



Stadsraad Domburg

SCHAMS WEGELIENK ALS BLIKVANGER



Planvoorstellen voor de realisatie van een zuidelijk van Domburg gelegen oost-west verbinding, inclusief aanvullende voorstellen

Domburg, oktober 2016

versie 10 oktober 2016

Inleiding:

De huidige Stadsraad Domburg is begonnen in het voorjaar van 2015. Op vrijwel het zelfde moment liep de politiek bestuurlijke besluitvorming van de voor de kern Domburg ontwikkelde "Visie" op het eind. De nieuwe stadsraad kon de Visie nog beoordelen om uiteindelijk tijdens de besluitraad eind maart 2015, een inspraakreactie te geven. Samenvattend kan de reactie van de SRD als volgt worden weergegeven: (citaat uit de inspraakreactie)

- We zijn blij met een visie voor Domburg
- We willen graag betrokken worden bij de verdere uitwerking
- De visie moet worden aangepast op de punten:
 1. Opnemen van een zuidelijke oost-west verbinding
 2. Opnemen van de golfbaanontwikkeling
 3. Op de Singel geen twee richtingverkeer

De inspreekreactie, die vooral voor de punten 1 en 3 gebaseerd is op verkeersveiligheid, beleving, kwaliteit, leefbaarheid en draagvlak bij de bevolking, heeft niet geleid tot aanpassing van de visie of een besluit van die strekking. Sterker nog, het onderzoek naar de mogelijkheid van twee richting verkeer op de Singel is gewoon opgestart. Gaande de tijd bleek ook dat de mening van de Stadsraad Domburg bij de discussie over het GVVP nauwelijks aandacht kreeg bij de besluitvorming daarover. Er zijn meerdere redenen waarom politiek Veere de boot afhoudt, maar belangrijkste reden lijkt toch de afspraak in het coalitieakkoord dat er in de huidige regeerperiode geen rondwegen zullen worden aangelegd. Daarmee is tevens de historische vergissing in de vorm van de Mezgerweg en de Traverse bevestigd en lijkt ook voor de toekomst een oplossing voor het verkeer- cq leefbaarheidprobleem van Domburg niet erg realistisch of anders gezegd, er lijkt te weinig oog te zijn voor de noodzaak van permanente ontlasting in de kern van Domburg van het autoverkeer. Dat is des te opmerkelijk gezien de wens om het Ooststraat- Markt- Weststraat tracé, autoluw te maken (auto is te gast) en gemakkelijker en vaker te kunnen afsluiten voor evenementen.

Voeg daarbij het gevoel dat het in de toekomst min of meer behouden van de verkeerssituatie nogal strijdig is met de gedachten over leefbaarheid en kwaliteit, zoals beoogd in de "badstatus", "visie" en structuurvisie voor Veere, dan kan en mag de Stadsraad als platform voor de bevolking van Domburg, niet lijdzaam toezien.

Kortom, de Stadsraad vond en vindt dat de visie zoals die er nu ligt prima is, maar daarin wordt het door de historie bevestigde grootste probleem van Domburg, het verkeer, verder meegezeuld en zal immer als grootste ergernis blijven bestaan. Voor volgende bestuursgeneraties wellicht handig, zodat gezegd kan worden dat ze dat vroeger hadden moeten oplossen, maar die argumentatie kennen de Domburgers al 35 jaar. Dat is dus in de perceptie van de Stadsraad geen visie en het is nu tijd om aan de gedachte van een toekomstbestendig Domburg, daadwerkelijk inhoud te geven.

Voorgaande was voor de Stadsraad Domburg dan ook aanleiding om de realisatie van een zuidelijke van Domburg gelegen verbindingsweg tussen oost en west Domburg, als speerpunt te benoemen en gerichte actie te ondernemen. Deze actie berust op de vastgelegde taak van de Stadsraad om (on)gevraagd advies uit te brengen aan het college.

De Stadsraad tekent daarbij aan niet de pretentie te hebben alles te kunnen overzien, niet alle informatie weet te bereiken en niet alle specifieke deskundigheid in huis te hebben. Wat de Stadsraad wel heeft is enthousiasme en meer dan wie ook, wezenlijke kennis draagt van de Domburgse problematiek en van de burgerwensen. Wetend dat er zonder ideeën, plannen of visie nooit iets zal gebeuren vormt het voorgaande de inspiratie voor de aanpak van de Stadsraad Domburg.

Doel:

Tijdens de openbare vergadering van de Stadsraad Domburg op 19 april 2016, is het plan van aanpak voor de actie gepresenteerd en in de reactie van de ruim 70 bezoekers heeft de Stadsraad meer dan voldoende aanleiding gevonden om daadwerkelijk aan de slag te gaan en daarvoor is het volgende doel vastgesteld.

