

## **Noodzaak van balans tussen Leefbaarheid en Toerisme**



**Rapportage van het onderzoek naar de mogelijkheden voor de herinrichting van het centrum van DOMBURG in het kader van de verbetering van de leefbaarheid.**

**6 januari 2020**

## 1. Inleiding

Domburg is al vele decennia en vooral na de 2<sup>e</sup> wereldoorlog in sterke mate gevormd door- en meegegroeid met de toename van het toerisme. Zo was het in de jaren '60 slechts enkele maanden druk in de zomerperiode. In de jaren '80 was de drukte al zo toegenomen dat het tweerichtingen verkeer in het centrum niet meer mogelijk was en zijn vrijwel alle straten in dat gebied eenrichtingverkeer geworden. Voor vele ondernemers in de Ooststraat, Markt en Weststraat ( in deze rapportage verder aangeduid met de hoofdstraat) was op dat moment de noodzaak van die maatregel moeilijk te bevatten.

Ook is in die periode beleidsmatig ingezet op seizoensverlenging en kwaliteitsverbetering, met name vorm gegeven in de bouw van Hof Domburg met de Parel. Vanaf dat moment is er sterke groei ontstaan in Domburg van het jaarrond verblijfstoerisme. Logischerwijs liepen de economische ontwikkelingen daarin mee voor zowel ondernemingen alsook voor particulieren. Domburg heeft inmiddels een zodanige toeristische aantrekkingskracht voor verblijfsrecreanten en dagrecreanten uit geheel Zeeland, Brabant, België en Duitsland, dat de leefbaarheid onder druk komt te staan. Ook na de slag in de jaren '80 staat Domburg opnieuw voor de vraag hoe nu verder.

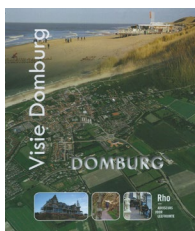
Domburg omstreeks 1930



Afbeelding 1

Domburg 2019

Vanuit dat globale beeld is in 2015, via een proces van burgerparticipatie, de visie voor Domburg ontstaan en door de gemeenteraad vastgesteld. Als leidraad voor de toekomst wordt dit door de gemeente gehanteerd en uitgewerkt in deelplannen. Ook de Stadsraad Domburg en de ondernemers, verenigd in de OBD, hebben eind 2018/begin 2019 de visie opgepakt.



Op basis van een pro-actieve benadering en peiling bij de bevolking via de openbare vergaderingen is onder andere bij de Stadsraad Domburg en de bevolking kennis, inzicht en draagvlak ontstaan over de situatie in Domburg. De OBD heeft haar leden geraadpleegd over de huidige situatie in Domburg. In algemene zin wordt dan ook onderschreven dat in het kleine stadje Domburg te weinig ruimte is voor alle toegelaten functies waardoor de grens van een prettig leefklimaat is bereikt en op momenten wordt overschreden. Samenvattend kan de conclusie worden getrokken dat er drie dominante aspecten zijn die het nodig maken om in delen van Domburg maatregelen te nemen:

- **Leefbaarheid**
- **Veiligheid**

- **Kwaliteit**

Zowel binnen de Stadsraad Domburg als bij de OBD wordt het inrichten van het centrum van Domburg als verblijfsgebied en het afsluiten gemotoriseerd verkeer gedurende bepaalde tijden als een deel van de oplossing gezien. Mede gelet op onderstaande aanvullende aspecten wordt de tijd rijp geacht om aan het weren van de auto inhoud te geven waarvoor het tracé Ooststraat, Markt, Weststraat en enkele aansluitende straten de het plangebied vormen. Dat gebied komt voor een belangrijk deel overeen met de in het beeldkwaliteitplan voor Domburg aangegeven “toeristische verblijfszone”. De hiervoor bedoelde aspecten zijn:

- Recent verkeersonderzoek m.b.t. autoverkeer geeft aan dat weliswaar geen overschrijding van grenswaarden plaatsvindt, maar er worden wel problemen ervaren;
- De aanbeveling in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) is een 2,5 m brede obstakelvrije zone voor voetgangers, die overigens wordt ondersteund door landelijk toegepaste normen. Gelet op de intensiteit, kwantiteit en doelen van de voetgangers in Domburg, ( winkelen en flaneren) geldt die aanbeveling zeker voor de Toeristische verblijfszone;
- Bij de ontwikkeling van het plan voor ‘t Groentje is ingezet op een verblijfsgebied waarop bijvoorbeeld de Ooststraat kan aansluiten;
- De tijd is rijp, gelet op de kwaliteitsslag die momenteel plaats vindt in Domburg. Maar überhaupt komt de vraag binnen afzienbare tijd aan de orde want de toeristische verblijfszone is toe aan herstraten/herinrichting terwijl het terrassenbeleid ook gevolgen zal hebben;
- Er wordt een sterke toename van het toerisme verwacht in de komende decennia (2030) met 56 % \*, wat voor Domburg vooral uit dagrecreatieve bezoekers zal bestaan. In dat kader mogen ook de plannen van Roompot niet ongenoemd blijven. (Bron: NBTC Holland Marketing, 2018);
- Verwachte toename van steeds meer oudere bezoekers met beperkingen. Onveiligheid(sgevoel) en slechte toegankelijkheid kan bij deze doelgroep tot vermijdinggedrag leiden, wat niet lijkt te sporen met het Domburg imago: kwaliteit, gezondheid en wellness.

## 2. Samenwerking:

De wens van het gemeentebestuur is ontwikkelingen aan de hand van burgerparticipatie te laten plaatsvinden en in de onderhavige casus wordt door het gemeentebestuur samenwerking tussen de SRD en OBD daarin noodzakelijk geacht. Dat heeft er toe geleid dat de OBD en Stadsraad Domburg aan de slag zijn gegaan. Daarbij is geconcludeerd dat een aanpak, zoals die is gehanteerd bij onder andere de reconstructie van de boulevard en ‘t Groentje, goed heeft gewerkt. Maar de omvang en impact van het beoogde project is nogal wat groter op grond waarvan de conclusie is gedeeld dat het formuleren van een gezamenlijk doel en vervolgens een gestructureerde aanpak om dat doel (of de kaders daarvoor) te verwezenlijken, noodzakelijk is.



In een prettige en constructieve setting hebben de OBD en de SRD uiteindelijk het volgende doel, de missie geformuleerd.

### 3. De missie



**1. Gelet op de huidige situatie en de zich aandienende ontwikkelingen dient een in omvang nader te bepalen deel van het centrum van Domburg - het plangebied- toekomstbestendig te worden ingericht als verblijfsgebied en te worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer;**

**2. Bij die inrichting dient op een nader te bepalen wijze en tijd, het gebied door autoverkeer als gast en ondergeschikt aan alle overige weggebruikers, gebruikt te kunnen worden;**

**3. Bij het uitwerken van de missie ligt het, mede gelet op de inhoud van de visie voor Domburg, voor de hand dat de bij bedoelde herinrichting optredende effecten, zowel binnen als buiten het plangebied eveneens worden vertaald naar toekomstbestendige oplossingen;**

**4. De scope van de missie ligt in 2023.**

### 4. Projectgroep

Teneinde een gestructureerde aanpak te borgen is een projectgroep gevormd, waarin 4 leden van de OBD en de 3 db leden van de Stadsraad Domburg zijn opgenomen. Zij handelen en spreken met mandaat vanuit hun organisatie, waarin de missie is goedgekeurd.

