijdig betrekken van de partners is belangrijk voor het vinden van gezamenlijke oplossingen en middelen.

Het komen tot een investeringsagenda, en apart daarvan een financieringsstrategie, samen met partners, vormt onderdeel van het plan van aanpak. Uiteraard zullen we hier de gemeenteraad vanuit hun budgetrecht goed in betrekken.

Qua timing zal rekening worden gehouden met de P&C/ Begroting cyclus.

6 Risico's en beheersmaatregelen

Risico	Beheersmaatregel
Te hoge verwachtingen over tempo en financierbaarheid van uitvoering van de maatregelen	Open en transparante communicatie en betrekken van inwoners en andere partijen bij het traject via participatie
Niet alle wegbeheerders voelen nut/ noodzaak om mee te werken en op termijn ook mee te financieren	Op basis van feitelijke ontwikkelingen en vanuit omgevingsmanagement werken. Overige wegbeheerders betrekken bij het onderzoek en de conclusies en aanbevelingen. We plannen op de belangrijke momenten een bestuurlijk overleg in.

<p>Beschikbaarheid en kennis en ervaring van het externe bureau zijn niet adequaat.</p>	<p>Gedegen uitvraag voor aanbesteding doen en bureaus vragen met goed track record in min of meer vergelijkbare vraagstukken en gebieden. We betrekken ook meer dan 1 bureau, zodat we ieder bureau op hun specifieke kennis kunnen selecteren.</p>
<p>Er komen tijdens het traject nog aanvullende vragen.</p>	<p>Als er aanvullende vragen zijn, dan wegen we af of en hoe die meegenomen kunnen worden.</p>
<p>De doorlooptijd van het project is relatief kort.</p>	<p>Wij bespreken periodiek de voortgang; bij een wezenlijke aanpassing van de planning informeren wij u tijdig en bezien gezamenlijk hoe we tijdig tot het overeengekomen resultaat komen. Met name het aanbieden van de voorkeursvariant in de raad van september is ambitieus. We vinden het echter belangrijk de energie en tempo in het proces vast te houden.</p>