1. Technisch en ruimtelijk plan ontwikkelen voor de aanleg van een zuidelijk van Domburg gelegen oost-west verbindingsweg, met invulling van aanvullende voorstellen, waar mogelijk en wenselijk rekening houden met door de gemeenteraad vastgesteld beleid.
2. Met dit plan tijdig de opinievorming van de bevolking, in de aanloop naar de volgende gemeenteraadsverkiezingen, zodanig beïnvloeden dat de zuidelijke verbindingsweg op politiek draagvlak kan (gaan) rekenen.
3. Streven naar fysieke realisatie van de zuidelijke verbindingsweg in de nieuwe regeerperiode van de raad 2018-2022

Bij dit doel horen uiteraard een aantal uitgangspunten:

- Mogelijkheden voor een zuidelijke verbindingsweg realistisch en eenvoudig presenteren en visualiseren;
- Flankerende maatregelen duiden;
- Toekomstbestendige oplossing;
- Geen probleemverplaatsing;
- Niet door het Prinsenpark;
- Niet over de Singel;
- Niet als verlengde van de Traverse;
- Geen extra verkeersdruk in andere kernen;
- Profiel 60 km/h buiten bebouwde kom zoals bijvoorbeeld de Koekoeksweg;
- Vrij liggende fietsverbinding oost-west is gewenst;
- Gebruik maken van- en respect voor de bestaande infrastructuur, conform de visie.

Uitgevoerde acties tot nu toe:

Met het hiervoor geformuleerde doel is de Stadsraad aan de slag gegaan. Er zijn schetsplannen gemaakt van het meest voor de hand liggende tracé en schetsmatig zijn de kruispunten uitgedetailleerd in realistische maatvoering. Deze schetsen zijn samen met de uitgangspunten en de verdere relevante aspecten in een primaire Power Point Presentatie gezet, die met verschillende belanghebbenden zijn gedeeld. Dat betreft:

Dorpsraad Aagtekerke

Bestuur OBD

Bestuur Domburgse Golfclub

Bestuur buurtvereniging Prinsenpark

Gemeenteraadsfractie PvdA- groen Links

Gemeenteraadsfractie VVD

Met een der leden van de CDA fractie is gesproken

Ook tijdens deze presentaties en gesprekken is informatie vergaard en waar nodig verwerkt in de plannen. Duidelijk is uiteraard aangegeven dat de planniveau van de Stadsraad schetsmatig is, maar realistisch en uitvoerbaar.

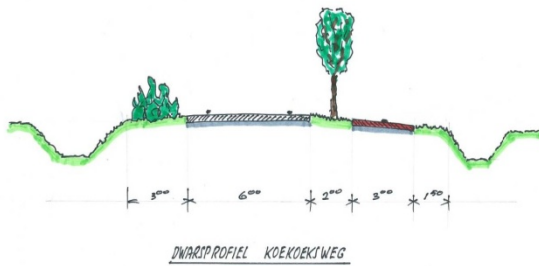
Planbeschrijving:

Algemeen

De Stadsraad heeft de planvorming low profile benaderd. Het besef is er nadrukkelijk dat er nog vele onzekerheden zijn, zoals de aankoop van grond, de waterhuishouding, de wijze van groeninrichting, kabels en leidingen, planologische zaken, toestemmingen van andere wegbeheerders, fiat van andere overheden, financiering etc.

Standaard wegprofiel

De Stadsraad gaat niet uit van een rondweg of een Gebiedsontsluitingsweg, maar kiest nadrukkelijk voor een Erftoegangsweg die onderdeel wordt van de Domburgse infrastructuur en als doel heeft de kern van Domburg permanent te ontlasten van het autoverkeer. De keuze is daarbij gemaakt voor een 60 km/h inrichting buiten bebouwde kom. De Koekoeksweg is daarbij als voorbeeld gebruikt. De fietsverbinding oost-west wordt vrijliggend uitgevoerd. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur.



