

# Verkeersonderzoek Noordwestroute - Fase 1

Gemeente Veere

Opdrachtgever  
Titel rapport

Gemeente Veere  
Verkeersonderzoek Noordwestroute - Fase 1

Kenmerk  
Datum publicatie

(017010.202410294.R2.05)  
29 oktober 2024

Projectteam Goudappel

Projectteam opdrachtgever

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 29-10-24

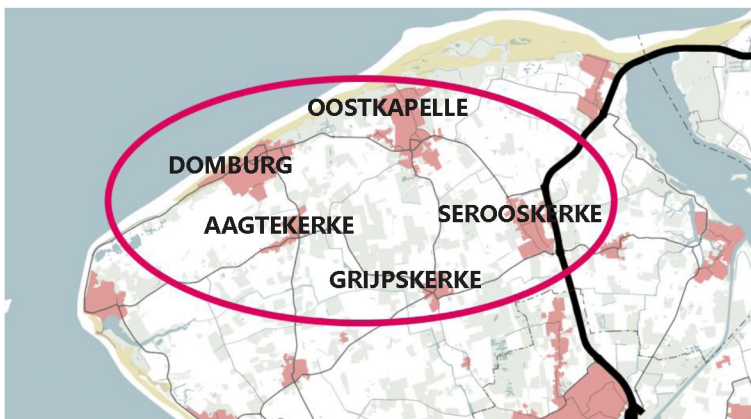
# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>1</b>	<b>8. Oplossingsrichtingen</b>	<b>24</b>
<b>2. Verkeersvraag</b>	<b>3</b>	8.1 Stap 1: Oplossingsrichtingen	25
<b>3. Verkeersnetwerken</b>	<b>7</b>	8.2 Stap 2: Bouwstenen	26
<b>4. Verkeersstromen</b>	<b>13</b>	8.3 Stap 3: Maatregelscenario's	28
<b>5. Effecten verkeer op de leefomgeving</b>	<b>17</b>	<b>9. Doorrekening maatregelscenario's</b>	<b>34</b>
<b>6. Verkeersveiligheid</b>	<b>21</b>	<b>10. Conclusie</b>	<b>43</b>
<b>7. Samenvatting knelpunten</b>	<b>23</b>	<b>Bijlage: Longlist oplossingsrichtingen</b>	<b>45</b>

# 1. Inleiding

## AANLEIDING

De afgelopen jaren is het verkeer in de gemeente Veere toegenomen, met name tijdens het toeristisch seizoen. Het gaat hierbij om autoverkeer, maar ook landbouwverkeer, campers/caravans en (elektrische) fietsen. Dit verkeer leidt in stijgende mate tot klachten over onveilige situaties en overlast. In het bijzonder geldt dit voor het gebied wat we de 'Noordwestroute' zijn gaan noemen, oftewel de kernen Domburg, Oostkapelle, Serooskerke, Grijskerke en Aagtekerke en het



Figuur 1.1: Onderzoeksgebied 'Noordwestroute'

tussenliggende buitengebied (zie figuur 1.1). Naast het toegenomen verkeer geven ook het toenemende aantal zware voertuigen zoals campers en landbouwvoertuigen en het toenemende gebruik van elektrische tweewielers aanleiding voor een integraal onderzoek naar het verkeer- en vervoerssysteem in dit gebied. Doel van dit onderzoek is om te komen tot korte en lange termijn verkeersmaatregelen om de leefbaarheid en de bereikbaarheid van het gebied op korte en lange termijn te waarborgen.

### Toerisme in Veere blijft toenemen

"Veere is een gemeente met aantrekkelijke stranden, natuurgebieden, authentieke kernen en een rijkdom aan toeristische voorzieningen. Deze kwaliteiten trekken grote aantallen bezoekers, zowel dagjesmensen als verblijfstoeristen. In 2018 vinden 5,3 miljoen overnachtingen plaats binnen de gemeente. De laatste vier jaren (2014 – 2018) is het verblijfstoerisme met in totaal ca. 20% gegroeid. Deze groei blijft naar verwachting doorzetten. Afhankelijk van het gekozen scenario, zal het aantal overnachtingen tussen 2018 en 2030 groeien met een range tussen de 21% en 49%, ofwel een stijging van tussen de 1,1 miljoen en 2,5 miljoen overnachtingen" - Integrale analyse Leefbaarheid en Toerisme gemeente Veere

### HET WATERVALMODEL

Het thema mobiliteit kent een grote verwevenheid met andere thema's zoals milieu, leefbaarheid en economie. Dit maakt ook dat mobiliteitsproblemen vaak erg complex zijn en doorwerken in veel andere sectoren. Dit geldt evengoed in de gemeente Veere, waar de verkeersproblematiek leidt tot een afnemende waardering van de leefbaarheid en het landschap. Hierdoor is ook het draagvlak voor economische ontwikkeling onder inwoners afgenomen. Het oplossen van de verkeersproblematiek kan daarom gezien worden als een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de gemeente op korte en lange termijn.



Figuur 1.2: Watervalmodel

### VERKEERSVISIE DOMBURG

In 2023 is reeds een Concept Verkeersvisie Domburg opgesteld door de gemeente, in samenwerking met afvaardiging van de bewoners en ondernemers. In deze concept verkeersvisie staan een aantal voorkeursmaatregelen en vervolgstappen voor de korte en lange termijn. De maatregelen en inzichten uit het onderzoek voor Domburg zijn gebruikt als input voor het onderzoek naar de Noordwestroute en

maken daarmee integraal deel uit van de knelpuntenanalyse en maatregelscenario's in dit rapport. Het participatieproces van de concept verkeersvisie Domburg is tevens gebruikt als model voor het participatieproces bij dit onderzoek.

### ONDERZOEKOPZET

Dit rapport bevat de resultaten van Fase 1 van het verkeersonderzoek naar de Noordwestroute. Deze fase bestaat enerzijds uit een verkennende knelpuntenanalyse en anderzijds uit een inventarisatie van de mogelijke oplossingsrichtingen. In Fase 2 zullen de oplossingsrichtingen integraal beoordeeld worden om uiteindelijk tot een besluit te komen over een scenario aan maatregelen die op de korte en lange termijn kunnen worden uitgevoerd.

### LEESWIJZER

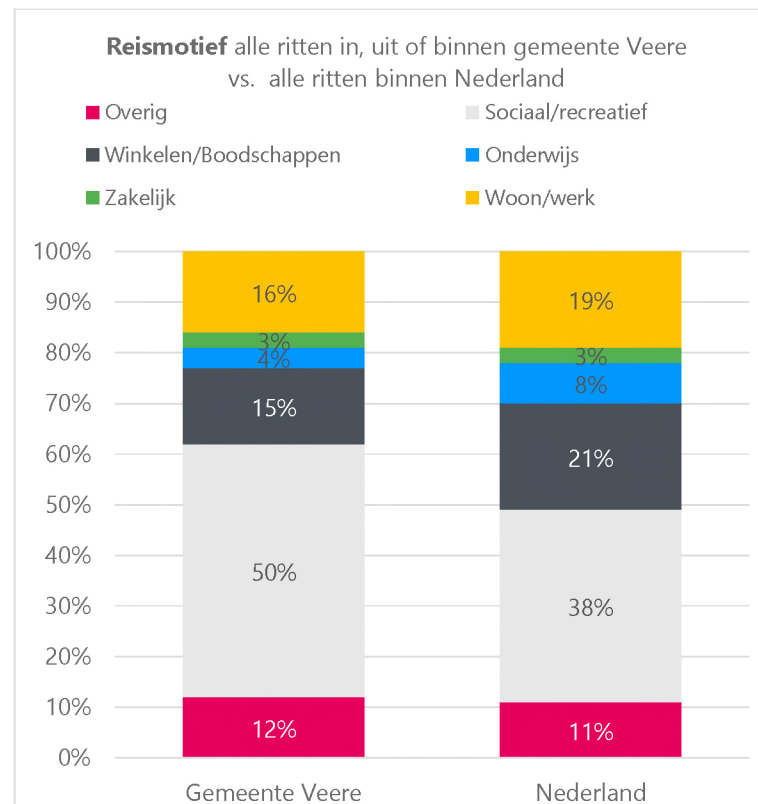
Dit rapport begint met een feitelijke analyse van de huidige verkeerskundige situatie langs de Noordwestroute. In hoofdstuk 2 wordt eerst gekeken naar de vervoersvraag en in hoofdstuk 3 naar het vervoersaanbod in de vorm van netwerken. Vervolgens wordt, op basis van hoofdstuk 2 en 3, in hoofdstuk 4 een analyse gedaan op de verkeersdruk en de effecten daarvan op de leefomgeving (hoofdstuk 5) en de verkeersveiligheid (hoofdstuk 6). In hoofdstuk 7 worden de belangrijkste knelpunten uit de analyse vervolgens opgesomd.

Daarna wordt in hoofdstuk 8 gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen en in hoofdstuk 9 naar het effect hiervan. In hoofdstuk 10 worden de bevindingen van de rapportage afsluitend omschreven.

## 2. Verkeersvraag

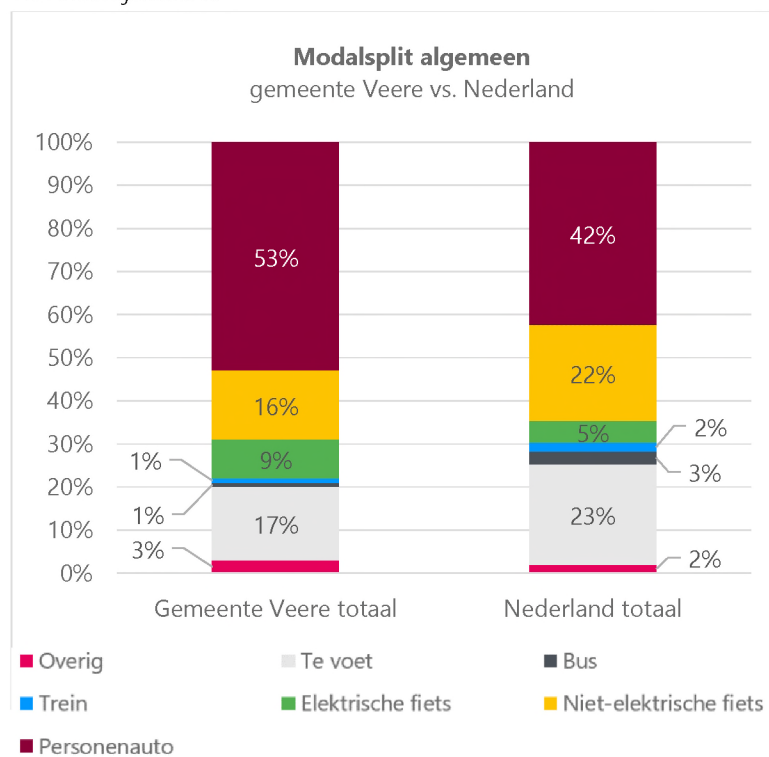
**In dit hoofdstuk wordt ingegaan op hoe verkeer in de gemeente Veere ontstaat, en welke keuzes verkeersdeelnemers in de huidige situatie maken ten aanzien van vervoerswijze.**

De gemeente Veere is een landelijke gemeente waarin verspreid een aantal kleine kernen liggen en waar natuur en toerisme een belangrijke rol spelen. Toerisme is een belangrijke bron van verplaatsingsgedrag/verkeer. In 2018 vonden 5,3 miljoen overnachtingen plaats binnen de gemeente. De laatste vier jaren (2014 – 2018) is het verblijfstoerisme met in totaal ca. 20% gegroeid. Deze groei blijft naar verwachting doorzetten. Afhankelijk van het gekozen scenario, zal het aantal overnachtingen tussen 2018 en 2030 groeien met een bandbreedte tussen de 21% en 49% (Bron: Gemeente Veere 2019, Integrale analyse Leefbaarheid en Toerisme). De rol van het toerisme is terug te zien in figuur 2.1. Hieruit blijkt dat verplaatsingen in de gemeente Veere relatief vaak een sociaal/recreatief motief hebben in vergelijking tot het Nederlands gemiddelde. Circa 50% van de verplaatsingen in de gemeente hebben een sociaal/recreatief motief.



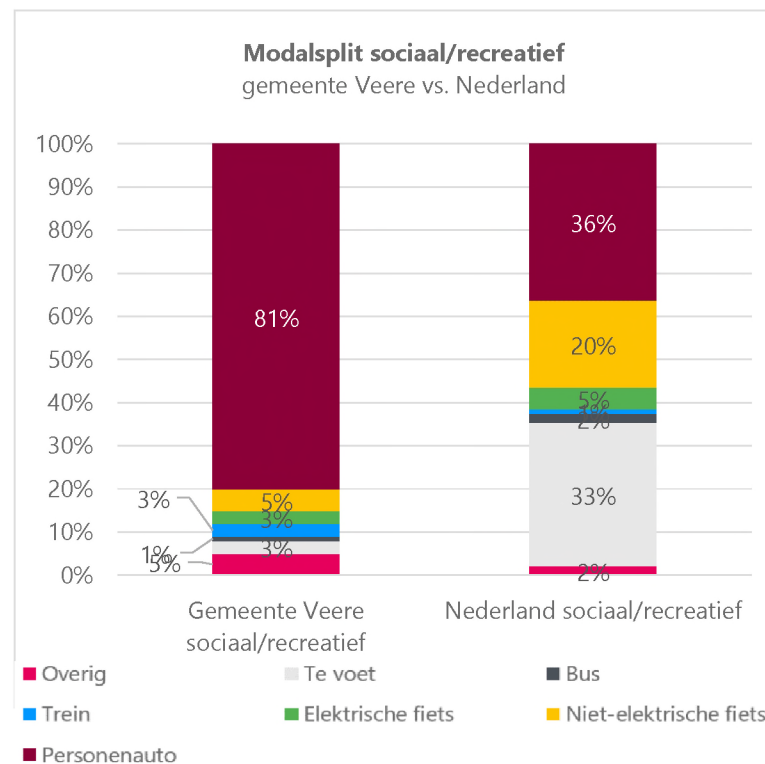
*Figuur 2.1 Reismotiefverdeling gemeente Veere en Nederland (gemiddelde 2018 t/m 2022, bron: CBS/ODiN verplaatsingsonderzoek)*

In figuur 2.2 is de vervoerswijzekeuze van verplaatsingen in de gemeente Veere weergegeven. Vanwege het landelijke karakter en de ligging aan de 'rand van Nederland' is de auto de prevalentie vervoerswijze. De auto wordt voor 53% van de verplaatsingen gebruikt, terwijl het landelijk gemiddeld met 42% een stuk lager ligt. Wat verder opvalt is het aandeel van de verplaatsingen wat met een elektrische fiets wordt gemaakt met 9% bijna twee keer zo hoog als het landelijk gemiddelde. Het aandeel wandelen (17%), niet- elektrische fiets (16%) liggen lager dan het landelijk gemiddelde. Het openbaar vervoer speelt met slechts 2% van de verplaatsingen een zeer marginale rol in de vervoerswijzekeuze.



Figuur 2.2 Modal split gemeente Veere en Nederland (gemiddelde 2018 t/m 2022, bron: CBS/ODiN verplaatsingsonderzoek)

Wanneer we kijken naar enkel de sociaal/recreatieve verplaatsingen in de gemeente Veere, valt op dat het aandeel autogebruik nog veel hoger is. Maar liefst 81% van de sociaal/recreatieve verplaatsingen wordt met de auto gemaakt, een aandeel wat meer dan twee keer zo hoog is als het Nederlands gemiddelde. Dit is te verklaren doordat sociaal/recreatieve verplaatsingen relatief vaak door toeristen of bezoekers gemaakt worden, die vaak een relatief lange afstand afleggen of (strand)spullen meenemen waardoor gebruik van de auto voor de hand ligt.



Figuur 2.3 Modal split sociaal/recreatief motief (gemiddelde 2018 t/m 2022, bron: CBS/ODiN verplaatsingsonderzoek)

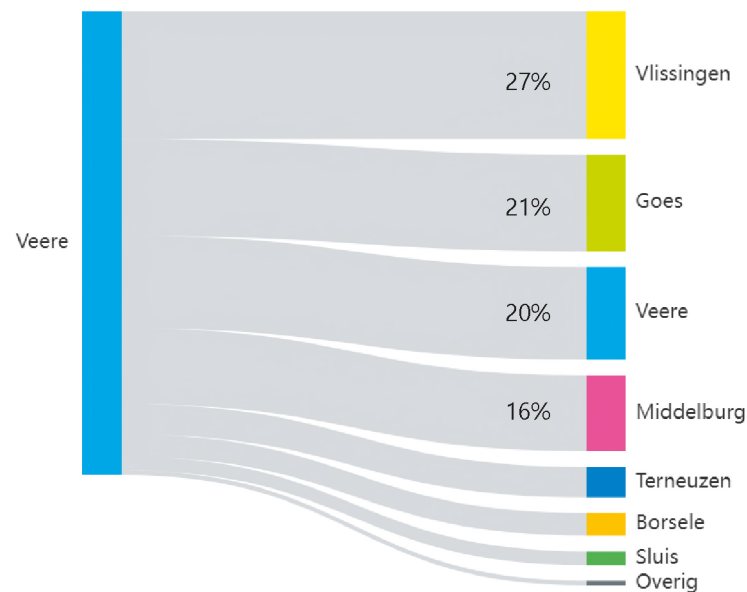
In figuur 2.4 zijn de woon-werk relaties van inwoners uit de gemeente Veere weergegeven (voor enkel autoverplaatsingen). Hier valt op dat de relatie met Vlissingen voor woon-werk ritten met de auto sterker is dan bijvoorbeeld Middelburg. Ook de relatie met Goes is significant.

In figuur 2.5 zijn de herkomst/bestemmingsrelaties weergegeven van autoverplaatsingen in het hoogseizoen binnen Walcheren (roze) en verplaatsingen buiten Walcheren (blauw). De grootte van de bollen is een indicatie van de totale verkeersgeneratie van het gebied rondom de bol. Ten eerste valt op dat de kustgebieden en steden een veel hogere verkeersgeneratie hebben dan de gebieden in het binnenland. Dit komt waarschijnlijk doordat de kustgebieden veel meer toeristisch verkeer aantrekken en de steden veel dichter bevolkt zijn.

Qua vervoersrelaties valt op dat er vanuit de kernen binnen de Noordwestroute een sterke relatie is met Middelburg en iets mindere mate met Vlissingen. Daarnaast is er ook een sterke relatie met de N57 richting Schouwen-Duiveland en met de A58 richting Noord-Brabant. De onderlinge relaties tussen kernen in de gemeente Veere is qua aantallen ritten minder sterk, maar wel aanwezig.