### 5. Neveneffecten, kansen, bedreigingen, onderzoeksaspecten

Vanuit punt 3 van de missie is beoordeeld welke optredende aspecten een vertaling moeten vinden. Verder zijn er vanuit de missie vele verschillende zaken (de effecten) aan de orde gekomen en besproken. Deze zijn vervolgens elk op hun merites maar vooral ook op- en in samenhang beoordeeld. Het betreft ondermeer:



- *Bedrijfseconomische belangen individueel en in het algemeen*
- *Omvang plangebied*
- *Omvang autovrije zone*
- *Bevoorrading ondernemingen en bewoners*
- *Onthaal van hotelgasten*
- *Bereikbaarheid voor inwoners*
- *Terrassen en uitstallingen*
- *Toename toerisme*
- *Is het éénrichtingverkeer nog toegesneden op de ontwikkelingen*
- *Verplaatsing verkeersproblemen*
- *Parkeren aanwonenden en alternatieven voor parkeren*
- *GVVP/PVVP besluitvorming m.b.t. hoofdaanrijroutes van en naar Domburg*
- *Sluiten fietsroutes aan op planvorming*
- *Wel of geen fietsers toestaan*

- *Waar eventuele fietsparkeerplaatsen*
- *Openingstijden gebied (op dag/jaarniveau)*
- *Tussentijdse pilot m.b.t. afsluiting*
- *Seizoen- en toeristenmarkten*
- *Veiligheid en hulpverlening*
- *Duurzaamheid*
- *Badstatus*
- *Hof Domburg effecten*
- *Rouw- en trouwstoeten*
- *Visie Domburg*
- *Domburg actief wensen / evenementen*
- *Bomen/groen*
- *Meubilair*

## 6. Het proces

Het proces voor de uitwerking van de missie heeft vooral bestaan uit het op gestructureerde wijze discussiëren over de verschillende onderwerpen, waarbij het werken van groot naar klein (in abstractieve zin) als voorwaarde is gesteld.

De projectgroep heeft vergaderd op:

6 mei 2019	kick off	conceptmissie opgesteld. Taakverdeling.
20 mei	missie vastgesteld.	vaststellen grove kaders. Deelaspecten besproken.
18 juni	verdieping	bespreken en uitwerking diverse onderwerpen
23 juli	verdieping	bespreken en uitwerking diverse onderwerpen
27 augustus	verdieping	bespreken en uitwerking diverse onderwerpen
30 september	verdieping	bespreken en uitwerking diverse onderwerpen
23 oktober	openbare vergadering Stadsraad Domburg	presentatie voorlopige status en input verzamelen
29 oktober	evaluatie input uit 23/10	bespreken en uitwerking diverse onderwerpen
18 november	finetuning	bespreken eindconcept
25 november	afstemming	ambtelijk over gemeentelijke visie vs. Stadsraad Domburg /OBD project
23 december	update *	bespreken effecten enquête OBD en onderzoek gemeente

\* Door de OBD is tussentijds een mini-enquête uitgevoerd onder de ondernemers o.b.v. het eindconcept.

De gemeente heeft begin december de resultaten van het onderzoek naar leefbaarheid en toerisme gepresenteerd.

## 7. Bestaand relevant beleid en informatie als inspiratie vooraf:

- Visie Domburg. De uitgangspunten zoals verwoord in de Visie voor Domburg worden als uitgangspunt genomen. (Overigens is gaande de ontwikkeling van dit document de wenselijkheid om de visie en het beeldkwaliteitsplan te evalueren sterk naar voren gekomen) ;
- GVVP/PVVP. Deze beleidsplannen zijn vastgesteld wat betekent dat de hoofdaanrijroute van en naar Domburg loopt vanaf N57 via Grijskerke en Aagtekerke naar Domburg en terug;
- Eventuele uitbreiding van de parkeercapaciteit voor Domburg. Er wordt gedacht aan locaties aan de zuidkant van Domburg. De projectgroep onderschrijft die keuze;
- Toename toerisme. Voor Walcheren wordt in de komende 10 jaar een toename verwacht van 56% toeristen. Dit heeft consequenties voor Domburg;
- Badstatus. Vanuit de OBD is een werkgroep aan de slag met betrekking tot dit onderwerp en de voortgang wordt gevolgd;

- Hof Domburg effecten. De huidige toegang van Hof Domburg is een belangrijk storende factor in het de verkeersdrukte en derhalve in het leefbaarheidsgevoel van Domburg. Gelet op de plannen van de Roompot c.s. is de handhaving van de toegang op dezelfde wijze onaanvaardbaar en dient de toegang tot Hof Domburg, inclusief Buitenhof, via de zuidwestkant (Krommeweg) te verlopen.

## 8. Communicatie

Aan de communicatie is veel aandacht besteed. De externe communicatie is integraal afgestemd; wie, wanneer en welke boodschap.

- *Tijdens de opening van 't Groentje op 23 mei 2019 is bestuurlijke accordering van de missie openbaar gemaakt;*
- *Communicatie richting PZC;*
- *Er is een overleg geweest met de aanwonenden van de Ooststraat en Markt, waaruit de nodige input is verkregen;*
- *Individueel zijn er gesprekken gevoerd met enkele belanghebbenden in de hoofdstraat, Weverijstraat, Duinstraat, Jan Tooropstraat, Karregat en Noordstraat;*
- *Op 23 oktober 2019 is een openbare vergadering gehouden waarbij door de Stadsraad Domburg en de OBD een presentatie is verzorgd over de plannen. Het karakter van de vergadering was informerend over de stand van zaken en vooral gericht op het vergaren van reacties, informatie, ideeën etc.*

## 9. Uitwerking op onderdelen

Onderstaand worden de verschillende onderdelen nader beschreven en waar nodig ondersteund met een tabel. De beschrijving is richtinggevend. Reden daarvoor is dat een gedetailleerdere uitwerking moet passen in het gehele ontwerp voor het plangebied, zowel qua maatvoering als qua vormgeving. Hiermee behoudt de architect zijn technische en creatieve ruimte om te ontwerpen.

### **Algemeen:**

- Plangebied: Het plangebied wordt in hoofdlijn gevormd door het tracé 't Groentje, hoofdstraat en Schelpweg tot aan de E. van Dishoeckstraat en aansluitende straten. , Een aantal aangrenzende straten worden meegenomen voor de (eventueel te wijzigen) verkeersstromen. Aangrenzende straten in heel Domburg zijn meegenomen in verband met de doorgaande verkeersroute;
- Voetgangersgebied: de hoofdstraat vanaf 't Groentje tot hoek Schelpweg / Voorthuizenstraat / Dishoeckstraat met nader te bepalen aansluitende stukjes van Noordstraat, Zuidstraat, Westweg, Weverijstraat, Stationsstraat en Kerkstraat;
- Autovrije zone (mobiel). De autovrije zone voor gemotoriseerd verkeer binnen het voetgangersgebied, omvat het hoofdstraat-tracé vanaf 't Groentje tot hoek Westweg / Weststraat / Weverijstraat, Stationsstraat, Noordstraat (zuidelijk deel), Kerkstraat en Zuidstraat (noordelijk deel) ;
- Inrichtingsvorm: Auto's kunnen op bepaalde tijden toegelaten worden onder het regime "auto te gast in voetgangersgebied". Inrichting moet aansluiten op de inrichtingsfilosofie van 't Groentje.