Afb. 1



afb. 2

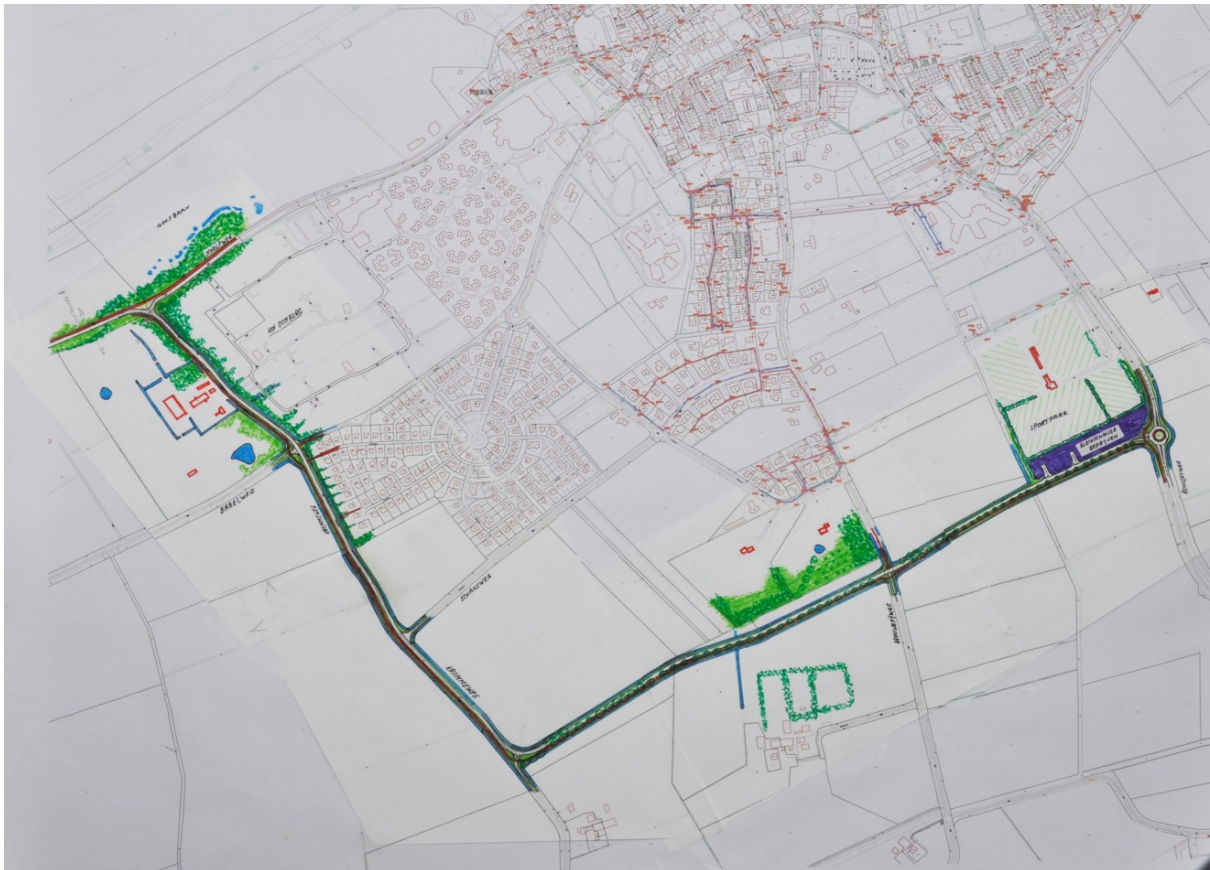
Koekoeksweg

Het tracé

Het meest voor de hand liggende tracé is gevisualiseerd in afb. 3. en kan in een 5 tal delen worden onderscheiden. Het schetsontwerp is getekend met een vrijliggend fietspad voor tweerichtings fietsverkeer. In beginsel wordt uitgegaan van berm sloten. Het lijkt te passen in het Walcherse landschap als de weg, daar waar mogelijk, minimaal wordt voorzien van bomen cq beplanting. In de schetsen is volstaan met bomen. Verlichting is niet in de schetsen opgenomen, maar zal uiteraard, daar waar dat uit verkeersveiligheidsoogpunt of uit sociale motieven nodig is, moeten worden aangebracht.

Verklaring van de kleuren:

- Wit/grijs is rijbaan
- Rood is fietspad
- Groen is berm/groenvoorzieningen/bomen
- Blauw is sloot, vijver, water



Afb. 3 totaaltracé zuidelijke verbindingsweg

Deelplan 1

De zuidelijke verbindingsweg begint aan de oostkant op de Roosjesweg, op de plaats waar de gemeente de toegangsweg naar het aan te leggen kleinschalig bedrijfsterreintje heeft voorzien. Deze toegangsweg maakt straks onderdeel uit van de zuidelijke verbindingsweg. In afbeelding 4 is het plan van de gemeente gecombineerd met het voorstel om de aansluiting op de Roosjesweg te voorzien van een rotonde. De maatvoering van de rotonde is identiek aan de rotonde in Aagtekerke. Het fietspad is voorzien aan de zuidzijde van de zuidelijke verbindingsweg. Aan de noordzijde is geen sloot opgenomen omdat de waterafvoer binnen het bedrijfsterrein wordt geregeld.



