

Wensen voor de uitgangspunten herinrichting centrum Domburg c.a.

Status:

- definitieve versie 8, d.d. 29 april 2022
- *vastgesteld door het bestuur van de Stadsraad Domburg 28 april 2022*
- *vastgesteld door het bestuur van de OBD 26 april 2022*
- *geaccordeerd door de bevolking tijdens de openbare vergadering van*

Aanleiding:

Het college van Veere heeft besloten om in het kader van verbetering van de leefbaarheid in Domburg, in 2024 over te gaan tot het herinrichten van (een deel van) de hoofdstraat van Domburg. Daarvoor is de gemeentebegroting voor het jaar 2024 een bedrag opgenomen van € 730.000,--

Daarnaast zijn in datzelfde kader verschillende projecten benoemd en in de begroting van financiering voorzien waarvan uitvoering op korte termijn wordt gerealiseerd. Ambtelijk wordt daaraan op dit moment gewerkt en vindt overleg plaats met onder meer de Stadsraad Domburg.

Voor de korte en minder korte termijn dienen ook nog diverse andere activiteiten en projectjes te worden gerealiseerd, waarvan de uitvoering echter nog niet in een beleidsprogramma of begroting is opgenomen.

Gelet op het geplande uitvoeringsjaar, vraagt vanwege de omvang en de impact met name het project herinrichting centrum om een integrale visie en oordeel van de OBD, bevolking en Stadsraad Domburg, over de vraag hoe die herinrichting, in de meest ruime zin, vorm gegeven moet worden. In deze notitie, werktitel "wensen voor de uitgangspunten herinrichting centrum Domburg c.a." wordt ingegaan op die vraag.

Inleiding:

De verkeerssituatie in Domburg is al vele decennia onderwerp van gesprek. Steeds opnieuw zijn reactief maatregelen bedacht en is aan symptoombestrijding gedaan, maar logischerwijs is dat steeds achterhaald door de toeristische- en maatschappelijke ontwikkelingen. Het politiek bestuurlijk onvermogen heeft nimmer geleid tot een langetermijnvisie, wat de enige mogelijkheid is om tot een toekomstbestendige oplossing voor de verkeerssituatie in Domburg te komen.

Teneinde die latente situatie te doorbreken heeft de Stadsraad Domburg in 2016 een serieus plan ontwikkeld voor de aanleg van een zuidelijk gelegen oost-west verbinding (Schams Wegeliënk) wat een belangrijke, structurele en toekomstbestendige oplossing voor de verkeersproblematiek voor Domburg zou betekenen.

Ook toen bleek, ondanks de mooie woorden voor het initiatief, er geen animo om daar serieus op in te gaan. Maar gelukkig is er begin jaren '10 een ontwikkeling op gang gekomen die er uiteindelijk toe geleid heeft dat in 2017 door de provincie het PVVP en door de gemeente het GVVP is vastgesteld. Beide plannen zijn op elkaar afgestemd en het belangrijkste - in het kader van de onderhavige casus- daarin is de vaststelling van de verkeerstructuur voor Walcheren, waarbij de kernen verkeersluw zijn.

Dergelijke plannen vereisen vervolgens uitvoering. Binnen de gemeente Veere is een en ander wel in kaart gebracht maar naar de mening van de Stadsraad Domburg en de OBD is er van een adequate aanpak geen sprake en zeker de situatie voor Domburg baart zorgen.

Ondertussen hebben de ontwikkelingen de bevolking van Domburg tot het standpunt gebracht dat de grenzen van leefbaarheid, veiligheid en kwaliteit worden overschreden en dat maatregelen nodig zijn. De Stadsraad Domburg heeft proactief haar rol opgepakt. Mede gestimuleerd door het college dat samenwerking met de ondernemers in Domburg tot resultaat zal leiden, is samen met de OBD een plan opgesteld en aan de bevolking gepresenteerd. Vervolgens is dit plan -*"noodzaak van balans tussen leefbaarheid en toerisme"* – voorzien van een uitvoeringsagenda, op 14 januari 2020 aangeboden aan het college.

Helaas is het enthousiasme van het college, naar de mening van de Stadsraad Domburg en de OBD onvoldoende terug te vinden in de uitvoering van de plannen. Anno 2022 is er inmiddels wel sprake van een gestructureerde aanpak van de verkeerssituatie -waarvoor waardering- voor geheel Veere.

