

Verkeersvisie Domburg

CONCEPT

Opdrachtgever

Titel rapport

Gemeente Veere

Verkeersvisie Domburg

Kenmerk

013096.20231004.R1.08

Datum publicatie

18 oktober 2023

Projectteam Goudappel

Rutger Klein, Daphne de Jong en Christiaan
Palsrok

Status

Concept

© Copyright Goudappel BV 18-10-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
2. Procesaanpak	6
3. Huidige situatie in beeld	8
3.1 Verkeersnetwerk	8
3.2 Parkeerbeleid	9
3.3 Parkeerdruk	10
3.4 Verkeersintensiteiten	11
3.5 Doorgaand verkeer	14
3.6 Resultaten digitale enquête	15
3.7 Conclusie	17
4. Doelen	18
5. Inventarisatie oplossingsrichtingen	19
6. Doorrekening maatregelscenario's	21
6.1 Scenario A	21
6.2 Scenario B	23
6.3 Scenario C	24
6.4 Scenario D	25
6.5 Scenario E	26
6.6 Scenario F	28
6.7 Scenario G	29
6.8 Vergelijking verkeersintensiteiten maatregelscenario's	31
7. Strategie parkeren	32
8. Conclusie	34

8.1	Groeimodel	35
8.2	Aanbevelingen voor het vervolg	36

1. Inleiding

Een oplossing voor de toenemende verkeersdruk

Domburg is een badplaats in Walcheren met een zeer grote aantrekkingskracht op binnen- en buitenlandse toeristen. Hoewel de stad zelf circa 1.500 inwoners telt, trekt de regio jaarlijks miljoenen toeristen. Het toeristisch verkeer drukt een zware stempel op de verkeerssituatie in Domburg. Bewoners ervaren met name tijdens het hoogseizoen veel overlast en de leefbaarheid en unieke karakter van de kern staan hierdoor onder druk. De gemeente Veere is daarom een onderzoek gestart naar mobiliteitsmaatregelen om deze problematiek structureel aan te pakken. In deze rapportage staan de resultaten, conclusies en adviezen van dit onderzoek beschreven.

Samen werken aan de visie

Draagvlak is één van de belangrijkste criteria voor de Verkeersvisie Domburg. Daarom zijn verschillende afdelingen binnen de gemeente en (vertegenwoordigers van) bewoners én ondernemers van Domburg tijdens dit proces intensief betrokken. Zij hebben op verschillende manieren hun input kunnen leveren en daarmee ook op een belangrijke manier bijgedragen aan het eindresultaat.

Scope

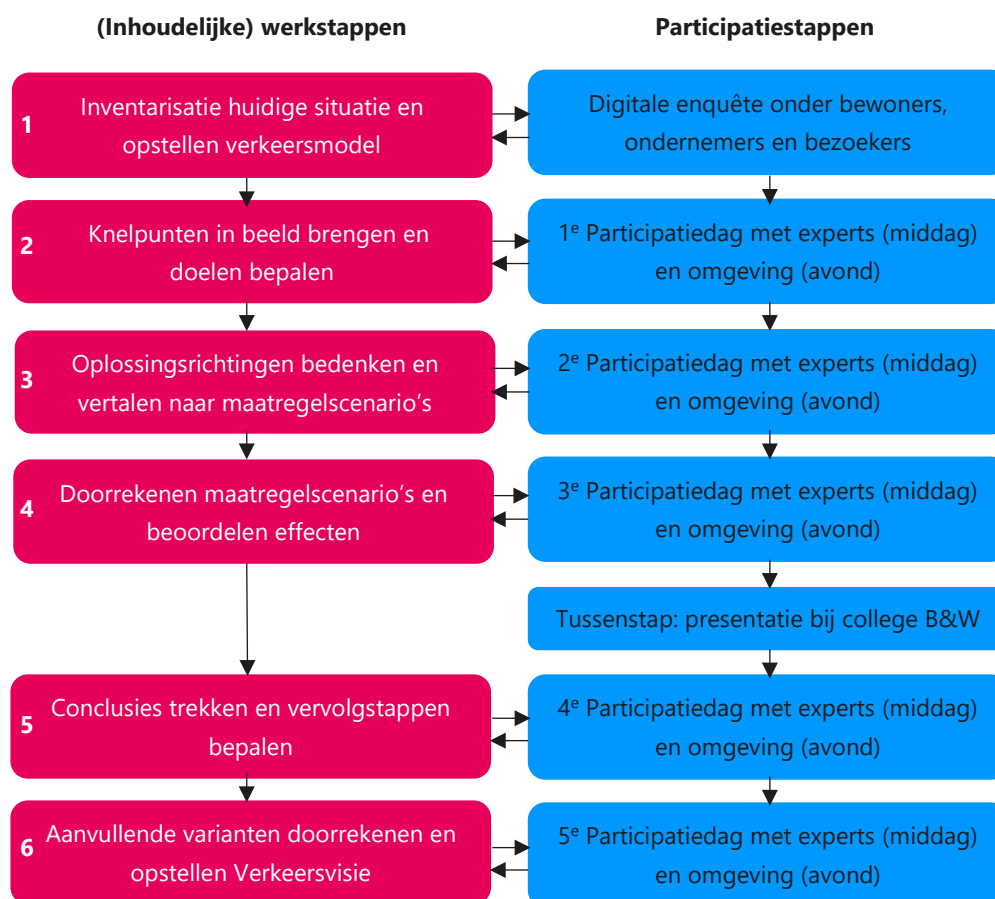
Het doel van dit onderzoek is het bepalen van een visie op verkeer die bijdraagt aan een structurele verbetering van de verkeerssituatie in de kern Domburg. Daarom is voor de verkeersberekeningen het zichtjaar 2040 gebruikt. Op die manier is ook geborgd dat de berekende effecten robuust zijn. Een belangrijk uitgangspunt voor deze studie zijn het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan Veere (GVVP) uit 2017 en de Visie Domburg uit 2015. Deze visie richt zich primair op autoverkeer en -parkeren. De fiets, voetganger en het OV zijn hierin beperkt meegenomen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat de procesaanpak beschreven. In hoofdstuk 3 staat een inventarisatie van de huidige situatie en duiding van knelpunten. In hoofdstuk 4 staan de doelen voor de Verkeersvisie geformuleerd. In hoofdstuk 5 staan de oplossingsrichtingen die zijn opgehaald bij de participatiegroep. In hoofdstuk 6 staat een analyse van zeven maatregelscenario's met het verkeersmodel beschreven. In hoofdstuk 7 staat een strategie voor het onderwerp parkeren. In hoofdstuk 8 staat het gewenste eindbeeld voor verkeer en parkeren samengevat, inclusief de mogelijke tussenstappen (groeimodel), kanttekeningen en vervolgstappen.

2. Procesaanpak

De situatie wat betreft verkeer en parkeren in Domburg leeft sterk onder inwoners en ondernemers. Daarom is door de gemeente gekozen voor een onderzoeksaanpak waarin participatie met omgeving de leidraad vormt. In Figuur 2.1 is de procesaanpak schematisch weergegeven.



Figuur 2.1: Schematische weergave processtappen

Participatietraject

Om te beginnen is in de periode van 19 december 2022 tot en met 15 januari 2023 een digitale enquête uitgezet onder de bewoners en ondernemers van Domburg. In totaal hebben circa 250 respondenten de enquête tijdens deze periode ingevuld. De gemeente beschikt over de volledige, onbewerkte resultaten van deze enquête. Bij de uitnodiging voor de digitale enquête hebben respondenten tevens de mogelijkheid gekregen zich aan te melden voor de participatiegroep (maximaal 20 deelnemers). Hierop hebben circa 40 personen gereageerd. Uiteindelijk zijn hieruit door de gemeente 20 personen geselecteerd om deel te nemen aan vijf participatiebijeenkomsten. In de participatiegroep zat ook een afvaardiging van de Stadsraad Domburg (belangenvereniging voor bewoners) en van de OBD (belangenvereniging voor ondernemers).

In totaal zijn vijf participatiedagen georganiseerd. Deze participatiedagen bestonden telkens uit twee delen: (1) een middagdeel met diverse experts van de gemeente en het HZ Kennisinstituut voor Kusttoerisme en (2) een avonddeel met een afvaardiging van de gemeente en de participatiegroep. De vijf participatiedagen zijn als volgt gepland:

- 7 januari 2023, over resultaten digitale enquête, knelpunten en doelen
- 2 maart 2023, over het bedenken van oplossingsrichtingen
- 25 april 2023, over de effecten en afweging van maatregelscenario's
- 30 mei 2023, over het trekken van conclusies en bepalen van vervolgstappen
- 26 juli 2023, over het gezamenlijk bepalen van de visie op hoofdlijnen

Ten slotte is tussen de derde en vierde participatiedag door de gemeente en Goudappel een toelichting op de tussentijdse resultaten gegeven bij het college van B&W. Deze presentatie heeft plaatsgevonden op 23 mei 2023.

3. Huidige situatie in beeld

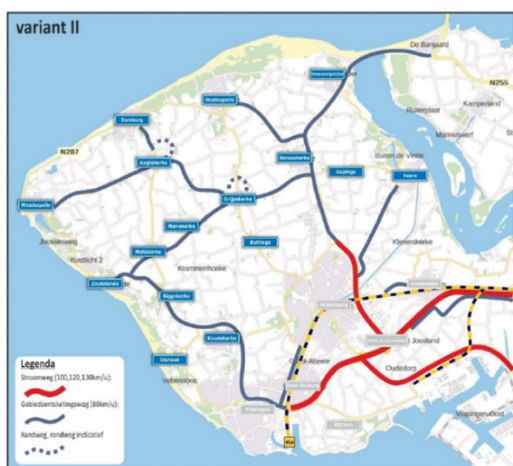
Om doelen te kunnen bepalen voor de visie is het van belang om inzicht te hebben in de bestaande situatie, knelpunten en (autonome) ontwikkelingen op het gebied van verkeer en parkeren. Om dit te inventariseren is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- Gegevens uit het Verkeersmodel Walcheren 2022 (basisjaar 2019 en prognosejaar 2040)
- Gegevens uit het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) Veere, maart 2017
- Gegevens uit de Visie Domburg, februari 2015
- Uitkomsten digitale enquête
- Input van de gemeente en participatiegroep uit de eerste participatiebijeenkomst

In paragraaf 3.1 t/m 3.5 is voor verschillende onderwerpen een korte analyse gegeven. Paragraaf 3.6 bevat de resultaten van de digitale enquête en paragraaf 3.7 bevat een samenvattende conclusie van de belangrijkste aandachtspunten.