Afb. 4 deel 1: bedrijfsterrein Oosterloo en aansluiting op de Roosjesweg

Deelplan 2

Verder gaande in westelijke richting, tot en met de kruising met de Brouwerijweg is deelplan 2. Het wegprofiel voor dit deel is het standaardprofiel. Er wordt volstaan met een afbeelding van de kruising met de Brouwerijweg waarop de verkeersoplossing en de wegprofielen voldoende duidelijk zijn. Gezien de drukte op de smalle Brouwerijweg, die binnen de bebouwde kom de laatste jaren nadrukkelijk als woonstraat is ontwikkeld, is de keuze gemaakt om het gedeelte tussen de Zuidelijke verbindingsweg en het Zuiderpark, af te sluiten voor autoverkeer en in te richten als fietspad. Het lijkt logisch om de grens bebouwde kom vlakbij de zuidelijke verbindingsweg te leggen.



Afb. 5 Kruising zuidelijke verbindingsweg met de Brouwerijweg

Deelplan 3

Dit betreft het gedeelte tussen de Brouwerijweg en de Krommeweg. Voor de situering wordt verwezen naar afbeelding 3. Het tracé is gesitueerd in de open strook tussen de minicamping en de twee landhuispercelen aan de Prinsenweg en direct aan de zuidkant daarvan. Wellicht is deelplan 3 nog het meest lastige deel van de plannen. Redenen daarvoor zijn de eigendomssituatie en de mogelijke bezwaren van de dichtst bij wonende inwoners. Het wegprofiel is standaard, maar kan uiteraard in maatwerkoplossingen worden vertaald, zoals bijvoorbeeld grondwallen, bomen, beplanting, waterpartijen etc.

Deelplan 4

Dit deelplan omvat de aanleg van de zuidelijke verbindingsweg over het bestaande tracé van de Krommeweg, vanaf deelplan 3 en inclusief de aansluiting daarvan op de Krommeweg, tot de zuidwest punt van het Buitenhof. Er is voor gekozen om het bestaande tracé van de Krommeweg te benutten als tweezijdig fietspad en de rijbaan aan de oostzijde daarvan te situeren. Reden daarvoor is het uitgangspunt om waar mogelijk de bestaande infrastructuur ongemoeid te laten, maar evenzeer het gegeven van de grondposities ter plaatse. Ter plaatse van de zuidwestpunt van het Buitenhof wijzigt dat vanwege de beschikbare ruimte t.p.v. het Buitenhof. (Zie deelplan 5)

Voor de aansluiting van de Krommeweg op de Zuidelijke verbindingsweg biedt afbeelding 6 een mogelijke en praktische oplossing. Ter plaatse is ruimte om een rustpunt/fietsknooppunt te creëren voor fietsers.



Afb.6 Aansluiting Krommeweg op zuidelijke verbindingsweg

Deelplan 5

De Krommeweg in noordelijke richting volgend eindigt de verbindingsweg op de Schelpweg. Ten opzichte van deelplan 4 verschilt het profiel in die zin dat de rijbaan is gesitueerd op de huidige rijbaan van de Krommeweg en wordt het fietspad aan de westzijde daarvan volledig nieuw aangelegd. Er kunnen bij nadere uitwerking van de plannen redenen zijn om toch de bestaande rijbaan te blijven gebruiken voor het fietspad. De weg zal dan aan de westzijde komen te liggen, maar ter plaatse van de zuidwestpunt van het Buitenhof zal dan wel een oversteek situatie moeten worden ontworpen, met snelheidsremmende voorzieningen. Verkeerstechnisch zal dat geen problemen geven, maar in de context van deze rapportage is dat verder niet uitgewerkt. De aansluiting op de Schelpweg kan vorm worden gegeven zoals aangegeven in afb. 7. De zuidelijke verbindingsweg in dit deelplan lijkt goed inpasbaar in de (nog niet concrete) plannen van de Golf en Roompot. Een nieuwe centrale ingang van Hof Domburg is prima inpasbaar en voorkomt onnodig verkeer in de kern.



Afb. 7 Aansluiting zuidelijke verbindingsweg op de Schelpweg

Relationele planontwikkelingen en - effecten

Algemeen

Het maken van plannen met een verkeerskundig karakter en met de bedoeling om verkeersstromen (om) te leiden (zoals de beoogde zuidelijke verbindingsweg van Domburg), moeten passen cq - ingepast worden in grotere plannen en hebben vrijwel altijd invloed en effect op de directe en indirecte omgeving. De Stadsraad Domburg heeft daarom ook gekeken naar die effecten maar ook naar de verkeerskundige plannen die in ontwikkeling zijn.