Los van die gestructureerde aanpak zijn in de (meerjaren)begroting inmiddels wel een aantal activiteiten opgenomen voor Domburg. Onder meer wordt voorzien dat in 2024 een deel van het centrum (hoofdstraat) wordt gereconstrueerd.

Zowel de gestructureerde aanpak voor het verkeer alsmede de herinrichtingsplannen voor het centrum van Domburg zijn voor de Stadsraad Domburg en de OBD reden om samen pro actief aan de slag gaan om, op basis van het eerder gepresenteerde rapport *"noodzaak van balans tussen leefbaarheid en toerisme"*, aan de geschetste ontwikkelingen invulling te geven. In de onderhavige notitie wordt dit uitgewerkt. Omdat praten over verkeer in Domburg vrijwel direct te maken heeft met de situatie in Aagtekerke, wordt de dorpsraad van Aagtekerke (voor zover relevant) betrokken bij de ontwikkeling van deze casus.

Nadrukkelijk wordt nog opgemerkt dat de Strategie is en blijft, de herinrichting van de hoofdstraat met een structurele oplossing voor het doorgaande verkeer aan de zuidwestkant van Domburg. Zonder een structurele oplossing aan de zuidwestkant kan een verkeersluw Domburg niet gerealiseerd worden. Wanneer de beslissing voor de zuidwestkant is genomen, duurt het realistisch gezien nog de nodige tijd voordat er tot uitvoering wordt over gegaan. In die periode moet goed gekeken worden naar de te nemen maatregelen

Relevant bestaand beleid

Bij het ontwikkelen van standpunten voor de toekomst is het vanzelfsprekend dat vigerende en relevante beleidskaders, worden benoemd. Deze notitie verwijst daarvoor naar het door de Stadsraad Domburg en OBD gepresenteerde plan *"noodzaak van balans tussen leefbaarheid en toerisme"*, hierna te noemen "het plan" wat als uitgangspunt voor deze notitie wordt genomen en waarin bedoelde beleidskaders zijn vermeld.

- Coalitie programma
- Structuur visie Veere 2025
- GVVP

- Visie voor Domburg
- Beeldkwaliteitsplan voor Domburg
- Bidboek voor het aanvragen van de Badstatus
- Rapport “noodzaak van balans tussen leefbaarheid en toerisme”
- Voortschrijdend inzicht, ervaring en recente ontwikkelingen

Randvoorwaarden en wensen voor uitgangspunten herinrichting

Randvoorwaarden herinrichting centrum

Met de vaststelling van de begroting heeft de raad aangegeven in 2024 het centrum van Domburg te willen herinrichten. Dat betekent dat in 2022 gestart moet worden met de oriëntatie en voorbereiding. Een besluit waarmee de Stadsraad Domburg en de OBD in beginsel blij zijn gelet op hun eerdere initiatieven. Maar in alle objectiviteit bekeken creëert dit besluit ook een dilemma. De wens van de bevolking is dat het centrum autoluw wordt gemaakt, zoals dat in de eerder genoemde rapportage “*noodzaak van balans tussen leefbaarheid en toerisme*”, is beschreven. Autoluw betekent een herinrichting als shopping- flaneer- en verblijfsgebied voor voetgangers. Effectuering daarvan betekent echter dat er ongewenste verkeersstromen ontstaan in het centrum. (m.n. onderlangs de duinen, door de Dr. Mezgerweg en Prinsepark). Vandaar dat aan het autoluw maken onlosmakelijk is verbonden het bieden van een oplossing voor het oost-west verkeer aan de zuidkant van Domburg. Feitelijk is dit laatste de sleutel tot een succesvolle toekomst van Domburg. Helaas is daarvoor, ondanks de eerdere initiatieven van de Stadsraad Domburg in 2016 ! (Schams Wegelienk), nog geen gemeentelijke actie ondernomen. Wel kan uit recente besluitvorming worden geconcludeerd dat in 2022 onderzocht zal worden hoe deze verkeersproblematiek, in samenhang met de verkeersproblematiek in en om Aagtekerke, opgelost kan worden. Het dilemma m.b.t. de wensen voor uitgangspunten voor de herinrichting van het centrum mag duidelijk zijn; autoluw maken met acceptatie van verkeersoverlast in andere delen van het centrum of niet autoluw inrichten.