### **Specifieke aspecten**

Zoals eerder is vermeld heeft de missie tot gevolg dat vele aspecten, effecten, kansen en bedreigingen voortijdig zullen moeten worden onderkend en moeten worden onderzocht. Onderstaand wordt dit nader uitgewerkt.

#### Parkeren c.a.

Er kan niet meer geparkeerd worden in de hoofdstraat, van 't Groentje tot hoek Schelpweg / Voorthuizenstraat / Dishoeckstraat en aanliggende straten(inclusief de parkeerplaatsen op de rijbaan van de Weverijstraat en Duinstraat) . De redenen daarvoor worden primair gevonden in de drie dominante aspecten leefbaarheid, veiligheid en kwaliteit.

Specifiek komt daar voor de hoofdstraat bij de noodzaak van meer ruimte voor andere zaken; wandelen, flaneren en activiteiten.

Voor de aanliggende woonstraten zoals Weverijstraat/Duinstraat zijn het met name de kwaliteit van de woonomgeving, de verblijfsveiligheid en leefbaarheid die de noodzaak tot opheffen van de huidige parkeerplaatsen nodig maken.

#### Parkeren invaliden.

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) en op het parkeerterrein Tramzicht. Op het parkeerterrein Voorthuijsenstraat onder de duinen wordt eveneens voorzien in minimaal 4 invalidenparkeerplaatsen. Tenslotte wordt een invalidenparkeerplaats voorzien op het einde van de Badstraat.

#### Alternatief voor opheffen parkeerplaatsen

In verband met het opheffen van de parkeermogelijkheden wordt als alternatief, **een deel** van het parkeerterrein van Voorthuijsenstraat ingericht voor vergunninghouders op kenteken en extra fietsparkeerplaatsen. Een dan overblijvend deel van dat parkeerterrein blijft beschikbaar voor betaald parkeren voor inwoners en bezoekers. Parkeerterrein Jan Tooropplein komt beschikbaar voor vergunninghouders op kenteken en extra fietsparkeerplaatsen. Op beide parkeerterreinen wordt ook voorzien in invalidenparkeerplaatsen en 'kiss en ridezone'. Die laatste is bedoeld voor automobilisten die eventueel familieleden afzetten voor een strandbezoek en vervolgens de auto ergens anders gaan parkeren. Gelet op de wens om het verkeer "om de noord" te beperken worden deze kiss en ride voorzieningen niet geaccentueerd cq gepromoot in de verkeersinformatie. Tenslotte wordt er voor gekozen om deze parkeerterreinen te herinrichten en veel meer in te passen in het duinlandschap. Hiermee kan een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte in de overgang van de duinrand/ kustzone naar het stadskerngebied \*worden bereikt.

\* - (zoning in Beeldkwaliteitplan Domburg)

Het parkeerterrein Tramzicht valt ook binnen de scope van de missie. Dat betekent dat deze parkeerplaats beschikbaar dient te komen voor vergunninghouders op kenteken, met name voor het gebied ten zuiden van de Singel. Ook wordt ingezet op uitbreiding van het fietsparkeren en invalidenparkeerplaatsen.

Het aantal parkeerplaatsen wat op de aangegeven terreinen moet worden gereserveerd is minimaal het aantal parkeerplaatsen wat wordt opgeheven. De betreffende parkeerterreinen bieden qua omvang daarnaast nog voldoende mogelijkheden om andere parkeerproblemen op te lossen.

De vermindering van de parkeercapaciteit, zoals hiervoor beschreven, dient gecompenseerd te worden. Daarnaast speelt er komende periode de parkeerproblematiek in het Nehalenniagebied. Dat gecombineerd met de noodzaak van beperking van de mobiliteit in m.n. het noordelijk deel van Domburg, leidt tot de conclusie dat er behoefte is aan een parkeervoorziening aan de zuidzijde van Domburg, met een transferiumachtig karakter. Op korte termijn kan dat reeds worden ingevuld door het meer en beter benutten van het overloopterrein aan de Mezgerweg. Dat op termijn duurzame transfermogelijkheden van en naar het centrum moeten worden gerealiseerd is evident.

Synchroon met de hiervoor aangegeven herinrichting van het (parkeer)gebied onderaan de duinen, dient uit oogpunt van veiligheid voor de voetgangers een voetpad te worden aangelegd globaal tussen de Duinstraat en de opgang Halle Hoogte. Of dat aan de noordzijde (tpv de pit) of de zuidzijde (tpv het parkeerterrein) wordt gerealiseerd is op dit moment minder relevant.

Er wordt overigens geopteerd voor het afschaffen van de vrije vergunningen voor parkeren en uitsluitend vergunningen op kenteken uit te geven aan inwoners. Daardoor zullen er minder auto's in de kern Domburg zijn, mede doordat de handel in vrije vergunningen wegvalt. De kraskaarten zijn een goed alternatief voor incidenteel bezoek van relaties, familie etc. Voorts wordt aanbevolen om in het verlengde van het voorstel voor uitsluitend

vergunningen op kenteken, dit jaarrond te laten gelden. Ook deze maatregel zal naar verwachting een bijdrage leveren aan de gewenste vermindering van het zoek verkeer.

#### Laden en lossen

Er is reeds nu en in zeker het kader van de ontwikkeling van Domburg naar een autovrij centrum, behoefte aan voldoende, ruime en logische laad en losplaatsen. De huidige locaties en de locaties na herinrichting zijn in tabel A aangegeven.

De gewenste en fysiek mogelijke uitbreidingen van laad- en loszones voor bevoorradingsverkeer, hotelgasten, kerkbezoek, huwelijken, begrafenissen worden gevonden op de Markt, vóór de kerk en voor Akkerdaas kado. Tevens een laad- en loszone in de Wijngaardstraat.

De mogelijkheid om te parkeren t.b.v. kerkbezoek, bij trouwen en begrafenissen moet worden georganiseerd op de aangegeven laad- en loszones en zijn maatwerkoplossingen op die momenten.

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. Verder is een ruimte in de buurt van de hoek Weststraat/Schelpweg/Weverijstraat/Westweg gewenst. De laad- en loszones in de Schuitvlotstraat en Wijngaardstraat kunnen ook voor gebruikt worden. Het laden en lossen tijdens marktdagen ondergaat geen wijziging.

Op dit moment worden de situaties niet op detailniveau geduid, zodat er ontwerpruimte blijft voor een integrale afweging en inpassing van alle wensen tijdens de planvorming kan plaatsvinden.

Ingeval van verplaatsing van het Marie Tak van Poortvliet Museum, moet gebruik gemaakt worden van de kans om aldaar een laad- en losvoorziening in te passen op het parkeerterrein van de voormalige supermarkt. Concrete invulling vindt plaats bij de uitwerking en planvorming van de herinrichting, waarbij ook nader zal worden bepaald of er specifiek voor laden/lossen of tijdelijk parkeren moet worden gekozen.

#### Resume parkeren, laden en lossen c.a.

De huidige parkeersituatie binnen het plangebied, de laad-en los mogelijkheden en de uitwerking in voorstellen is samengevat in tabel A.