PVVP

Deze letters staan voor Provinciaal Verkeers en Vervoers Plan. Het is onderdeel van het mobiliteitsplan Zeeland. Over dit plan, wat al lange tijd in voorbereiding is, heeft onlangs besluitvorming door de provinciale plaatsgevonden. Bijzonder en relevant is voor Walcheren in het algemeen en Domburg in het bijzonder, het feit dat de provincie voor wat betreft de wegcategorisering geen besluit neemt maar keuzes overlaat aan de betreffende wegbeheerders in Walcheren, met een leidende rol voor Veere. De Stadsraad Domburg heeft meerdere keren verzocht om informatie op welke wijze de gemeente het overleg in gaat cq geprobeerd om input te mogen leveren, met name gelet op de huidige in het coalitieakkoord vastgelegde bestuurlijke standpunten t.a.v. rondwegen. Om bestuurlijke redenen is ons verzoek afgewezen.

Wat inmiddels wel bekend is, dat de gemeente Veere die opdracht heeft opgepakt en op 15 september 2016 zijn belanghebbenden, waaronder de Stadsraad, uitgenodigd voor een toelichting op het ambtelijke resultaat. Belangrijkste aspect betreft de keuze op welke wijze, door het op en af waarderen van wegen, het verkeer over Walcheren zal worden geleid.

Drie varianten scoren hoog. Bij één variant komt het verkeer via Oostkapelle naar Domburg en gaat via Mezgerweg naar de Roosjesweg. Vanaf Oosterloo komt er dan een nieuwe weg richting Westkapelle. Deze variant is veel duurder, doorsnijdt het landschap en komt vlak langs een natuurgebied. Dit lijkt geen haalbare kaart. Een tweetal andere varianten scoren ook hoog, wat voor Domburg zal betekenen dat de hoofdstroom niet meer via Oostkapelle wordt geleid maar via Aagtekerke. Dat er nabij Aagtekerke aanvullende maatregelen nodig zijn is evident. De scope voor de uitvoering van de verkeerscirculatieplannen voor Walcheren is 2030, wat niet onlogisch is maar wel een punt van zorg.

GVVP

De gemeente heeft opdracht verstrekt voor het opstellen van een Gemeentelijk Verkeers en Vervoers Plan. Samen met o.a. de OBD is de Stadsraad vanaf het begin betrokken geweest bij de ontwikkeling van dit plan. Een goed voorbeeld hoe burgerparticipatie kan werken. Dat heeft in eerste aanleg geresulteerd in het vaststellen van een beleidsagenda voor de komende periode. Naast de specifieke Domburgse verkeerszaken, zoals parkeren, voetgangers, fietsers, laden en lossen etc. is in de beleidsagenda ook opgenomen het Veerse thema: stad en dorpskernen ontlasten van doorgaand verkeer, met als actiepunten het opstellen van een verkeerscirculatieplan Walcheren, zoals dat hiervoor onder het kopje PVVP is aangegeven. De planhorizon voor uitvoering van het GVVP is 30 jaar, wat een punt van zorg is.

De Stadsraad Domburg heeft tijdens de commissievergadering ingesproken en omdat naar de mening van de stadsraad in die beleidsagenda onvoldoende het belang en noodzaak van de door de Stadsraad gewenste zuidelijke verbindingsweg naar voren kwam is verzocht om aanpassing van de agenda, zodanig dat de zuidelijke verbindingsweg zou worden opgenomen in de beleidsagenda met een hoge prioriteit. Jammer genoeg is dat niet gehonoreerd, maar desondanks heeft de Stadsraad betrokkenheid bij het GVVP gehouden en hebben we in het vervolg onze input geleverd.

Tegelijk met het PVVP heeft de gemeente ook het concept GVVP aan belanghebbenden gepresenteerd en toegelicht op 15 september 2016. Veel van wat door de Stadsraad is ingebracht komt daar in terug. Er moet nog een keuze gemaakt worden voor een model hoe het verkeer van en

naar Domburg geregeld moet worden. De twee meest voor de handliggende modellen sluiten goed aan bij de gedachten zoals die in het PVVP zijn verwoord; het verkeer van- en voor Domburg wordt via Aagtekerke geleid. Wel meent de Stadsraad Domburg dat deze modellen voor wat betreft de kern Aagtekerke minimaal een rondweg noodzakelijk maakt.