De afgelopen periode, met helaas noodzakelijke maatregelen vanwege de coronapandemie, heeft iedereen duidelijk gemaakt dat de toekomst van het centrum van Domburg, niet bestaat uit een flaneer- verblijfs- en winkelgebied, wat gedeeld moet worden met auto's. Maar hoe dan ook dienen de belangen van de inwoners aan m.n. de noordkant van Domburg, Dr. Mezgerweg en Prinsepark te worden beschermd. De Stadsraad Domburg en de OBD hebben daarom de nadrukkelijk keuze gemaakt om het centrum te ontwerpen en uit te voeren als autoluw verblijfsgebied, om alle middelen in te zetten die zo snel mogelijk leiden tot de realisatie van een robuuste en toekomstbestendige oplossing voor het doorgaande verkeer buitenom Domburg (bijv. Schams Wegelienk) en te accepteren dat voorlopig het autoverkeer door zowel het centrum (hoofdstraat) kan alsmede langs de noordzijde en de Mezgerweg. Daarbij aangetekend dat het autoverkeer nadrukkelijk te gast is en er straf wordt gehandhaafd op overtreding van de voor een verblijfsgebied geldende normen en regels. Eén van die regels zal zijn dat toegankelijkheid en bevoorrading met (vracht)auto's slechts is toegestaan tussen 23:00 h en 11:00 h, of vroeger. In de overige straten vrachtverkeer ook zo veel mogelijk beperken na 11:00 uur. Daarnaast wordt, ter bescherming van de belangen van de inwoners, nadrukkelijk gepleit voor aanvullende bebording/informatie gericht op het zo veel mogelijk beperken van verkeer op de Domburgseweg.

De keuze voor een autoluwe inrichting betekent voor de Stadsraad Domburg en de OBD, een vormgeving en uitvoering die in de basis overeenkomt cq de inspiratie haalt uit de herinrichting van het Groentje. Overigens is bij die herinrichting reeds aangegeven dat dit de goede aanzet was voor de rest van het centrum.

Ander aspect is de omvang van het bedrag voor de herinrichting van 2024. In het eerder genoemde rapport “*noodzaak van balans tussen leefbaarheid en toerisme*”, wordt door de samenleving aangegeven wat er voor een leefbaar Domburg nodig is. Onder meer is het herinrichten van het gehele centrum daar onderdeel van. Voor het nu geraamde bedrag van € 730.000,- kan (bijv. in referentie tot de kosten van de herinrichting centrum Oostkapelle) wellicht niet meer worden gerealiseerd dan de Ooststraat, Markt en misschien de aansluiting op de Weststraat. Dat betekent in elk geval dat er toekomstgericht meer middelen beschikbaar zullen moeten komen en voor de komende herinrichting op zich, goed en creatief gekeken zal moeten worden hoe het budget in alle opzichten optimaal wordt benut, dan wel aanvullende financiële dekking wordt gegenereerd om dat optimum te bereiken. Niet onbelangrijk is te vermelden dat conform de duiding in de begrotingsstukken en ambtelijke mededeling het geraamde bedrag bedoeld is voor herinrichting. Dat er inmiddels gesuggereerd wordt dat herstraten wordt bedoeld, is voor de Stadsraad Domburg en OBD geen aanvaardbare optie.

De Stadsraad Domburg en de OBD zijn van mening dat op de Singel onder geen beding tweerichting verkeer kan worden toegelaten. Dat past niet in een autoluwe kern Domburg. Een structurele oplossing voor het doorgaande verkeer kan alleen een ontsluiting aan de zuidwestkant van Domburg zijn. Wijzigingen in de huidige (éénrichting) verkeersstructuur in Domburg worden t.z.t. beoordeeld en ontworpen op basis van een autoluwcentrum. Zogenaamde “knippen” in wegen kunnen daarbij een oplossing zijn.

Met voorgaande zijn de randvoorwaarden voor de herinrichting van het centrum bepaald en kan de ruimte vanuit die voorwaarden worden “ingekleurd” in inrichtingseisen. De besturen van de Stadsraad Domburg en de OBD realiseren zich dat daarmee een uitdagende ontwerpopdracht is gecreëerd. Maar zij weten zich gesteund door de goede ervaringen die zijn opgedaan bij de herinrichting van de Boulevard en ‘t Groentje in de samenwerking met de gemeente en het daarbij gerealiseerde resultaat en niet in de laatste plaats door het draagvlak binnen de bevolking, inclusief de ondernemers.

De gemeente staat in algemene zin voor planvorming met een vorm van burgerparticipatie in de voorbereiding en uitvoering. In deze notitie zal dit aspect nadrukkelijk worden belicht.