Inventarisatie parkeren, laden en lossen en voorstellen							
straat	gedeelte	aantal	Vergun-ning	Be-taald	Op / Naast rijbaan	opmerkingen	voorstellen



Ooststraat	geheel	0					
Markt	voor kerk noordzijde zuidzijde	7 4 3 + 1*		7 4 3	N N N	*1 invaliden	Vervallen allemaal. Vervangende invaliden parkeerplaatsen elders realiseren. Fysieke ruimte op markt en voor de kerk benutten voor aangewezen laad en losplaatsen
Weststraat	voor Akkerdaas noordzijde zuidzijde	5 2 2	2 2	5	N N N		Vervallen allemaal. Fysieke ruimte benutten voor aangewezen laad en losplaatsen
Weverijstraat	geheel oostzijde	9	9		O		Vervallen allemaal
Duinstraat	westzijde oostzijde	8 2 3	8 2 3		N O O		Vervallen 5 parkeerplaatsen op de weg
Westweg	westzijde	2 + 1* 1*	2			*1 laden/lossen * is afgekruist	Geen wijzigingen
Stationsstraat	geheel	2+1*	2		N	*1 invaliden	2 plaatsen vervallen
Kerkstraat	geheel	6	6		N		Vervallen allemaal
Jan Tooropstraat	Markt-Herenstraat Herenstr.- P.J. Eloutstraat	7+3* 15	7 9	6	O N	*3 laden/lossen	7 parkeer plaatsen en laad-losplaatsen vervallen. In ged. Herenstraat – P.J.Eloutstraat 2 invalidenparkeerplaatsen realiseren
Noordstraat	Markt- Herenstraat Herenstr.-Badhuisweg	4 21	4 21		O O		4 plaatsen vervallen Mogelijk in dit deel vervallen een aantal plaatsen tbv looproute. Zo dicht mogelijk bij centrum 2 invaliden parkeerplaatsen realiseren
Zuidstraat	oostzijde westzijde	10+1* 6	10 6		N N		11 plaatsen oostzijde vervallen ivm looproute
Herenstraat	noordzijde zuidzijde	6 6 + 2*	6 6		N N	*2 laden/lossen	Plaatsen handhaven maar herinrichten
Beatrixstraat	noordzijde zuidzijde	10 5	10 5		O B		Geen wijzigingen
Voorthuisenstraat	westzijde	6	6		O		Geen wijzigingen
Hoge Hillweg	zuidzijde	3	3		N		Geen wijzigingen
Wijngaardstraat	zuidzijde	2+ 1* 3*	2		N	* invalide *3 laden/lossen	2 te kleine parkeerplaatsen vervallen
Badhuisweg	noordzijde zuidzijde	12 1		12 1	N N		Geen wijzigingen
Badstraat	westzijde	1+3*	1		N	*3 laden/lossen	1 plaats verval
<b>totalen</b>		<b>170 excl*</b>	<b>132</b>	<b>38</b>			<b>70 plaatsen vervallen</b>
Jan Tooropstraat	parkeerterrein	56		56		Ca. 30 m <sup>2</sup> fietsparkeren.	Deels benutten voor op te heffen parkeerplaatsen in centrum. Voorzien van kiss en ride plaats.
Voorthuisenstraat	parkeerterrein	73 + 2*		73		*2 invaliden Ca. 330 m <sup>2</sup> fietsparkeren.	Deels benutten voor op te heffen parkeerplaatsen in centrum. Voorzien van kiss en ride plaats. Tevens realiseren van 4 invalidenparkeerplaatsen
Singel/Tramzicht	parkeerterrein	44+1*		44		*1invaliden Ca. 25 m <sup>2</sup> fietsparkeren	Deels benutten voor op te heffen parkeerplaatsen in centrum. Tevens realiseren van minimaal 4 invalidenparkeerplaatsen
Irma 1	parkeerterrein	Ca. 130*				*Vrij parkeren en incl. 24 plaatsen tbv Badhotel	Geen wijzigingen.
Irma 2	parkeerterrein	68*				*Vrij parkeren	Geen wijzigingen

tabel A

## Fietsers

Onmiskkenbaar wordt vastgesteld dat er een enorme toename is van het fietsverkeer.



Fietsen in de hoofdstraat tijdens de afsluiting blijft een discussiepunt met voor- en tegenstanders. Bij het starten van de pilot moet hierover een beslissing genomen zijn. Los hiervan wordt er wel voor gekozen om in te zetten op voldoende stallingmogelijkheden zodat wellicht de behoefte om de fiets mee te nemen wordt afgeremd. Het fietsparkeren om de kerk wordt niet wenselijk geacht. Extra fietsparkeerplaatsen worden voorzien op het parkeerterrein Tramzicht en op de Schelpweg ter plaatse van de huidige bushalte. Het is niet de bedoeling om het groen van de oude begraafplaats aan te tasten. Op logische plaatsen, bijvoorbeeld nabij de aansluitende straten, kan in de hoofdstraat ook worden voorzien in parkeermogelijkheden. Vanzelfsprekend worden op logische punten in het centrum oplaadpunten voor elektrische fietsen geplaatst.

Ten tijde van de openstelling van het gebied voor autoverkeer mag er wel daar worden gefietst. In de zijstraten van de hoofdstraat is de fietser altijd welkom.

Overigens kan een herinrichting van het centrum en de daarbij behorende gebruiksregels, voor fietsroutes en het fietsers knooppuntennetwerk consequenties hebben. Dat is onderwerp van nadere studie en overleg met de betrokken instanties. Er wordt geopteerd voor fietsroutes over de Dishoekstraat, Singel, Schuivlotstraat, Badstraat, Badhuisweg, P.J. Eloutstraat, Voorthuysenstraat.

Gelet op de huidige bebording en gedrag van de fietsers aan de zuidzijde, bestaat er een sterke voorkeur om voor beide zijden van de weg, de fietser op de rijbaan van Domburgseweg te laten fietsen vanaf 't Groentje tot nabij de vop bij Irma 1. Het huidige fietspad kan dan voetpad worden, wat gevaarlijke situaties zal voorkomen. Er dient dan wel gezorgd te worden voor een duidelijke en passende 30 km/h inrichting, waarbij de kruising met het van Teylingenpark extra aandacht verdiend met het oog op de voorrangssituatie.

Tevens moet er gezorgd worden voor een veilige voetgangersoversteekplaats vanaf het parkeerterrein van de Parel. Het kruispunt Schelpweg, van Dishoekstraat, Voorhuysenstraat wordt zeker door fietsers als gevaarlijk en onduidelijk ervaren. Mede gelet op de intensiteiten van het fietsverkeer wordt nadrukkelijk aanbevolen om dit kruispunt aan te passen, uiteraard rekening houdend met de toekomstige situatie.

#### **Bereikbaarheid**

Tijdens de afsluiting kan de bereikbaarheid, voor de inwoners die in het gebied een garage hebben, een probleem opleveren. Gelukkig betreft dat slechts enkel adressen en daarvoor wordt nadrukkelijk ingezet op maatwerk oplossingen die in nauw overleg en met gevoel voor de veranderde situatie met betrokkenen zullen worden afgesproken.

#### **Dwarsprofielen**

Leefbaarheid, kwaliteit en veiligheid zijn de uitgangspunten voor de lange termijnvisie, die ten grondslag ligt aan de herinrichting van het centrum van Domburg. Bij de bepaling van het (standaard) dwarsprofiel moet uiteraard daarvan worden uit gegaan en dan is de principiële keuze voor een voetgangersgebied evident. Feitelijk is dan de noodzakelijke vrije flaneer- en wandelruimte leidend en kan de overige ruimte worden ingevuld door andere doelen (terrassen, uitstallingen, demo's, voorstellingen, optredens etc.) en uiteraard een acceptabele inrichting van de toeristenmarkt. Maar er zal rekening gehouden moeten worden met inzet van hulpdiensten en op bepaalde momenten zal er sprake zijn van, aan de voetganger ondergeschikt, medegebruik door autoverkeer. Ook daar moet rekening mee gehouden worden.