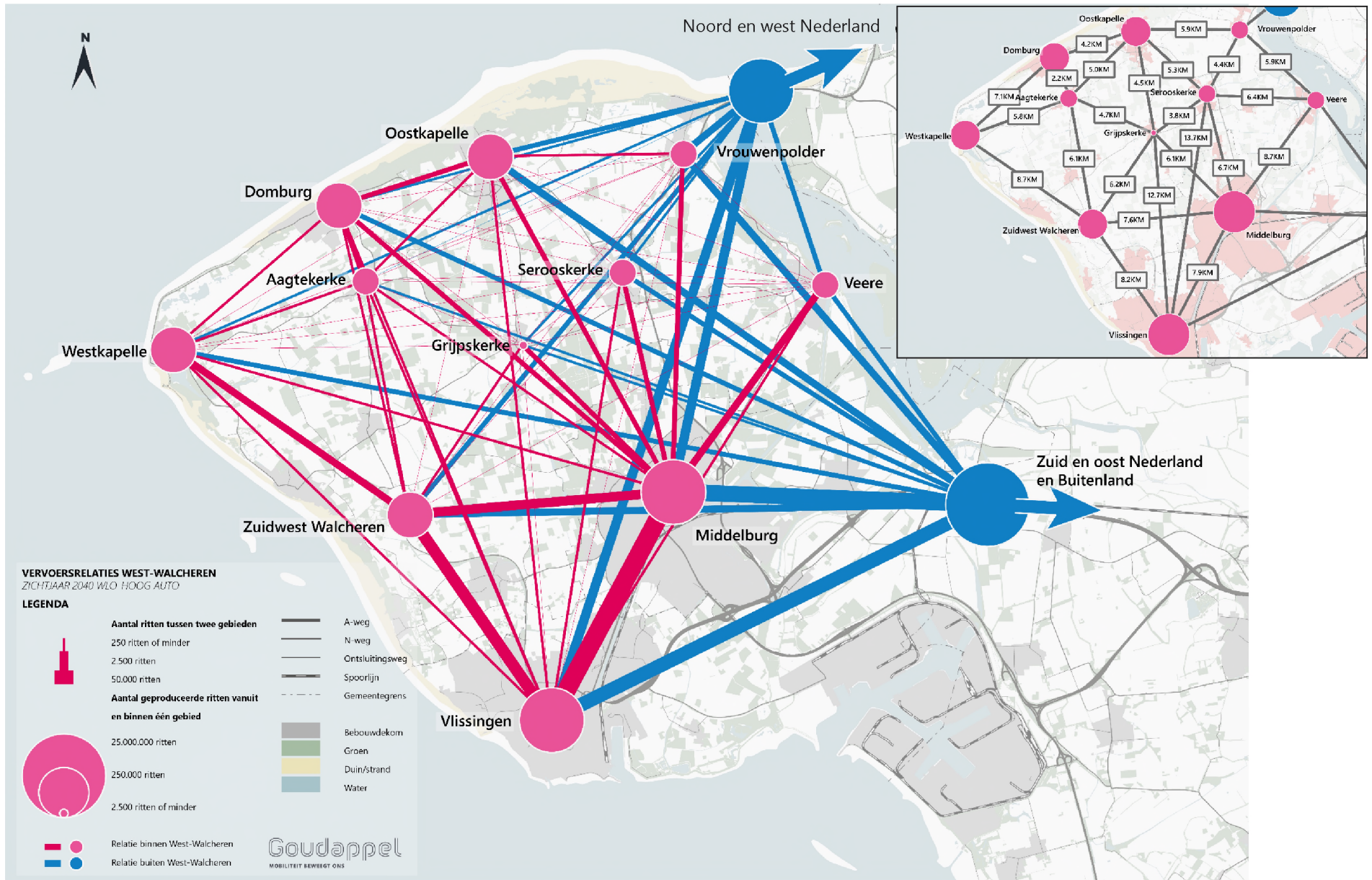
In figuur 2.5 zijn ook de reisafstanden weergegeven tussen de kernen van Walcheren. De reisafstand tussen Domburg en Middelburg is bijvoorbeeld circa 14 km, tussen Grijskerke en Vlissingen circa 13 km. Op dit soort afstanden kan de (elektrische) fiets een goed alternatief zijn voor de privéauto.

## Bestemmingen woon-werkverkeer bij unimodale autoritten vanuit Veere



*Figuur 2.4 Bestemmingen woon-werkverkeer bij unimodale autoritten vanuit de gemeente Veere o.b.v. data Nederlands Verplaatsingspanel*





Figuur 2.5: Hoofdkart: Vervoersrelaties tussen kernen op Walcheren (roze) en richting overige gebieden (blauw).  
Kaart rechtsboven: kortste afstand over de weg tussen kernen (bron: Google Maps)

# 3. Verkeersnetwerken

**In dit hoofdstuk worden de verkeers- en vervoersnetwerken in het gebied beschreven, oftewel het verkeersaanbod. De resultaten staan in de komende paragrafen beschreven per modaliteit.**

## NETWERK AUTOVERKEER

In figuur 3.1 is een kaart met de wegencategorisering weergegeven. De auto-infrastructuur die behoort tot de zogenaamde noordwestroute kenmerkt zich door een aantal hoofdwegen (GOW-80 wegen en brede ETW-60 wegen) die van kern tot kern lopen, met daartussen een fijnmazig patroon van smallere erftoegangswegen die voornamelijk bedoeld zijn voor lokaalverkeer, landbouwvoertuigen en recreatieverkeer. Binnen de kernen is onderscheid te maken tussen wegen met een woon- of verblijfsfunctie, en wegen met gedeelde woon/verblijfs- en verkeersfunctie. Van wegen met een pure verkeersfunctie is in de kernen (bijna) geen sprake, omdat zich langs nagenoeg alle wegen binnen de bebouwde kommen ook woningen en erfaansluitingen bevinden. De Prelaatweg in Aagtekerke en Schuitvlotstraat in Grijskerke zijn volgens het GVVP Veere (2017) wél wegen met enkel een verkeersfunctie.

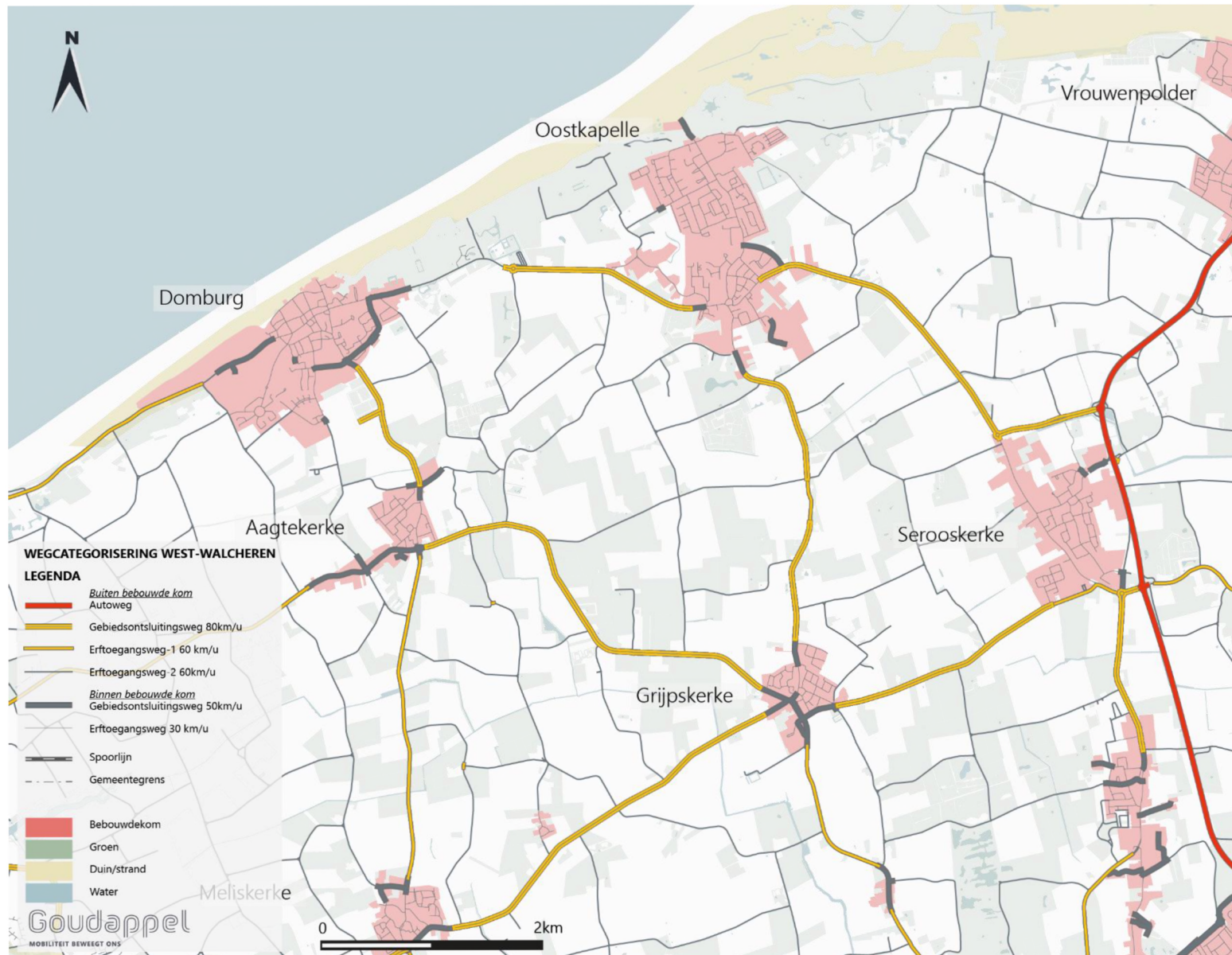
De noordwestroute kan bereikt worden via de N57, N288 en enkele lagere-orde wegen zoals de Middelburgseweg, Middelhoekweg en Koekoeksweg. De N57 en N288 zijn de belangrijkste toevoerwegen

van/naar de noordwestroute en hebben een sterk doorgaand karakter. Dit geldt minder voor andere hoofdwegen in het gebied, die qua snelheid en profiel regelmatig onderbroken worden doordat zij door de bebouwde kommen van kernen heen lopen.

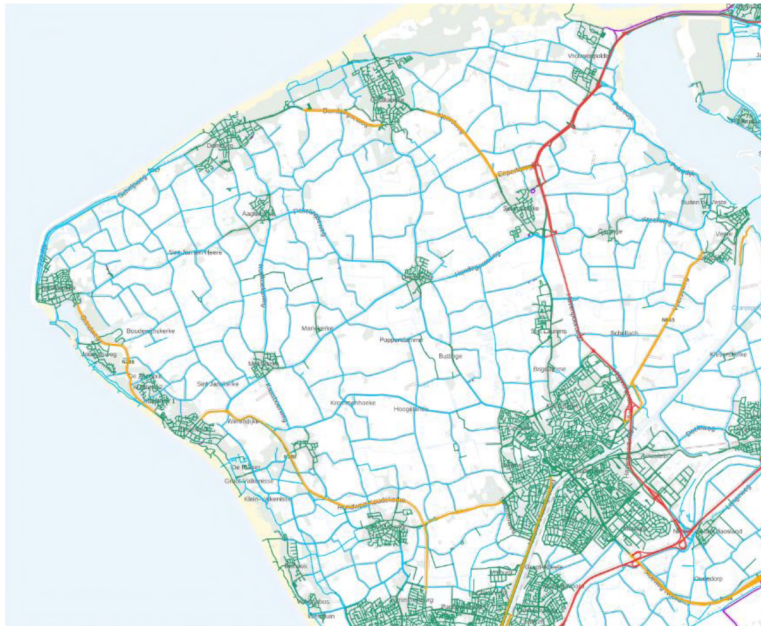
### Ontstaan van wegenstructuur

De ligging van hoofdroutes is ontstaan tijdens de naoorlogse ruilverkaveling op Walcheren. De insteek was destijds om de wegenstructuur voornamelijk in te richten op bestemmingsverkeer en het landschap zo veel mogelijk te ontzien. Om die reden lopen de meeste hoofdwegen direct van kern naar kern en is het niet mogelijk voor doorgaand verkeer om rond de woonkernen te rijden.

Verder is in figuur 3.2 ook een kaart van wegbeheerders te zien. Hierin is te zien dat de N57 in beheer is bij het Rijk (rood) en delen van N287 bij de Provincie Zeeland (geel). Het gros van de wegen buiten de bebouwde kom is in beheer van het Waterschap Scheldestromen (blauw) en wegen binnen de bebouwde kom bij de gemeente Veere (of Vlissingen, of Middelburg, etc.)



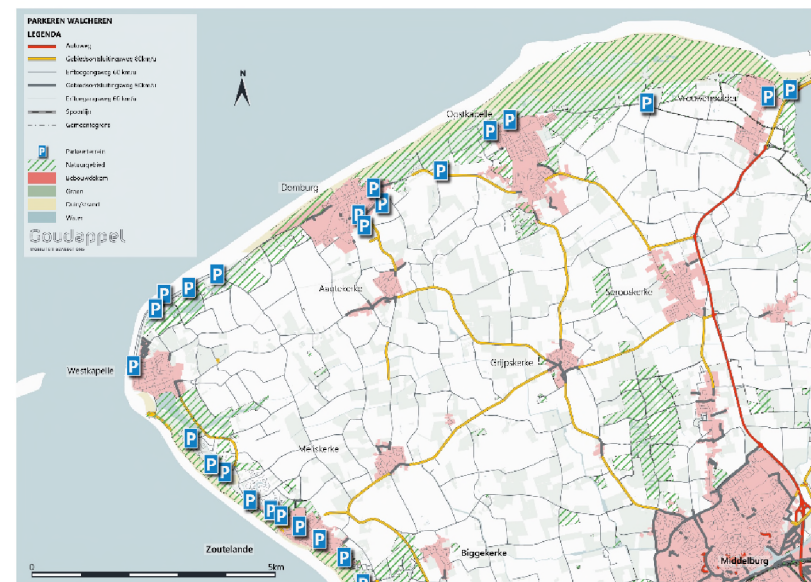
Figuur 3.1: Wegcategorisering Noordwestroute



Figuur 3.2: Wegbeheerder door het Rijk (rood), de Provincie Zeeland (geel), het waterschap Scheldestromen (blauw) en gemeenten, o.a. Veere (groen)

### PARKEREN

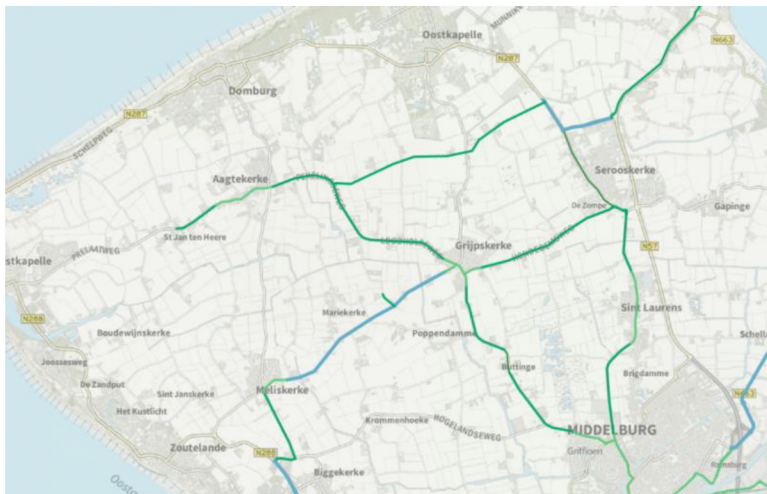
In onderstaande kaart (figuur 3.3) zijn alle openbare parkeervelden binnen de gemeente Veere aangegeven met een blauw parkeerbord. Op de afbeelding is te zien dat de parkeervelden voornamelijk langs de kust liggen. In Domburg zijn de parkeervelden verder van de kust gesitueerd, aan de rand van de kern. De locaties van de parkeervelden zijn verbonden met toeristische trekpleisters, waar grote parkeerbehoefte is. Om deze parkeervelden te bereiken vanaf de N57 is het noodzakelijk om door de kernen van Oostkapelle, Domburg, Aagtekerke en/of Grijpskerke heen te rijden.



Figuur 3.3: locaties van openbare parkeervoorzieningen en natuurgebieden op Walcheren

### LANDBOUWVERKEER

De provincie Zeeland beschikt over een Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer. Dit is een aaneengesloten net van wegen waarop landbouwverkeer zich over grotere afstanden vlot en veilig kan verplaatsen. Het kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer geeft inzicht in de belangrijkste en meest gebruikte routes van het landbouwverkeer. Op de kaart is aangegeven welke wegen op Walcheren onderdeel zijn van de landbouwroutes. Binnen de noordwestroute zijn onder anderen de Hondegemsweg, Loodholseweg, Pekelingseweg, Prelaatweg en Hoge Duvenkotsweg hoofdroutes voor het landbouwverkeer. Dit betekent dat het landbouwverkeer ook door de bebouwde kommen van Aagtekerke, Grijskerke en Serooskerke wordt geleid, over wegen die een (gedeeltelijke) woon- of verblijfsfunctie hebben.



Figuur 3.4: Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer op Noordwestroute 70-80 km/u (blauw) 60km/u (donkergroen) en 50km/u (lichtgroen)

### OPENBAAR VERVOER

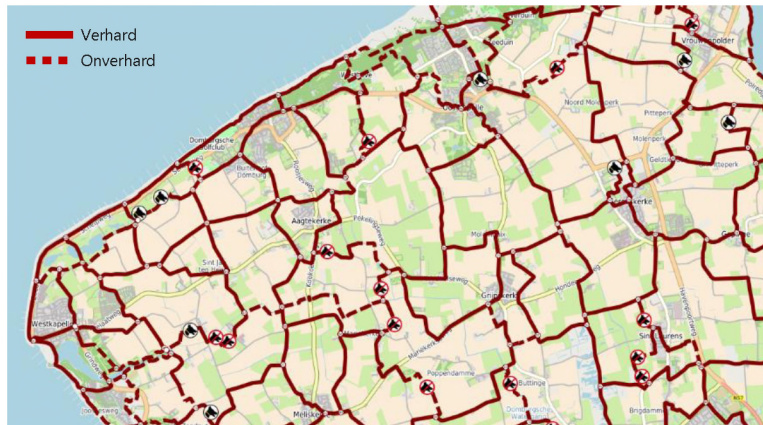
Het openbaar vervoer in de omgeving van de Noordwestroute bestaat volledig uit buslijnen en wordt uitgevoerd door Connexxion. Er zijn vier lijntypen. Allereerst de regionale buslijn 133 tussen Middelburg en Oude Tonge met een halte in Serooskerke (2x per uur). Daarnaast lopen er twee streekbussen tussen Middelburg en Domburg. Lijn 52 rijdt via Grijskerke en Oostkapelle en lijn 53 via Zoutelande en Aagtekerke (beide 1x per uur). Lijn 583 rijdt als buurtbus tussen Westkapelle en Veere (6 ritten per dag) en Scholierenlijn 647 rijdt enkele keren per dag door het gebied. 's Ochtends doet de scholierenlijn Grijskerke niet aan.