Wensen voor uitgangspunten herinrichting centrum

Het doorvertalen van de hiervoor genoemde randvoorwaarden en het relevante bestaande beleid - met in het algemeen een hoog abstractieniveau - naar wensen voor praktische uitgangspunten is nog niet zo eenvoudig, maar zoals aangegeven een geweldige uitdaging. Daarnaast zullen de uitgangspunten mede gevoed en gevormd worden door lokale kennis, - wensen en - eisen. Dat geldt ook voor het voortschrijdend inzicht en ervaringen. Er moet enerzijds voorkomen worden dat de herinrichting van het centrum vanuit technocratische criteria wordt ontworpen en anderzijds mogen de uitgangspunten niet te gedetailleerd zijn, waardoor er te weinig ruimte voor een creatief ontwerp zou kunnen ontstaan. Voorshands bevelen voor het ontwerp een beroep te doen op een conceptueel denkend ontwerper, met ervaring in dergelijke gebieden met zo veel belangen.

De Stadsraad Domburg en de OBD hebben op basis van de hiervoor genoemde beleidskaders en vanuit hun optiek, kennis en kunde, de volgende wensen voor de uitgangspunten voor de reconstructie van het centrum opgesteld.

1. De Stadsraad Domburg en de OBD hebben eerder een visie neergelegd voor de herinrichting van het centrum (rapport “*noodzaak van balans tussen leefbaarheid en toerisme*”). Daarin is geconcludeerd dat de omvang van die herinrichting beduidend groter moet zijn dan wat nu mogelijk is door een beperkt budget. Ondanks dat dient het ontwerp uit te gaan van het gehele gebied en dus het karakter te hebben van een masterplan, maar waarvan realisatie zo nodig in delen kan worden uitgevoerd. Voor de omvang van het ontwerpgebied wordt

- uitgegaan van het gebied wat wordt begrensd door de Singel, Schuitvlotstraat, Badstraat, Eloutstraat, Voorthuijzenstraat en van Dishoekstraat)
2. Het reconstructiegebied wordt uitgevoerd als één beloopbaar gebied, zonder hoogteverschillen en kent geen markeringen die functiescheiding van de gebruikers beogen. Er wordt een gevoel gecreëerd van een groot verblijfsgebied waar voetgangers de belangrijkste bezoekers zijn. Er dient veel aandacht te zijn voor de bereikbaarheid van de woningen, winkels en horeca, voor zowel valide mensen als mensen met een fysieke beperking. De auto is nadrukkelijk te gast en ondergeschikt aan de langzaam verkeer deelnemers. Stapvoets rijden is derhalve een voorwaarde.
 3. Naast de hoofdstraat dienen de volgende straten op identieke wijze te worden ingericht:
 - Gedeelte Noordstraat tussen Markt en hoek Wijngaardstraat/Heerenstraat.
 - Gedeelte Jan Tooropstraat tussen Markt en Heerenstraat.
 - Kerkstraat en Stationsstraat.
 - Weverijstraat en Duinstraat.
 - Badstraat. Daarbij parkeerplaats wijzigen in een invalidenparkeerplaats.
 - Noordstraat tussen hoek Wijngaardstraat en Badhuisweg inrichten met voldoende brede voetpaden, rijbaan en parkeerplaatsen (behalve op de kop; daar is het te smal voor parkeerplaatsen. Dit weggedeelte daarnaast nadrukkelijk inrichten als 30 km/h gebied.
 - Tooropstraat, met de aantekening dat aanpassing van de overige genoemde straten een hogere prioriteit hebben.
 - Zuidstraat op een gelijke wijze inrichten als het noordelijk gedeelte van de Noordstraat, met parkeerplaatsen aan de westzijde. Alleen verkeer toegestaan voor aanwonenden en bedienend verkeer voor gedeelte Singel tot Kerkstraat.
 - 'Op de Noordroute (Badhuisweg, Eloutstraat, Voorthuijzenstraat) moet bij elke duinovergang nadrukkelijke een zodanige oversteekvoorziening worden gerealiseerd voor voetgangers dat de overige verkeersdeelnemers deze tijdig zien en het rijgedrag aanpassen. Verder moeten er in algemene zin snelheid remmende voorzieningen aangebracht worden, waardoor de snelheid lager wordt dan 30 kilometer'.
 - In deze route wordt verder een voorziening aangebracht voor het uit- en instappen van strandbezoekers van onder andere de "zonnetransfer" die pendelt tussen het transferium en strand, centrum en transferium.
 4. De inspiratie voor de vormgeving in de ruimste zin wordt gevonden in het beeldkwaliteitsplan (toeristische verblijfszone), Boulevard Van Schagen en het Groentje. Daarmee wordt beoogd een kwaliteitsvolle omgeving in de herkenbare Domburgse vormtaal te creëren.
 5. Parkeren in het plangebied mag slechts op de plaatsen die als zodanig zijn aangegeven. De wijze van inrichten is zodanig dat parkeren buiten die aangegeven plaatsen wordt voorkomen.
 6. Als de hoofdstraat voor autoverkeer is afgesloten is er over de gehele lengte van de hoofdstraat een doorgaande, niet gemarkeerde, maar fysiek wel aanwezige **obstakelvrije** ruimte van minimaal 5,00 m beschikbaar, waarmee in alle situaties voor alle gebruikers maar ook hulpdiensten, een veilige ruimte is geborgd. Ingeval het centrum wel toegankelijk is voor autoverkeer, dient er in beginsel 2,00 m **extra** vrije obstakelvrije ruimte aanwezig te zijn, zodat er voor de combinatie autoverkeer en voetgangers 7,00 m obstakelvrije ruimte is. Nadrukkelijk wordt opgemerkt dat rekening moet worden gehouden met bestaande rechten. De bedoelde extra 2,00 m ruimte kan zich geheel of gedeeltelijk, zowel links als rechts van de eerder genoemde 5,00 m ruimte bevinden, maar zodanig dat er zeker in de hoofdstraat, per saldo 7,00 m beschikbaar is. Uitsluitend losse noodzakelijke objecten zoals bomen, lichtmasten etc. kunnen echter wel in die 2,00 meter voorkomen. Dat wordt verantwoord geacht omdat de rol van de auto ondergeschikt is aan de voetganger en losse objecten op zich geen belemmering vormen voor voetgangers om zo nodig een moment ruimte te geven aan