Het vinden van een eenduidige norm blijkt niet zo eenvoudig; het is in de meeste gevallen maatwerk. Vooral nog wordt er voor gekozen om als uitgangspunt voor de maatvoering te kiezen voor hetgeen daarover in het GVVP is aangegeven. Voorshands is al duidelijk dat daarbij op enkele locaties te weinig ruimte zal zijn. Per locatie zal dan

besloten moeten worden op welke wijze invulling plaats vindt op basis van flexibiliteit en een pragmatische benadering. Maatwerk derhalve.

### **Inrichting openbare ruimte**

- Er dient veel aandacht te zijn voor de bereikbaarheid van het centrum en de winkels en woningen daarbinnen, voor zowel valide mensen als mensen met een fysieke beperking;
- De vormgeving van de openbare ruimte moet passen binnen de kaders van het Beeld Kwaliteits Plan (toeristische verblijfszone) en uiteraard voor het gehele project een eenduidige vormtaal uitstralen. Dat de Boulevard en 't Groentje daarbij de inspiratiebron vormt is evident;
- De banken in het centrum van Domburg worden heel goed gebruikt. Er moeten ruime mogelijkheden zijn voor mensen om te zitten, zonder verplicht te zijn op een terras te gaan zitten. Meubilair moet passen bij de overige inrichting in Domburg (Domburgse vormtaal) en zeer goed onderhouden worden;
- Door het wegvallen van de parkeerplaatsen in o.a. de Noordstraat, Duinstraat en de Weverijstraat, ontstaan inrichtingsmogelijkheden voor bijvoorbeeld geveltuintjes en glinten;
- De inrichting als voetgangersgebied van vooral de Weststraat zal de omgeving- en verblijfskwaliteit voor zowel inwoners als ondernemingen enorm verbeteren;
- De seizoensmarkt heeft vanouds zijn plaats in het centrum. Bij de herinrichting is de huidige indeling van de markt(kramen) niet leidend voor het ontwerp. Bereikbaarheid van woningen, winkels en veiligheid zijn wel leidende principes. De nieuwe indeling van de markt is echter wel een integraal onderdeel van het ontwerp.

### **Looproute Noordstraat-Zuidstraat**

In het GVVP is de noodzaak van veilige looproutes vanaf de parkeerterreinen aan de zuidkant van Domburg naar het centrum en de stranden opgenomen. Inmiddels is daarin bij de herinrichting van de Schuitvlotstraat, voor die zijde van Domburg, voorzien. De andere route moet worden gerealiseerd in de Zuidstraat en Noordstraat. De plannen liggen er maar de budgetten zijn op dit moment ontoereikend om dit uit te voeren. Gelet op de wenselijkheid van kwaliteit boven snelheid wordt er voor gekozen om het budget veilig te stellen en de uitvoering te combineren met de herinrichting van het centrum.

### **Badstatus**

De ontwikkeling van de aan Domburg verleende Badstatus is een autonoom proces. De intenties van de Badstatus zijn echter duidelijk en met de herinrichting van het centrum wordt op de aspecten leefbaarheid en kwaliteitsverbetering openbare ruimte een forse bijdrage geleverd aan de ontwikkeling tot een Badstatuswaardig Domburg.

### **Marie Tak van Poortvliet Museum**

De discussie over het al dan niet verplaatsen van het Marie Tak van Poortvliet Museum is nog open. In geval het museum op de huidige locatie blijft, wordt aanbevolen dat er bij de (her)inrichting van de Ooststraat, specifieke accenten worden gelegd die aandacht vestigen op de aanwezigheid en ingang van het museum. Synchroon daarmee - of in plaats van- wordt aanbevolen ook aan de zuidzijde van het museum, ter plaatse van de nog aan te leggen De Visserstraat, (voormalige supermarkt) een ingang te creëren en te accentueren.

### **Evenementen**

Bij de herinrichting moet rekening worden gehouden met activiteiten van onder andere Domburg Actief. Het is belangrijk dat die activiteiten en evenementen op verschillende plaatsen in het centrum plaatsvinden. Er wordt geopteerd voor ruimte op de markt, voor de kerk en tussen de kerk en Markt 6. Met die ruimte wordt bedoeld een fysiek vrije plaats waar podium en publiek ruimte kunnen vinden. In dat beeld past bijvoorbeeld geen vast podium maar wordt uit gegaan van een dynamisch gebruik.

Ook het recent heringerichte 't Groentje is een locatie voor evenementen, waarmee aan de doelstelling van dat plein wordt voldaan. In de praktijk is echter gebleken dat de locatie op zich gevaren in zich geeft in verband met het verkeer

terwijl het gebruik van het gazon op 't Groentje een forse en niet gewenste aantasting daarvan betekent. Met de planning van de activiteiten zal met deze factoren rekening moeten worden gehouden. Overigens blijft buiten het plangebied, uiteraard het gazon voor het Badhotel een uitstekende locatie voor specifieke evenementen zoals het Jazzfestival en Koningsdag.

#### **Eénrichtingverkeer en verkeersstroom**

- In algemene zin is er nu geen behoefte aan het veranderen van het eenrichtingsverkeer in Domburg. De wenselijkheid van het veranderen van het eenrichtingsverkeer, kan aan de hand van de ontwikkelingen in de proefperiode blijken;
- Auto's mogen de hoofdstraat niet meer oversteken ten tijde van afsluiting van de hoofdstraat. De hoofdstraat oversteken voor auto's op kruising met Westweg/Schelpweg/Weverijstraat moet wel mogelijk blijven;
- Een logische gedachte om minder verkeer op 't Groentje te genereren, door het eenrichtingverkeer in de Schuitvlotstraat om te draaien, wordt om logistieke- en hulpverleningsmotieven niet voorgesteld;
- Geen tweerichtingsverkeer op Singel;
- Een ingang van Hof Domburg aan de Krommeweg om verkeersstromen uit kern Domburg weg te halen, wordt als een noodzakelijke maatregel gezien. Deze structurele oplossing moet worden meegenomen bij de ontwikkeling van de Westrand Domburg. Daarbij moeten de nadelige effecten voor de omgeving zo veel mogelijk worden beperkt;
- De tweerichtingssituatie in de Herenstraat dient wellicht te worden aangepast naar een éénrichting verkeerssituatie.

Afsluiting voor het autoverkeer van de hoofdstraat heeft tot gevolg dat m.n. de intensiteit van de oost-west verkeersstroom over het traject Wijngaardstraat - Herenstraat c.a. en het traject Badstraat – P.J. Eloutstraat c.a. zal toenemen. Gelet op de ervaringen in de huidige situatie tijdens marktdagen is dat, zonder aanvullende maatregelen, niet acceptabel. De openbare vergadering van de Stadsraad Domburg en OBD heeft daarnaast een duidelijk signaal opgeleverd dat er draagvlak is voor een autoluw Domburg. Bestemmingverkeer is mogelijk, maar dagrecreanten moeten opgevangen worden op de parkeerterreinen aan de zuidkant van Domburg. Het verkeer van en naar Westkapelle, naar Hof Domburg/Buitenhof, de Golfbaan en de surfspot Noordduine, dient structureel anders te worden geleid. In afwachting van de realisatie van de nieuwe ontsluiting van Hof Domburg/Buitenhof zal dat bij wijze van omleiding moeten worden geregeld. Tevens zal het toeristisch strandverkeer vroegtijdig moeten worden geïnformeerd, door toegesneden aanpassingen van en op het parkeer verwijssysteem.