Figuur 3.5: Lijnennetkaart Noordwestroute volgens Connexxion dienstregeling 2024

## VOETGANGERS

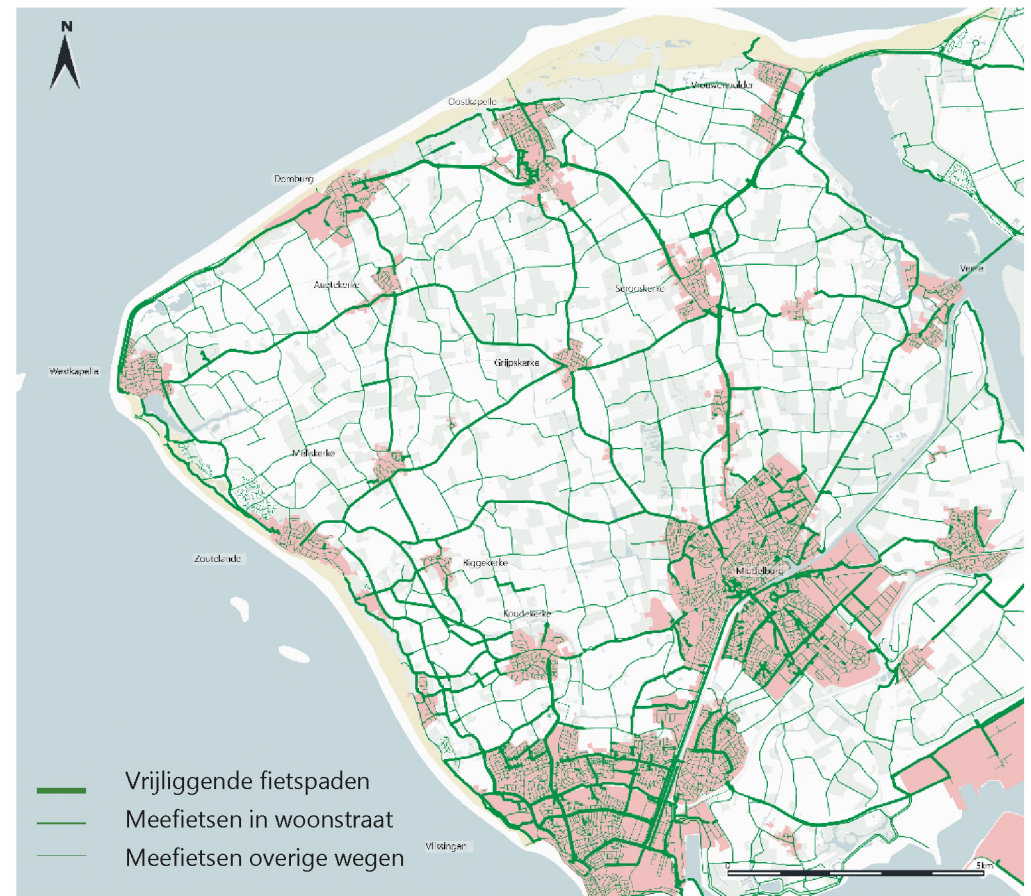
Wandelnetwerk Zeeland (waar de Gemeente Veere partner van is) heeft een uitgebreid netwerk van wandelroutes door de provincie opgezet. Het netwerk bestaat uit verharde en onverharde paden die het landschap van de gemeente Veere doorkruisen. Routes lopen veelal door autoluwe gebieden tussen de hoofdwegen in, de zogenaamde 'autoluwe kamers' (Bron: Mobiliteitsvisie Walcheren, 2019), maar kruisen op verschillende plekken wel met de hoofdwegen. Plekken waar wandelpaden kruisen zijn met een knooppuntnummer gemarkeerd.



Figuur 3.6: Wandelnetwerk Zeeland

## FIETS

In figuur 3.7 zijn alle fietsverbindingen weergegeven. Hierin is te zien dat er tussen de meeste kernen vrijliggende fietspaden aanwezig zijn, die parallel liggen aan de hoofdwegen van de Noordwestroute. Daarnaast kan er op veel wegen buiten de bebouwde kom worden gefietst worden, zij het op dezelfde rijbaan als motorvoertuigen. Opvallend is dat de vrijliggende fietspaden vanuit de Noordwestroute vooral georiënteerd zijn op Middelburg maar dat de fietsroute naar Vlissingen een stuk minder direct en niet vrijliggend is. Vrijliggende fietspaden binnen de kernen komen zelden voor, meefietsen met het overige verkeer is hier de norm. Doorgaans betreft dit erftoegangswegen en in enkele gevallen doorgaande autowegen. Verder valt op dat er over het Kanaal door Walcheren meerdere fietsbruggen zijn in Vlissingen en Middelburg. Buiten de bebouwde kom is het oversteken van het kanaal beperkt tot de voetgangersoversteek bij Sluizencomplex Veere.



Figuur 3.7: Fietsroutecategorisering op Walcheren.

# 4. Verkeersstromen

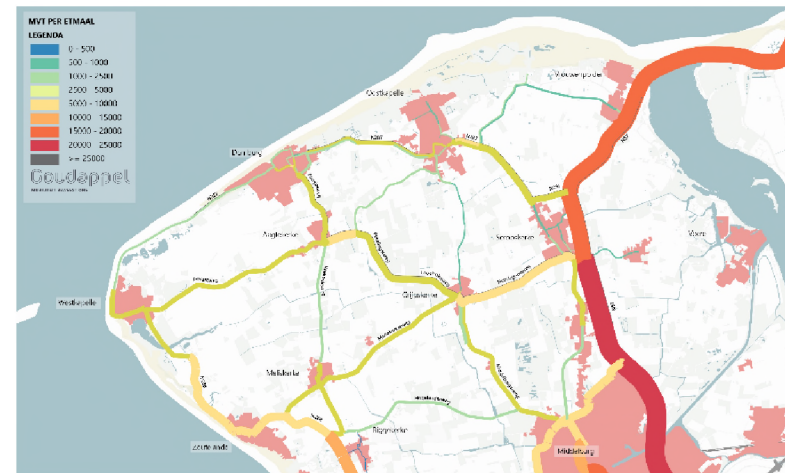
**De verkeersvraag (hoofdstuk 2) gecombineerd met de het verkeersaanbod (hoofdstuk 3) resulteert in verkeersstromen, oftewel verkeer. Wanneer het aanbod niet in overeenstemming is met de vraag, kunnen knelpunten ontstaan. In dit hoofdstuk wordt aan de hand van verkeerstellingen en gegevens uit het verkeersmodel de verkeersstromen in het gebied beschreven. In de hierop volgende hoofdstukken wordt ingegaan op knelpunten die ontstaan door verschillen tussen vraag en aanbod.**

## GEMOTORISEERD VERKEER

In figuur 4.1 staan de stromen gemotoriseerd verkeer in het gebied visueel weergegeven, op basis van gegevens uit het verkeersmodel<sup>1</sup> (schatting gemiddelde verkeersintensiteiten per etmaal). Uit deze visualisatie is op te maken dat de drukste routes in het gebied lopen van de N57 door Oostkapelle naar Domburg (we noemen dit de 'kustroute'), en van de N57 door Grijskerke en Aagtekerke naar Domburg en Westkapelle (we noemen dit de 'binnenlandroute'). Ook rijdt er relatief veel verkeer tussen Grijskerke en Middelburg en tussen Grijskerke en Mariekerke. De relatie tussen de N288 en het gebied de noordwestroute is relatief zwak. Zoals voorspeld in hoofdstuk 3 leidt de huidige wegenstructuur tot veel doorgaand verkeer in de kernen

<sup>1</sup> Verkeersmodel Walcheren met als basisjaar 2019

Grijskerke, Aagtekerke, Domburg en Oostkapelle. In tegenstelling tot deze kernen wordt het doorgaand verkeer bij Serooskerke wel om de kern heen geleid. Het percentage doorgaand verkeer per kern is weergegeven in figuur 4.2. Doorgaand verkeer wordt hierbij gedefinieerd als verkeer wat geen herkomst of bestemming heeft in de kern zelf. De hoogste percentages doorgaand verkeer zijn te zien in op de Roosjesweg en Prelaatweg in Aagtekerke (beide ca. 85%), de Markt in Domburg (ca. 90%), de Schuivlotstraat in Grijskerke (ca. 90%) en de Dorpsstraat in Oostkapelle (ca. 50%).







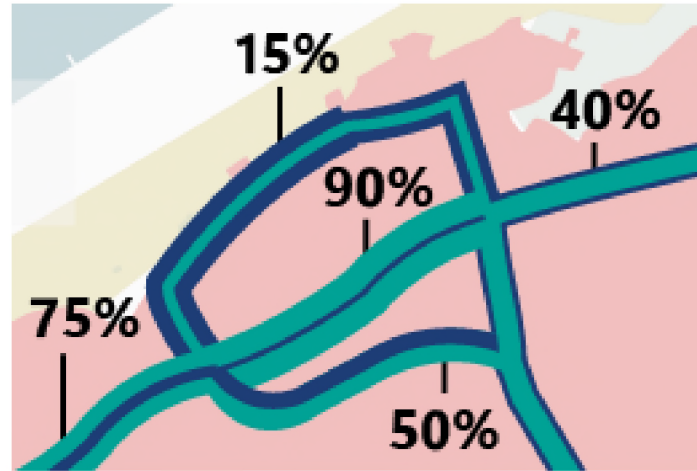
Figuur 4.1: Verkeersintensiteiten per etmaal



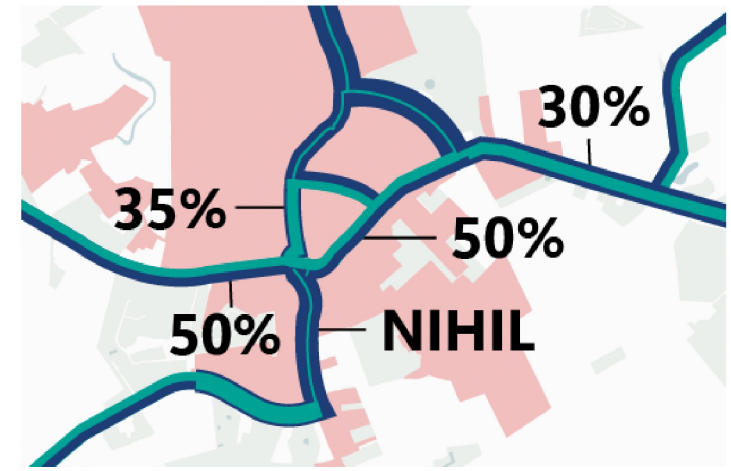
Figuur 4.2: Percentage doorgaand verkeer per kern (Bron: Verkeersmodel Walcheren)

**LEGENDA**

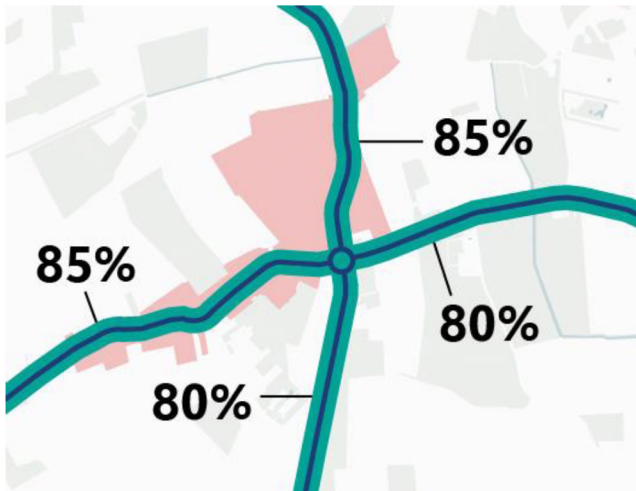
-  In- of uitgaand verkeer
-  Doorgaand verkeer
-  In- of uitgaand verkeer en doorgaand verkeer gelijk
-  Geen gegevens bekend



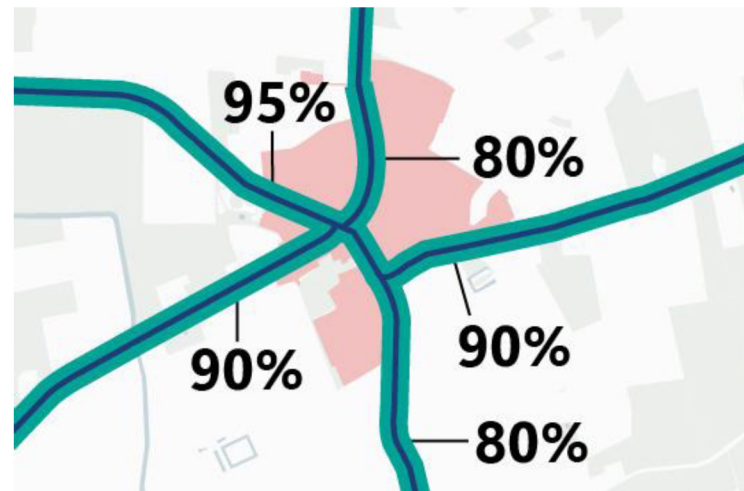
**DOMBURG**



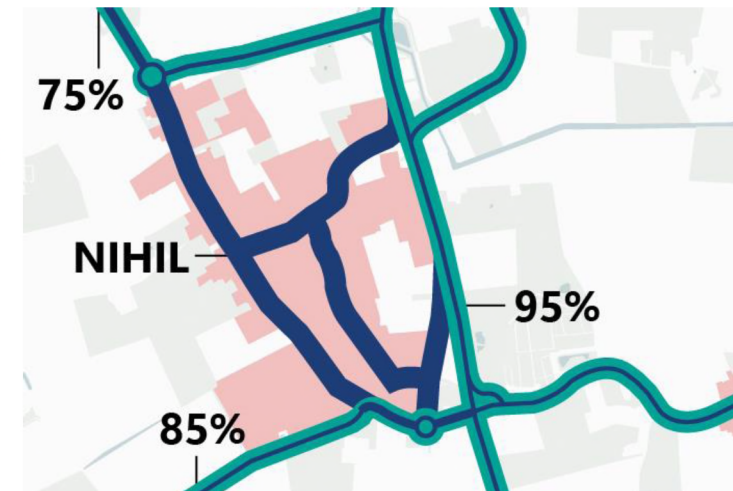
**OOSTKAPELLE**



**AAGTEKERKE**

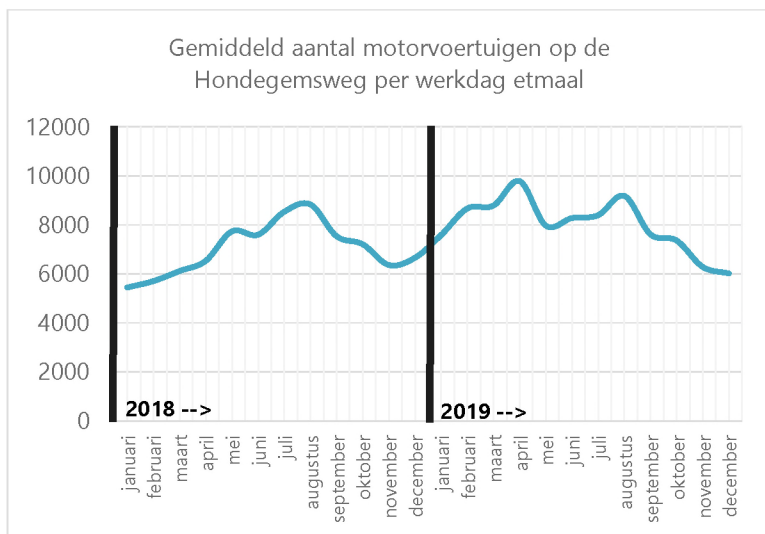


**GRIJPSKERKE**

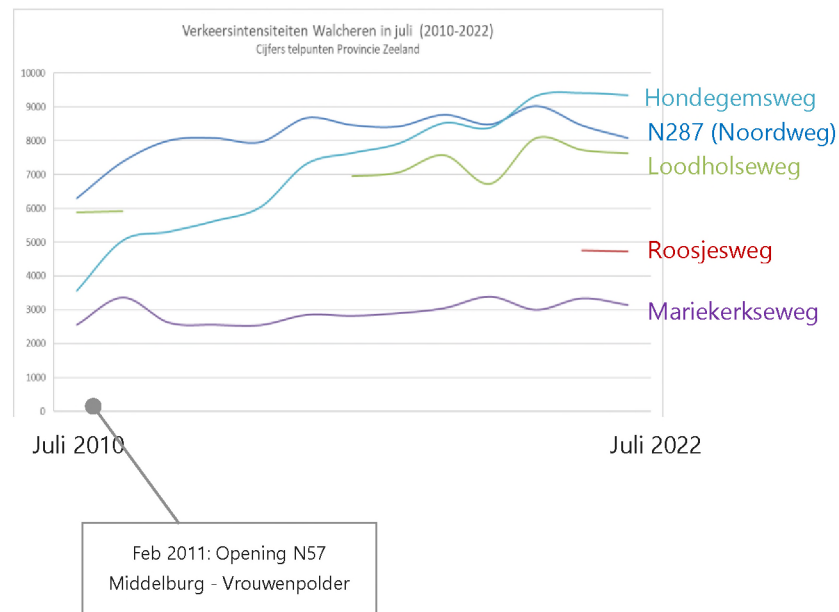


**SEROOSKERKE**

Van enkele hoofdwegen in het gebied zijn ook historische telgegevens beschikbaar. Ondanks dat de gegevens niet altijd volledig zijn is er op de Hondegemsweg, Loodholseweg en Noordweg (N287) een duidelijke toename te zien in het aantal motorvoertuigen tussen 2010 en 2022, met name op de Hondegemsweg. Vermoedelijk hangt deze trend samen met de realisatie van de N57 Middelburg-Vrouwenpolder, toegenomen welvaart en toename van het toerisme. In figuur 4.4 is voor de Hondegemsweg de verdeling van verkeer over het jaar weergegeven. Hierin is te zien dat verkeersintensiteit per seizoen behoorlijk kan fluctueren, maar dat de verkeersintensiteit over het algemeen in de lente en zomer hoger zijn dan de herfst en winter. Dit duidt erop dat toeristisch verkeer een significante impact heeft op de verkeersintensiteiten.



Figuur 4.4: Verkeersintensiteiten op de Hondegemsweg in 2018 en 2019 (Bron: Provincie Zeeland)



Figuur 4.3: Verkeersintensiteiten elke juli tussen 2010 en 2022 (Bron: Provincie Zeeland)

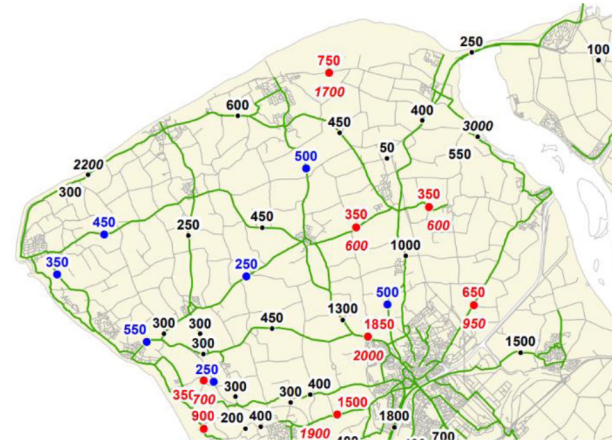
## FIETSVERKEER

In figuur 4.5 zijn de gemiddeld aantallen fietsers per werkdagemaal weergegeven uit verschillende bronnen: Permanente telpunten (2015), Periodieke telpunten (2015) en periodieke telpunten uit de periode 2008 t/m 2013. De cursieve aantallen zijn zomergemiddelden. In figuur 4.6 zijn de fietsstromen gevisualiseerd op basis van een schatting door het verkeersmodel 'Mobiliteitsspectrum'<sup>2</sup>. Hierop is te zien welke routes een hoger of minder hoog gebruik kennen op een gemiddelde werkdag (niet-zijnde toeristisch hoogseizoen). Uit beide figuren blijkt dat op werkdagen buiten het hoogseizoen vooral de routes die naar Middelburg en Vlissingen leiden veel gebruikt worden, zoals de Loodhalseweg, Domburgseweg, Middelburgseweg, Leliëndaalseweg, Wilgenhoekweg, Noordweg, Grijskerkseweg en Oostkapelseweg. Recente tellingen uit 2024 (in tabel 4.1) geven een soortgelijk beeld. Tijdens het hoogseizoen liggen de intensiteiten beduidend hoger, waarbij het verschil extra groot is op fietsroutes langs de kust. Op deze routes neemt het aantal fietsers in de tellingen toe tot 2.000 à 3.000 fietsers per etmaal.