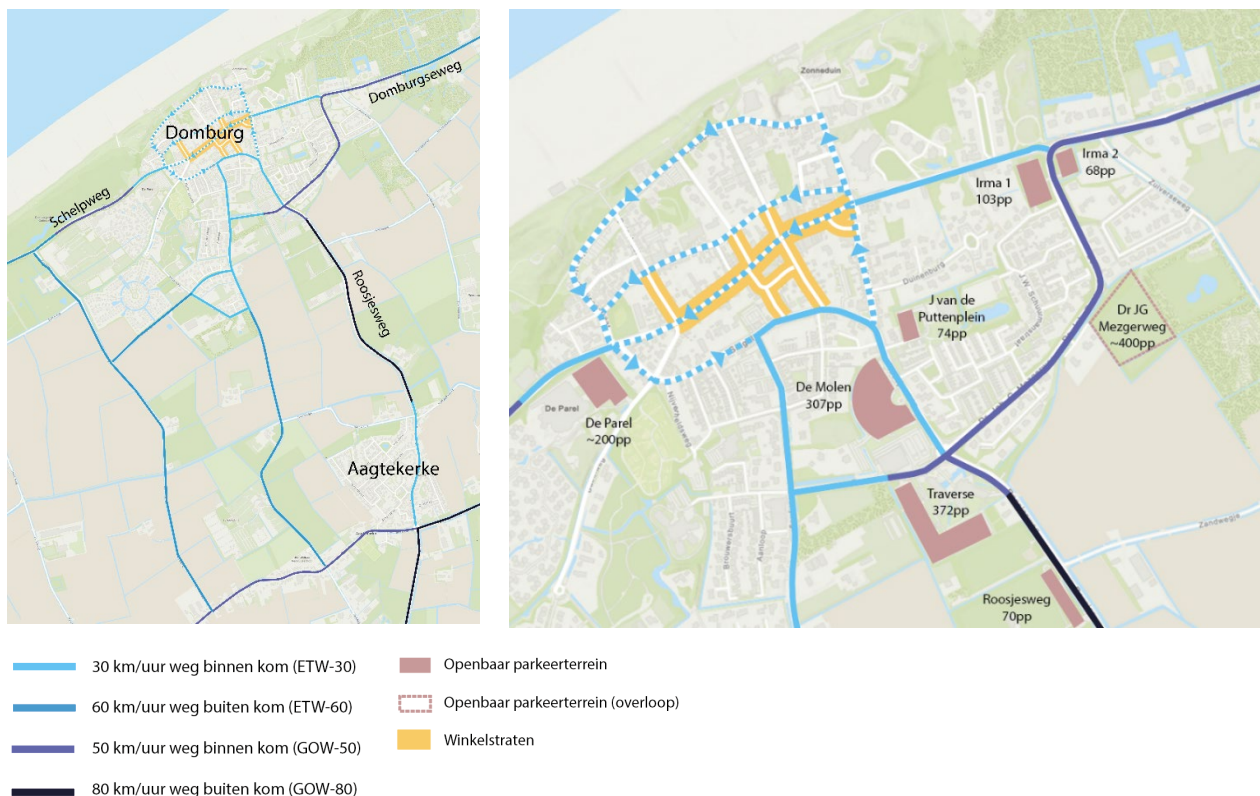
3.1 Verkeersnetwerk

Domburg is een toeristische badplaats die hoofdzakelijk met de auto wordt bezocht. De belangrijkste invalsroute naar Domburg is de Roosjesweg. De stad is ook bereikbaar via de Schelpweg en Domburgseweg, maar de gemeente en regio hebben in het GVVP Walcheren vastgesteld dat het in de toekomst de voorkeur heeft om grote verkeersstromen naar Domburg via het binnenland te laten lopen en niet via de kustroutes (zie Figuur 3.1).



Figuur 3.1: Beoogde hoofdverkeersstructuur gemeente Veere (Bron: GVVP Veere, maart 2017)

Figuur 3.2 toont de bestaande situatie qua wegenstructuur en parkeervoorzieningen in/rond Domburg. Binnen de kern geldt snelheidslimiet van 30 km/uur op alle wegen met uitzondering van de route Roosjesweg – Dr. JG Mezgerweg – Domburgseweg, die 50 km/uur is. Op het gedeelte Schelpweg en een gedeelte van de Roosjesweg geldt ook het 50 kilometerregime binnen de bebouwde kom, zie figuur 3.2. Het centrum bestaat uit veel (vaak smalle) éénrichtingswegen waaronder de Schuitvlotstraat, PJ Eloutstraat, hoofdstraat (Weststraat – Markt – Ooststraat) en het westelijk deel van de Singel. Vooral op en rondom de hoofdstraat bevinden zich veel winkels en horeca.



Figuur 3.2: Schematische weergave wegenstructuur en openbare parkeerterreinen

3.2 Parkeerbeleid

In (nagenoeg) de hele kern van Domburg geldt vergunninghoudersparkeren (dagkaart mogelijk tegen hoog tarief). Voor niet-vergunninghouders en toeristen is er een parkeerverwijssysteem wat aangeeft op welke terreinen er nog restcapaciteit is aan verkeer wat via de Roosjesweg, Domburgseweg en Singel Domburg binnen komt rijden. Een nadeel van het huidige parkeerverwijssysteem is dat de parkeerterreinen niet allemaal langs één aaneengesloten parkeerroute liggen, maar dat de parkeerroute zich in drieën splitst ter hoogte van de rotonde Traverse – Roosjesweg – Dr. JG Mezgerweg. Bovendien zijn de terreinen langs de Dr. JG Mezgerweg (Irma I en II en het overloopterrein aan de Dr. JG Mezgerweg) niet gunstig gelegen ten opzichte van de Roosjesweg, waardoor extra verkeer op de Dr. JG Mezgerweg ontstaat. De parkeerterreinen Irma I en Irma II zijn wel gunstig gelegen ten opzichte van de Domburgseweg/Oostkapelle.

De parkeerterreinen De Molen en Traverse (gemeentehuis) hebben wel een gunstige ligging ten opzichte van de Roosjesweg en het centrum. Parkeerterrein De Molen is bovendien geschikt voor toeristen die niet ver kunnen of willen lopen naar het centrum tegen een wat hoger parkeertarief. De ontsluiting van het parkeerterrein bij het gemeentehuis is minder logisch ten opzichten van de Roosjesweg en leidt tot extra verkeer op de rotonde Traverse – Roosjesweg – Dr. JG Mezgerweg.

Binnen het centrum kan door vergunninghouders en dagkaarthouders geparkeerd worden op parkeervakken en enkele terreinen in de openbare ruimte. Daarnaast zijn er in het centrum nog een aantal private (achter)terreinen gelegen waar ook geparkeerd wordt. Een deel van de vakantieparken en het zwembad aan de westkant van Domburg zijn in de bestaande situatie voor autoverkeer ontsloten door/langs het centrum (via de Babelweg/Singel). Ten slotte geeft de gemeente aan dat de PJ Eloutstraat regelmatig wordt gebruikt om mensen af te zetten bij het strand. Dit leidt niet tot veel extra geparkeerde voertuigen maar levert wel extra verkeer op in het centrum.

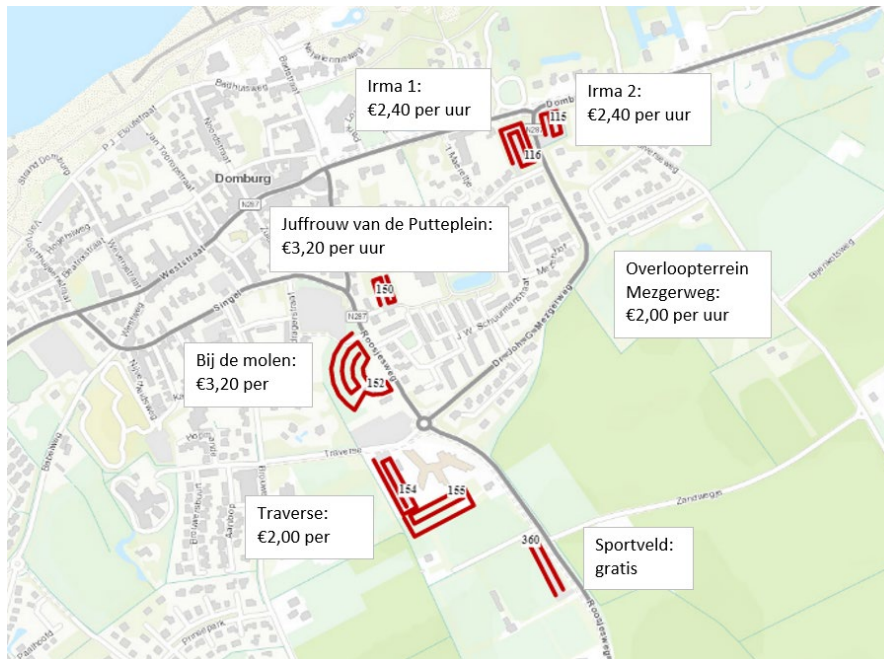
3.3 Parkeerdruk

In Tabel 1 is de parkeerdruk¹ weergegeven op de openbare parkeerterreinen die in het parkeerverwijssysteem zijn opgenomen. Hieruit blijkt dat een aantal terreinen waaronder Irma I en II en het voorste terrein bij het gemeentehuis tijdens het hoogseizoen (nagenoeg) volledig gevuld zijn. Op andere terreinen is nog wel restcapaciteit. Gezien de groei van het toerisme in Domburg is de verwachting dat eventuele restcapaciteit op de parkeerterreinen tijdens piekdrukke de komende jaren verder zal afnemen en dat aanvullende parkeervoorzieningen, zoals overloopterreinen, vaker nodig zullen zijn om alle toeristen een parkeerplaats te kunnen bieden. De groeiende parkeerdruk kan weer leiden tot een toename van zoekverkeer (automobilisten die rondrijden om een vrije parkeerplaats te vinden) en daardoor toenemende overlast in de kern van Domburg, met name op/rondom de parkeerterreinen die vallen onder het parkeerverwijssysteem.

¹ Parkeerdruk tijdens gemiddelde werkdag tijdens hoogseizoen. Data aangeleverd door gemeente Veere. Uit data blijkt dat de parkeerterreinen op werkdagen gemiddeld drukker zijn dan weekenddagen.

Straat	Sectie	Middag					Avond					Nacht				
		Cap	Druk	Bzg	Tekort	Rest	Cap	Druk	Bzg	Tekort	Rest	Cap	Druk	Bzg	Tekort	Rest
De Molen	152	307	194	63%	0	113	307	118	38%	0	189	307	17	6%	0	290
Gemeentehuis	154	139	130	94%	0	9	139	28	20%	0	111	139	32	23%	0	107
Gemeentehuis	155	233	36	15%	0	197	233	27	12%	0	206	233	12	5%	0	221
Irma II	115	68	65	96%	0	3	68	24	35%	0	44	68	17	25%	0	51
Irma II	116	103	99	96%	0	4	103	66	64%	0	37	103	22	21%	0	81
Juffrouw Putteplein	150	74	31	42%	0	43	74	32	43%	0	42	74	19	26%	0	55
P terrein Roosjesweg	360	70	60	86%	0	10	70	46	66%	0	24	70	44	63%	0	26

Tabel 1: Parkeerdruk openbare parkeerterreinen Domburg tijdens hoogseizoen (werkdag) (dataset van 2020-01-04 t/m 2023-01-04)



Figuur 3.3: Overzicht openbare parkeerterreinen in parkeerroute met uurtarief. (dataset van 2020-01-04 t/m 2023-01-04)

3.4 Verkeersintensiteiten

Met het Verkeersmodel Walcheren 2022 zijn de verkeersintensiteiten in beeld gebracht voor een maatgevende dag tijdens het toeristisch hoogseizoen, in de huidige situatie (gebaseerd op gegevens uit 2019) en het zichtjaar 2040. Bij de berekening van verkeersintensiteiten in het zichtjaar 2040 is rekening gehouden met alle vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de regio Walcheren en met een algemene groei van (dag)toerisme in de regio.