De afsluiting van de hoofdstraat c.a. heeft ook gevolgen met betrekking tot de bereikbaarheid van de Noordstraat (ged. Herenstraat-Markt) en de Zuidstraat. Voor de Zuidstraat wordt in beginsel ingezet op maatregelen door middel van bebording. Het gedeelte tussen de Markt en de Kerkstraat blijft eenrichtingverkeer. Voor het gedeelte tussen de Singel en Kerkstraat wordt vanaf de Singel een inrijverbod van kracht, wat niet geldt voor aanwonenden. Ter plaatse van de Kerkstraat wordt in de Zuidstraat voorzien in een mogelijkheid om te keren voor personenauto's.

De Noordstraat, tussen de Markt en de Herenstraat wordt identiek ingericht als de hoofdstraat i.c. als voetgangersgebied, zonder parkeerplaatsen. (Vervangende alternatieve parkeermogelijkheid op het P-terrein Jan Tooropstraat) . Het voorkomen van inrijden vanaf de Herenstraat ten tijde van afsluiting van de hoofdstraat wordt of via bebording of door middel van een zinkbare paal geregeld.

De Dr. Mezgerweg zal op basis van de keuzes in het PVVP en het GVVP, worden ingericht als 30 km/h weg. Onderkend moet worden dat deze weg, qua structuur, ligging in een woonwijk, aanwezigheid van het overloop parkeerterrein en toegang naar het gemeentehuis en supermarkt, te allen tijde een rol zal blijven vervullen in de verkeersstructuur van Domburg. Het is noodzakelijk dat de inrichting dan zodanig wordt dat de fietsers daar veilig gebruik van kunnen maken en minstens zo belangrijk dat de voetgangers veilig zijn. Een voetgangersvoorziening van voldoende breedte langs het gehele tracé, wordt noodzakelijk geacht.

De hiervoor aangegeven oplossingen dienen uiteraard juridisch correct te zijn en correct te worden uitgevoerd en ander in samenspraak tussen gemeente en betrokkenen.

De ontwikkeling van plannen voor Hof Domburg en hotel Bommeljé moet worden afgewacht. Indien de hotelontwikkeling in het voormalig KPN gebouw doorgaat, heeft dit consequenties voor de plannen over de

herinrichting voor het gebied tussen Westweg/Weverijstraat en Van Dishoekstraat. Verder moet er een oplossing komen voor een permanente bereikbaarheid van het parkeerterrein tussen KPN gebouw en de Weverijstraat.

### **Bedrijfseconomische belangen individueel en in het algemeen**

- Bevoorrading en bereikbaarheid ondernemingen en bewoners, onthaal gasten, zal moeten plaats vinden binnen bepaalde grenzen met de mogelijkheid van maatwerk;
- Voor het opheffen van de parkeerplaatsen in de Noordstraat, Jan Tooropstraat, Weverijstraat en Duinstraat is overleg geweest met de inwoners. Uiteraard dienen alternatieven voor het parkeren beschikbaar te zijn en dienen er snelheidsremmende maatregelen in deze straten te worden aangebracht. Aard en omvang worden in overleg met inwoners bepaald.

### **Openbaar vervoer**

Afsluiting van de hoofdstraat c.a. heeft voor het openbaar vervoer consequenties. Uit overleg met Connexxion is duidelijk geworden dat er regelmatig problemen zijn in de hoofdstraat. Er is bij Connexxion een positieve houding over verplaatsing van route bijvoorbeeld onder langs de duinen, inclusief één of twee bushaltes. Dat heeft consequenties voor bijvoorbeeld aanwonenden. Anderzijds wordt aan de bereikbaarheid van het centrum voor het openbaar vervoer grote waarde gehecht. Een openbaar vervoer route met bestaande haltes in Schuivlotstraat en Singel samen met één of twee haltes op de route Badstraat/Badhuisweg/P.J. Eloutstraat/Voorthuijzenstraat is de bereikbaarheid gewaarborgd. Op grond van de ervaring tijdens marktdagen (obstipatie auto's en bussen) zal in elk geval de bushalte op deze route buiten de rijbaan moeten worden geprojecteerd. Maar juist de genoemde ervaringen, die bij afsluiting van het centrum een dagelijkse verschijning zullen zijn, vormen een belangrijke reden voor het afwijzen van de lijndienst, tenzij het autoverkeer zodanig wordt gereduceerd dat de combinatie verkeer en bus verantwoord is. (zie hoofdstuk effecten)

### **Ringbaan**

Bij de laatste herinrichting (ruim 30 jaar geleden) is de ringbaan verplaatst. Dit is destijds in nauw overleg met de ondernemers gebeurd. Ook nu is er uiteraard overleg geweest met de ringrijdersvereniging en kan worden geconcludeerd dat de huidige plaats voor allen het beste lijkt. De ringrijdersvereniging heeft hun wensen op detailniveau vastgelegd en worden te zijner tijd bij de definitieve planvorming betrokken.

### **Periode's van afsluiting**

Gelet op de veelheid aan aspecten en belangen zal elke keuze voor een periode zijn nadelen kennen. Dat is ook gebleken uit de tussentijdse enquête (dec. 2019) bij de OBD leden. Daaruit blijkt een brede steun voor de plannen die de projectgroep heeft opgesteld voor de herinrichting van het centrum van Domburg met de daarbij behorende afsluiting gedurende een bepaalde periode. De antwoorden op de vraag over de te hanteren tijdstippen en tijdsperiode voor de afsluiting geven echter een verdeeld beeld.

Het grote algemene belang, eerder in dit document verwoord in de aspecten **Leefbaarheid, Veiligheid en Kwaliteit**, gespiegeld aan de resultaten\* uit het "onderzoek leefbaarheid en toerisme" meent de projectgroep dat op dit moment het plan niet moet worden aangepast. De uit te voeren pilot (na 2020) zal informatie kunnen geven voor een definitief standpunt. Uitgangspunt voor dit moment is dat het centrum wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer van 1 mei tot 15 oktober van 12:00 uur tot 24:00 uur.

\*Met name de aspecten: hoge passantenintensiteit, hoge toeristische dichtheid en hoge toeristische intensiteit.

### **Proefperiode**

Een proefperiode (pilot) lijkt een goed middel om de voorgestelde maatregelen te testen. De afbreukrisico's zijn echter groot als de omstandigheden waaronder een pilot plaats vindt niet vergelijkbaar zijn met de uiteindelijk gewenste situatie. Omdat die omstandigheden cruciaal zijn, wordt een pilot wel voorzien, maar dient het moment en de omstandigheden in nauw overleg met de gemeente en alle andere actoren goed te worden gecommuniceerd en te worden bepaald. In de tabel bij punt 14, zijn de acties daarvoor opgenomen en vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat deze opzet een goede basis vormt voor onder andere een pilot.