Visie Domburg

Inmiddels is de primaire besluitvorming voor het verplaatsen van de supermarkt en het vrijmaken van het Singelgebied c.a. afgerond en kan de daarvoor benodigde planologische procedure gaan lopen. Ook het eerste concept voor de planologische en fysieke invulling een deel van de visie, het Singelgebied, is opgesteld. Daarin wordt o.m. voorzien dat in de omgeving van de Molen aan de Roosjesweg een grote centrale parkeerplaats wordt gerealiseerd, (ruim 400 plaatsen) met een onthaalfunctie. Een prima invulling die voor een deel zal bijdragen aan de ongemakkelijke verkeersproblematiek van Domburg. Onduidelijk is of er nog wordt gewerkt aan de voor de Stadsraad onbegrijpelijke gedachte van tweerichtingsverkeer op de Singel. In het GVVP staat daar niets over. Wel is in het GVVP opgenomen dat de Dishoekstraat en Singel aangepast worden, zodat er langzamer gereden gaat worden. De Stadsraad gaat er vanuit dat met de opmerkingen in het GVVP het tweerichtingsverkeer door deze straten niet meer aan de orde is.

Binnen bebouwde kom effecten

Uitgaande van de huidige situatie, zal de aanleg van de hiervoor beschreven zuidelijke verbindingsweg effecten hebben binnen de kom Domburg. Maar evenzeer biedt het kansen voor toekomstbestendige oplossingen. De aanleg van de Mezgerweg en de Traverse zou nu toch wel voldoende leerstof moeten hebben opgeleverd om over de horizon en de eigen schaduw heen te kijken. Dat er vervolgens ook ruimere kansen ontstaan om ook aan de vereiste realisatie van de badstatus en de visie voor Domburg invulling te geven is evident.

Mezgerweg

De aanleg van de zuidelijke verbindingsweg zal, op basis van de huidige situatie, ongetwijfeld meer verkeer genereren op de Mezgerweg. Maar, na realisatie van de in het PVVP en GVVP opgenomen varianten, waarbij het verkeer van de N57 via Aagtekerke naar Domburg wordt geleid, neemt de intensiteit sterk af. Om die reden wordt de Mezgerweg in het GVVP dan ook afgewaardeerd naar een 30 km/h weg (Erftoegangsweg). Daarmee zal de oorspronkelijke functie van de weg, destijds aangelegd als eerste aanzet om het verkeer om Domburg heen te leiden, tot het verleden behoren.

Minicamping en Landhuizen Prinsenweg

Zoals beschreven in deelplan 3, kan er effect optreden, bijvoorbeeld in de vorm van geluid en beweging, bij de minicamping en de landhuizen. De mate waarin kan de Stadsraad niet beoordelen. Daar zal echter wel oog voor moeten zijn. De plannen voor de zuidelijke verbindingsweg zijn echter niet zodanig eng dat technische oplossingen niet mogelijk zijn. Te denken aan geluidswallen en/of beplanting. De Stadsraad acht het van belang dat de verantwoordelijke overheden vroegtijdig spreken over maatwerkoplossingen.

Beeldkwaliteit

Het aanleggen van een weg heeft te allen tijde effect op de beeldkwaliteit van het landschap. Maar ook hier geldt dat smaken verschillen en door specifiek aandacht te besteden aan inpassing in het landschap, zal het effect niet groter zijn dan de realisatie van bijvoorbeeld een (mini)camping of nieuw agrarische bebouwing. Er kan zelfs worden ingezet op verbeteren van bijvoorbeeld de natuurwaarden, door specifieke beplanting of waterelementen in het ontwerp. De stadsraad gaat dus uit van een mooie landschappelijke inpassing, in overleg met relevante belanghebbenden.

Flankerende voorstellen en ideeën

De aanleg van de zuidelijke verbindingsweg biedt grote **kansen en mogelijkheden** om de kern Domburg veel leefbaarder te maken en meer kwaliteit in de openbare ruimte te brengen. Niet per

definitie door op korte termijn grootschalige reconstructies uit te voeren maar met ideeën en voorstellen aan de slag te gaan, gaande de tijd.

De Stadsraad heeft mede vanuit de relatie met de gewenste zuidelijke verbindingsweg, mee gediscussieerd bij o.a. de Visie, het Singelproject, het GVVP, Beeldkwaliteitplan en daarbij ook meerdere ideeën aangedragen. In het kader van de verdere uitwerking van deze plannen, zal de Stadsraad met relevante argumenten de verschillende planonderdelen proberen te optimaliseren, mede vanuit de achtergrond van de noodzakelijke realisatie van een zuidelijke verbindingsweg. Het nu benoemen van die argumenten valt buiten het kader van deze rapportage en er wordt derhalve volstaan met het noemen van een aantal van die planonderdelen.