In Tabel 3 zijn de verkeersintensiteiten in aantallen motorvoertuigen per etmaal weergegeven op de wegen uit Figuur 3.4 voor de huidige situatie en het zichtjaar 2040. Per weg is tevens door middel van kleurcodes een beoordeling gegeven van de verkeersdrukte en hieruit afgeleid verkeersoverlast en veiligheidsrisico:

- groen: verkeersintensiteiten is > 15% lager dan grenswaarde;
- oranje: verkeersintensiteiten is rond de grenswaarde;

- rood: verkeersintensiteiten is >15% boven de grenswaarde.

Om de grenswaarden per weg te bepalen is gebruik gemaakt van het beoordelingskader uit het GVVP Veere (zie Tabel 2). Dit kader koppelt de functie en inrichting van de weg aan een maximale etmaalintensiteit. Hierbij wordt uitgegaan van het feit dat een voldoende ingerichte weg meer verkeer veilig kan afwikkelen dan een weg die onvoldoende ingericht is. De kwalificatie onvoldoende, voldoende en uitstekend per weg is voor zover deze nog niet in het GVVP Veere waren bepaald door Goudappel aangevuld op basis van expert judgement.

Uit de resultaten in Tabel 3 blijkt dat de verkeersintensiteit op de PJ Eloutstraat, Markt, Singel en Dr. JG Mezgerweg in de huidige of toekomstige situatie rondom de grenswaarde zit. Op de Schuivlotstraat liggen de verkeersintensiteiten ruim boven de grenswaarde.

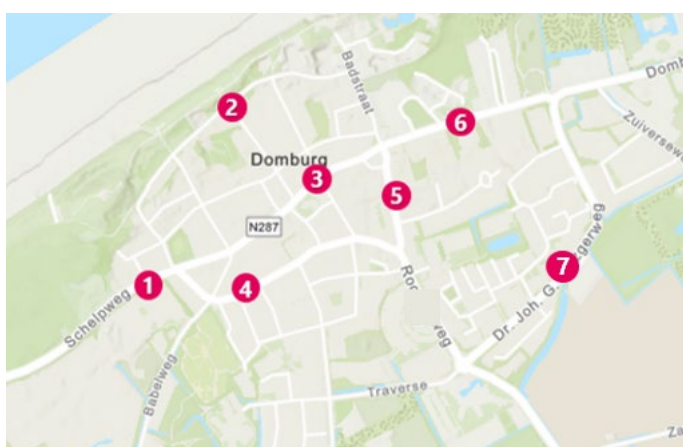
Beoordelingskader drukte gemotoriseerd verkeer			
Wegfunctie	Kwaliteit Weginrichting	Wegtype	
		ETW-30 Grenswaarde mvt/etm	GOW-50 Grenswaarde mvt/etm
A. Verblijven: woon- en winkelstraten	1. onvoldoende	500	n.v.t.
	2. voldoende	2.500	n.v.t.
	3. uitstekend	3.500	n.v.t.
B. Gemengd: woon- en winkelstraten met verkeersfunctie	1. onvoldoende	2.000	2.000
	2. voldoende	4.000	4.000
	3. uitstekend	6.000	6.000
C. Verkeer: ontsluitingswegen	1. onvoldoende	n.v.t.	4.000
	2. voldoende	n.v.t.	8.000
	3. uitstekend	n.v.t.	geen

Tabel 2: Beoordelingskader wegen binnen de bebouwde kom van Domburg (bron: GVVP Walcheren 2017)

Nr.	Straatnaam	Weg Functie – Inrichting - Type	Grens- waarde	Huidig (2019)	Referentie (2040)
1	Schelpweg	B-3-ETW-30	6.000	3.300	4.100
2	PJ Eloutstraat	B-1-ETW-30	2.000	1.700	2.100
3	Markt	A-2-ETW-30	2.500	2.100	2.700
4	Singel (west)	B-2-ETW-30	4.000	3.500	4.600
5	Schuitvlotstraat	B-1-ETW-30	2.000	3.600	4.300
6	Domburgseweg (west)	B-2-ETW-30	4.000	2.200	2.200
7	Dr. JG Mezgerweg	B-3-ETW-30*	6.000	2.900	3.600

Tabel 3: Verkeersintensiteiten in aantal motorvoertuigen per etmaal tijdens het hoogseizoen

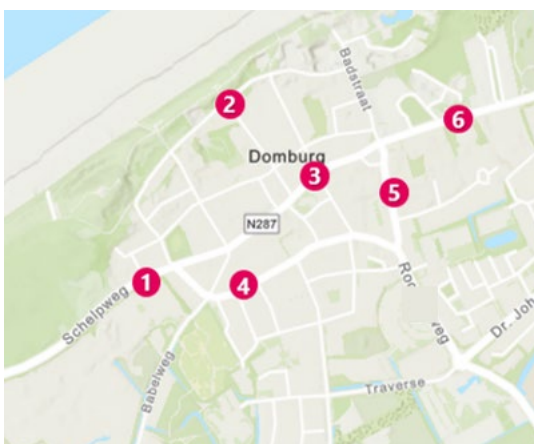
*Na herinrichting



Figuur 3.4: Overzicht nummering wegen

3.5 Doorgaand verkeer

Om te bepalen welk type maatregelen effectief kunnen zijn om het verkeer in de kern van Domburg te verminderen is het van belang om te weten in hoeverre het om bestemmingsverkeer of doorgaand verkeer gaat. Doorgaand wil in dit geval zeggen: Verkeer wat géén herkomst of bestemming heeft in of rond het centrum² van Domburg. Met het verkeersmodel is voor de wegen uit Figuur 3.5 het aandeel doorgaand verkeer berekend in de huidige situatie. Uit de resultaten in Tabel 4 blijkt dat er, gezien de beoogde functie van het centrum als eindbestemming, behoorlijk veel doorgaand verkeer rijdt op de Schelpweg, Markt, Singel, Schuivlotstraat en Domburgseweg. Gemiddeld is er sprake van ongeveer 50% doorgaand verkeer en 50% bestemmingsverkeer op de wegen in het centrum van Domburg.



Figuur 3.5: Overzicht nummering wegen

Nr	Straat	% bestemmingsverkeer	% doorgaand verkeer
1	Schelpweg	25%	75%
2	PJ Eloutstraat	85%	15%
3	Markt	10%	90%
4	Singel (west)	50%	50%
5	Schuivlotstraat	60%	40%
6	Domburgseweg	60%	40%

Tabel 4: Percentage doorgaand verkeer per weg

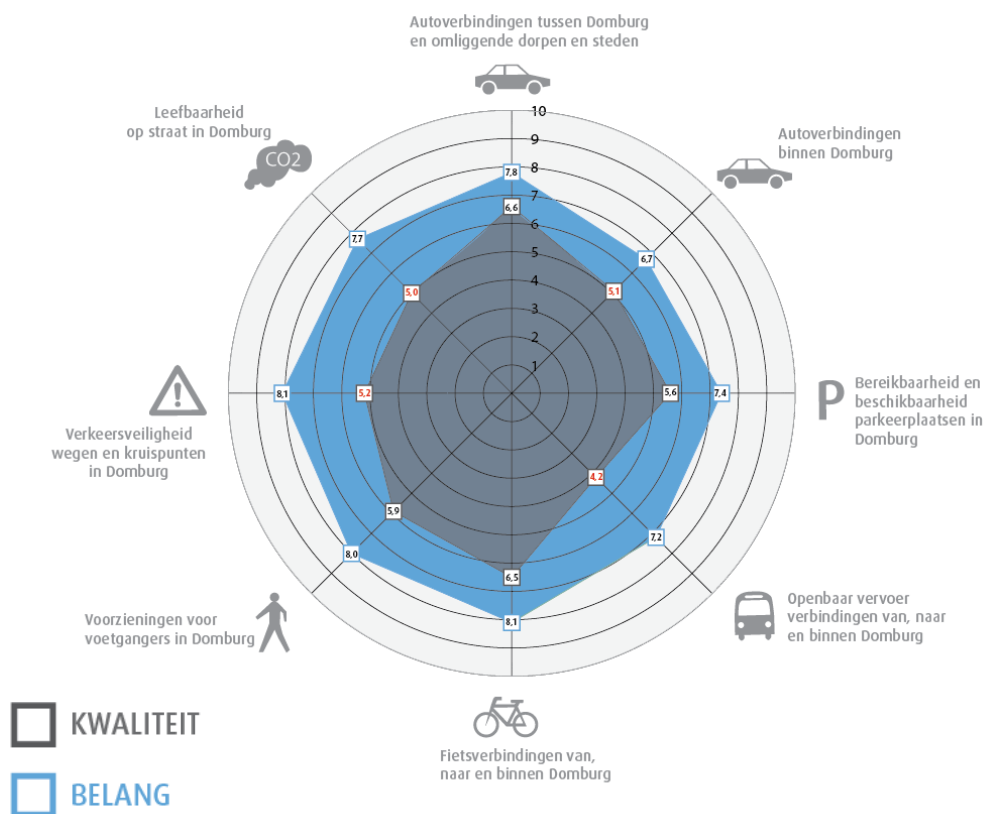
² Onder 'in of rond het centrum' wordt verstaan: bestemming die binnen of direct buiten de route Singel – Schuivlotstraat – PJ Eloutstraat – Van Voorthuysenstraat (de centrumring) liggen

3.6 Resultaten digitale enquête

In de periode van 19 december 2022 tot en met 15 januari 2023 is een digitale enquête uitgezet onder de bewoners en ondernemers van Domburg, die in totaal circa 250 keer is ingevuld. De enquête bestond uit twee delen: een vragenlijst en een kaart waarop deelnemers zelf aandachtspunten konden aanduiden.