### **Duurzaamheid**

Het is evident dat bij plannen zoals hiervoor beschreven, duurzaamheid een noodzakelijk onderwerp is. In dat kader dienen minimaal de volgende aspecten in de plannen te worden opgenomen:

- Opnemen van laadpalen voor auto's en fietsers op logische plaatsen;

- De bedrijfsafval inzameling en eventueel ondergrondse afvalcontainers dienen voor de start van de herinrichting op integrale wijze te zijn geregeld. Daarbij dienen ook de strandpaviljoens te worden betrokken. Hierin dient de gemeente een trekkende en dwingende rol te spelen. N.B. Er wordt inmiddels een locatie onderzocht waarop de afvalinzameling voor de ondernemers in het centrum kan plaatsvinden;
- Ook voor de inzameling van huishoudelijk afval, biedt de herinrichting van het centrum een unieke mogelijkheid om dat integraal en ondergronds te regelen. Ook hierin dient de gemeente een trekkende en dwingende rol te spelen;
- De kansen voor bijvoorbeeld afkoppelen hemelwater of andere voorzieningen dienen optimaal te worden benut;
- Voorkomen van onnodige verkeersbewegingen door optimaal beheer van het parkeerwijssysteem, andere verkeersaanwijzingen en handhaving;
- Groen en bomen horen bij Domburg en zeker ook in het centrum. Bij de planvorming dient dit als wezenlijk vormgevingselement en dus een integraal onderdeel van de herinrichting te zijn. Een herinrichting is overigens ook het moment om thans overlast gevende groenvoorzieningen te vervangen.

#### **10. Beheer openbare ruimte**

De gemeenteraad heeft in het beeldkwaliteitplan voor Domburg, specifiek een toeristische verblijfszone aangeduid, waarin in alle facetten een optimaal en continue aanwezig kwaliteitsniveau zou kunnen worden geborgd. De praktijk is wat weerbarstiger dan de gedachten achter het beleid, op grond waarvan wordt aanbevolen daaraan daadwerkelijk inhoud te geven. Natuurlijk is het prachtig dat er het mooiste winkelgebied is, mede een verdienste van de ondernemers die daaraan een bijdrage leveren. Maar een scheve paal, een verzakte tegel, vertrapte beplanting, handhaving en toeristenservice zijn aspecten die voor komen en niet altijd adequaat worden hersteld. Op dit punt wordt meer verwacht van de lokale overheid, bijvoorbeeld door de kwaliteitscatalogus voor de openbare ruimte in overeenstemming met het Beeldkwaliteitplan te herzien en daarop vervolgens conform te acteren.

#### **11. Handhaving**

Het gebruik van de fysieke leefomgeving in het centrum van Domburg is intens. Van de lokale overheid wordt verwacht dat controle, sturing en niet in de laatste plaats positieve handhaving van de spelregels, op intensieve wijze wordt uitgevoerd. In dat kader is bij de herinrichting van 't Groentje destijds al gepleit voor de inzet van stewards met handhavingbevoegdheden, wat ook via deze rapportage wederom als aanbeveling wordt opgenomen .

#### **12. Veiligheid**

De herinrichting van het centrum van Domburg betekent een prima kans om het aspect veiligheid van dit gebied te verbeteren. Primair is ingezet op de verkeerstechnische aspecten. Maar op grond van ervaringen in de huidige situatie dient ook het aspect bereikbaarheid voor hulpdiensten in het algemeen en met name bij evenementen veel aandacht te krijgen. In dat kader o.a. te denken aan het jazzfestival en niet in de laatste plaats de seizoensmarkt. Dat fysieke maatregelen ter bescherming van concentraties voetgangers moeten worden genomen is evident.

#### **13. Kosten €**

Voor de Stadsraad Domburg en de OBD is het onmogelijk om de voorstellen te vertalen in kosten. Dat het om veel geld gaat is duidelijk, maar verondersteld mag worden dat er binnen de financiële structuur van de gemeente Veere rekening mee is gehouden dat de ooit gedane investeringen (in het centrum van Domburg t.b.v. de core business, het toerisme), vervangen zouden moeten worden.

Ook is duidelijk dat het opheffen van goed opbrengende parkeerplaatsen in exploitatief opzicht structurele effecten heeft op de begroting. Kijkend naar de kwaliteit van het product Domburg en gelet op de toeristische prognoses, lijkt dat geen probleem te zijn, zeker niet als de nu nog vrije parkeerterreinen worden omgezet naar betaald parkeren. (Irma I en II, gemeentehuis) Voorts kan een naar kern gedifferentieerde inzet

van de opbrengst van de parkeergelden een meer dan verdedigbaar uitgangspunt vormen voor kostendekking.

Verder is de toeristenbelasting een relevant aspect wat in het kader van de kosten(dekking) kan worden bekeken. Op zich is deze in relatie tot de kwaliteit van het aanbod en de voorzieningen, niet hoog. Een Veere brede verhoging van bijv. € 0,10 zou structureel ongeveer 5 ton per jaar genereren. Maar het lijkt verdedigbaar dat (een deel van) de toeristenbelasting via een verdeelsleutel per kern wordt toegerekend, maar evenzeer is te verdedigen en biedt het mogelijk een oplossing voor kostendekking, als Veere naar de kern gedifferentieerde tarieven zou hanteren.

Voor het gebruik van de openbare ruimte t.b.v. bedrijfsmatige activiteiten kunnen kosten in rekening worden gebracht in de vorm van precario o.i.d. Kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte biedt ook de bedrijfsvoerende ondernemers meerwaarde. In dat kader kan de BIZ wellicht iets betekenen.

De projectgroep constateert met genoegen dat vorenstaande gedachten en ideeën goed sporen met hetgeen in het onderzoeksrapport "leefbaarheid en toerisme" is aangegeven onder de aanbeveling "sturen op balans".

#### 14. Conclusies, aanbevelingen en aanpak.

Feitelijk zijn de conclusies en aanbevelingen reeds benoemd in de voorliggende rapportage. Een beknopte samenvatting zou kunnen, maar gaande het proces van denken en informatie inwinnen, is duidelijk geworden dat het door de samenhang tussen de vele onderwerpen best lastig is om dat beknopt in woorden te vatten. De projectgroep heeft dan ook de conclusie getrokken dat het voor alle lezers duidelijker zal zijn als de aanbevelingen, zoals die in dit document zijn gedaan, in volgorde van realisatiemoment worden opgeschreven. Die opzet is hieronder weergegeven.

volgnr	maatregel	jaar	overwegingen	aard van de actie
	Onderzoeksrapport Stadsraad Domburg /OBD aanbieden	2020		
	Opstarten integrale afvalinzameling bedrijven en huishoudens	v.a. 2019	Duurzaamheidsmaatregelen	Plan ontwikkelen, overleggen, motiveren, sturen en besluiten
	Onderzoek starten naar parkeerterreinen zuid inclusief transfermogelijkheden	v.a. 2020	Lange onderzoeksperiode verwacht	Overleg, onderzoek, planologie
	Verkeerstellingen uitvoeren	Vanaf 2020	Effectmetingen/vergelijkingen	Meters plaatsen en output registreren en analyseren
	Handhaving	Vanaf 2020	Intensief in kader van service gerichte opvoeding/gewenning bezoekers centrum	
	Opheffen parkeerplaatsen in hoofdstraat	2020	Parkeren wordt als gevaarlijk ervaren Vorbereiding op pilot	Aanpassen bestrating en bebording
	Realiseren laad en losplaatsen	2020	Verkeersveiligheid en obstipatie voorkomen	
	Realiseren invalidenparkeerplaatsen Jan Tooropstraat		Ter vervanging van parkeerplaatsen Markt	Bebording en wegmarkering
	Parkeervergunningen herzien: alleen nog vergunning op kenteken en jaarrond	2020	Terugdringen auto's in centrum. Beperken zoekverkeer	Parkeerevaluatie en bestuurlijk traject
	Bewegwijzering N-57 -> Serooskerke -> Grijskerke -> Aagtekerke -> Domburg cf PVVP realiseren	2020	Voorkomen van verkeer via Oostkapelle naar Domburg	Borden plaatsen
	Parkeerverwijssysteem in Domburg aanpassen	2020	Voorkomen van zoekverkeer naar parkeerterreinen duinzone	Optie P strand er uit halen
	Afstemming navigatiesystemen	2020	Voorkomen van verkeer via Oostkapelle naar Domburg	Overleg met fabrikanten
	Bewegwijzering Hof Domburg	2020	Voorkomen van oost-westverkeer door Domburg	Extra bebording voor verkeer vanaf