Tabel 4.1: Gemiddelde fietsintensiteiten zomer 2024 werkdag (bron: fietstellingen gemeente Veere)

Middelburgseweg (Grijpskerke)	1.040	Prelaatweg (Aagtekerke)	770
Hondegemsweg (Grijpskerke)	590	Roosjesweg (Aagtekerke)	1.400
Mariekerkseweg (Grijpskerke)	750	Singel (Domburg)	1.580
Loodhalseweg (Grijpskerke)	790	Schelpweg (Domburg)	2.750
Oostkapelseweg (Grijpskerke)	950	Domburgseweg (Oostkapelle)	1.700
Koekoeksweg (Aagtekerke)	590	Noordweg (Oostkapelle)	1.610
Pekelingseweg (Aagtekerke)	1.270	Grijpskerkseweg (Oostkapelle)	1.970

<sup>2</sup> Het Mobiliteitsspectrum is een verkeersmodel wat op basis van openbare gegevens zoals inwoners, arbeidsplaatsen, verplaatsingsonderzoeken en



Figuur 4.5: Overzicht fietstellingen (gem. aantal fietsers per etmaal)



Figuur 4.6: Visualisatie fietsstromen werkdag (bron: Mobiliteitsspectrum Goudappel)

netwerken een indicatieve inschatting maakt van o.a. stromen fietsers. Het verkeersmodel van de regio Walcheren is unimodaal en bevat geen fietsers.

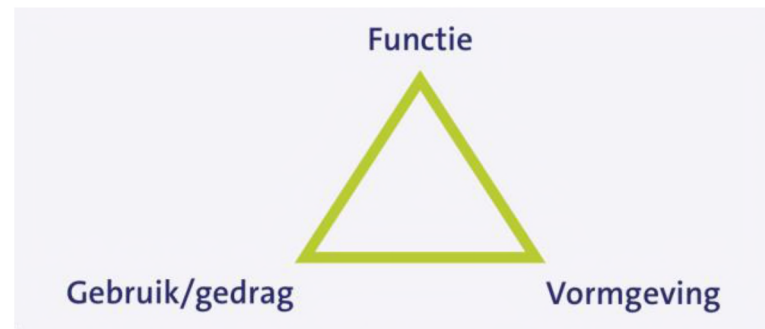
# 5. Effecten verkeer op de leefomgeving

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verkeersintensiteiten in relatie tot de functie en vormgeving van het wegennet. Op basis van deze analyse worden knelpunten geïdentificeerd, waarbij de inrichting van de weg niet past bij het gebruik.

## BEORDELINGSKADER VERKEERSINTENSITEITEN

Zoals eerder benoemd heeft verkeer een sterke relatie met leefbaarheid en veiligheid. Het gaat bijvoorbeeld over geluidsoverlast of problemen met de oversteekbaarheid of verkeersveiligheid. Volgens het Duurzaam-Veilig<sup>3</sup> concept (zie figuur 5.1) is het van belang dat de vormgeving van een weg (het ontwerp en de inrichting) moet passen bij de functie van de weg in het netwerk en moet leiden tot het gewenste gebruik en gedrag. In de praktijk betekent dit dat naarmate de verkeersfunctie van een weg toeneemt, de inrichting meer gericht moet zijn op een goede en veilige verwerking van grote aantallen verkeer. En dat naargelang de woon-/verblijfsfunctie dominantier wordt de inrichting meer gericht moet zijn op het creëren van een prettig verblijfsklimaat, met goede oversteekbaarheid en minimaal verkeersoverlast.

<sup>3</sup> Duurzaam Veilig Wegverkeer houdt in dat de verkeersomgeving zó is ingericht, dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. En dat als er tóch een ongeval plaatsvindt, de ernst van de afloop beperkt blijft (SWOV, 2019).



Figuur 5.1: Concept duurzaam veilig: Vorm functie en gebuikt in balans.

Doorgaans worden verkeersintensiteiten gebruikt als belangrijkste indicator om te meten of het gebruik van een weg in balans is met de functie en vormgeving. In het *GVVP Walcheren* is een op maat gemaakt beoordelingskader gegeven waarmee de functie, inrichting en gebruik van een weg tegen elkaar afgewogen kunnen worden op basis van grenswaarden voor de verkeersintensiteiten (zie tabel 5.1). Hierbij is uitgegaan van het feit dat een goed ingerichte weg meer verkeer veilig kan afwikkelen dan een weg die onvoldoende ingericht is. De kwalificatie onvoldoende, voldoende of uitstekend hangt af van in

hoeverre de wegkenmerken voldoen aan de voor het betreffende wegtype geldende richtlijnen van het CROW. Voor wegen buiten bebouwde kom worden in het GVVP Veere geen grenswaarden gegeven.

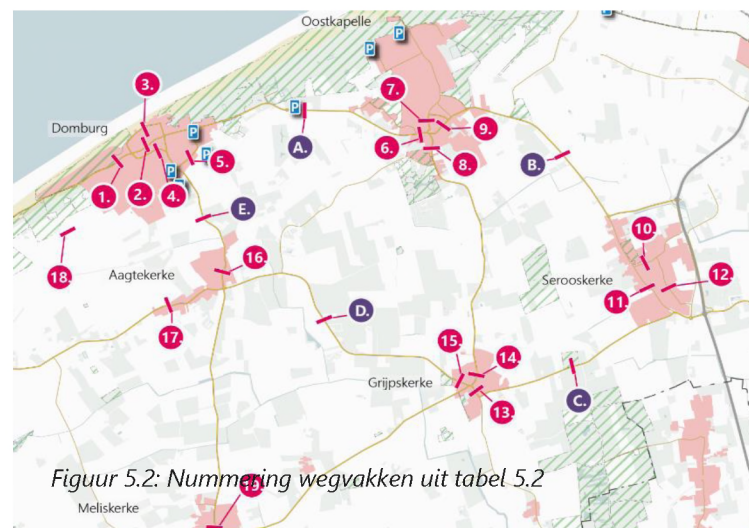
Tabel 5.1 Beoordelingskader wegen binnen de bebouwde kom van Domburg (bron: GVVP Veere 2017)

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

Verkeersintensiteit < 15% van de grenswaarde	OK
Verkeersintensiteit is rond de grenswaarde	Matig
Verkeersintensiteit > 15% van de grenswaarde	Onvoldoende

## RESULTATEN ANALYSE

In figuur 5.2 en tabel 5.2 is een analyse op basis van het hiervoor toegelichte beoordelingskader weergegeven voor een aantal wegen in en rond de Noordwestroute. De categorisering van de wegfunctie en weginrichting zijn overgenomen uit het GVVP en aangevuld op basis van expert judgement voor de wegen die in het GVVP nog niet van een categorisering waren voorzien. Hierbij is onder anderen gekeken naar positie in het netwerk, aanwezigheid van erfaansluitingen, verhardingsbreedte, fiets/wandellozevoorzieningen en aantal overstekers. Omdat er van slechts een beperkt aantal wegen verkeersstellingen beschikbaar zijn, zijn de verkeersintensiteiten voor deze analyse afkomstig uit het verkeersmodel. Het verkeersmodel geeft zowel een schatting voor het hoogseizoen (juli-augustus) als het laagseizoen (gemiddelde rest van het jaar). Tevens is er de schatting van het verkeersmodel voor de toekomstige verkeersintensiteiten 2040 weergegeven op basis van een inventarisatie van alle (vastgestelde) ontwikkelingen in de regio en landelijke mobiliteitstrends conform het 'WLO Hoog' scenario van het Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving. De kleuren in de tabel geven aan in hoeverre de verkeersintensiteiten voldoen aan de gestelde grenswaarde.



Figuur 5.2: Nummering wegvakken uit tabel 5.2

Tabel 5.2: Beoordeling wegen Noordwestroute volgens GVVP Veere 2017

Nr	Straatnaam	Kwalificatie functie en inrichting	Grenswaarde mvt/etm	Basisjaar 2019		Schatting 2040	
				Hoogseizoen	Laagseizoen	Hoogseizoen	Laagseizoen
1	Schelpweg Domburg	B - 3 - ETW-30	6.000	3.100	2.300	3.500	2.400
2	Markt Domburg	B - 2 - ETW-30	2.000	2.100	1.600	2.500	1.800
3	P.J. Eloutstraat Domburg	B - 1 - ETW-30	1.000	1.700	1.300	2.000	1.500
4	Singel Domburg	B - 2 - ETW-30	4.000	4.800	3.400	5.600	3.900
5	Dr. J.G. Mezgerweg Domburg	C - 3 - GOW-50	N.v.t.	2.900	2.600	3.300	2.800
6	Domburgseweg Oostkapelle	B - 2 - ETW-30	4.000	5.600	5.400	5.900	5.700
7	Torenstraat Oostkapelle	B - 2 - ETW-30	2.000	3.400	2.900	3.700	3.200
8	Molenweg Oostkapelle	B - 2 - ETW-30	4.000	3.100	3.100	3.200	3.200
9	Dorpsstraat Oostkapelle	B - 2 - ETW-30	2.000	2.100	1.900	2.400	2.200
10	Torenstraat Serooskerke	A - 2 - ETW-30	2.500	1.600	1.200	1.400	1.200
11	Wilgenhoekweg Serooskerke	B - 2 - ETW-30	4.000	3.000	800	3.200	900
12	Noordweg Serooskerke	A - 2 - ETW-30	2.500	1.500	1.800	1.900	1.100
13	Schuitvlotstraat Grijpskerke	C - 2 - GOW-50	8.000	11.200	9.600	13.600	11.600
14	Noordstraat Grijpskerke	B - 1 - ETW-30	2.000	1.700	1.800	2.900	1.100
15	Loodhalseweg Grijpskerke	C - 2 - GOW-50	8.000	6.900	5.900	9.200	7.900
16	Roosjesweg Aagtekerke	B - 2 - ETW-30	4.000	4.700	5.100	6.700	6.000
17	Prelaatweg Aagtekerke	C - 1 - GOW-50	4.000	4.900	6.200	6.400	7.000
18	Krommeweg Domburg	ETW-60	N.v.t.	1.200	1.600	2.000	2.100
19	Dorpsstraat Meliskerke	B - 2 - ETW-30	4.000	4.700	3.800	5.600	4.700
A	Domburgseweg	GOW-80	N.v.t.	5.500	5.100	5.700	4.900
B	Noordweg (tussen Serooskerke en Oostkapelle)	GOW-80	N.v.t.	8.200	6.200	10.000	6.200
C	Hondegemsweg	GOW-80	N.v.t.	9.000	8.000	11.100	10.000
D	Pekelingseweg	GOW-80	N.v.t.	6.800	5.900	9.100	7.800
E	Roosjesweg	GOW-80	N.v.t.	4.800	6.100	5.600	6.900

N.B.: De Dr. J.G. Mezgerweg in Domburg is reeds gewijzigd naar GOW-30. Naar de Schuitvlotstraat in Grijpskerke loopt een onderzoek naar de categoriewijziging naar GOW-30. In voorliggend onderzoek is echter de categorisering van GVVP Veere 2017 gehanteerd voor eenduidigheid.

Uit het beoordelingskader volgt dat op een aantal wegen de verkeersintensiteiten te hoog zijn bij de functie en inrichting van de weg. Dit kan leiden tot verkeersoverlast, verminderde verkeersafwikkeling of onveilige situaties. De te hoge verkeersintensiteiten treden bijvoorbeeld op in de kernen Domburg (bijv. Markt, Singel), Aagtekerke (bijv. Roosjesweg), Oostkapelle (bijv. Dorpsstraat, Domburgseweg) en Grijskerke (bijv. Schuitvlotstraat). In bijna alle gevallen betreft het wegen die in dichtbebouwde omgeving liggen en waar de ruimte (zeer) beperkt is om inrichting te realiseren die passend is bij hogere verkeersintensiteiten (zie figuur 5.3 t/m 5.6). Dit betekent dat in veel gevallen, een afname van de aantallen gemotoriseerd en zwaar gemotoriseerd verkeer de enige structurele oplossing is.



*Figuur 5.3: Markt Domburg*



*Figuur 5.4: Roosjesweg Aagtekerke*



*Figuur 5.5: Schuitvlotstraat Grijskerke*



*Figuur 5.6: Dorpsstraat Oostkapelle*

## 6. Verkeersveiligheid

**Bij een weginrichting die niet past bij de functie en gebruik kunnen verkeersonveilige situaties ontstaan. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op het aspect verkeersveiligheid.**

Sinds 2014 schommelt het aantal ongevallen op het wegennet van de gemeente Veere tussen de 130 en 180 per jaar, met uitzondering van de coronajaren 2020 en 2021 (zie tabel 6.1). Het aantal ernstige ongevallen schommelt in deze periode (m.u.v. 2020 en 2021) tussen de 30 en 42. Er is over deze periode geen duidelijke dalende of stijgende trend waarneembaar. Wel opvallend is het percentage van de ernstige ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn. Dit percentage is sinds 2014 fors toegenomen. In recente jaren 2022 en 2023 lijkt dit percentage juist weer iets af te nemen, maar ligt nog steeds veel hoger dan vóór 2017. Mogelijk hangt dit samen met het drukker wordende verkeer en toename van het gebruik van elektrische fietsen.

Tabel 6.1: Geregistreerde verkeersongevallen West-Walcheren tussen 2014 en 2024 (Via.nl)

Jaar	Ongevallen	Ernstige ongevallen (met min. 1 gewonde)	Fatale ongevallen	% Fiets betrokken bij ernstig ongeval
2014	158	35	3	9%
2015	156	42	0	10%
2016	178	35	2	3%
2017	137	34	1	33%
2018	147	40	1	46%
2019	131	41	0	34%
2020	110	28	0	43%
2021	109	22	0	45%
2022	148	40	2	29%
2023	128	38	1	32%

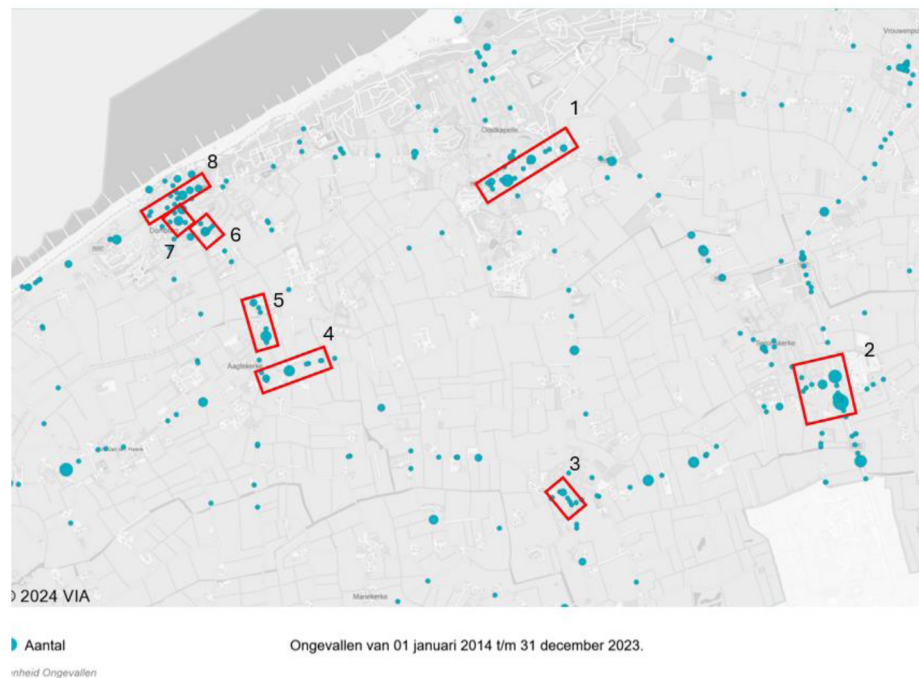


In figuur 6.3 zijn de locaties weergegeven waar relatief veel ongevallen voorkomen. Deze locaties komen opvallend overeen met de wegen waar in het vorige hoofdstuk een te hoge verkeersintensiteit werd geconstateerd. Het gaat bijvoorbeeld om de Markt, Singel en rotonde bij het gemeentehuis Domburg, de Roosjesweg Aagtekerke, de Dorpsstraat Oostkapelle, en de Schuivlotstraat Grijskerke. Dit zijn wegen waar veel verschillende soorten bewegingen door elkaar heen plaatsvinden: bijvoorbeeld doorgaand autoverkeer, winkelend publiek en fietsers. Verder is ook een groot cluster te zien rondom de afrit van de N57 ten zuidoosten van Serooskerke. Dit hangt mogelijk samen met de verkeersafwikkeling die tijdens de spits matig tot slecht is.



Figuur 6.2: Voorbeeld fietsoversteek zonder steunpunt

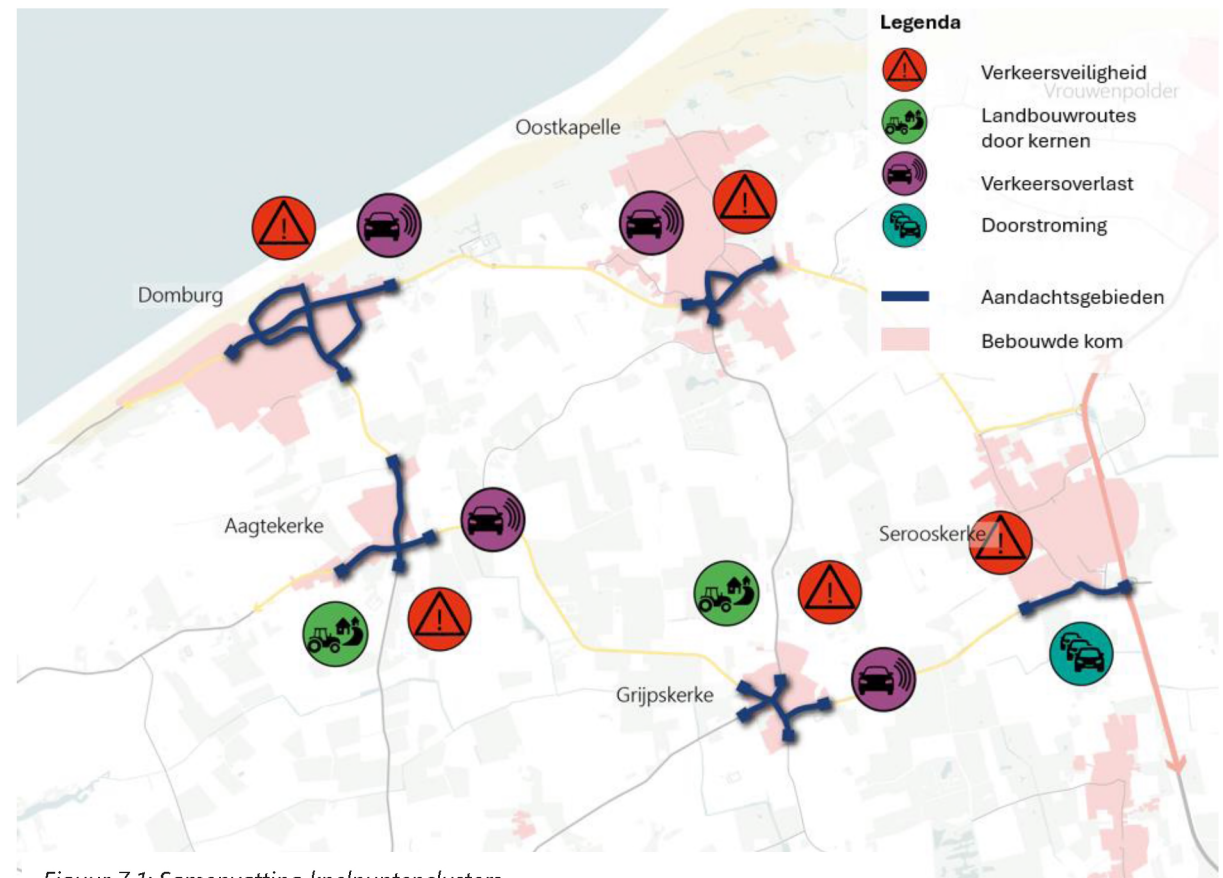
Op de hoofdwegen tussen de kernen hebben ook relatief veel ongevallen plaatsgevonden, hoewel deze ongevallen meer gespreid zijn. In sommige gevallen hangt dit samen met de slechte oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers op drukke wegen. Het gaat hier om plaatsen waar fietsers oversteken, maar geen voorzieningen aanwezig zijn om deze oversteek te faciliteren zoals een steunpunt in middenberm. In figuur 6.2 is een voorbeeld gegeven van een dergelijke oversteeklocatie op de Noordweg (kruising met Kleine Putweg)



Figuur 6.3: Geografische locaties van geregistreerde ongevallen tussen 2014 en 2023 (Via.nl)

# 7. Samenvatting knelpunten

In figuur 7.1 is een samenvatting van de verkeersknelpunten uit de vorige hoofdstukken weergegeven. Samengevat kunnen vijf clusters van knelpunten worden onderscheiden: Domburg (overlast, veiligheid), Oostkapelle (overlast, veiligheid), Aagtekerke (overlast, veiligheid, landbouwverkeer), Grijpskerke (overlast, veiligheid, landbouwverkeer) en aansluiting van de Hondegemsweg op de N57 (veiligheid, doorstroming). Verder is geconstateerd dat op meerdere locaties geen veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers aanwezig zijn. Er is in dit onderzoek niet specifiek gekeken naar de breedte van fietspaden of erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Uit eerder onderzoek van het Waterschap blijkt echter dat een aantal fietspaden niet voldoet aan de minimale vereiste breedte.