Kwaliteit en belang mobiliteitsonderwerpen

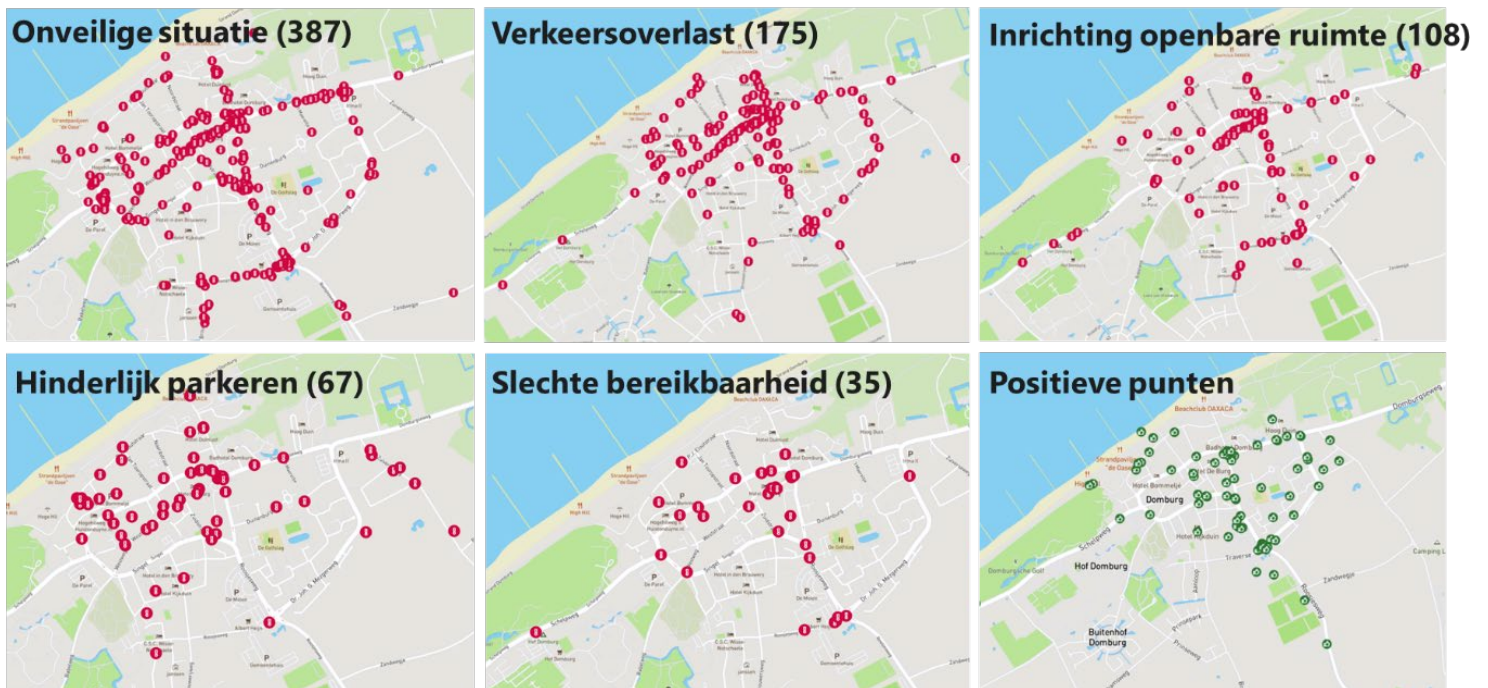
In het eerste deel werd de deelnemers gevraagd om een score (1-10) te geven aan acht verschillende onderwerpen, voor zowel hun waardering van het aspect in de huidige situatie als het belang wat ze aan dit aspect hechten. In Figuur 3.6 zijn de gemiddelde scores voor de huidige situatie en het belang weergegeven voor elk van de mobiliteitsonderwerpen. Het verschil tussen de twee scores geeft een indicatie hoe groot de opgave is voor de gemeente Domburg op dit aspect. De drie grootste verschillen tussen kwaliteit en belang waren op de aspecten Openbaar vervoer, Leefbaarheid en Verkeersveiligheid.



Figuur 3.6: Resultaten digitale enquête deel 1

Waar gaat het goed en waar kan het beter?

In het tweede deel van de enquête konden bewoners aandachtspunten (knelpunten en positieve punten) aangeven op een kaart. De resultaten hiervan zijn zichtbaar in Figuur 3.7. De knelpunten zijn door Goudappel gecategoriseerd om in beeld te krijgen welke thema's het vaakst genoemd worden. De drie meest genoemde thema's waren: Onveilige situaties, verkeersoverlast en inrichting openbare ruimte. Dit komt overeen met het beeld uit het eerste gedeelte van de enquête, waarin verkeersveiligheid en leefbaarheid ook twee belangrijke thema's bleken. Opvallend is dat bij het aangeven van aandachtspunten in de kaart, het openbaar vervoer niet of nauwelijks is genoemd. Locaties waar opvallend vaak knelpunten worden gemeld zijn de hoofdstraat (Weststraat - Markt - Ooststraat), Schuivlotstraat en rotonde Roosjesweg - Traverse - Dr. JG Mezgerweg. De gemeente beschikt over de volledige, onbewerkte resultaten van deze enquête.



Figuur 3.7: Resultaten digitale enquête deel 2

3.7 Conclusie

Er wordt in Domburg veel verkeersoverlast en verkeersonveiligheid ervaren door bewoners, met name in het centrum. Dit hangt samen met het feit dat de verkeersintensiteiten in veel gevallen niet passend zijn bij het karakter, functie en inrichting van de straat. De verwachting is bovendien dat de verkeersintensiteiten op veel wegen in de kern verder zullen toenemen in toekomst onder druk van het groeiende toerisme in de regio.

Uit een analyse met het verkeersmodel blijkt dat het verkeer op de wegen in het centrum van Domburg gemiddeld genomen bestaat uit ongeveer 50% doorgaand verkeer en 50% bestemmingsverkeer. Het relatief hoge aandeel doorgaand verkeer strookt niet met de visie dat Domburg als 'eindstation' voor verkeer hoort te functioneren (Bron: GVVP Veere 2017). Voor het verminderen van doorgaand verkeer zijn met name verkeerscirculatiemaatregelen kansrijk. Voor het verminderen van bestemmingsverkeer zijn met name parkeermaatregelen kansrijk.

Het bestemmingsverkeer wordt veroorzaakt door automobilisten die van of naar hun beoogde parkeerplaats binnen de kern van Domburg rijden. Dit kunnen toeristen zijn, maar ook bewoners, ondernemers, visite etc. De openbare (straat)parkeerplaatsen in het centrum mogen in principe alleen gebruikt mogen worden door vergunninghouders (dagkaarten zijn tegen hoog tarief mogelijk voor niet-vergunninghouders). De gemeente en veel bewoners zijn van mening dat de vele geparkeerde auto's in het centrum afbreuk doen aan de kwaliteit en het karakter van de oude kern. Het parkeren voor (dag)toeristen wordt gefaciliteerd op een aantal openbare parkeerterreinen in de schil rondom het centrum die zijn opgenomen in een parkeerverwijssystem. Op sommige van deze terreinen is in het hoogseizoen nog restcapaciteit, maar de verwachting is dat deze terreinen in de toekomst steeds voller zullen raken onder druk van het toenemende toerisme. Uit de enquêteresultaten blijkt dat inwoners last hebben van veel zoekverkeer in het centrum van (dag)toeristen die hier een parkeerplek zoeken.

4. Doelen

Tijdens de participatiebijeenkomst hebben de deelnemers van de participatiegroep aangegeven wat hun 'hoop' en 'angst' is voor de verkeerssituatie in Domburg. De resultaten hiervan zijn samengevat in Tabel 6.

Hoop	Angst
Een autoluwe, leefbare, veilige en aantrekkelijke kern	Dat het toerisme sterk blijft toenemen en de leefbaarheid daardoor verder afneemt
Geen doorgaand verkeer meer in de kern	Dat er geen duurzame oplossing komt maar alleen tijdelijke of lage impact maatregelen
Verminderen overlast door geparkeerde voertuigen en zoekverkeer	Dat het nog jaren duurt voordat plannen uitgevoerd worden of dat dit leidt tot het afstellen van maatregelen
Verbeteren van de verkeersveiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte	

Tabel 5: 'Hoop en angst' participatiegroep

Vertaling naar doelen

Op basis van deze participatiedag en de analyse uit hoofdstuk 3 zijn de volgende doelen opgesteld voor de Verkeersvisie:

- Het hoofddoel is streven naar een leefbare, veilige en aantrekkelijke kern Domburg, door verkeersdruk te verminderen en meer ruimte te creëren voor de voetganger en kwalitatieve openbare ruimte;
- In het centrum moet de voetganger op één komen te staan. Om meer ruimte te creëren voor een aantrekkelijke inrichting is minder 'blik op straat' gewenst. Daarbij hoort tenminste een autovrije hoofdstraat;
- De verkeersintensiteiten moeten omlaag op wegen die te druk zijn, zodat deze passen bij de wegfunctie en weginrichting. Dit geldt met name op de wegen in en rond het centrum. Om dit te bereiken moet doorgaand verkeer uit de kern worden geweerd en bestemmingsverkeer in het centrum worden verminderd.

5. Inventarisatie oplossingsrichtingen

Tijdens de tweede participatiedag zijn samen met de ambtelijke werkgroep en de participatiegroep oplossingsrichtingen ontwikkeld voor de geconstateerde problematiek en het bereiken van de gestelde doelen (zie Figuur 5.1). Deze oplossingsrichtingen zijn in drie categorieën ondergebracht:

1. Verkeerscirculatiemaatregelen

Dit zijn maatregelen die effect hebben op de routing van het verkeer, zoals éénrichtingsverkeer aanpassen, wegen afsluiten en nieuwe wegen aanleggen. Deze maatregelen zijn voornamelijk bedoeld om doorgaand verkeer in het centrum en de rest van de kern te verminderen.

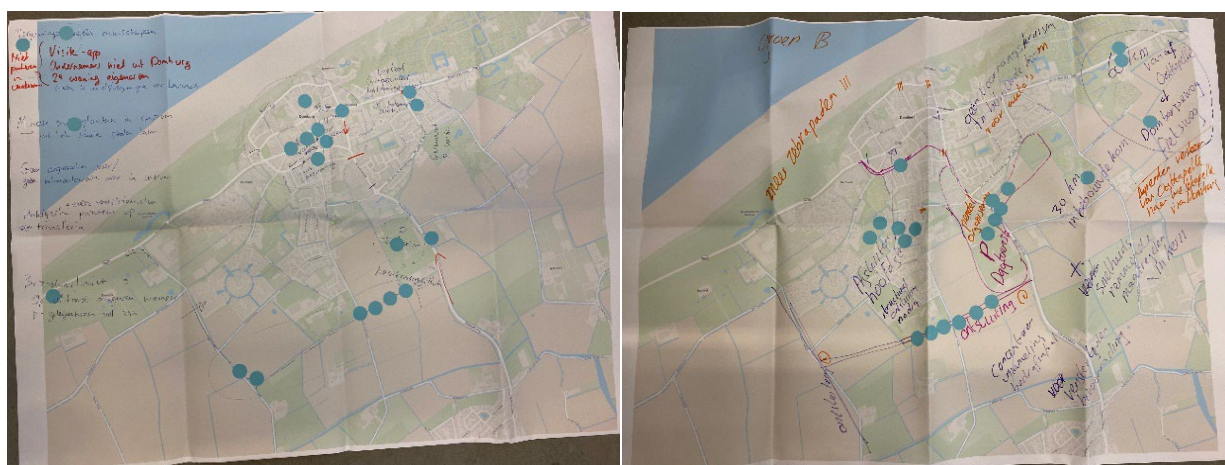
2. Parkeermaatregelen

Dit zijn maatregelen die betrekking hebben op de parkeervoorzieningen in en rond de kern. Deze maatregelen zijn bedoeld om de aantallen geparkeerde voertuigen en hoeveelheid bestemmingsverkeer in het centrum en de rest van de kern te verminderen.

3. Overige maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid en verkeersveiligheid

Dit zijn alle overige oplossingsrichtingen die geen structureel effect hebben op de routing van het verkeer of de aantallen geparkeerde voertuigen.

In Tabel 6 t/m Tabel 8 zijn de maatregelen die tijdens de participatiebijeenkomst ontwikkeld zijn opgesomd. Na het bedenken van oplossingsrichtingen mochten alle deelnemers van de participatiegroep op maximaal drie oplossingsrichtingen een voorkeursstem uitbrengen. In de tweede kolom van de tabellen staat het aantal 'stemmen' per oplossingsrichting van de participatiegroep weergegeven.