- *Parkeerdruk in de kern voor m.n. bewoners reguleren en organiseren*
- *Markt, Ooststraat en Weststraat toegankelijk voor auto's indien nodig/gewenst*
- *Verbeteren entrees*
- *Parkeer verwijssysteem*
- *Toeristische verblijfszone*
- *Verbeteren voetgangerssituaties in verschillende straten*
- *Groentje integraal verbeteren als entree van het toeristisch verblijfsgebied*
- *Herbezinning eenrichtingverkeer*

Kosten- en kostenverdeling rond weg

De Stadsraad Domburg heeft om meerdere redenen een calculatie van de kosten (laten) uitvoeren. Enerzijds om het gevoel van haalbaarheid op dat punt te toetsen en anderzijds om de gemeente vroegtijdig inzicht te geven, zodat opname in bijvoorbeeld een kadernota cq meerjarenperspectief, zonder meer mogelijk is. Genoemde kosten zijn exclusief grondaankoop, gemeentelijke kosten, vergunningen, procedures, ANWB bewegwijzering, groenvoorzieningen en kunnen dus worden gezien als de aanneemsom van een civieltechnische aannemer. In onderstaande tabel 1 is de calculatie vermeld.

Gezien de verschillende belangen en voordelen die ontstaan lijkt het realistisch om een deel van de kosten extern te laten dekken. Bij wijze van suggestie is een en ander aangegeven in tabel 1

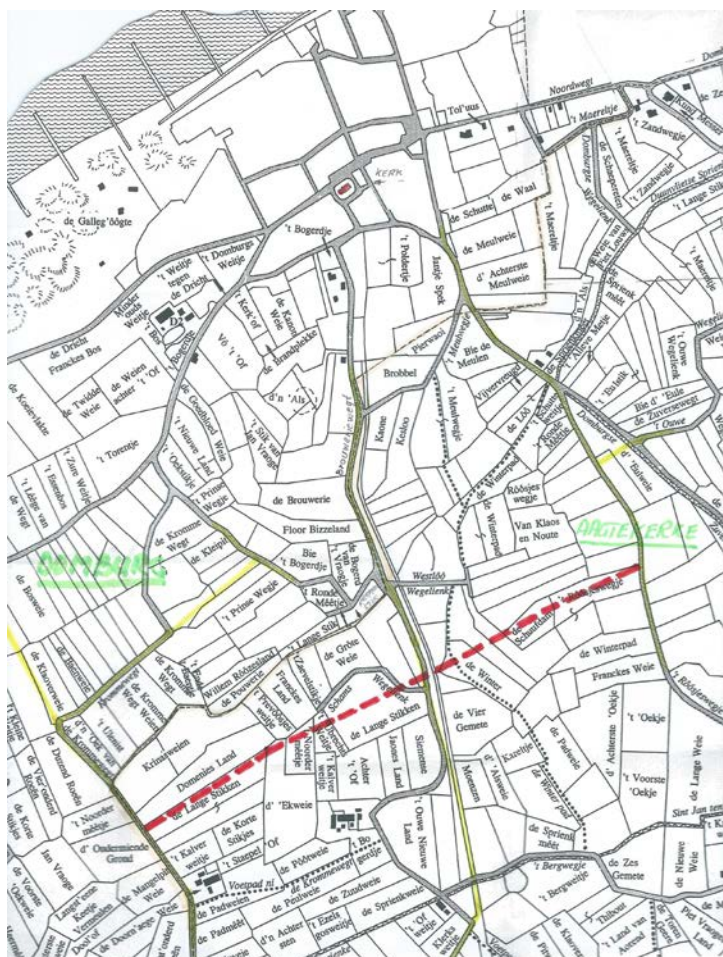
OVERZICHT VAN KOSTEN EN BATEN AANLEG ZUIDELIJKE OOST- WEST VERBINDING DOMBURG			
Deel-plan	Raming, in €, excl. btw	Suggestie dekking van (een deel van) de kosten van dit deelplan	Opmerkingen, ideeën, suggesties en gedachten
1 bedrijfsterrein	541.000	bedrijfsterrein	Structurele kosten (beheer en kp lasten) (deels) dekken uit parkeeropbrengst en toeristenbelasting
2 Roosjesweg - Brouwerijweg	154.000	gemeente	
3 Brouwerijweg – Krommeweg	347.000	gemeente	Investering (deels) dekken uit geraamde kosten twee richtingen Singel
4 deelplan 3- z-w punt Buitenhof	187.000	Golf/Roompot	Bijdrage provincie in kader van PVVP
5 z-w punt Buitenhof-Schelpweg	299.000	Golf/ Roompot	Bijdrage Waterschap obv verbetering infrastructuur
totaal	1.528.000		Europese gelden beschikbaar?
onvoorzien	150.000		
Totaal	1.678.000		Bedragen zijn incl. onvoorzien, W&R en openbare verlichting.
			Bedragen zijn exclusief BTW

Tabel 1. kosten en dekkingsoverzicht

Naam van de zuidelijke verbindingsweg.