aanwezig autoverkeer. Commercieel gebruik van bedoelde 2 meter, bijvoorbeeld terras, uitstallingen etc. kan slechts als maatwerkoplossing en alleen onder verlening van een vergunning. Van de gemeente wordt straffe handhaving verwacht. Subtiel aangebrachte kenmerken in de bestrating, bijv. punaises, zullen discussies over het ruimtegebruik voorkomen.

7. Teneinde de toegang naar het flaneergebied centrum te regelen, wordt in alle voorkomende situaties, een nette en kwalitatief passende en in het ontwerp geïntegreerde afsluitvoorziening gerealiseerd.
8. Voor de terrassen en uitstallingen wordt in beginsel uitgegaan van de richtlijnen, zoals vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan en het terrassen en uitstallingenbeleid.
9. Er wordt geen rekening gehouden met de seizoensmarkt. Die wordt gehouden op het parkeerterrein bij de molen. Wel dient er op passende locaties vrije ruimte te zijn voor evenementen, waarbij voldoende ruimte is voor artiesten en publiek. Daarbij dienen facilitaire voorzieningen, zoals stroom en verlichting te worden meegenomen.
10. De ringbaan blijft in het centrum. Enige verplaatsing, bijv. met als doel meer ruimte voor publiek, kan en gaat in overleg met de ringrijdersvereniging. Het op een slimme manier gebruik maken van de tuin van de kerk is daarbij een onderwerp.
11. De tuin van de kerk is eigendom van de gemeente. De tuin kan een nadrukkelijker functie krijgen voor culturele activiteiten. (podium) Daarbij zal in onderling overleg rekening moeten worden gehouden met het niet tegelijk plaats laten vinden van kerkdiensten en culturele activiteiten in de tuin van de kerk.
12. Ten behoeve van het Marie Tak van Poortvliet Museum dienen ter plaatse van de ingang aan de Ooststraat, specifieke accenten worden gelegd die aandacht vestigen op de aanwezigheid en ingang van het museum.
13. Het aanwezige areaal aan bomen dient minimaal te worden gehandhaafd. Meerdere bomen worden niet uitgesloten, bijvoorbeeld om aansluiting te vinden bij het idee van een lommerrijk centrum, zoals Domburg dat vroeger was. Om de bomen in verharding worden adequate boomspiegels toegepast, bijvoorbeeld zoals in Oostkapelle. Ter voorkoming van overlast door vogels en wespen worden geen fruit- en of vruchtdragende bomen toegepast.
14. Bomen in mobiele bakken mogen onderdeel zijn van de herinrichting.
15. Het aanwezige groenareaal dient minimaal aanwezig te blijven en naar uitbreiding dient te worden gestreefd.
16. Er wordt een zeer beperkt aantal, maar wel voldoende afvalbakken voorzien. Het type persafvalbak zoals nu op de markt staat wordt, mits passend gesitueerd, als een prima oplossing beoordeeld. De verwerking van de overmaat aan afval als gevolg van consumptie op straat, mag niet worden opgevangen door meerdere (of tijdelijke) afvalvoorzieningen, maar door adequate en in het ontwerp passende voorzieningen van- en frequentere lediging door, de producenten van de consumpties. Om een optimaal gebruik van de afvalvoorzieningen te borgen dient veel aandacht te worden geschonken aan de zichtbaarheid/herkenbaarheid maar wel in een in het ontwerp passende vormgeving.
17. Er worden ruime, logische en gemarkeerde plekken opgenomen voor laden, lossen en bevoorrading.
18. Het primair voorkomen van vrachtverkeer is uitgangspunt. In dat kader streeft de OBD er naar om de afvalinzameling en het linnen transport collectief aan te besteden.
19. De gewenste en fysieke mogelijke laad- en loszones voor bevoorradingsverkeer en hotelgasten, kunnen wellicht worden gevonden op de Markt, vóór de kerk en voor Akkerdaas kado. Op deze plaatsen én in de omgeving van de kerk kan met speciale vergunningen ook geparkeerd worden voor kerkbezoek, begrafenissen en huwelijken. Tevens een laad- en loszone in de Wijngaardstraat en in de Schuitvlotstraat. In de toekomst op de Singel wanneer de bushalte mogelijk komt te vervallen. Ook kunnen de parkeerplaatsen aan de noordzijde van de Herenstraat naast het Noorderlicht, worden omgevormd tot laad en losplaatsen. Voor kort parkeren hotelgasten kan een voorziening worden getroffen in de brandgang nabij hotel de