Figuur 5.1: Resultaten sessie oplossingsrichtingen met participatiegroep

Verkeerscirculatiemaatregelen	Aantal voorkeursstemmen
Afsluiten hoofdstraat voor autoverkeer (Oostraat-Markt-Weststraat)	11
Westelijke ontsluitingsweg voor 'westrand' Domburg	12
Tweerichtingsverkeer maken van de gehele Singel en Ewout van Dishoeckstraat	2
Dr. JG Mezgerweg 30 km/uur (hele bebouwde kom 30 km/uur)	1
Domburgseweg tussen Domburg en Oostkappelle autoluw maken (bijvoorbeeld geheel 60 km/uur of fietspad van maken)	3
Alle wegen in het centrum tweerichtingsverkeer maken	-
Éénrichtingsverkeer instellen op de Domburgseweg van de Schuitvlotstraat naar Dr. JG Mezgerweg	2
Omklappen éénrichtingsverkeer op de 'ring' rond het centrum	-

Tabel 6: Verkeerscirculatiemaatregelen

Parkeermaatregelen	Aantal voorkeursstemmen
Verminderen geparkeerde auto's centrum (bijv. door opheffen parkeerplaatsen smalle straten, minder vergunningen verlenen of stoppen met dagkaarten)	3
Transferium/parkeerhub voor bezoekers realiseren buiten de kern	7
Maximaal aantal beschikbare parkeerplaatsen in kern voor bezoekers instellen	1
Permanent parkeerterrein aanleggen t.h.v. het huidige overloopterrein aan de Dr. JG Mezgerweg	-
Parkeerroute voor bezoekers verbeteren	-

Tabel 7: Parkeermaatregelen

Overige maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid en verkeersveiligheid	Aantal voorkeursstemmen
Meer zebrapaden	-
Geen voorrangskruispunten binnen de bebouwde kom	-
Snelheidsremmende maatregelen binnen de bebouwde kom zoals drempels, versmallingen etc.	-
Venstertijden instellen voor de bevoorrading van winkels/horeca	-
Concentreren inzameling afval en bevoorrading van bedrijven	-

Tabel 8: Overige maatregelen ten behoeve van leefbaarheid en verkeersveiligheid

Naar aanleiding van deze inventarisatie zijn door de gemeente en Goudappel nog enkele aanvullende maatregelen bedacht. Vervolgens zijn de meest kansrijke verkeerscirculatiemaatregelen geclusterd in maatregelscenario's om door te rekenen met een verkeersmodel. Daarnaast is op basis van deze inventarisatie een strategie parkeren opgesteld die past bij de toekomstige netwerkstructuur. De overige maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn overgedragen aan de gemeente. Omdat deze maatregelen geen structureel effect hebben op de routing van het verkeer of de aantallen geparkeerde voertuigen zijn deze niet verder uitgewerkt/onderzocht in het kader van deze visie.

6. Doorrekening maatregelscenario's

Op basis van de geïnventariseerde oplossingsrichtingen zijn in totaal zeven maatregelscenario's opgesteld, die vervolgens zijn doorgerekend met het Verkeersmodel Walcheren 2022 om de effecten op het autoverkeer indicatief te beoordelen. De scenario's en effecten zijn vervolgens besproken met de ambtelijke werkgroep en de participatiegroep om een voorkeursvariant te bepalen. In hoofdstuk 6.1 t/m 6.7 staan de scenario's inclusief verwachte effecten toegelicht. In Hoofdstuk 6.8 is een vergelijking tussen de scenario's van de berekende verkeersintensiteiten op enkele relevante wegen binnen Domburg gegeven.

6.1 Scenario A

Omschrijving maatregelen

1. De Weststraat, Markt en Ooststraat worden afgesloten voor autoverkeer
2. De Noordstraat, Zuidstraat en Jan Tooropstraat worden doodlopend ter hoogte van de hoofdstraat. Er wordt hier tweerichtingsverkeer toegepast zodat in/uitrijden van deze doodlopende straten toegestaan is
3. De Dr. JG Mezgerweg krijgt een nieuwe inrichting met een maximumsnelheid van 30 km/uur



Figuur 6.1: Schematische weergave maatregelen scenario A

Verkeerseffecten (zie hoofdstuk 6.8 voor modelresultaten)

Het belangrijkste effect van scenario A is dat de hoofdstraat (nagenoeg) autovrij wordt. Hierdoor kan een andere inrichting toegepast worden waarbij de nadruk meer op verblijfskwaliteit kan komen te liggen. Ook de Schuivlotstraat wordt rustiger. Een deel van het verkeer wat over de hoofdstraat reed verplaatst zich echter naar andere routes door het centrum, zoals de PJ Eloutstraat. Op de PJ Eloutstraat leidt dit tot een overschrijding van de grenswaarde, waardoor verkeersoverlast kan toenemen. De Dr. JG Mezgerweg wordt niet significant drukker of rustiger ten opzichten van de referentie, maar door de lagere maximumsnelheid en nieuwe inrichting verbetert de situatie qua verkeersveiligheid en overlast wel.

Draagvlak

De deelnemers van de participatiegroep zijn unaniem vóór de maatregelen uit scenario A met daarbij de toevoeging dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn omdat als gevolg van deze maatregelen de verkeersdruk op de P.J. Eloutstraat zal toenemen. Ook in de digitale enquête zijn de maatregelen uit scenario A keren gesuggereerd. Het autovrij maken van de hoofdstraat is bovendien één van de doelen van dit onderzoek (zie hoofdstuk 4). Dit scenario kan dus rekenen op zeer breed draagvlak binnen Domburg, hoewel het drukker worden van de PJ Eloutstraat of Herenstraat wel als belangrijk aandachtspunt wordt genoemd wat opgelost moet worden.

6.2 Scenario B

Omschrijving maatregelen

1. Alle maatregelen uit scenario A
2. De Domburgseweg wordt éénrichtingsverkeer tussen de Schuitvlotstraat en Dr. JG Mezgerweg
3. Er wordt een afslagverbod ingesteld voor de afslag van Singel naar Schuitvlotstraat



Figuur 6.2: Schematische weergave maatregelen scenario B

Verkeerseffecten (zie hoofdstuk 6.8 voor modelresultaten)

Ten opzichte van scenario A neemt het verkeer op de Domburgseweg fors af en ook de Schuitvlotstraat en PJ Eloutstraat worden rustiger, hoewel de intensiteit op de PJ Eloutstraat nog steeds boven de grenswaarde zit. De Dr. JG Mezgerweg en Roosjesweg worden wat drukker, vermoedelijk omdat een deel van het verkeer wat over de Domburgseweg (in westelijke richting) reed zich naar deze wegen verplaatst. De intensiteit op deze wegen komt daardoor rond de grenswaarde te liggen.

Draagvlak

Een meerderheid van de participatiegroep staat positief ten opzichten van de maatregelen uit scenario B. Wel wordt de kanttekening gemaakt dat de maatregelen nog niet voldoende bijdragen aan het verkeersluwer maken van de PJ Eloutstraat en dat ook de Singel en Schuitvlotstraat druk blijven. Ook kan het afslagverbod hinder geven voor de bevoorradingsroutes van ondernemers in het centrum. Verder is aangegeven dat de bedrijven aan de Domburgseweg bereikbaar moeten blijven vanuit twee richtingen.

6.3 Scenario C

Omschrijving maatregelen

1. Alle maatregelen uit scenario B
2. Tweerichtingsverkeer maken van de gehele Singel en Ewout van Dishoekstraat



Figuur 6.3: Schematische weergave maatregelen scenario C

Verkeerseffecten (zie hoofdstuk 6.8 voor modelresultaten)

Het tweerichtingsverkeer maken van de Singel en Ewout van Dishoekstraat zorgt ervoor dat verkeer op de route Schuitvlotstraat – PJ Eloutstraat – Van Voorthuijssenstraat fors afneemt. De verkeersintensiteiten op de Schuitvlotstraat en PJ Eloutstraat komen daardoor onder de grenswaarde te liggen. De intensiteiten op de route Roosjesweg – Singel – Schelpweg nemen juist toe ten gevolge van het tweerichtingsverkeer maken van de Singel. Hierdoor komen de intensiteiten op Singel boven de grenswaarde te liggen.

Draagvlak

De participatiegroep is positief over de afsluiting van de hoofdstraat en het instellen van 30km/u op de Mezgerweg. Het tweerichtingsverkeer maken van de Singel en Ewout van Dishoekstraat is controversieel vanwege de benodigde ruimtelijke aanpassingen en de verwachte toename van de verkeersintensiteiten. Het leidt echter wel tot forse verbeteringen op andere wegen in het centrum. Een deel van de participatiegroep staat positief ten opzichte van het tweerichtingsverkeer maken van de Singel en Ewout van Dishoekstraat, mits dit als tijdelijke maatregel geldt en er garanties kunnen worden gegeven dat er een structurele oplossing komt waarbij óók op de Singel een acceptabele situatie ontstaat. Er waren echter ook deelnemers die pertinent tegen het tweerichtingsverkeer maken van de Singel waren omdat zij dit een onacceptabele situatie vonden voor omwonenden van de Singel.

6.4 Scenario D

Omschrijving maatregelen:

1. Alle maatregelen uit scenario A
2. Tweerichtingsverkeer maken van de gehele Singel en Ewout van Dishoekstraat
3. Afsluiten Schansweg voor autoverkeer
4. Afsluiten Schelpweg voor autoverkeer tussen toegangsweg recreatiepark en Krommeweg (eventueel uitzondering bijzondere doelgroepen zoals hulpdiensten)

Bijzonderheden: In dit scenario worden de recreatieparken aan de westrand van Domburg ontsloten via de Singel. Het is niet meer mogelijk om de recreatieparken te bereiken via de Krommeweg of Schelpweg (ten westen van de Krommeweg), zie grijze pijlen in figuur 6.4.



Figuur 6.4: Schematische weergave maatregelen scenario D

Verkeerseffecten (zie hoofdstuk 6.8 voor modelresultaten)

Door het gedeeltelijk afsluiten van de Schelpweg neemt het doorgaand verkeer op de Schelpweg oost en de Singel af. Echter, door het tweerichtingsverkeer maken van de Singel en Ewout van Dishoekstraat en doordat het verkeer van/naar de recreatieparken volledig via de Singel ontsloten wordt, neemt het verkeer op de Singel per saldo toe ten opzichte van de referentiesituatie. Op de Schuitvlotstraat en Domburgseweg leidt dit scenario wel tot een duidelijke afname van verkeer.