Op de voorpagina van deze rapportage is aangegeven “Schams Wegelienk als Blikvanger”. Daarmee wordt zowel de naam van de zuidelijke verbindingsweg alsmede zijn functie en vormgeving gekwalificeerd.

Voor de naam heeft de Stadsraad zich laten leiden door het veldnamenboek met bijbehorende tekeningen van de Heemkundige kring Walcheren, uitgave 1997. De plannen voor de zuidelijke verbindingsweg zijn over gebracht op de oude veldnamenkaarten, zodat bepaald kon worden welke vroegere perceeltjes doorkruist werden. Relevante namen zijn: De Lange stikken (2x) , Noorder mêêtje, 't Ubrechts Weitje, Schams Wegelienk, de Winter, de Schuufdam en 't Roosjeswegje. Omdat de enige “weg” in dit rijtje de Schams Wegelienk is en de overige namen verwijzen naar perceeltjes en watervoorzieningen, leek het de Stadsraad en verantwoorde keuze om vanaf nu voor de zuidelijke verbindingsweg, tussen de Roosjesweg en de Krommeweg, de naam Schams Wegelienk, te gebruiken. Ter informatie is een kaartfragment opgenomen, waaruit ook blijkt dat de nieuwe Schams Wegelienk, geheel op grond ligt van de voormalige gemeente Aagtekerke. .



Afb. 8 Fragment van veldnamenkaart van voor 1944

Samenvatting:

De Stadsraad Domburg presenteert met de rapportage “Schams Wegelienk als Blikvanger” een voorstel om met hoge prioriteit over te gaan tot de planvorming en realisatie van een zuidelijk van Domburg gelegen verbindingsweg tussen de oostkant en westkant van Domburg. Deze weg zou voor

een deel de naam Schams Wegeliënk kunnen gaan dragen en voor het andere deel kan het Krommeweg blijven. De aanleg van de weg heeft als doel de leefbaarheid en veiligheid voor inwoners en toeristen in het woon-leef en werkgebied van Domburg, te verbeteren.

De plannen van de Stadsraad sluiten goed aan op de nu bekende ontwikkelingen zoals visie Domburg, structuurvisie Veere, badstatus, PVVP en GVVP. Al deze plannen hebben een langdurige realisatiehorizon. Door het toekennen van een hoge prioriteit aan de Schams Wegeliënk en Krommeweg kan relatief snel het doel worden bereikt, waardoor in de afwachtingperiode van de grootschalige projecten vanuit het GVVP, Visie en PVVP, reeds resultaat en rendement kan worden gehaald. Maar ook daarna zal de Schams Wegeliënk en Krommeweg nodig blijven, want het is een robuuste en toekomstbestendige oplossing.

De Stadsraad meent dat de kosten, mede door mogelijk externe (mede) financiering beperkt zijn voor een dergelijke weg, die in elk geval voor de komende 30 jaar in de broodnodige behoefte van verbetering van de leefbaarheid van Domburg zal kunnen voorzien. Dat daarmee de bewezen vergissingen in de afgelopen 30 jaar van Mezgerweg en Traverse worden weggelaten is niet meer dan een prettige bijkomstigheid.

Planning en aanpak:

In de openbare vergadering van de Stadsraad Domburg, op 13 oktober 2016, zal het plan worden gepresenteerd aan de bevolking. Het plan zal dan ook formeel aan de wethouder verkeerszaken worden aangeboden en ook wordt de pers voorzien van het plan.

Er vanuit gaande dat de opinie van de bevolking t.a.v. de plannen positief zal zijn, zal de Stadsraad vervolgens:

- a. de relevante ontwikkelingen in de gemeente Veere, en specifiek voor Domburg, nauwlettend volgen en dit plan zonnodig finetunen en daar waar mogelijk en nodig ter sprake te brengen;
- b. het college en raad vragen zelf initiatief te gaan nemen om het plan op agenda's te zetten, daar waar dit nodig en wenselijk is om tot spoedige realisatie te komen;
- c. de verschillende raadsfracties verzoeken om in hun verkiezingsprogramma's de aanleg van de zuidelijke verbindingsweg op te nemen en als uitgangspunt bij de coalitievorming te hanteren;
- d. de bevolking op roepen om tijdens de verkiezingen in 2018 het stemhokje op te zoeken en daar een bewuste keuze te maken in relatie tot hun sympathie voor de plannen voor Schams Wegeliënk en Krommeweg.

AM
SdV
10 oktober 2016