				Oostkapelle en Grijskerke
	Herinrichten parkeerplaatsen noord voorbereiden	2020	Integratie in duinlandschap	Totale herinrichting
	Realiseren fietsparkeerplaatsen	2020	Zo snel mogelijk anticiperen op reeds nu bekende problematiek	Nietjes plaatsen
	Pilot voorbereiden	2020		Plan maken
	Uitvoeren maatregelen tbv integrale afvalinzameling	2021	Realisatie na afgeronde besluitvorming	Plaatsen ondergrondse containers. Contracten afsluiten.
	Opheffen parkeerplaatsen zijstraten	2021	Vorbereiding op pilot	Aanpassen bestrating en bebording
	Realiseren snelheidsremmende maatregelen zijstraten	2021	Vergroten leefbaarheid	Uitvoeren na overleg met inwoners
	Voorlopige inrichting parkeerterreinen noordzijde tbv vergunning houders	2021	Alternatief voor opheffen parkeerplaatsen	Aanpassen bestrating en bebording
	Kiss en ride plaatsen realiseren	2021	Ter voorkoming obstipatie	Bebording, straatwerk, schilderwerk
	Herinrichten parkeerplaatsen noord voorbereiden	2021	Integratie in duinlandschap	Totale herinrichting
	Gebruik overloopterrein Mezgerweg intensiveren	2021	Vergroten parkeer capaciteit i.v.m. opheffen parkeren noordzijde Domburg	Verruiming van openstellingsbeleid
	Vorbereiden pilot	2021	Maatregelen uit 2020 en 2021 zijn voldoende voor verantwoorde pilot	Overleg, monitoring, operationele zaken
	Oplossingen voor aanwonenden ontwikkelen, kerkactiviteiten mbt laden en lossen in hoofdstraat	2021	Maatwerk	Overleg met actoren en plan opstellen
	Laad/losplaatsen uitvoeren naast Dolphijn	2021	Met het oog op de komende afsluiting	Fysieke uitvoering
	Fietsroutes aanpassen	2021	Met het oog op de komende afsluiting	Overleg met instanties en aanpassen route
	Enrichtingverkeer Herenstraat onderzoeken	2021	Met het oog op de komende afsluiting	Overleg en uitvoering
	Bebording Zuidstraat en Noordstraat aanpassen	2021	Voor pilot gereed	uitvoering
	Kruispunt Dishoekstraat-Schelpweg uitvoeren incl. VOP.	2021	Veiligheid, m.n. voor fietsers en voetgangers	uitvoering
	Goede inrichting 30 km/h Domburgseweg uitvoeren	2021	Behoeftte aan veilige en duidelijke situatie is noodzakelijk	Bestrating, belijning en bebording
	Pilot uitvoeren	2021		
	Definitieve herinrichting parkeerplaatsen noord uitvoeren. Inclusief voetpad tpv de pit	2022	Integratie in duinlandschap. Voor seizoen gereed	
	Vorbereidingen parkeerterreinen domburg zuid met transferium	2022	Tijdig inspelen op ontwikkelingen	Overleg met actoren, planvorming
	Goede inrichting 30 km/h Mezgerweg uitvoeren inclusief trottoir	2022	GVVP maatregel	Cf richtlijnen 30 km/h
	Ov route	2022	Gelijk met pilot	Tijdige informatie en communicatie. Bebording
	ringbaan		Gelijk met realisatie totaalplan	
	Formeren stuurgroep tbv van ontwikkelen totaalplan herinrichting	2023	burgerparticipatie	Overleg over structuur
	Conceptuele voorbereiding totaalplan	2023	Conform missie en rapportage SRD/OBD	Overleg, inspiratie, ontwikkelen en planvorming.
	Realisatie totaal plan	2023	Missie is 2023	

## 15. Voorstel

De Stadsraad Domburg en de OBD bieden deze rapportage graag aan, aan het college en de raad van de gemeente Veere. Zij doen dat vanuit de overtuiging dat, gelet op de stimulans van het college om in



samenwerking plannen en ideeën te ontwikkelen voor de uitwerking van de visie voor Domburg, er draagvlak is voor uiteindelijke realisatie. De beide organisaties verzoeken het college:

- deze rapportage In ontvangst te nemen;
- de intentie uit te spreken dat het centrum van Domburg toe is aan herinrichting;
- dat de missie, zoals geformuleerd door de Stadsraad Domburg en de OBD, en de uitwerking daarvan in bovenstaande rapportage daarvoor een goede basis vormt;
- te besluiten de raad voor te stellen dit standpunt over te nemen en vast te leggen;
- in de begroting en werkplanningen van de gemeente daarmee rekening te houden;
- middels burgerparticipatie het traject op te starten ter realisatie van de plannen.

## 16. **Epiloog**

De Stadsraad Domburg en de OBD hebben in eendrachtige samenwerking in een projectgroep, een missie ontwikkeld en uitgewerkt in ideeën voor een upgrade van Domburg in termen van verbetering van de leefbaarheid, veiligheid en kwaliteit. De ideeën zijn enerzijds gevoed door vigerend beleid, door persoonlijke ervaringen, kennis en inzicht en gaande het proces anderzijds gevoed en onderbouwd door de reacties van inwoners, ondernemers en de gemeente. In die zin is het resultaat zoals voor u ligt, zeker uniek te noemen.

Binnen de projectgroep zijn met respect voor ieders mening en belangen van de achterban, vele onderwerpen beoordeeld en conclusies getrokken, waarbij te allen tijde de primair vastgestelde missie leidend was in de discussie.

Niet voor iedereen zal het resultaat even gemakkelijk zijn, maar in een gemeenschap als Domburg, met gemiddeld een door het toerisme gevoede hoge mate van welstand, welvaart, voorzieningen en werkgelegenheid, mag een beroep worden gedaan op gezamenlijke maatschappelijke verantwoordelijkheid.

Op basis van deze intentie hebben de leden van de projectgroep met veel energie gewerkt aan het tot stand komen van deze rapportage. Zij vertrouwen er op dat de electoraal breed gedragen aanbevelingen worden ingepast in de gemeentelijke uitvoeringsplannen en tijdig tot uitvoering zullen worden gebracht.

### **De projectgroep:**

Vorzitters: Simon de Visser (Stadsraad Domburg) en Frans Provoost (OBD)  
Penvoerder: Adri Meeuwse (Stadsraad Domburg)  
Leden: Coen van Zunderen (OBD)  
Gepko Prenger (OBD)  
Ko Jan Provoost (Stadsraad Domburg)