Draagvlak

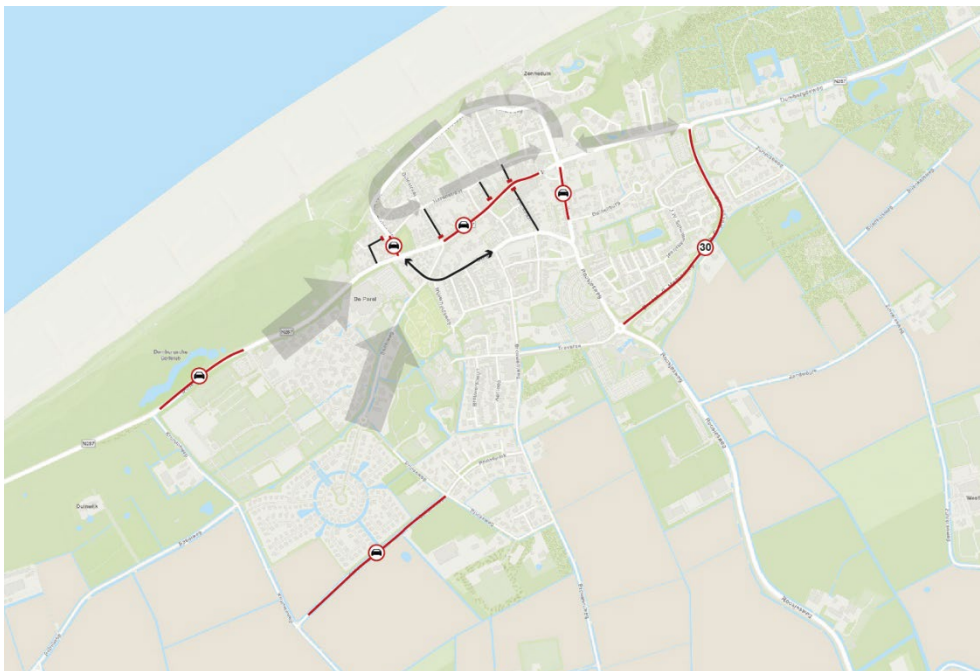
Het afsluiten van de Schelpweg levert in dit maatregelscenario niet het gewenste effect op (aanzienlijk lagere verkeersintensiteiten op de Singel). Het tweerichtingsverkeer maken van de Singel en Ewout van Dishoekstraat is bovendien controversieel vanwege de benodigde ruimtelijke aanpassingen en de verwachte toename van de verkeersintensiteiten. Daarom heeft deze variant geen voorkeur bij de participatiegroep.

6.5 Scenario E

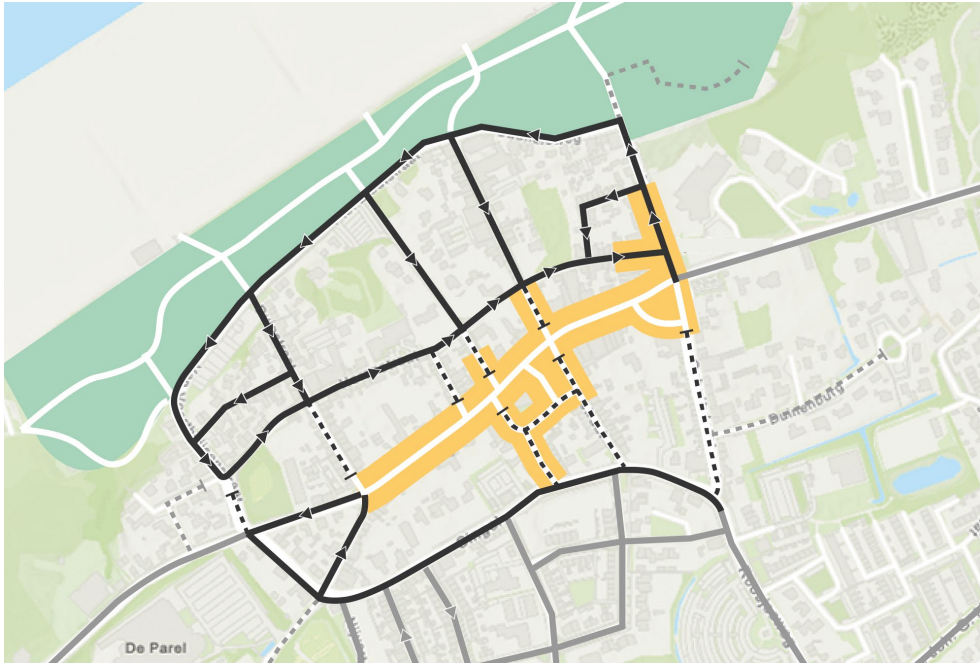
Omschrijving maatregelen:

1. Alle maatregelen uit scenario D
2. Schuitvlotstraat wordt een doodlopende straat, Duinenburg blijft bereikbaar
3. Alle straatjes tussen de Beatrixstraat - Herenstraat - Wijngaardstraat en de hoofdstraat (Schelpweg – Weststraat – Markt – Ooststraat) worden 'geknipt' (=doodlopend voor gemotoriseerd verkeer).

Bijzonderheden: Door het 'knippen' van de genoemde straten ontstaat als het ware een afgesloten sector ten noorden van de hoofdstraat, die enkel bereikbaar is via de Domburgseweg voor autoverkeer. Het is daarvoor noodzakelijk om het éénrichtingsverkeer in een aantal straten aan te passen zodat alle functies die binnen deze sector zijn gelegen bereikbaar blijven. Een gedetailleerde uitwerking van het éénrichtingsverkeer in dit scenario is te zien in Figuur 6.6.



Figuur 6.5: Schematische weergave maatregelen scenario E



Figuur 6.6: Uitwerking éénrichtingsverkeer centrum in scenario E

Verkeerseffecten (zie hoofdstuk 6.8 voor modelresultaten)

De verkeersintensiteiten nemen in dit scenario fors af op de hoofdstraat en Schuivlotstraat. De intensiteiten op de Singel en Ewout van Dishoekstraat blijven echter boven de grenswaarde. Door de ontsluiting van het noordelijke gedeelte van het centrum via de Domburgseweg in plaats van de Singel nemen de intensiteiten toe op de Domburgseweg en Dr. JG Mezgerweg. Binnen het centrum kunnen de verkeersintensiteiten ook toenemen op de Wijngaardstraat en Noordstraat, maar het verkeersmodel is niet gedetailleerd genoeg om dit te berekenen.

Draagvlak

In dit scenario zijn een groot aantal verkeerscirculatiemaatregelen opgenomen, waaronder het tweerichtingsverkeer maken van de Singel. Dit levert echter nog niet op alle wegen een acceptabele verkeersintensiteit op. Met oog op het gewenste eindbeeld (de westelijke ontsluitingsweg, zie scenario G), zouden de meeste van deze maatregelen overbodig worden of zelfs teruggedraaid moeten worden. Daarom heeft deze variant geen voorkeur bij de participatiegroep.

6.6 Scenario F

Omschrijving maatregelen:

1. Alle maatregelen uit scenario D
2. De Schelpweg wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer net als in scenario D, maar kan nog wel gebruikt worden als ontsluiting van het recreatiepark
3. De ontsluitingen van de recreatieparken worden zo aangepast dat deze alleen nog bereikbaar zijn voor arriverend verkeer via de westzijde (Schelpweg en/of Krommeweg). Vertrekkend verkeer kan rijden via zowel de oostzijde (Schelpweg en/of Singel) als Westzijde (Schelpweg en/of Krommeweg). De precieze locaties van de ontsluitingen van de recreatieparken zijn nog niet bepaald.
4. De Krommeweg wordt éénrichtingsverkeer in noordelijke richting, tussen de Prelaatweg en Babelweg

Bijzonderheden: Door aanpassingen aan de ontsluitingen van de recreatieparken kan arriverend verkeer de parken alleen bereiken via de westzijde (Krommeweg). Om te voorkomen dat de smalle Krommeweg hierdoor te druk wordt en er onveilige situaties optreden (met name in de buurt van het kruispunt met de Prelaatweg), wordt deze weg éénrichtingsverkeer gemaakt.



Figuur 6.7: Schematische weergave maatregelen scenario F

Verkeerseffecten (zie hoofdstuk 6.8 voor modelresultaten)

De verkeersintensiteiten nemen in dit scenario af op de hoofdstraat, Schuivlotstraat, Schelpweg en Domburgseweg (west). Op de Singel en PJ Eloutstraat blijven de intensiteiten ongeveer gelijk aan de referentiesituatie. Door éénrichtingsverkeer in te stellen op de Krommeweg neemt de verkeersveiligheid toe, met name op/rondom het kruispunt tussen de Krommeweg/Prelaatweg.

Draagvlak

Hoewel dit scenario er (nog) niet voor zorgt dat alle wegen in het centrum onder de grenswaarde komen, levert het wel een duidelijke verbetering op zonder dat dit leidt tot nieuwe verkeersknelpunten in het centrum. Bovendien sluit dit scenario goed aan op het gewenste eindbeeld (Scenario G). Daarom heeft de participatiegroep hun voorkeur uitgesproken voor de maatregelen uit dit scenario als korte termijn oplossing, met kanttekening dat op lange termijn meer maatregelen nodig zijn om op de verkeersintensiteiten op alle wegen in het centrum onder de grenswaarde te krijgen. Bij de uitwerking van dit scenario dient wel gekeken te worden naar de bereikbaarheid van de buurtschappen en ten westen van Domburg, de woningen/bedrijven langs de Krommeweg en de zuidelijke kern Aagtekerke.

6.7 Scenario G

Omschrijving maatregelen:

1. Alle maatregelen uit pakket C (met uitzondering van de maatregelen instellen tweerichtingsverkeer Singel)
2. Realisatie van een westelijke ontsluitingsweg met maximumsnelheid 60 km/uur (in Figuur 6.8 is hiervoor een indicatieve, mogelijke ligging weergegeven). De westelijke ontsluitingsweg ontsluit de vakantieparken en het zwembad aan de westrand van Domburg zodat deze niet meer door het centrum van Domburg hoeven te rijden.
3. Afsluitingen Schelpweg en Babelweg voor autoverkeer
4. Afsluiten Schansweg voor autoverkeer



Figuur 6.8: Schematische weergave maatregelen scenario G

Verkeerseffecten (zie hoofdstuk 6.8 voor modelresultaten)

In scenario G neemt het verkeer op de Schelpweg, hoofdstraat, Schuivlotstraat, Singel en Domburgseweg fors af ten opzichten van de referentie. Hierdoor komen de intensiteiten op alle wegen in en rond het centrum onder de grenswaarde te liggen. Dit komt doordat doorgaand verkeer (via de Schelpweg) en verkeer van/naar de vakantieparken en zwembad aan de westrand van Domburg via de nieuwe ontsluitingsweg gaat rijden. In totaal trekt de nieuwe ontsluitingsweg op het drukste gedeelte circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal aan. De Dr. JG Mezgerweg wordt ten opzichten van de referentie wel drukker.

Conclusie en draagvlak

De deelnemers van de participatiegroep zijn unaniem vóór de aanleg en realisatie van een westelijke ontsluitingsweg en beschouwen dit ook unaniem als voorkeursscenario voor de lange termijn.

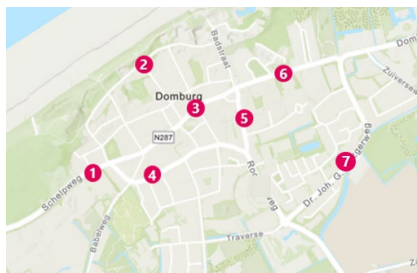
6.8 Vergelijking verkeersintensiteiten maatregelscenario's

De effecten van alle zeven maatregelscenario's op een aantal wegen in en rond het centrum van Domburg staan in Tabel 10 tegen elkaar afgewogen. De kleuren geven weer of de intensiteiten onder (groen), rond (geel) of boven (rood) de grenswaarde uitkomen. Hiervoor is het beoordelingskader uit het GVVP Veere 2017 gehanteerd (zie Tabel 3).