Figuur 7.1: Samenvatting knelpuntenclusters

# 8. Oplossingsrichtingen

Met de informatie uit de knelpuntenanalyse zijn, in samenwerking met een focusgroep met belanghebbenden, oplossingsrichtingen bedacht. Dit proces is gevisualiseerd in figuur 8.1 en bestaat uit drie stappen:

1. Oplossingsrichtingen bedenken,
2. Trechteren en samenvoegen tot bouwstenen en
3. Bouwstenen samenvoegen tot samenhangende maatregelpakketten.

De resultaten van deze stappen staan beschreven in dit hoofdstuk.

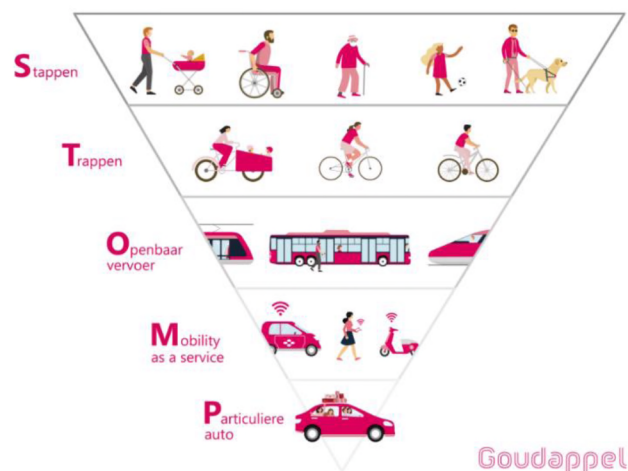


Figuur 8.1: Proces van maatregelen naar denkbare scenario's

## 8.1 Stap 1: Oplossingsrichtingen










In stap 1 zijn per modaliteit oplossingsrichtingen (maatregelen) bedacht volgens het STOMP-principe (zie figuur 8.2). Dit wil zeggen dat eerst is nagedacht over maatregel voor de voetganger (Stappen), daarna fietsers (Trappen), Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en ten slotte wegverkeer (Privéauto). Om inzichtelijk te krijgen welke belangen er spelen in het gebied omtrent mobiliteit zijn er enkele persona's verbeeld (zie tabel 8.1) Dit zijn 'typische' bewoners en bezoekers van de Noordwestroute. Het denken vanuit persona's heeft geholpen om vanuit verschillende perspectieven na te denken over mogelijke oplossingsrichtingen.

Het resultaat van stap 1 is een lange lijst met mogelijke oplossingsrichtingen, geordend per modaliteit. Deze lijst is te vinden in bijlage 1.



Figuur 8.2: STOMP-principe



Tabel 8.1: Typische persona's gemeente Veere



			
	<b>Bernieke</b> 35 jr. Partner en kind	Bezoeker Veere (dagtoerist)	Auto met fietsendrager
	<b>Anton</b> 45 jr. Gezin 2 kinderen	Verblijfstoerist uit Duitsland	Auto met caravan, leenfiets
	<b>Cor</b> 40 jr. Werkende inwoner	Werkt in Vlissingen	Auto of fiets
	<b>Elisabeth</b> 70 jr. Gepensioneerde	Woont in Veere, houdt niet van autorijden	E-bike, auto of bus/taxi
	<b>Dirkje</b> 16 jr. Scholier	Woont in Veere, school in Middelburg	Fiets of bus
	<b>Frits</b> 30 jr. Agrariër	Heeft landbouwgrond in Veere	Groot materieel zoals trekker, auto of fiets

## 8.2 Stap 2: Bouwstenen





In stap 2 zijn de maatregelen per modaliteit geclusterd in zogenaamde bouwstenen. Per modaliteit zijn vier bouwstenen ontwikkeld, met een oplopend niveau qua schaal en impact. Niveau 1 is het eenvoudigst te realiseren en niveau 4 is het meest ingrijpend. Maatregelen die op voorhand niet doelmatig of niet kansrijk bleken zijn in deze stap afgevallен. Ook is het uitgangspunt geweest dat maatregelen bestaande knelpunten niet verder moeten verergeren, ook niet als hiermee een ander knelpunt opgelost kan worden. Om deze reden is er bijvoorbeeld geen bouwsteen waarbij al het verkeer via de kustroute dan wel via de binnenlandroute wordt geleid zonder dat daarbij maatregelen genomen worden om verkeerstoename in de betreffende kernen te voorkomen. In onderstaand overzicht is een omschrijving van de bouwstenen per modaliteit weergegeven.

### Bouwstenen voetganger (Stappen)

<p>Niveau 1</p> 	<p>Basisfaciliteiten op orde, zoals doorlopende trottoirs in alle kernen en oversteekplaatsen op drukke straten nabij winkels, scholen, etc.</p>
<p>Niveau 2</p> 	<p>Basisfaciliteiten op orde en realiseren van recreatieve wandelroutes vanuit de kernen in de directe omgeving ('ommetjes').</p>




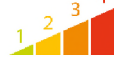
<p>Niveau 3</p> 	<p>Basisfaciliteiten op orde en herinrichten winkelstraten zoals de Markt in Domburg en de Dorpsstraat in Oostkapelle als aantrekkelijk voetgangersgebied.</p>
<p>Niveau 4</p> 	<p>Basisfaciliteiten op orde en opwaarderen regionaal wandelnetwerk door bijvoorbeeld trottoirs aan te leggen langs drukke fietspaden of autowegen.</p>

### Bouwstenen fietser (Trappen)





<p>Niveau 1</p> 	<p>Basisfaciliteiten op orde, zoals goede bewegwijzering en openbare fietsenstallingen.</p>
<p>Niveau 2</p> 	<p>Basisfaciliteiten op orde en aanpakken van onveilige oversteekplaatsen op drukke wegen.</p>
<p>Niveau 3</p> 	<p>Basisfaciliteiten op orde, aanpakken van onveilige oversteekplaatsen en verbreden van fietspaden die te smal zijn.</p>
<p>Niveau 4</p> 	<p>Basisfaciliteiten op orde, aanpakken van onveilige oversteekplaatsen en verbreden van fietspaden die te smal zijn en realiseren/opwaarderen van missende schakels in het fietsnetwerk.</p>

### Bouwstenen Openbaar vervoer en Mobiliteitsdiensten

In de uitvraag OV-concessie Zeeland wordt de lijnvoering van het busverkeer in de gemeente Veere gewijzigd. Lijn 133 blijft een sterke lijn met een stop in Serooskerke. Daarnaast komen er twee lokale lijnen vanuit Middelburg: 253 naar Westkapelle en 252 naar Domburg. Tussen Westkapelle, Domburg, Oostkapelle en Veere rijdt een buurtbus. Naast de lijnvoering rijdt een *Flexsysteem* die gebieden bediend waar (op dat moment) geen vaste lijnen rijden. Reizen gebeurt op afroep en vanaf vaste opstappunten. De uitvraag zoals hierboven beschreven wordt in de tabel hieronder bedoeld met 'basisniveau openbaar vervoer'

<p>Niveau 1</p> 	<p>Basisniveau openbaar vervoer handhaven.</p>
<p>Niveau 2</p> 	<p>Basisniveau openbaar vervoer handhaven, realiseren strandhub Domburg waar bezoekers kunnen overstappen van auto naar (leen)fiets of strandshuttle, en ontmoedigen autoparkeren Domburg en kustgebied.</p>
<p>Niveau 3</p> 	<p>Basisniveau openbaar vervoer handhaven, realiseren strandhubs Aagtekerke en Oostkapelle waar bezoekers kunnen overstappen van auto naar (leen)fiets of strandshuttle, en ontmoedigen autoparkeren Domburg, Aagtekerke, Oostkappelle en kustgebied.</p>
<p>Niveau 4</p> 	<p>Basisniveau openbaar vervoer handhaven, realiseren grootschalige regiohubs bij de afritten van de N57 waar bezoekers kunnen overstappen van auto naar (leen)fiets of strandshuttle, en ontmoedigen autoparkeren in het hele gebied (alle kernen + kust).</p>

### Bouwstenen wegverkeer (Privéauto)

<p>Niveau 1</p> 	<p>Uitgaan van bestaande infrastructuur (geen nieuwe infrastructuur realiseren) en verlagen van de gereden snelheid in kernen door aanpassen wegprofiel of snelheidsremmende maatregelen.</p>
<p>Niveau 2</p> 	<p>Uitgaan van bestaande hoofdwegenstructuur, maar doorgaand verkeer en landbouwverkeer om kernen heen leiden door middel van rondwegen.</p>
<p>Niveau 3</p> 	<p>Nieuwe hoofdweg aanleggen in het buitengebied tussen Oostkapelle en Grijskerke (de 'Middenweg') in combinatie met een westelijke randweg Domburg/Aagtekerke. Bestaande hoofdwegen zoals Hondegemsweg, Loodholseweg, Pekelingseweg, Noordweg, Domburgseweg en Roosjesweg worden afgewaardeerd naar 60 km/uur.</p>
<p>Niveau 4</p> 	<p>Hoofdonthluiting van het gebied ombuigen van N57 naar N288, door het realiseren van een snelle verbinding tussen Domburg/Aagtekerke en de N288 plus realisatie van aquaduct in Vlissingen. Bestaande hoofdwegen zoals Hondegemsweg, Loodholseweg, Pekelingseweg, Noordweg, Domburgseweg en Roosjesweg worden afgewaardeerd naar 60 km/uur.</p>

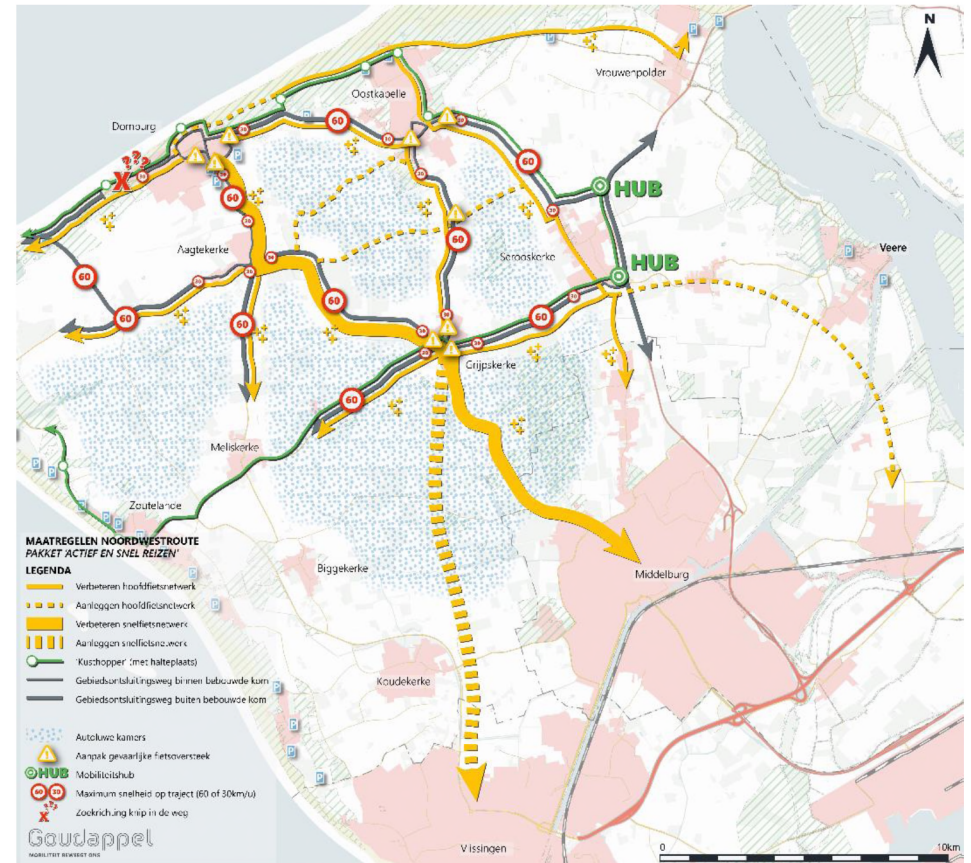
### 8.3 Stap 3: Maatregelscenario's

In de laatste stap zijn op basis van de bouwstenen samenhangende, multimodale maatregelscenario's opgesteld. Dit is gedaan door te beredeneren welke bouwstenen goed bij elkaar passen (elkaar versterken). Het opstellen van integrale maatregelscenario's helpt om de samenhang tussen maatregelen inzichtelijk te maken en zorgt ook voor een beperking van het aantal scenario's wat doorgerekend en beoordeeld moet worden, **maar het is niet zo dat de scenario's definitief zijn en dat er gekozen moet worden voor één scenario.** Het is goed mogelijk dat het uiteindelijke voorkeursalternatief een samenstelling zal zijn van de beste elementen uit verschillende maatregelscenario's.

#### MAATREGELSCENARIO 1: 'ACTIEF EN SNEL REIZEN'

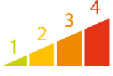
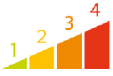
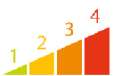

Bij dit scenario is het uitgangspunt om de impact van maatregelen op het landschap zo klein mogelijk te laten door in te zetten op verbeteren van bestaande infrastructuur en het stimuleren van een transitie van autogebruik naar wandelen, fiets en openbaar vervoer. Er wordt bijvoorbeeld ingezet op het opwaarderen van het regionale voetgangers- en fietsnetwerk. Daarnaast wordt parkeren langs de kust en in de kernen sterk ontmoedigd en wordt als alternatief één of twee grote 'regiohubs' gerealiseerd langs de toe/afritten van de A57 bij Serooskerke. Via deze transferia kunnen bezoekers van de kust en kernen overstappen van hun auto naar een (leen)fiets of shuttle-service. De doorgaande wegen in de kernen worden aangepast en waar mogelijk wordt de snelheid verlaagd, waarbij rekening gehouden wordt met het feit dat de wegen een (gedeeltelijke) verkeersfunctie zullen blijven behouden. In Domburg worden verkeerscirculatiemaatregelen genomen om de westrand anders te ontsluiten en de Singel te

ontlasten, conform de voorkeursvariant voor de korte termijn uit de 'Concept Verkeersvisie Domburg'. In figuur 8.3 is een verbeelding van de maatregelen in scenario 1 weergegeven.



Figuur 8.3: Globale ruimtelijke verbeelding maatregelscenario 1

### Samenvatting maatregelen scenario 1

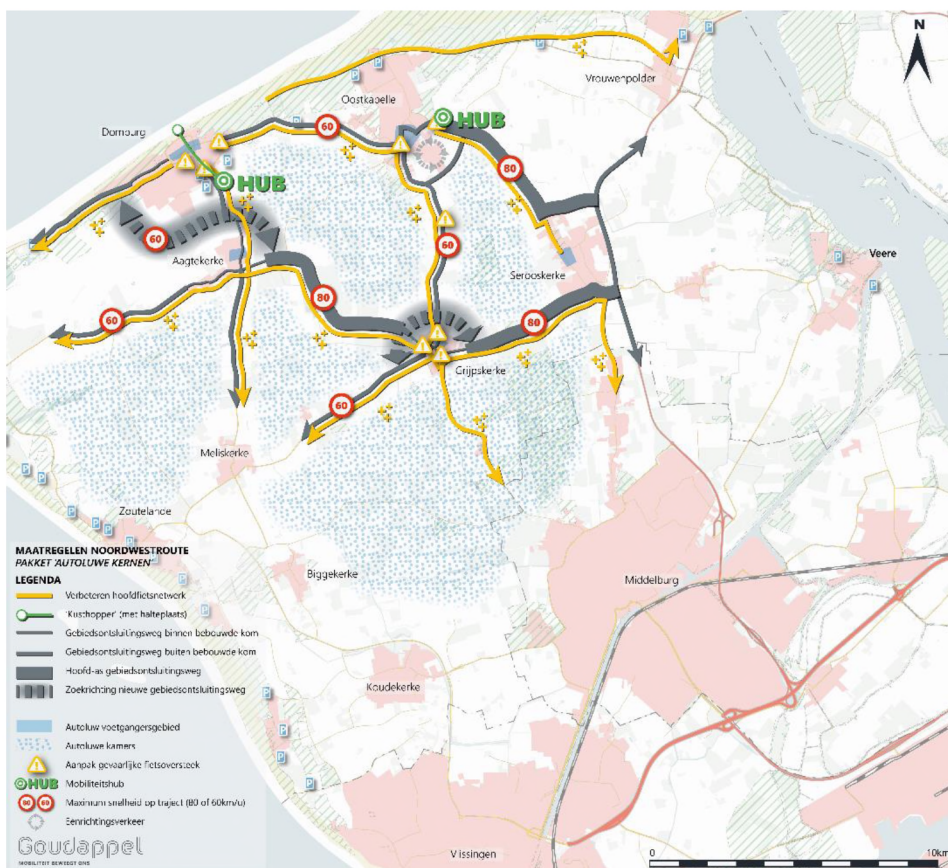
<p><b>Stappen</b> Basisfaciliteiten op orde en opwaarderen regionaal wandelnetwerk door bijvoorbeeld trottoirs aan te leggen langs drukke fietspaden of autowegen</p>	
<p><b>Trappen</b> Basisfaciliteiten op orde, aanpakken van onveilige oversteekplaatsen en verbreden van fietspaden die te smal zijn en realiseren/opwaarderen van missende schakels in het fietsnetwerk</p>	
<p><b>OV en Mobiliteitsdiensten</b> Basisniveau openbaar vervoer handhaven, realiseren grootschalige regiohubs bij de afritten van de N57 waar bezoekers kunnen overstappen van auto naar (leen)fiets of strandshuttle, en ontmoedigen autoparkeren in het hele gebied (alle kernen + kust)</p>	
<p><b>Privéauto</b> Uitgaan van bestaande infrastructuur (geen nieuwe infrastructuur realiseren) en verlagen van de gereden snelheid in kernen door aanpassen wegprofiel of snelheidsremmende maatregelen</p>	

### MAATREGELESCENARIO 2: 'AUTOLUWE KERNEN'

Bij dit scenario is het doel om de huidige hoofdinfrastructuur te behouden, waarbij de doorgaande wegen niet door maar om de kernen heen lopen. Het resultaat is een viertal rondwegen om Domburg (zuidwestkant), Aagtekerke (oostkant), Grijskerke (noordkant) en Oostkapelle (zuidoostkant). Met uitzondering van Oostkapelle gaat het in alle gevallen om nieuwe infrastructuur. De rondweg Oostkapelle maakt gebruik van bestaande infrastructuur, zoals de Wijkhuijsweg en Molenweg. De keuze om bestaande infrastructuur te gebruiken komt doordat er geen logisch tracé om de kern heen is voor een nieuwe weg. De ruimte om de bestaande wegen op te waarderen is beperkt, waardoor de rondweg Oostkapelle minder verkeer kan verwerken dan de andere rondwegen. Om deze reden is het ook geen realistische optie om de kustroute als enige ontsluitingsweg voor het gehele kustgebied te gebruiken.