- Burg. De nog aanwezige parkeerplaatsen in de Wijngaardstraat opheffen en in deze straat laad- en losplaatsen aanbrengen zodanig dat tijdens het laden lossen het overige verkeer ongehinderd kan doorrijden.
20. Voor het laden en lossen en gedurende de afsluiting van het centrum dienen er locaties beschikbaar te zijn. Één van de locaties die daarvoor geschikt is, betreft de vrijkomende ruimte in de Jan Tooropstraat, naast de Dolphijn.
 21. Er dient te worden gezorgd voor voldoende invalidenparkeerplaatsen, die voldoen aan de daarvoor geldende afmetingen voor in- en uitstappen. Gezien de keuzes voor afsluiten voor auto's van het centrum dienen deze parkeerplaatsen dichtbij het centrum en strand te worden gerealiseerd, zodat de afstanden beperkt zijn. Dergelijke parkeerplaatsen kunnen gerealiseerd worden in de Jan Tooropstraat (gedeelte tussen Herenstraat en P.J. Eloutstraat), in de Noordstraat (gedeelte tussen Herenstraat en Badhuisweg) Zuidstraat en op het parkeerterrein Tramzicht. Op het parkeerterreinen Voorthuijsenstraat onder de duinen wordt eveneens voorzien in minimaal 4 invalidenparkeerplaatsen. Tenslotte wordt een invalidenparkeerplaats voorzien op het einde van de Badstraat.
 22. Er worden op meerdere locaties stallingmogelijkheden voor fietsers voorzien. In de praktijk gevormde locaties zijn Markt, Stationsstraat, Weststraat/Kerkstraat en parkeerterrein Tramzicht. De relatie tussen deze fietsparkeerplekken en de rest van het reconstructiegebied dient door een sterke integrale vormgeving/gebiedsinrichting te worden gerealiseerd. Duidelijke verwijzingen voorkomen het ongewenst parkeren van fietsen.
 23. Sfeerverlichting en objectverlichting zijn wezenlijke elementen in de plannen.
 24. Alle straatmeubilair (bankjes/bakken/verlichting/palen/infoborden etc.) is afgestemd op de criteria voor de toeristische verblijfszone in het beeldkwaliteitsplan.
 25. Banken staan op interessante plaatsen met rugdekking en met afvalbakken op logische plaatsen
 26. Het beheer dient adequaat te kunnen worden uitgevoerd
 27. Mogelijkheden voor commerciële uitstallingen worden in het ontwerp geïntegreerd conform het terrassen en uitstallingenbeleid en passend in de 5,00 m en 7,00 m uitgangspunten voor de obstakelvrije ruimte. Handhaving op dit punt dient consequent te worden uitgevoerd.
 28. Er dien ruimte/plaats te worden ingepast voor beeldende kunst en elementen die passen in- en bijdragen aan de ontwikkeling van de Badstatus. Een informatievoorziening over Domburg (bijv. Karolingenburcht) wordt (op meerdere plaatsen in het gebied) in het ontwerp meegenomen.
 29. Verblijven in het centrum van Domburg betekent comfort, gastvrij en kwaliteit in al zijn facetten.
 30. Halfverhardingen worden in beginsel niet toegepast.
 31. Materialisatie:
 - basismateriaal is gebakken klinkers conform Groentje.
 - Hergebruik van de rode gebakken steen tegelformaat op passende locaties past in een duurzame benadering
 - vormtaal conform BKP, inrichting boulevard en Groentje
 - duurzaam, grandeur, stijlvol
 - in het ontwerpgebied past geen asfaltconstructie
 32. bij de verdere ontwikkeling van de herinrichting van de straten in het centrum Domburg dienen de inwoners (individueel of per groep/locatie) nadrukkelijk te worden betrokken. De wensen van de aanwonenden, zoals glinten, geveltuinjes, bloembakken e.d. dienen waar mogelijk te worden gehonoreerd.
 33. De looproute van de parkeerterreinen aan de zuidkant van Domburg naar het centrum/strand dienen te worden aangepast en een nadrukkelijk accent te krijgen. Het kruispunt Schuitvlotstraat/Roosjesweg/Singel is het punt waar de voetgangers stromen samenkomen