Uit de tabel blijkt dat scenario G (de westelijke ontsluitingsweg) de enige variant waarbij op alle wegen in en rond het centrum de intensiteiten onder de grenswaarde komen. Dit scenario heeft ook unaniem de voorkeur van de participatiegroep. Verder zorgt scenario F (afsluiten Schelpweg voor doorgaand verkeer, ontsluiting recreatieparken) voor een verbetering op de hoofdstraat, PJ Eloutstraat en Schuivlotstraat, hoewel de intensiteiten op de Singel en Schuivlotstraat nog rond de grenswaarde zitten. De maatregelen uit dit scenario sluiten tevens goed aan bij de maatregelen uit scenario G. Scenario F heeft daarom volgens de participatiegroep de voorkeur als 'tussenstap' richting het gewenste eindbeeld met westelijke ontsluitingsweg.

Nr.	Straatnaam	Grens-waarde	Huidig (2019)	Referentie (2040)	A	B	C	D	E	F	G
1	Schelpweg	6.000	3.300	4.100	4.000	3.700	4.800	4.200	4.200	1.500	-
2	PJ Eloutstraat	2.500	1.700	2.100	3.500	3.200	1.600	2.100	1.000	2.100	2.100
3	Markt/Ooststraat	autovrij	2.100	2.700	-	-	-	-	-	-	-
4	Singel (west)	4.000	3.500	4.600	4.400	4.300	6.700	6.500	4.900	4.600	2.500
5	Schuivlotstraat	2.500	3.600	4.300	3.400	2.700	1.500	1.200	-	2.400	1.500
6	Domburgseweg (west)	4.000	2.200	2.200	1.800	200	200	700	3.100	1.500	200
7	Dr. JG Mezgerweg	6.000	2.900	3.600	3.800	5.300	5.300	5.100	6.900	4.200	5.200

Tabel 9: Verkeersintensiteiten per scenario in motorvoertuigen per etmaal tijdens hoogseizoen



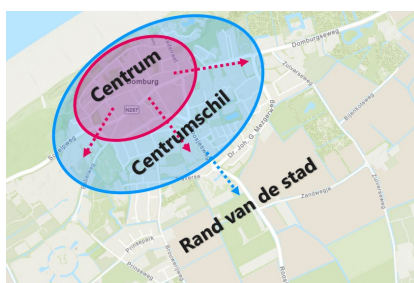
Figuur 6.9: Overzicht nummering wegen

7. Strategie parkeren

Op basis van de analyse (hoofdstuk 2), doelen (hoofdstuk 3), oplossingsrichtingen (hoofdstuk 5) en het voorkeursnetwerk (hoofdstuk 6) is een bijpassende parkeerstrategie voor Domburg ontworpen in samenwerking met de gemeente. De parkeerstrategie richt zich op drie onderdelen:

1. Verminderen (straat)parkeren in het centrum ten behoeve van kwaliteit openbare ruimte
2. Opvangen toenemende parkeerdruk in mobiliteitshub
3. Optimaliseren parkeerroutes en parkeerverwijssysteem

Het principe achter de parkeerstrategie is om het parkeren trapsgewijs uit te plaatsen van het centrum naar de centrumschil, en van de centrumschil naar de rand van de kern (zie Figuur 7.1). In de volgende teksten staat een beknopte beschrijving per bouwsteen gegeven.



Figuur 7.1: Principe parkeerstrategie

1. Verminderen parkeren in het centrum ten behoeve van kwaliteit openbare ruimte

Om het centrum aantrekkelijker te maken en overlast door geparkeerde voertuigen en bestemmingsverkeer te verminderen is het wenselijk om de straten die gelden als belangrijke wandelroutes (zie Figuur 7.2) zo veel mogelijk vrij te maken van geparkeerde auto's. In een vervolguutwerking worden alternatieve mogelijkheden voor deze parkeerplekken onderzocht. Omdat door het wegnemen van straatparkeren de totale parkeercapaciteit in het centrum afneemt, moet nog kritischer gekeken worden welke doelgroepen er in de toekomst nog in aanmerking komen voor een parkeervergunning in het centrum en welke doelgroepen er bijvoorbeeld een vergunning krijgen voor de parkeerterreinen in de centrumschil.



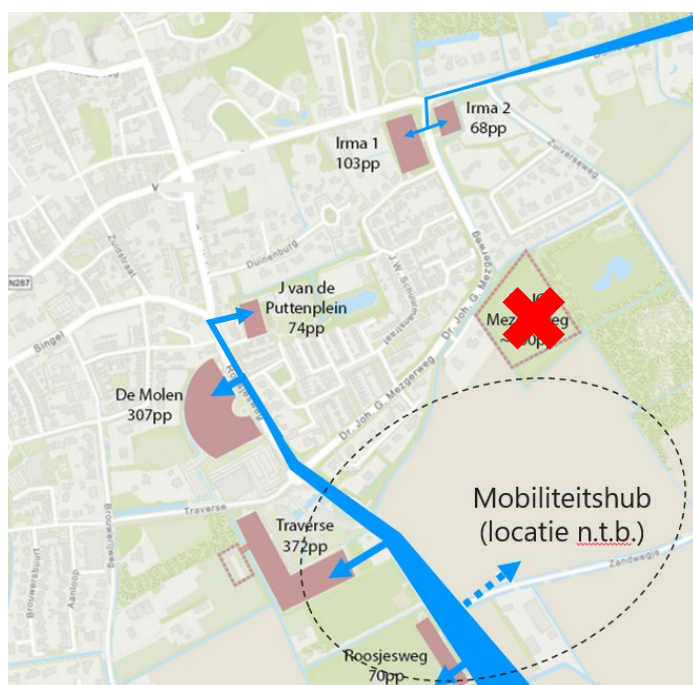
Figuur 7.2: Belangrijkste wandelroutes centrum Domburg (Bron: Visie Domburg, 2015)

2. Opvangen toenemende parkeerdruk in mobiliteitshub

Uit onderzoek blijkt dat er tijdens het hoogseizoen nog restcapaciteit is op een aantal parkeerterreinen in de centrumschil. Gezien de verwachte groei van het aantal toeristen en het mogelijk deels uitplaatsen van vergunninghoudersparkeren uit het centrum naar deze terreinen (zie punt 1), is het echter wenselijk om aanvullende parkeer capaciteit te realiseren buiten de kern, door middel van een mobiliteitshub. De mobiliteitshub moet een aantrekkelijk en relatief goedkoop parkeerterrein worden langs de Roosjesweg, waardoor bezoekers van Domburg ervoor willen kiezen op iets grotere afstand te parkeren. Uit vervolgonderzoek moet blijken waar deze mobiliteitshub gerealiseerd kan worden en welke eisen er gesteld moeten worden aan de mobiliteitshub.

3. Optimaliseren parkeerroute en parkeerverwijssysteem

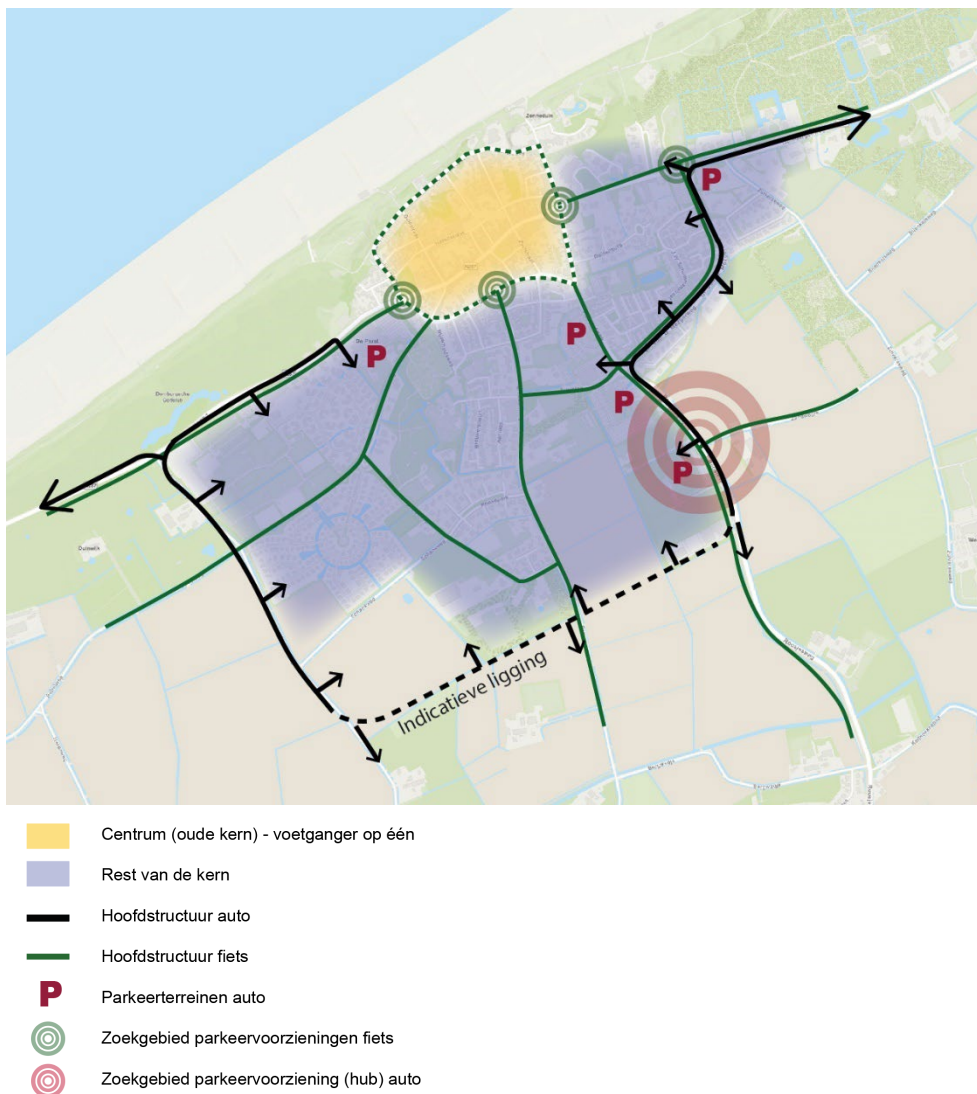
Ten slotte is het wenselijk om de parkeerterreinen en het parkeerverwijssysteem zodanig aan te passen dat er, komende vanaf de Roosjesweg, één heldere parkeerroute ontstaat zonder aftakkingen (zie Figuur 7.3). Hiervoor is het nodig dat het parkeerterrein bij het gemeentehuis een nieuwe ontsluiting krijgt aan de Roosjesweg in plaats van de Traverse. Dat leidt tevens tot een vermindering van verkeer op de rotonde Roosjeweg – Traverse – Dr. JG Mezgerweg. Het overloopterrein langs De Dr. JG Mezgerweg komt te vervallen nadat er een alternatief terrein is, omdat deze ongunstig is gelegen ten opzichten van de parkeerroute en het centrum. De parkeerterreinen Irma I en/of Irma II kunnen behouden worden voor verkeer dat vanaf de Domburgseweg komt aangereden, om ook deze bezoekers vóór het centrum af te vangen. Hetzelfde geldt voor parkeerterrein De Parel, welke gebruikt kan worden door verkeer komende vanaf de Schelpweg.