Binnen de bebouwde kommen komt het accent te liggen op rust en ruimte voor wandelen en fietsen. Tussen de kernen en specifiek naar de steden wordt ingezet op goede fietsverbindingen. Om parkeeroverlast en zoekverkeer in de kustkernen te voorkomen worden 'standhubs' gerealiseerd langs de primaire invalswegen van Domburg en Oostkapelle, waar bezoekers worden geacht hun auto te parkeren en over te stappen op een (leen)fiets of shuttledienst. Het parkeren in Oostkapelle, Domburg en langs het strand wordt sterk ontmoedigd.





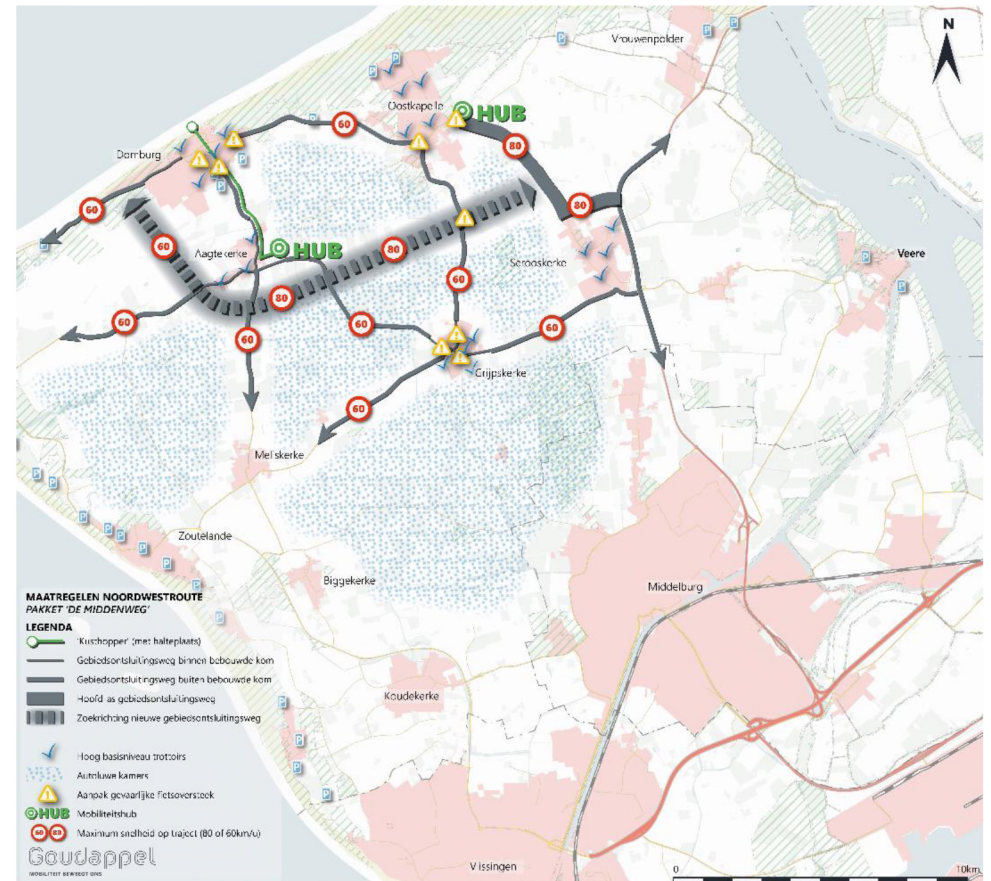
Figuur 8.4: Globale ruimtelijke verbeelding maatregelscenario 2

## Samenvatting maatregelen scenario 2

<p><b>Stappen</b></p> <p>Basisfaciliteiten op orde en herinrichten winkelstraten zoals de Markt in Domburg en de Dorpsstraat in Oostkapelle als aantrekkelijk voetgangersgebied.</p>	
<p><b>Trappen</b></p> <p>Basisfaciliteiten op orde, aanpakken van onveilige oversteekplaatsen en verbreden van fietspaden die te smal zijn</p>	
<p><b>OV en Mobiliteitsdiensten</b></p> <p>Basisniveau openbaar vervoer handhaven, realiseren strandhubs Domburg en Oostkapelle waar bezoekers kunnen overstappen van auto naar (leen)fiets of strandshuttle, en ontmoedigen autoparkeren Domburg, Oostkapelle en kustgebied.</p>	
<p><b>Privéauto</b></p> <p>Uitgaan van bestaande hoofdwegenstructuur, maar doorgaand verkeer en landbouwverkeer om kernen heen leiden door middel van rondwegen</p>	

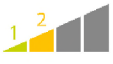

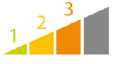

### MAATREGELSCENARIO 3: 'DE MIDDENWEG'

In dit scenario wordt ingezet op een nieuwe, volwaardige GOW-80 weg met een vlotte en verkeersveilige ontsluiting voor de kustdorpen, waarbij het doel is om alle kernen van doorgaand verkeer te ontlasten. De ligging van deze nieuwe weg is tussen de bestaande 'kustroute' en 'binnenlandroute' in, parallel aan de Hoge Duvekotsweg. De nieuwe weg kruist de Pekelingseweg, loopt door langs de zuidkant van Aagtekerke en splitst dan op in de (bestaande) Prelaatweg richting Westkapelle en een nieuwe 'westelijke randweg' parallel aan de Krommeweg die leidt naar Domburg en het kustgebied. Bestaande hoofdwegen zoals Honddegemsweg, Loodholseweg, Pekelingseweg, Noordweg, Domburgseweg en Roosjesweg worden afgewaardeerd naar 60 km/uur om het gebruik van deze routes te ontmoedigen. Dit biedt ook de mogelijkheid om rondom de kernen aantrekkelijke wandelroutes te realiseren ('ommetjes'). Voor de fietser wordt ingezet op het creëren van veilige oversteekvoorzieningen op de nieuwe weg, zodat deze geen barrière vormt voor het fietsverkeer. Om parkeeroverlast en zoekverkeer in de kustkernen te voorkomen worden 'standhubs' gerealiseerd langs de primaire invalswegen van Aagtekerke en Oostkapelle, waar bezoekers worden geacht hun auto te parkeren en over te stappen op een (leen)fiets of shuttledienst. Het parkeren in Oostkapelle, Aagtekerke en Domburg en langs het strand wordt sterk ontmoedigd.



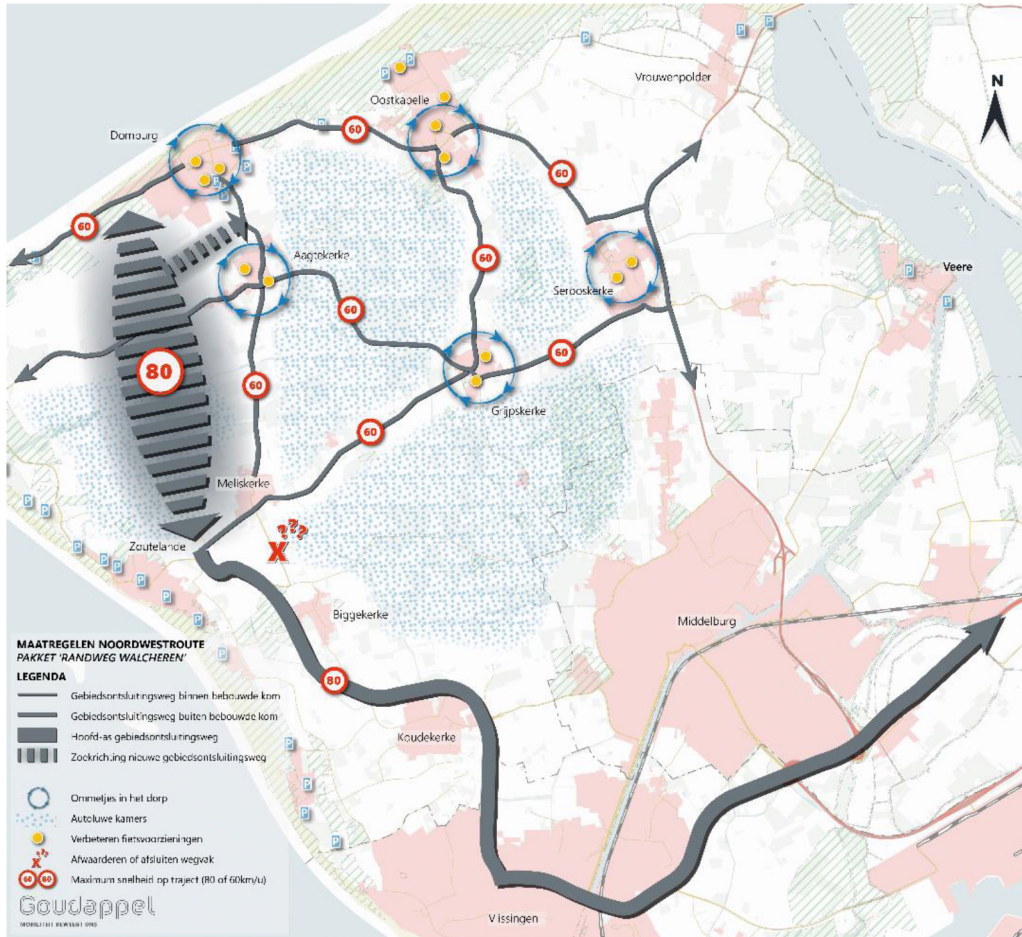
Figuur 8.5: Globale ruimtelijke verbeelding maatregelscenario 3

### Samenvatting maatregelen scenario 3

<p><b>Stappen</b> Basisfaciliteiten op orde en realiseren van recreatieve wandelroutes vanuit de kernen in de directe omgeving ('ommetjes')</p>	
<p><b>Trappen</b> Basisfaciliteiten op orde en aanpakken van onveilige oversteekplaatsen op drukke wegen</p>	
<p><b>OV en Mobiliteitsdiensten</b> Basisniveau openbaar vervoer handhaven, realiseren strandhubs Aagtekerke en Oostkapelle waar bezoekers kunnen overstappen van auto naar (leen)fiets of strandshuttle, en ontmoedigen autoparkeren Domburg, Aagtekerke, Oostkapelle en kustgebied.</p>	
<p><b>Privéauto</b> Nieuwe hoofdweg aanleggen in het buitengebied tussen Oostkapelle en Grijpskerke (de 'Middenweg') in combinatie met een westelijke randweg Domburg/Aagtekerke. Bestaande hoofdwegen zoals Hondegemsweg, Loodholseweg, Pekelingseweg, Noordweg, Domburgseweg en Roosjesweg worden afgewaardeerd naar 60 km/uur.</p>	

### MAATREGELSCENARIO 4: 'RANDWEG WALCHEREN'

Vanaf de A58 is er via de N288 een snelle verbinding tot aan Zoutelande. Dit scenario onderzoekt of het mogelijk is deze route te benutten om zoveel mogelijk verkeer vanuit de richting Goes deze route te laten kiezen in plaats van de N57. Dit verkeer hoeft dan niet meer via de bestaande hoofdwegen en kernen van de Noordwestroute te rijden. Om de route via de N288 aantrekkelijk genoeg te maken voor bezoekers van de Noordwestroute zijn wel enkele ingrijpende maatregelen nodig. Zo is een nieuwe, snelle verbinding nodig tussen de N288 en het kustgebied en moeten bestaande knelpunten op de route in Vlissingen worden opgelost, zoals een betere kanaalkruising en veilige, goed doorstromende kruispunten. Bestaande hoofdwegen zoals Hondegemsweg, Loodholseweg, Pekelingseweg, Noordweg, Domburgseweg en Roosjesweg worden afgewaardeerd naar 60 km/uur om het gebruik van deze routes te ontmoedigen. De nieuwe 'randweg Walcheren' vraagt grote investeringen in het autonetwerk. Om dit te balanceren is in dit scenario gekozen om voor de voetganger, fietser en OV alleen te richten op noodzakelijke basisfaciliteiten.



Figuur 8.6: Globale ruimtelijke verbeelding maatregelscenario 4

#### Samenvatting maatregelen scenario 4

<p><b>Stappen</b></p> <p>Basisfaciliteiten op orde, zoals doorlopende trottoirs in alle kernen en oversteekplaatsen op drukke straten nabij winkels, scholen, etc.</p>	
<p><b>Trappen</b></p> <p>Basisfaciliteiten op orde, zoals goede bewegwijzering en openbare fietsenstallingen</p>	
<p><b>OV en Mobiliteitsdiensten</b></p> <p>Basisniveau openbaar vervoer handhaven</p>	
<p><b>Privéauto</b></p> <p>Hoofdontsluiting van het gebied ombuigen van N57 naar N288, door het realiseren van een snelle verbinding tussen Domburg/Aagtekerke en de N288 plus realisatie van aquaduct in Vlissingen. Bestaande hoofdweg zoals Hondegemsweg, Loodholseweg, Pekelingseweg, Noordweg, Domburgseweg en Roosjesweg worden afgewaardeerd naar 60 km/uur</p>	

# 9. Doorrekening maatregelscenario's

De maatregelscenario's uit het vorige hoofdstuk zijn doorgerekend met het verkeersmodel om de effecten op verkeersstromen in het gebied in te schatten. De resultaten hiervan moeten als indicatief worden beschouwd. Het verkeersmodel is unimodaal, wat wil zeggen dat enkel maatregelen aan het autonetwerk kunnen worden ingevoerd. Voor de overige maatregelen die niet één op één in het verkeersmodel gezet kunnen worden, zijn aannames gedaan over het effect wat deze hebben op de verkeersstromen.

In dit hoofdstuk staan per scenario de uitkomsten van het verkeersmodel op hoofdlijnen beschreven. Per scenario is een kaart gegeven waarop staat aangegeven op welke wegen er een toename dan wel afname van verkeer te verwachten is. Verder is op zestal 'thermometerpunten' de verandering in de verkeersintensiteit weergegeven (zie figuur 9.1), waarbij de wegcategory (en dus grenswaarde) wordt aangehouden passend bij de maatregelscenario. Deze thermometerpunten zijn gerelateerd aan de grootste knelpunten

## Disclaimer

De kaartbeelden die volgen in dit hoofdstuk geven een indicatie voor een zoekrichting van mogelijke nieuwe infrastructuur. De lijnen op de kaart zijn dus indicatief en zijn niet representatief voor hoe het definitieve tracé zal lopen, mochten enkele van onderstaande maatregelen gekozen worden in het voorkeurscenario.



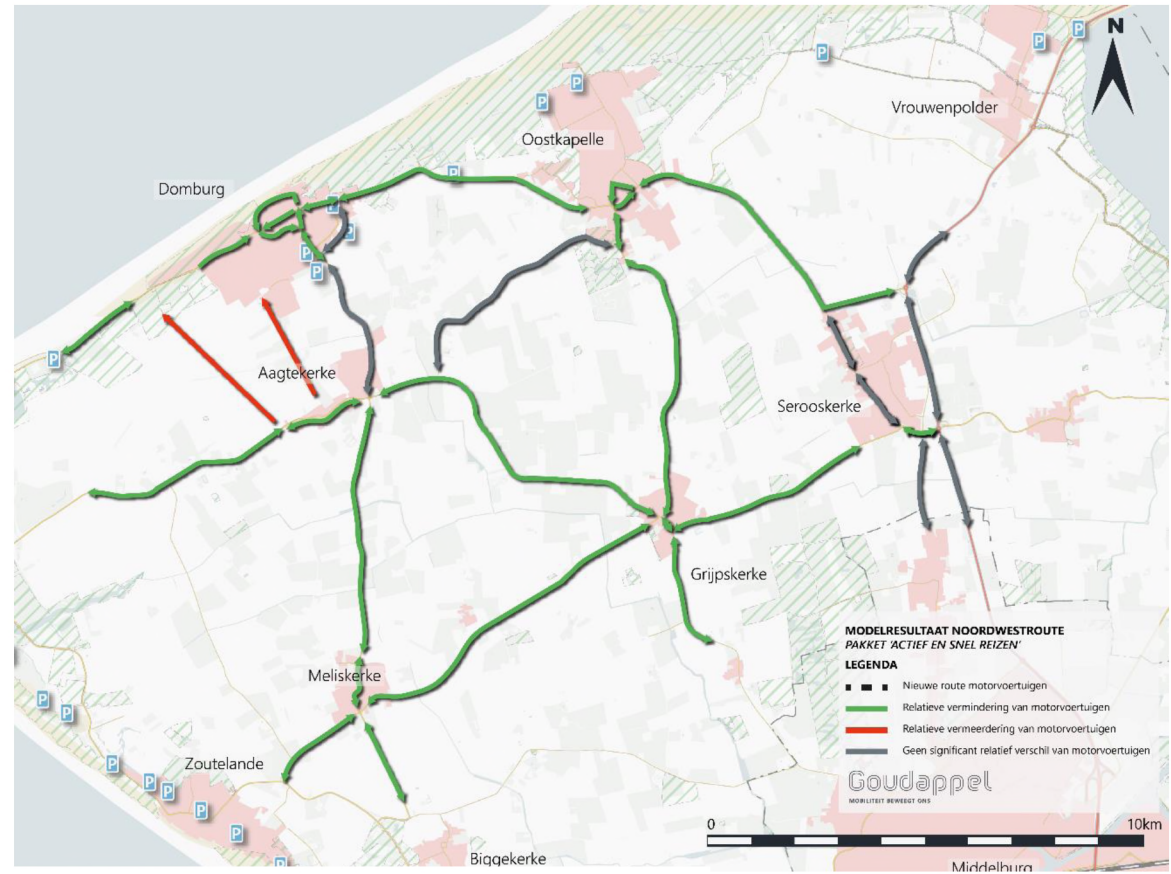
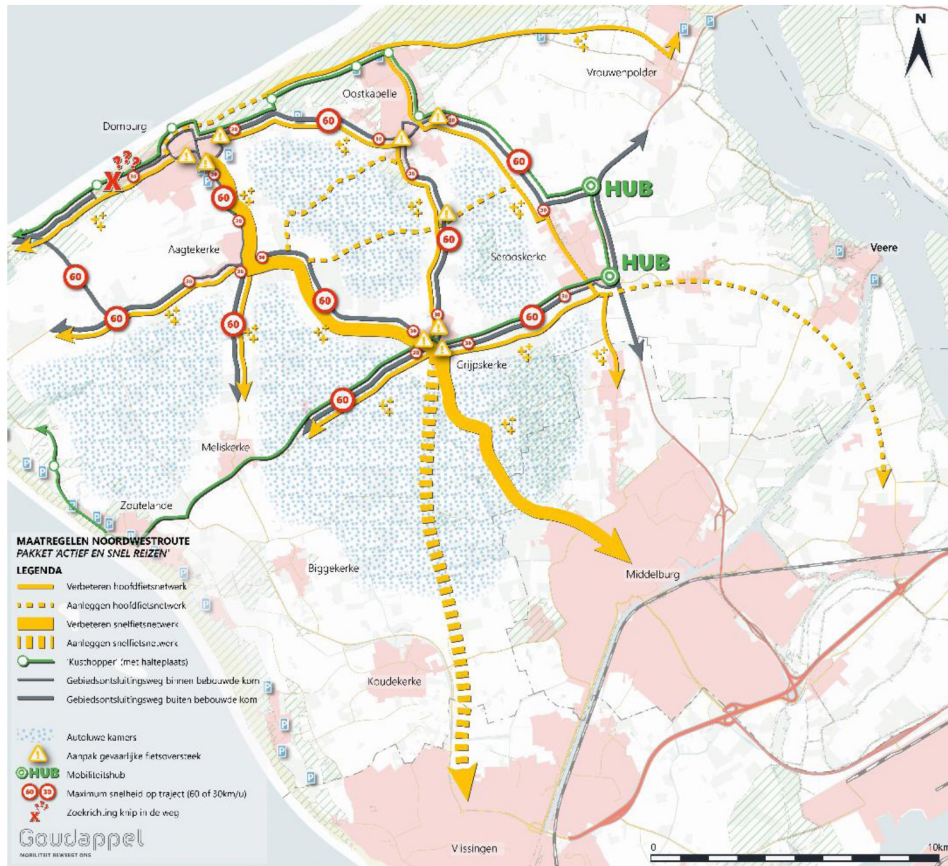
Figuur 9.1: Thermopunten modelberekeningen

### EFFECTEN MAATREGELSCENARIO 1: 'ACTIEF EN SNEL REIZEN'

In tabel 9.1 en figuur 9.2 zijn de resultaten van het verkeersmodel weergegeven. De maatregelen in dit pakket dragen bij aan een algehele afname van het autoverkeer op zowel de kustroute als de binnenlandroute. Dit komt doordat reizigers vaker lopen of de fiets pakken en doordat bezoekers worden gestimuleerd om de transferia bij de toe/afritten van de N57 te gebruiken. Een groot deel van het autoverkeer blijft echter bestaan. Hierdoor behouden wegen zoals de Schuitvlotstraat in Grijskerke, Dorpsstraat in Oostkapelle en Roosjesweg in Aagtekerke een verkeersintensiteit die ruim boven de grenswaarde ligt. Ook hebben de maatregelen uit dit scenario geeft effect op de aantallen of routes van zwaar (landbouw)verkeer. Daardoor worden de knelpunten in deze kernen met dit maatregelscenario niet opgelost.