maar is erg onveilig en dient te worden heringericht, waarbij de voetgangersfunctie dominant is in het ontwerp en gebruik.

34. Gelet op de ervaringen in de afgelopen twee jaar, is ingeval van afsluiting van de hoofdstraat, wandelen met fietsen aan de hand toegestaan.

Up date acties en ontwikkelingen per januari 2022

1. Zoals bij de "Inleiding" is aangegeven wordt de verkeersproblematiek nu gestructureerder aangepakt en kunnen er enkele ontwikkelingen/projectjes worden aangegeven waarvan de gedachte en oorsprong terug te voeren is naar de initiatieven van de Stadsraad Domburg en de OBD. In het kader het primaire doel van deze uitgangspunten notitie –herinrichting centrum- worden deze projectjes niet uitgebreid behandeld maar slechts benoemd bij wijze van up date.
2. Mezgerweg. Er is een krediet beschikbaar gesteld van € 100.000 voor de aanleg in 2022 van een goede voetgangersvoorziening langs de Mezgerweg vanaf het overloop parkeerterrein richting de parkeerterreinen Irma 1 en 2. Bedoeling is het voetpad voor de zomer 2022 te realiseren. Er zijn verder gesprekken met de bewoners langs de Mezgerweg over hinderbeperkende maatregelen. Geluidsonderzoek hiervoor wordt verricht.
3. Gemeente doet een onderzoek naar het autoluw maken van Domburg in 2022. Er is een budget van € 60.000 voor onderzoek. Gegevens over verkeersstromen zijn er al. Er is overleg met Kusttoerisme HZ over de prognoses van het verkeer in 2030. Provincie is ook betrokken en levert personele inzet. De Stadsraad Domburg en OBD worden niet bij de concept onderzoeksopdracht betrokken. Dat vindt pas later plaats. Voor 2023 staat op de rol het realiseren van een toeristische mobiliteitshub in Domburg via het Interregproject Toerisme in balans. In de loop van 2023 vindt de definitieve besluitvorming daarover plaats. Mogelijk dat er la een fietshub komt in 2022. Oplossen/aanpakken verkeersproblematiek Domburg hangt voor een deel nauw samen met het oplossen van de verkeersproblematiek Aagtekerke. Voor 2022 verwacht de gemeente geen financiële problemen, misschien wel capaciteitsproblemen. Voor jaren daarna ligt de beslissing bij het nieuwe college.
4. Voor het jaar 2024 is een bedrag van € 730.000,-- opgenomen voor de herinrichtng van de Ooststraat, Markt en Weststraat. Bedrag lijkt gebaseerd te zijn op "herstraten" in plaats van "herinrichten".
5. Gemeente start in 2022 de herontwikkeling voor de westrand van Domburg met het nieuwe college opnieuw op. (Heeft een relatie met oplossen verkeersproblematiek Domburg)
6. Onderzoeken of de Duinstraat en Weverijstraat autoluw gemaakt kunnen worden. Dit is onderdeel van het parkeerbeleidsplan. Nog geen planning bekend.
7. De bestuurlijke reactie inzake plan Herinrichting centrum Domburg met daarbij de zuidwestelijke ontsluiting van Domburg is ontvangen. Hierover is een bestuurlijk overleg op 15 juli 2021 geweest met wethouder Wisse en Roelse en OBD en Stadsraad Domburg. In de bestuurlijke reactie is aangegeven dat in 2021 de uitwerking van het beeldkwaliteitsplan (onder meer looproutes) voor het toeristisch verblijfsgebied verder wordt opgepakt. De Stadsraad Domburg en OBD worden daarbij betrokken. Eind eerste kwartaal 2022 wordt dit opgepakt.
8. Fietsers vanuit de richting Oostkapelle op de Domburgseweg worden op het rode fietspad tegenover garage Koppejan, naar het asfalt van de rijbaan gestuurd. Dat is twee jaar geleden aangepast, maar het werkt niet in de praktijk. De gebruikers volgen de rode rijloper en zien kennelijk de streep en het bord niet. Dit probleem wordt opgepakt.
9. Ook het fietspad op de Singel op de hoek van de Roosjesweg wordt aangepast. Het is namelijk niet de bedoeling dat er nog fietsers op het voetpad rijden langs de Roosjesweg. Dit heeft tot ongevallen geleid.