Figuur 7.3: Optimalisatie parkeerroute

8. Conclusie

Tijdens de laatste participatieavond zijn samen met de participatiegroep en gemeente de strategieën voor verkeer en parkeren samengevoegd in één integrale Verkeersvisie Domburg. Hierbij is ook een koppeling gelegd met het fietsnetwerk en fietsparkeren. De resulterende visie is schematisch weergegeven in Figuur 8.1.



Figuur 8.1: Conceptuele weergave Verkeersvisie Domburg

Bij deze visie horen onderstaande elementen:

- In het centrum komen voetgangers op één te staan. Fietsers zijn toegestaan maar moeten op de hoofdstraat afstappen tijdens winkeluren. Qua autoverkeer is alleen bestemmingsverkeer toegestaan wat in het centrum parkeerrecht heeft (geen dagtoeristen). De belangrijke wandelroutes in het centrum worden zo veel mogelijk vrij van geparkeerde auto's. Omdat hierdoor de parkeercapaciteit in het centrum afneemt, moet kritisch gekeken worden welke doelgroepen er in de toekomst nog in aanmerking komen voor een parkeervergunning waarmee ze in het centrum kunnen parkeren.
- Doorgaande fietsers worden rondom de oude kern geleid via de Schuivlotstraat – Singel - Ewout van Dishoekstraat en PJ Eloutstraat - Badstraat. Langs deze route komen op strategische plekken fietsenstallingen, zodat het voor bezoekers logisch is om de fiets aan de rand van de oude kern te parkeren en te voet verder te gaan. Op deze manier wordt overlast van fietsers en geparkeerde fietsen in het centrum voorkomen.
- De hoofdstructuur voor het autoverkeer loopt via de Roosjesweg, Dr. JG Mezgerweg en een nieuw aan te leggen 'westelijke ontsluitingsweg' (zie stippellijn in figuur 7.1). Vanaf deze hoofdstructuur is het mogelijk om het centrum en de wijken te bereiken via inprickers zoals de Schelpweg, Roosjesweg en Domburgseweg. Het is voor doorgaand verkeer niet meer mogelijk om door of langs het centrum te rijden. De recreatieparken aan de westrand van Domburg zijn ontsloten via de westelijke ontsluitingsweg en niet meer via het centrum. Daardoor nemen de verkeersintensiteiten in en rond het centrum af tot een leefbaar/prettig niveau.
- De parkeervoorzieningen voor bezoekers van Domburg komen grotendeels te liggen langs één overzichtelijke parkeerroute (de Roosjesweg) die begint bij de sportvelden en eindigt bij parkeerterrein De Molen. Om aan de toekomstige parkeervraag te voldoen wordt gezocht naar een locatie voor een mobiliteitshub aan de rand van de kern, langs de parkeerroute. Het overloopterrein aan de Dr. JG Mezgerweg heeft een ongunstige ligging en komt te vervallen nadat er een vervangend terrein gerealiseerd is.
- De parkeerterreinen Irma I en/of Irma II kunnen behouden worden voor verkeer dat vanaf de Domburgseweg komt aangereden, om ook deze bezoekers vóór het centrum af te vangen. Hetzelfde geldt voor parkeerterrein De Parel, welke gebruikt kan worden door verkeer komende vanaf de Schelpweg.

8.1 Groeimodel

De westelijke ontsluitingsweg is een ingrijpende maatregel die niet op korte termijn gerealiseerd kan worden. Daarom is het van belang om 'tussenstappen' te nemen die op kortere termijn al een verbetering op de gestelde doelen kunnen realiseren. Op relatief korte termijn kunnen de maatregelen uit 'maatregelscenario A' al gerealiseerd worden (zie Figuur 8.2), namelijk het autovrij maken van de hoofdstraat en herinrichten van de Dr. JG Mezgerweg als ETW 30 km/uur weg. Deze maatregelen hebben groot draagvlak bij de participatiegroep en leiden tot een afname van verkeer op de hoofdstraat en Schuivlotstraat, maar er treden wel verschuivingen van verkeer op waardoor de verkeersintensiteiten op de PJ Eloutstraat te hoog worden. De volgende stap zou daarom 'maatregelscenario F' kunnen zijn (zie Figuur 8.2), namelijk het afsluiten van de Schelpweg en Schansweg voor (doorgaand) autoverkeer en een aanpassing aan de ontsluiting van de

recreatieparken aan de westrand van Domburg. Om te voorkomen dat hierdoor de smalle Krommeweg te druk wordt en er onveilige situaties optreden, wordt deze weg éénrichtingverkeer gemaakt. De maatregelen uit scenario F hebben een positief effect op de verkeersintensiteiten in het centrum van Domburg, maar er zijn ook enkele kanttekeningen (zie hoofdstuk 8.2).



Figuur 8.2: Maatregelscenario A (links) en maatregelscenario F (rechts)

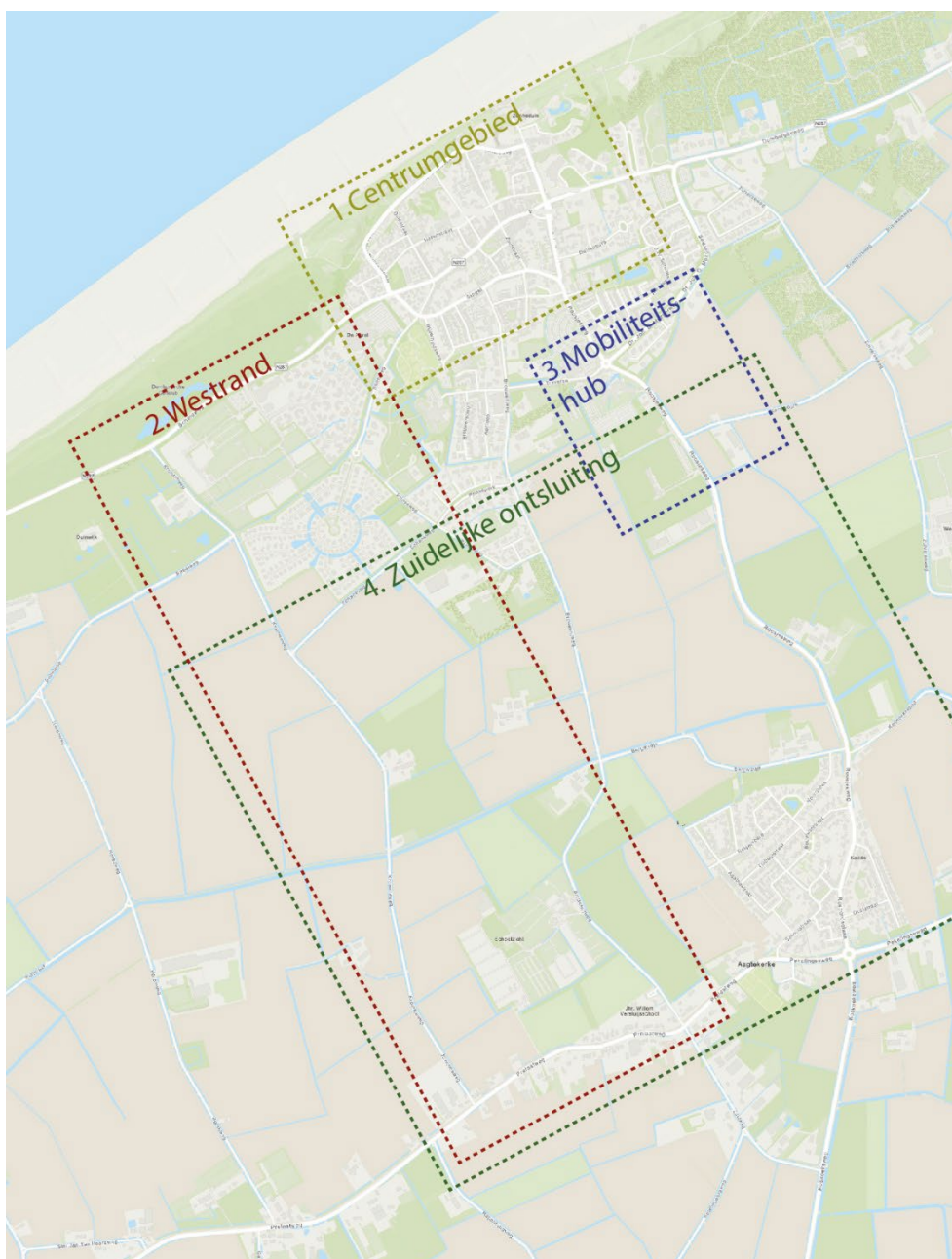
8.2 Aanbevelingen voor het vervolg

De hierboven uiteengezette visie kan worden opgedeeld en uitgewerkt in vier deelprojecten, die staan weergegeven in figuur 8.3. Voor ieder deelproject wordt een plan van aanpak gemaakt en bij ieder deelproject worden belanghebbenden betrokken.

1. **Centrumgebied:** O.a. het herinrichten van de hoofdstraat en uitwerken van het toekomstige parkeer- en vergunningenbeleid. Bij het autovrij maken van de hoofdstraat (maatregelscenario A) is de routing en bevoorradingstijden voor het vrachtverkeer een aandachtspunt om overlast hiervan voor de naastgelegen straten te voorkomen. Er bestaan (camera)systemen waarmee binnen bepaalde zones gehandhaafd kan worden op tijdelijke vrachtverboden. Met betrekking tot het toekomstige parkeer- en vergunningenbeleid zijn de volgende werkstappen aanbevolen:
 - Onderzoeken van de huidige parkeervraag in het centrum tijdens maatgevende momenten, bij voorkeur door middel van een parkeerdrukmeting met motiefbepaling;
 - Bepalen welke straten in de toekomst vrij gemaakt zullen worden van geparkeerde auto's, en vervolgens het effect hiervan op het toekomstige parkeeraanbod en de parkeerdruk onderzoeken;
 - Onderzoeken welke doelgroepen er in de toekomst (nog) in aanmerking komen voor een parkeervergunning in het centrum en welke doelgroepen er bijvoorbeeld een vergunning krijgen voor de parkeerterreinen in de centrumschil.
2. **Westrand (groeimodel):** O.a. een onderzoek naar het éénrichtingsverkeer maken van de Krommeweg en aanpassen van de ontsluiting van de vakantieparken op (relatief) korte termijn cf. maatregelscenario F. Bij het 'knippen' van de Schelpweg en Schansweg is de autobereikbaarheid van Domburg voor buurtschappen ten westen van de stad een aandachtspunt. Deze zullen door de maatregelen mogelijk om moeten rijden via de

Prelaatweg. Ook de bereikbaarheid van de woningen langs de Krommeweg is een aandachtspunt vanwege het mogelijk éénrichtingsverkeer maken van deze weg.

- 3. Mobiliteitshub:** O.a. het bepalen van de eisen en zoeken van een geschikte locatie. De locatie bij Aagtekerke wordt meegenomen in het vervolgonderzoek.
- 4. Ontsluiting Domburg:** O.a. het kiezen en uitwerken van een primaire ontsluitingsroute voor Domburg voor autoverkeer op lange termijn, rekening houdend met lokale belangen.



Figuur 8.3: Deelprojecten Verkeer en Parkeren Domburg



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32