Tabel 9.1: Verkeerskundig effect thermopunten scenario 1

Straatnaam	Grens- waarde	Basis jaar 2019	Referen- tie 2040	Effect Sc. 1
Singel (Domburg)	4.000	4.800	5.600	4.500
Dorpsstraat (Oostkapelle)	2.000	2.100	2.400	2.100
Schuitvlotstraat (Grijskerke)	8.000	11.200	13.600	10.000
Roosjesweg (Aagtekerke)	4.000	4.700	6.700	6.300
Prelaatweg (Aagtekerke)	4.000	4.900	6.400	5.400



Figuur 9.2: Links: Maatregelscenario 1, Rechts: Verkeerskundig effect verbeeld op het netwerk voor maatregelscenario 1

### EFFECTEN MAATREGELSCENARIO 2: 'AUTOLUWE KERNEN'

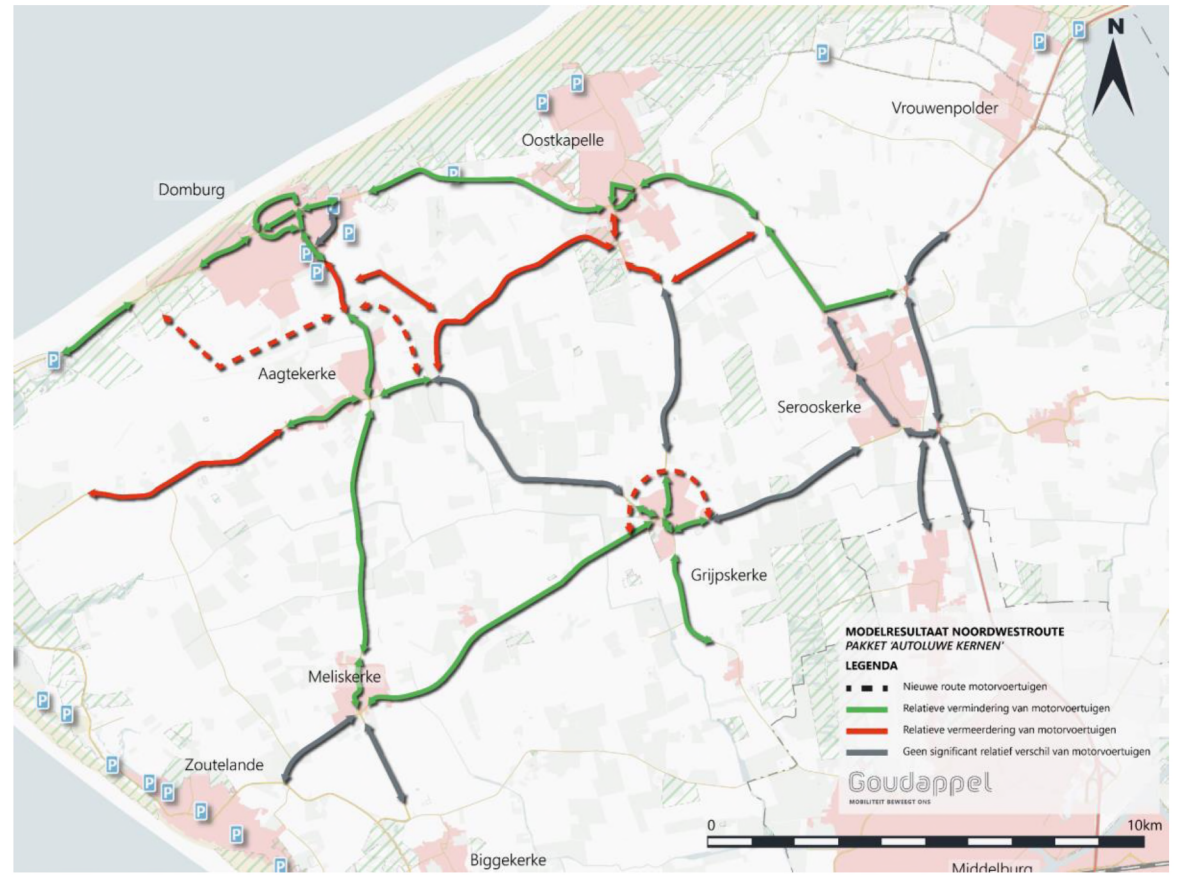
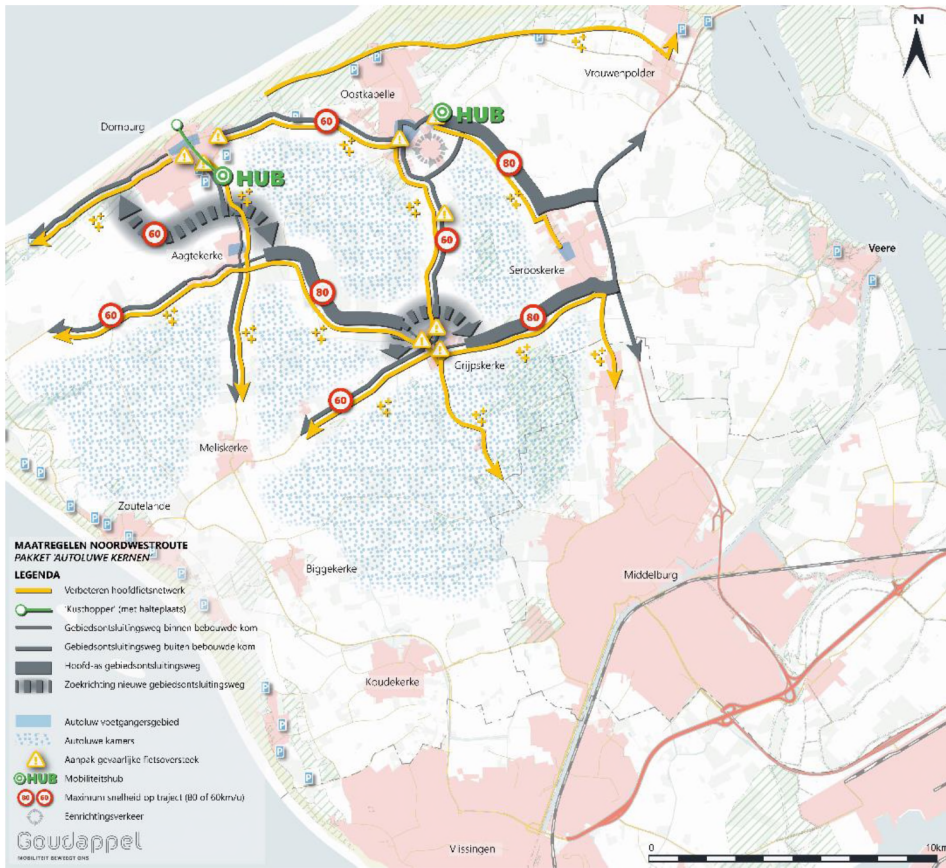
In tabel 9.2 en figuur 9.3 zijn de resultaten van het verkeersmodel weergegeven. De maatregelen in dit scenario leiden tot een forse verkeersafname in alle kernen. Dit komt primair doordat het doorgaande verkeer om de kernen heen wordt geleid door middel van de rondwegen. Ook het zwaar (landbouw)verkeer maakt gebruik van de rondwegen waardoor kernen effectief ontlast worden. Hiermee lijken de verkeersknelpunten uit hoofdstuk 7 te worden opgelost.

Aandachtspunt bij de maatregelen uit dit scenario zijn dat deze kunnen leiden tot een toename van verkeer op de Aagtekerkseweg en Molenweg (Oostkapelle). Dit komt doordat een deel van het verkeer op de kustroute (N287) tussen Domburg en Oostkapelle zich verplaatst naar de Aagtekerkseweg. Om te voorkomen dat dit voor overlast zorgt kunnen flankerende maatregelen overwogen worden (zoals bijvoorbeeld het beperken, verbieden of het verlagen van de maximumsnelheid voor autoverkeer op bepaalde wegvakken) om het gebruik van de Aagtekerkseweg te ontmoedigen.

Tabel 9.2: Verkeerskundig effect thermopunten scenario 2

Straatnaam	Grens- waarde	Basis jaar 2019	Referen- tie 2040	Effect	
				Sc. 1	Sc. 2
Singel (Domburg)	4.000	4.800	5.600	4.500	2.500
Dorpsstraat (Oostkapelle)	2.000	2.100	2.400	2.100	0
Schuitvlotstraat (Grijpskerke)	8.000	11.200	13.600	10.000	3.500
Roosjesweg (Aagtekerke)	4.000	4.700	6.700	6.300	3.300
Prelaatweg (Aagtekerke)	4.000	4.900	6.400	5.400	4.600





Figuur 9.3: Links: Maatregelscenario 2, Rechts: Verkeerskundig effect verbeeld op het netwerk voor maatregelscenario 2

### EFFECTEN MAATREGELSCENARIO 3: 'DE MIDDENWEG'

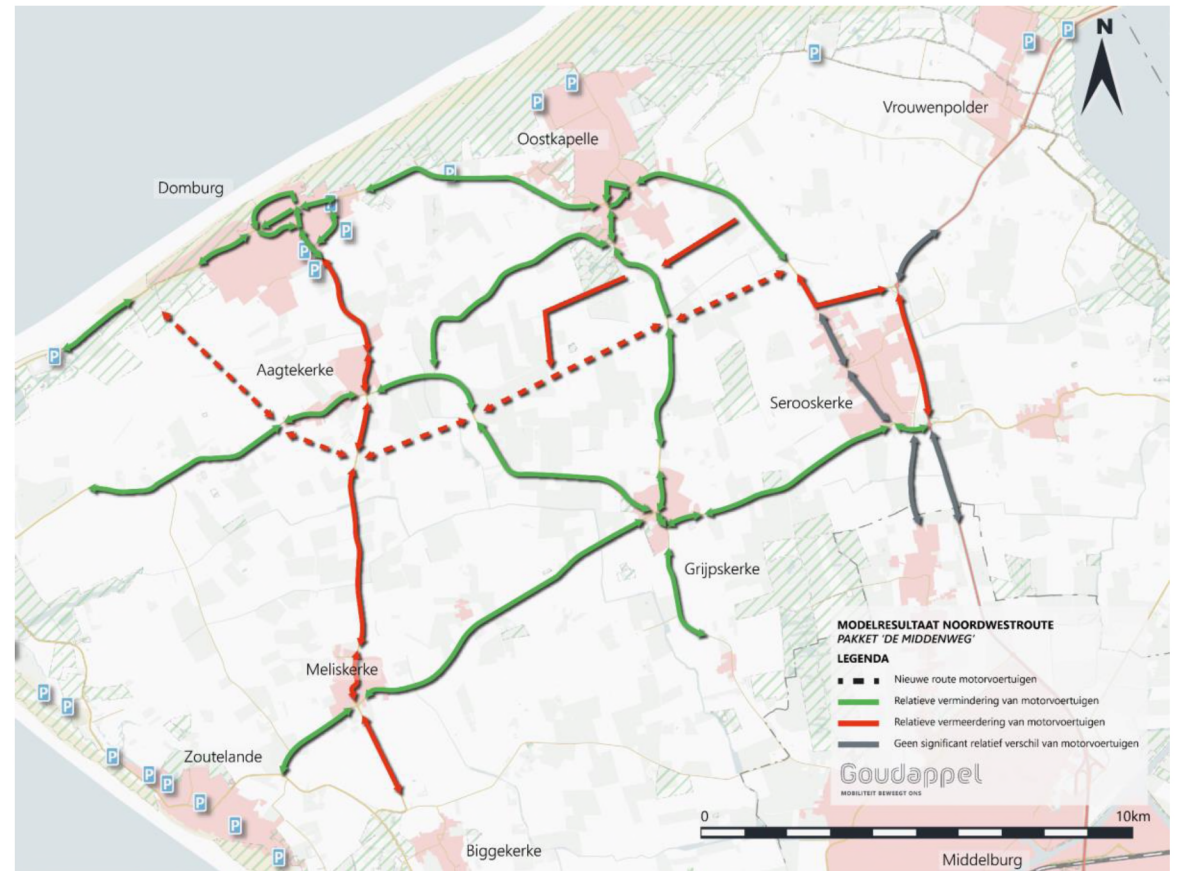
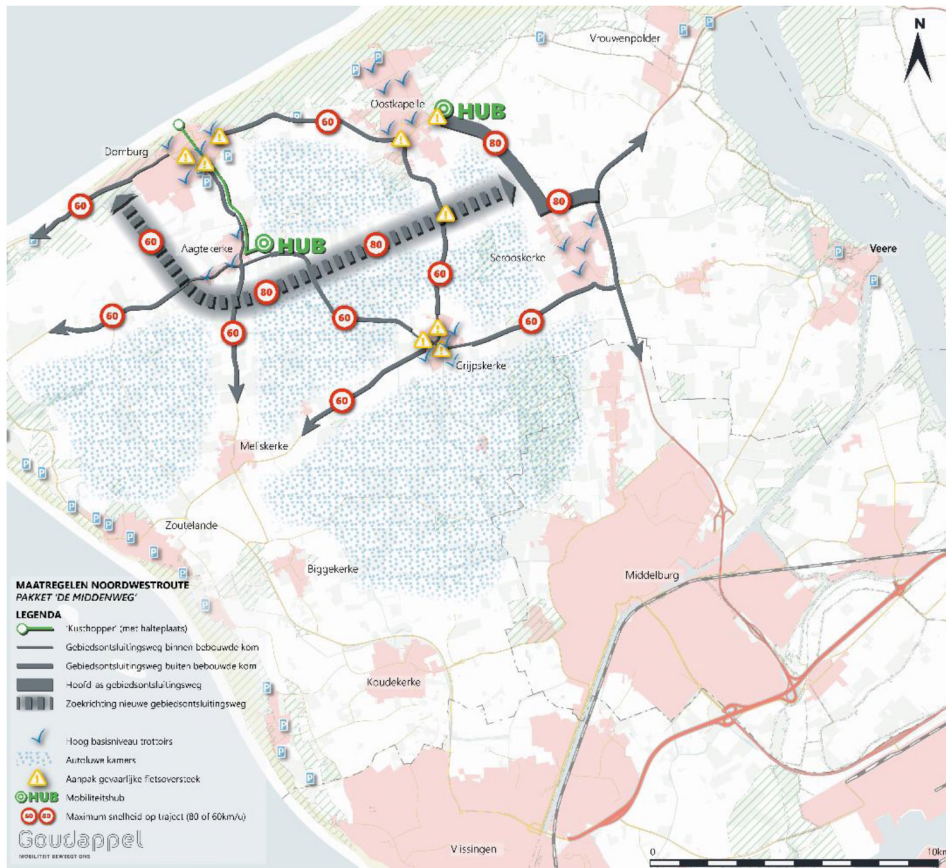
In tabel 9.3 en figuur 9.4 zijn de resultaten van het verkeersmodel weergegeven. De maatregelen in dit pakket zorgen voor een verkeersafname op de meeste bestaande hoofdwegen van de Noordwestroute, zoals de Hondegemsweg, Noordweg, Loodholseweg, Mariekerkseweg en Domburgseweg. Dit komt primair doordat veel doorgaand verkeer de nieuwe 'middenweg' gebruikt. Dit leidt ook tot een forse verkeersafname in de kernen Domburg, Grijskerke en Aagtekerke (Prelaatweg), waardoor de knelpunten in deze kernen grotendeels worden opgelost. In Oostkapelle leidt de middenweg ook tot een afname van verkeer, het effect is echter kleiner dan bij scenario 2. Het gebruik van de Middenweg zelf wordt door het verkeersmodel geschat op circa 11 – 12 duizend motorvoertuigen per etmaal.

In Aagtekerke (Roosjesweg) is een forse toename van verkeer te zien. Dit is een onbedoelde uitkomst van het scenario, welke te verklaren is doordat de route van/naar Domburg via de middenweg/Roosjesweg aantrekkelijker wordt dan via de N287, en in het verkeersmodel geen verbindingsweg tussen de nieuwe westelijke randweg en de Roosjesweg is opgenomen. Het is voor dit scenario dus van belang om aanvullende maatregelen te onderzoeken om verkeer naar Domburg en het kustgebied via de nieuwe westelijke randweg om Aagtekerke te leiden, en te voorkomen dat dit verkeer de 'kortste' route door Aagtekerke blijft gebruiken.

Verder valt op dat de maatregelen uit dit scenario kunnen leiden tot een toename van doorgaand verkeer op de Dorpsstraat/Torenstraat in Meliskerke. Dit komt doordat de Middenweg een aantrekkelijker alternatief wordt voor de Hondegemsweg/Mariekerkseweg. Het verkeersmodel voorspelt een groei van ongeveer 1.500 motorvoertuigen per etmaal op Dorpsstraat/Torenstraat ten opzichten van de referentie 2040.