10. Probleem overstekende wandelaars Badstraat richting Nehalenniaweg wordt erkend door de verkeersspecialisten. Wordt nu niet opgepakt ivm de komende werkzaamheden hotels Nehalenniagebied. Bij de besprekingen met de hotelondernemers in Nehalenniagebied wel vooraf afspraken maken over herinrichting Badstraat en Badhuisweg (Dit naar aanleiding van ervaringen bij hotel de Wigwam en de noodzaak van aanpassing/herinrichting Herenstraat).
11. In 2022 wordt gestart met de ontwerpfase van de oplossing van het verkeersprobleem Grijpskerke opgestart
12. Vanwege de Corona-epidemie zijn met name in het centrum verschillende fysieke maatregelen genomen. Hoe vervelend dat ook was, het heeft wel veel ervaringen opgeleverd. Dominant daarbij waren de verplaatsing van de Markt en de overlast van auto's aan de noordzijde van Domburg en de Dr. Mezgerweg.
13. Verschillende noodzakelijke projecten zijn nog niet in enige begroting opgenomen, maar het voert te ver om deze in dit document op te nemen. Er wordt verwezen naar het eerder genoemde rapport van de Stadsraad Domburg en de OBD.
14. Over de invulling van de plannen van een parkeergarage achter het Badhotel is er nog geen duidelijkheid.
15. Door de ondernemers wordt ervaren dat hun gasten nadrukkelijk vaker klagen over de aanwezigheid van rijdend verkeer. Gevoel van onveiligheid en discomfort in de ruimste zin zijn daarbij trefwoorden.

Het proces herinrichting centrum

Analoog aan de ambities van de gemeente Veere wordt een vorm van burgerparticipatie noodzakelijke geacht. Voor het onderhavige project zijn en worden met de hierin aangegeven stappen de betrokkenheid en het draagvlak onder de plannen geborgd:

1. SRD heeft OBD uitgenodigd voor overleg;
2. OBD en SRD hebben uit eigen gelederen een projectgroep geformeerd van in principe 2 x 4 personen;
3. Simon de Visser is voorzitter en Adri Meeuwse is penvoerder/secretaris van de Projectgroep
4. De Projectgroep heeft randvoorwaarden en de wensen voor uitgangspunten geformuleerd die als input kunnen dienen voor een ontwerp. Dit is vastgelegd in het onderhavige document;
5. Het document is afzonderlijk binnen hun organisatie besproken wat in een voorlopig einddocument heeft geresulteerd;
6. Het voorlopig einddocument wordt op 11 mei 2022 in een gezamenlijke openbare vergadering van de Stadsraad Domburg en de OBD, gepresenteerd en om steun gevraagd. De pers is daarbij ook aanwezig;
7. Het eindresultaat van voorgaande is het definitief document wat aangeboden wordt aan het college;
8. Voorgesteld zal onder meer worden dat de projectgroep in beginsel verder als gesprekspartner van de gemeente bij de nu volgende ontwerpfase, waarin de gemeente uiteraard leidend is. Op dat moment worden ook een twee- á drietal niet ondernemende aanwonenden bij de voorbereiding betrokken.

AM en SdV 29-04-2022