Tabel 9.3: Verkeerskundig effect thermopunten scenario 3

Straatnaam	Grenswaarde	Basis jaar 2019	Referentie 2040	Effect		
				Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3
Singel (Domburg)	4.000	4.800	5.600	4.500	2.500	4.100
Dorpsstraat (Oostkapelle)	2.000	2.100	2.400	2.100	0	1.700
Schuitvlotstraat (Grijskerke)	8.000	11.200	13.600	10.000	3.500	5.100
Roosjesweg (Aagtekerke)	4.000	4.700	6.700	6.300	3.300	9.300
Prelaatweg (Aagtekerke)	4.000	4.900	6.400	5.400	4.600	2.000



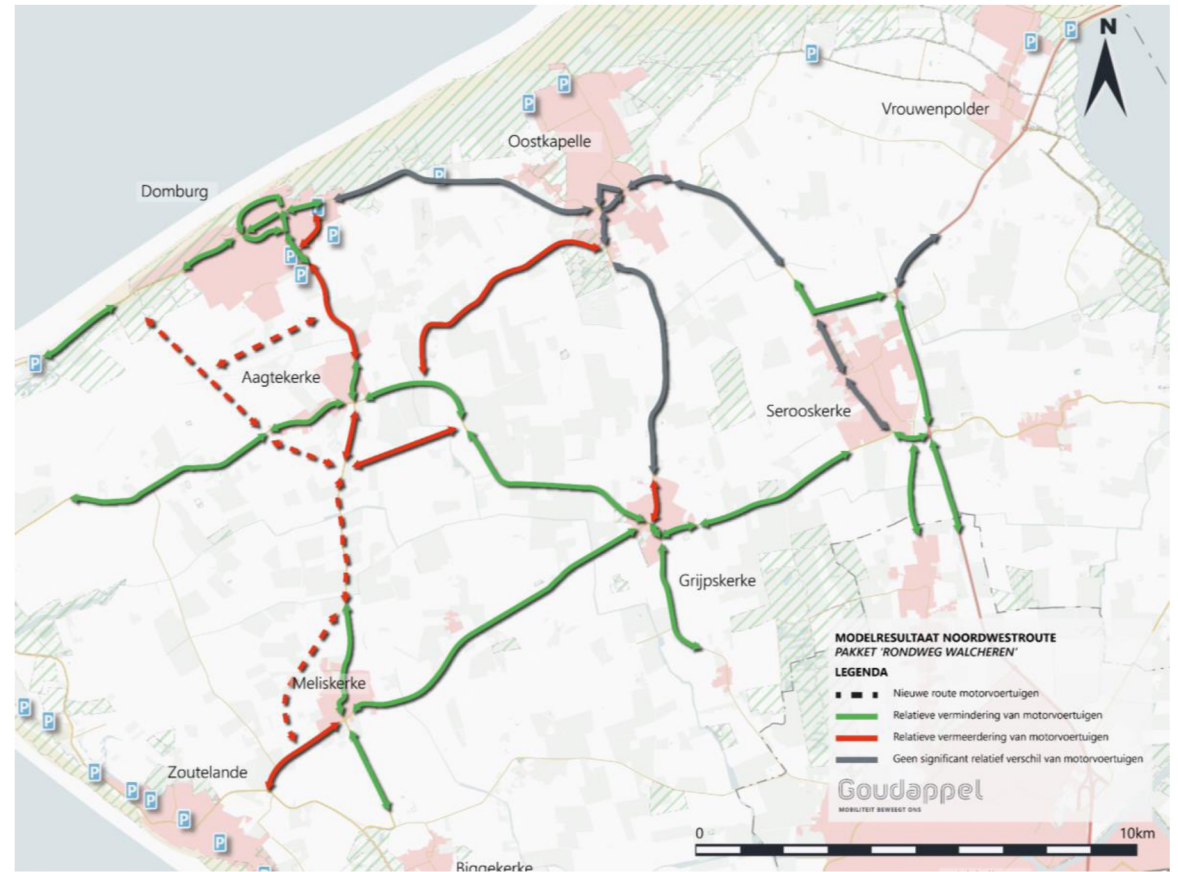
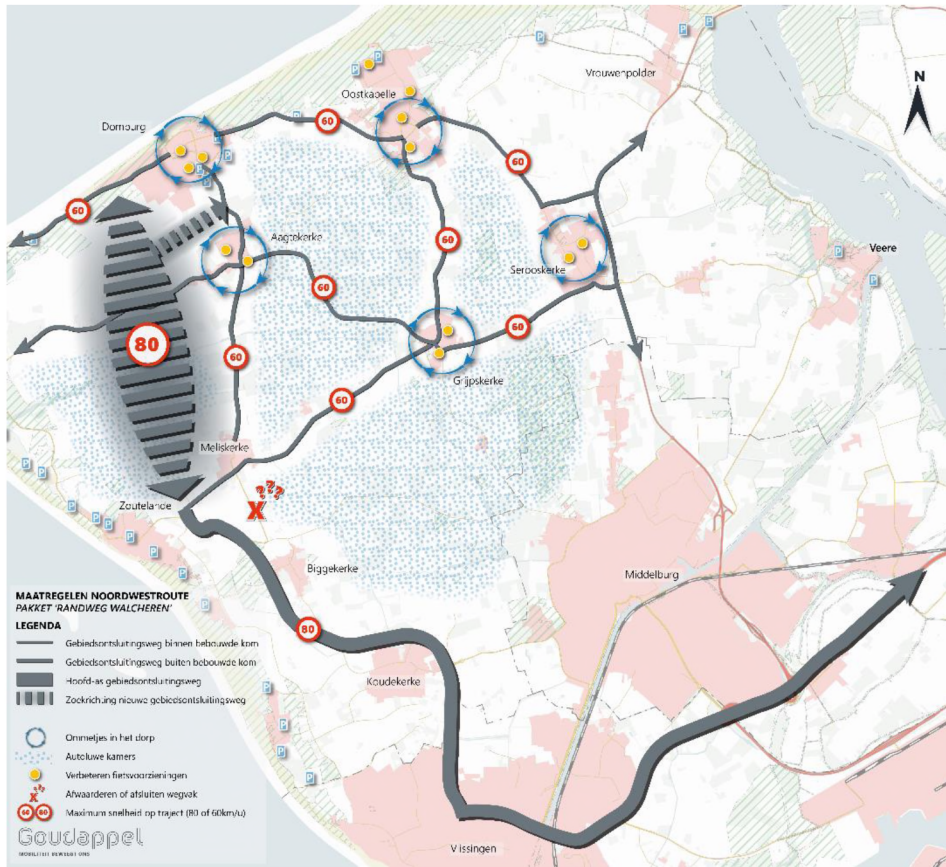
Figuur 9.4: Links: Maatregelscenario 3, Rechts: Verkeerskundig effect verbeeld op het netwerk voor maatregelscenario 3

#### EFFECTEN MAATREGELSCENARIO 4: 'RONDWEG WALCHEREN

In tabel 9.4 en figuur 9.5 zijn de resultaten van het verkeersmodel weergegeven. De maatregelen in dit pakket zorgen voor een verkeersafname op de zogenaamde binnenlandroute (Hondegemsweg, Loodhalseweg, Pekelingseweg), maar hebben nauwelijks effect op het gebruik van de kustroute (N287). Deze effecten zijn te verklaren doordat meer verkeer de N288 gebruikt om het gebied te bereiken in plaats van de route via de Pekelingseweg, Loodhalseweg en Hondegemsweg. De verkeersafname op deze route is echter veel kleiner dan in scenario 2 en 3. Dit betekent dat bijvoorbeeld de Schuitvlotstraat in Grijpskerke een hoge verkeersintensiteit blijft behouden. Ook de Roosjesweg in Aagtekerke en Dorpsstraat in Oostkapelle blijven (te) druk, waardoor de knelpunten uit hoofdstuk 7 niet opgelost worden.

Tabel 9.4: Verkeerskundig effect thermopunten scenario 4

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



Figuur 9.5: Links: Maatregelscenario 5, Rechts: Verkeerskundig effect verbeeld op het netwerk voor maatregelscenario 5

# 10. Conclusie

Het gebied wat we de Noordwestroute zijn gaan noemen bestaat uit de kernen Domburg, Oostkapelle, Aagtekerke, Grijskerke en Serooskerke en het tussenliggende buitengebied. Vanwege de aantrekkelijkheid van het kustgebied en de kernen heeft dit gebied te maken met veel toeristisch verkeer. Dit leidt met name tijdens het hoogseizoen, maar ook in de rest van het jaar, tot hoge verkeersintensiteiten. De afgelopen jaren is het toerisme fors toegenomen en dit is ook te zien in een toename van de verkeersintensiteiten op het wegennet. De meeste verplaatsingen in het gebied worden ook met de auto gemaakt. Ook (zware) landbouwvoertuigen maken gebruik van de auto-infrastructuur, met name op het daarvoor bedoelde 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'.

De wegenstructuur van de noordwestroute zorgt ervoor dat doorgaand verkeer door de kernen rijdt. Dit resulteert in hoge verkeersintensiteiten en in sommige gevallen ook zwaar landbouwverkeer op wegen met een (gedeeltelijke) woon- of verblijfsfunctie, die hiervoor niet geschikt zijn. Voorbeelden hiervan zijn de Singel en Markt in Domburg, de Roosjesweg en Prelaatweg in Aagtekerke, de Dorpsstraat en Domburgseweg in Oostkapelle en de Schuitvlotstraat in Grijskerke. De hoge verkeersintensiteiten en het zware landbouwverkeer op deze wegen zorgen niet alleen voor overlast, maar ook voor onveilige verkeerssituaties. Uit ongevalgegevens blijkt dat zich op de genoemde wegen hogere concentraties van verkeersongevallen bevinden en vanuit de omgeving wordt veel geklaagd over verkeersoverlast op en langs deze wegen.

Om deze problemen op te lossen zijn samen met belanghebbenden uit de omgeving oplossingsrichtingen bedacht die vervolgens in vier maatregelscenario's zijn verwerkt en doorgerekend met het verkeersmodel. Uit dit onderzoek kunnen de volgende lessen worden getrokken:

- Het enkel behouden van bestaande infrastructuur en volledig inzetten op een transitie naar lopen, fietsen en mobiliteits hubs leidt tot een afname van verkeer in de kernen, maar deze afname is nog niet voldoende om de bestaande knelpunten op te lossen.
- Nieuwe infrastructuur is nodig om doorgaand verkeer en zwaar verkeer een alternatief te bieden voor het rijden door de kernen heen. Dit kunnen bijvoorbeeld rondwegen zijn om de dorpen waar het verkeer voor problemen zorgt, of een nieuwe ontsluitingsweg die tussen de kernen door loopt. Uit de doorrekening met het verkeersmodel blijkt dat zowel rondwegen als een nieuwe ontsluitingsweg de potentie hebben om verkeersknelpunten in de kernen op te lossen of sterk te verminderen.
- Het opwaarderen van de route via de N288 om het kustgebied rondom Domburg te ontsluiten en daarmee de bestaande wegen van de Noordwestroute te ontlasten, heeft slechts beperkt effect, terwijl hiervoor zeer ingrijpende maatregelen nodig zijn waaronder nieuwe infrastructuur rondom Meliskerke en een aquaduct in Vlissingen. Deze oplossingsrichting achten wij daarom niet kansrijk om de geconstateerde knelpunten op te lossen.

- Ter hoogte van Aagtekerke zijn twee alternatieven onderzocht om doorgaand verkeer in de kern om te leiden: (1) Een rondweg aan de oostkant met verbindingsweg naar de Krommeweg om de westrand van Domburg te ontsluiten, en (2) een rondweg aan de westkant en zuidkant van Aagtekerke. Beide varianten hebben de potentie om doorgaand verkeer over de Roosjesweg in Aagtekerke sterk te verminderen, hoewel uit de uitkomsten van het verkeersonderzoek bleek dat bij de tweede variant (rondweg westkant) wel een verbindingsweg tussen de Krommeweg en Roosjesweg plus aanvullende verkeerscirculatiemaatregelen op de Roosjesweg in Aagtekerke nodig zijn om dit te realiseren. De eerste variant (rondweg oostkant) leidt echter niet tot een ontlasting van de Prelaatweg en de eerste variant wel.
- Bij alle nieuwe infrastructuur geldt dat deze voor lokale verschuivingen van verkeer of nieuwe (sluip)routes kunnen zorgen, die in sommige gevallen ongewenst kunnen zijn. Deze effecten moeten in een vervolg bestudeerd worden zodat eventuele flankerende maatregelen bepaald kunnen worden.










In dit onderzoek zijn de verkeerskundige knelpunten, oplossingsrichtingen en te verwachten effecten in beeld gebracht. Het is echter van belang om te vermelden dat de oplossingsrichtingen nog in een breder perspectief bekeken moeten worden om andere relevante aspecten mee te kunnen wegen. Het gaat bijvoorbeeld om:

- Is de huidige wegategorisering van de genoemde knelpunten nog acceptabel als breder gekeken wordt dan theoretische maximum capaciteit?
- Wat is de impact van de genoemde oplossingsrichtingen op ruimtelijke inpassing en landschap?

- Wat zijn de consequenties voor eigendommen en benodigde grondverwerving?
- Wat zijn de investeringskosten?
- Wat is de impact op natuur en milieu?
- Hoe is de faseerbaarheid?

Bovenstaande aspecten zullen onderdeel zijn van fase 2, waarin de oplossingsrichtingen uit dit onderzoek verder worden onderzocht zodat een integrale afweging gemaakt kan worden voor een pakket met voorkeursmaatregelen.

# Bijlage: Longlist oplossingsrichtingen

					
<b>Bernieke</b>	<b>Anton</b>	<b>Cor</b>	<b>Elisabeth</b>	<b>Dirkje</b>	<b>Frits</b>
35 jr.	45 jr.	40 jr.	70 jr.	16 jr.	30 jr.
 Partner en kind	Gezin 2 kinderen	Werkende inwoner	Gepensioneerde	Scholier	Agrariër
 Bezoeker Veere (dagtoerist)	Verblijfstoerist uit Duitsland	Werkt in Vlissingen	Woont in Veere, houdt niet van autorijden	Woont in Veere, school in Middelburg	Heeft landbouwgrond in Veere
 Auto met fietsendrager	Auto met caravan, leenfiets	Auto of fiets	E-bike, auto of bus/taxi	Fiets of bus	Groot materieel zoals trekker, auto of fiets





Maatregel Stappen	Ingrijpen in	Welke doelgroep wordt aangesproken?
Verbeteren recreatieve routes	Beleving	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Verbeteren van beleving rond wandelroutes	Beleving	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Gescheiden wandelpaden, ook buiten de kernen	Infra	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier, Agrariër
Uitbreiden voetgangersnetwerk (binnen en buiten de kernen)	Infra	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier, Agrariër
Koppelen van voetgangersnetwerken met POI's en andere kernen	Infra	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Gepensioneerde
Voetgangers en fietsoversteek plaatsen meer bundelen	Infra	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier, Agrariër



Maatregel Trappen	Ingrijpen in	Welke doelgroep wordt aangesproken?
Verbetering van voorzieningen (stallen, laden, etc.)	Beleving	Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Weginrichting aanpassen (overzichtelijker routes)	Beleving	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier, Agrariër
Gratis step en/of fiets aanbieden in het gebied	Financieel	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier

Fietsregeling vanuit bedrijven voor werknemers	Gedrag	Werkende inwoner
Elektrische fiets aanmoedigen (radius voor woon-werkverkeer vergroten)	Gedrag	Werkende inwoner
Veiligheid vergroten op fietspaden	Infra	Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Fietspaden verbreden	Infra	Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Volledig vrije fietspaden, geen gedeelde wegen	Infra	Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier, Agrariër
Fiets snelweg-netwerk (verbetering kwaliteit, reistijd en veiligheid op belangrijke routes)	Infra	Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Scholier,
Veiligheidsknelpunten identificeren en oplossen	Infra	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier, Agrariër
Fietsen aantrekkelijker maken (en autorijden moeilijker)	Verkeersregels	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier



Maatregel OV	Ingrijpen in	Welke doelgroep wordt aangesproken?
Seizoensgebonden OV	Aanbod	Dagtoerist, Verblijfstoerist
Eén stevige OV-lijn (Station – Strand; frequent, betrouwbaar en tot laat)	Aanbod	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier

Flexbusjes tussen Transferium en POI's (bv. Renesse)	Aanbod	Dagtoerist
Pendelbus vakantieparken	Aanbod	Dagtoerist, Verblijfstoerist
Frequentie OV verhogen (algemeen)	Aanbod	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Spitslijnen woon-werkverkeer	Aanbod	Werkende inwoner, Scholier
(Technische) drempel OV verlagen	Beleving	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Gepensioneerde, Scholier
(Gratis) OV-kaart aanbieden bij hotelboeking	Financieel	Verblijfstoerist
Gratis OV aanbieden	Financieel	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
OV-uitprobeer actie(s)	Gedrag	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Werkgeversaankpak gratis/goedkoop OV vanuit bedrijven (in Vlissingen/Middelburg)	Gedrag	Werkende inwoner



Maatregel Mobiliteitsdiensten	Ingrijpen in	Welke doelgroep wordt aangesproken?
Deelfiets bij de huur van je huisje	Aanbod	Verblijfstoerist
OV-fietsen	Aanbod	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner
Flexbusjes tussen Transferium en POI's (bv. Renesse)	Aanbod	Dagtoerist
Carpoolen stimuleren	Gedrag	Werkende inwoner

Ridesharing	Gedrag	Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde
Car-sharing (i.p.v. 2e auto)	Gedrag	Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde
Aanleg transferia (overstap van auto naar alternatief vervoer)	Infra	Dagtoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Aanleg dorpshubs (overstap van auto naar alternatief vervoer)	Infra	Werkende inwoner, Gepensioneerde



Maatregel Auto + Logistiek/Landbouwverkeer	Ingrijpen in	Welke doelgroep wordt aangesproken?
Rustige gebieden aan weerszijden van doorgaande wegen	Beleving	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Weginrichting aanpassen (visueel versmallen)	Beleving	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Parkeren enkel met vergunning in Domburg (en andere kernen)	Financieel	Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Parkeren zwaarder bereijken	Financieel	Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Hogere parkeergelden gebruiken voor betere handhaving en alternatief vervoer	Financieel	Dagtoerist, Verblijfstoerist
Verkeer meer spreiden	Gedrag	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier, Agrariër
Beïnvloeding middels navigatie	Gedrag	Dagtoerist, Verblijfstoerist
Autorijden moeilijker maken (en fietsen aantrekkelijker)	Gedrag	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier

Digitale informatiesystemen langs de weg als sturingsmiddel	Gedrag	Dagtoerist, Verblijfstoerist
Parkeren op reservering	Gedrag	Dagtoerist, Verblijfstoerist
(Beter) consolideren logistieke/afval stromen in gebied	Gedrag	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Eén goede rondweg (met goede inpassing in landschap)	Infra	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Agrariër
Meerdere rondwegen (met goede inpassing in landschap)	Infra	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Agrariër
Doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer scheiden	Infra	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier, Agrariër
Rotondes aanleggen	Infra	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Goede parkeerplaats aan de rand van gebieden	Infra	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Gepensioneerde
Parallel/alternatieve routes voor zwaar verkeer	Infra	, Agrariër
Centrale logistieke hub(s)	Infra	Werkende inwoner, Gepensioneerde, Agrariër
Logistieke dorps hub(s)	Infra	Werkende inwoner, Gepensioneerde
Openstellen Zwanenburgseweg en Duvekotseweg voor autoverkeer	Infra	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner
Autoluwe plekken creëren	Verkeersregels	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier
Snelheidsbeperking en (strengere) handhaving daarop	Verkeersregels	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Gepensioneerde, Scholier
Eénrichtingsverkeer	Verkeersregels	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Gepensioneerde, Scholier

Wegcapaciteit optimaliseren (niet uitbreiden)	Verkeersregels	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner, Gepensioneerde, Scholier, Agrariër
ETW-30 binnen de kern (met shared space)	Verkeersregels	Dagtoerist, Verblijfstoerist, , Gepensioneerde, Scholier

Maatregel Overig	Ingrijpen in	Welke doelgroep wordt aangesproken?
Uitleg over verkeersregels en verkeersveiligheid voor buitenlandse toeristen	Gedrag	Dagtoerist, Verblijfstoerist
Bewustwordingscampagne: moet je altijd met de auto?	Gedrag	Dagtoerist, Verblijfstoerist, Werkende inwoner
Minder lantaarnpalen of milieu vriendelijker licht (groen/blauw licht, dimmende lampen, etc.)	Infra	Agrariër



*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