



MOBILITEITSPLAN THOLEN



2022-2030

13 september 2022

1. Inleiding

In december 2008 stelde de Gemeenteraad van Tholen het eerste *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan* (GVVP) vast. Dit GVVP had een looptijd van 10 jaar. Daarom is er een nieuw mobiliteitsplan opgesteld. Dat gebeurde in drie stappen:

1. Het inventariseren van knelpunten en wensen.
2. Het opstellen van een mobiliteitsvisie en mobiliteitsopgaven.
3. Het uitwerken van het mobiliteitsplan.

Op 21 januari 2021 heeft de gemeenteraad de Mobiliteitsvisie Tholen 2040 (punten 1 en 2) vastgesteld. Dit mobiliteitsplan is daar de verdere uitwerking van (punt 3).

Knelpunten en wensen

Voor het inventariseren van knelpunten en wensen zijn binnen de gemeente gesprekken gevoerd met college, wethouder en ambtenaren. Ook de raadsfracties zijn uitgenodigd om input te leveren. Verder is er contact gelegd met diverse maatschappelijke organisaties die een inbreng hebben geleverd: Ondernemers Overleg Tholen (OOT), ZLTO (agrariërs) en CUMELA (loonwerkers), Veilig Verkeer Nederland (VVN), Werkgroep Gehandicaptenbeleid, WMO Adviesraad en Veiligheidsregio Zeeland (politie en hulpdiensten). Tenslotte is er een online-enquête geweest waar alle inwoners van Tholen knelpunten konden melden; er zijn in totaal 575 formulieren ingevuld. Deze knelpunten zijn in stap 3, bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan, meegenomen.

Mobiliteitsvisie en mobiliteitsopgaven

Goed mobiliteitsbeleid start vanuit een samenhangende toekomstvisie, die richting geeft aan huidige en toekomstige beleidskeuzes. Een realistisch-ambitieuze visie, die een duidelijk beeld geeft van waar de gemeente Tholen op het gebied van verkeer en mobiliteit naar toe kan en wil werken. Een visie die duidelijke opgaven bevat, waarvoor passende beleidskaders en maatregelen kunnen worden geformuleerd die het bereiken van deze opgaven, het realiseren van de visie, daadwerkelijk dichterbij brengen. Een integrale visie, die mobiliteitsopgaven verbindt aan economische-, sociale-, ruimtelijke- en milieu-opgaven en invulling geeft aan de duurzaamheidsambities van onze gemeente. Een dergelijk visie en aanpak past bij de integrale, proces- en opgavegerichte aanpak van het *Beleidsprogramma 2022-2026 'Samen leven, ruimte geven...'*. We sluiten in ons mobiliteitsbeleid aan bij enkele integrale opgaven waar we als gemeente aan werken:

- A. Participatiemaatschappij.
- B. Leefbare kernen.
- C. Duurzaamheid, energietransitie en klimaatbestendigheid.
- D. Uitstekend vestigingsklimaat voor bedrijven.
- E. Aantrekkelijk voor inwoners, bezoekers, recreanten en toeristen.

Uitwerking Mobiliteitsplan - leeswijzer

Dit mobiliteitsplan start met een korte terugblik op het vorige GVVP uit 2008 (hoofdstuk 2). Vervolgens wordt een overzicht gegeven van de geïnventariseerde knelpunten en wensen van de Gemeenteraad, van diverse stakeholders en van de inwoners van de gemeente (hoofdstuk 3). Op basis daarvan is de mobiliteitsvisie voor 2040 geformuleerd met de belangrijkste mobiliteitsopgaven (hoofdstuk 4).

Op basis van diverse kaarten wordt inzicht gegeven in de verschillende vervoersnetwerken die moeten zorgen voor een goede bereikbaarheid van Tholen voor het auto- en vrachtverkeer, fietsverkeer, landbouwverkeer en openbaar vervoer. Tegelijkertijd wordt aangegeven waar zich nog concrete knelpunten voordoen op deze netwerken (hoofdstuk 5).

Op openbaar vervoer, aanvullend vervoer (o.a. Thover), autodelen, fietsdelen en elektrisch rijden wordt ingegaan in het hoofdstuk over slimme en duurzame mobiliteit (hoofdstuk 6).

Bijzondere aandacht wordt geschonken aan een verkeersveilige inrichting van wegen, verkeerscirculatie en parkeren in de stad Tholen en de verschillende dorpen, veilige schoolomgevingen en toegankelijkheid van voorzieningen voor voetgangers (hoofdstuk 7). In hoofdstuk 7 is een paragraaf over parkeernormen opgenomen (paragraaf 7.7) welke in bijlage I nader uitgewerkt is. Deze parkeernormen dienen als voorwaarde voor voldoende parkeerplaatsen bij nieuwe (bouw)projecten.

Daarnaast behandelen we de inspanningen die we verrichten om verkeersveilig gedrag van verkeersdeelnemers te bevorderen via educatie, handhaving en campagnes (hoofdstuk 8). Het beheer en onderhoud van de wegen komt daarna aan de orde (hoofdstuk 9).

De twee laatste hoofdstukken gaan over het beleidsprogramma (prioritering van maatregelen, projecten en acties), de benodigde financiële middelen, het bijbehorende beleidsinstrumentarium (beoordelingskader, monitoring en evaluatie) en procesafspraken over overleg, afstemming en voortgangsrapportages met het oog op verantwoording en bijsturing (hoofdstukken 10 en 11).

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	1
2. Korte terugblik op het gemeentelijke verkeer- en vervoersplan 2008	5
3. Huidige knelpunten en wensen	7
4. Mobiliteitsvisie en mobiliteitsopgaven 2040	9
4.1 Aansluiten bij integrale opgaven	9
4.2 Mobiliteitsvisie 2040	11
5. Tholen bereikbaar: netwerken	12
5.1 Netwerk auto- en vrachtverkeer	12
5.2 Netwerk fietsverkeer	13
5.3 Netwerk landbouwverkeer	15
5.4 Netwerk openbaar vervoer	16
6. Slimme en duurzame mobiliteit	18
6.1 Duurzame Mobiliteit	19
6.2 De Mix van Mobiliteit	20
6.3 Mobiliteitshubs	21
6.4 Mobiliteitscentrale	22
6.5 Data	22
6.6 Living Lab	23
7. Verkeersveilige inrichting van wegen en leefbare kernen	24
7.1 Op weg naar nul	24
7.2 Gebiedsontsluitingswegen	25
7.3 Wijkontsluitingswegen	26
7.4 Parkeren en verkeerscirculatie in Tholen stad	26
7.5 Parkeren en verkeerscirculatie in dorpen en wijken	29
7.6 Parkeervoorzieningen bij havens	30
7.7 Parkeernormen	31
7.8 Toegankelijkheid	32
8. Gedrag van verkeersdeelnemers	34
8.1 Verkeerseducatie	34
8.2 Verkeershandhaving	35
8.3 Verkeersveiligheidscampagnes	35
9. Beheer en onderhoud van wegen	37
10. Beleidsprogramma mobiliteit	39
10.1 Beleidsprogramma	39
10.2 Begroting mobiliteit	45

11. Beoordelingskader, monitoring en bijsturing	47
11.1 Beoordelingskader	47
11.2 Monitoring	48
11.3 Bijsturing	48

Bijlagen

Bijlage I	Parkeernormering
Bijlage II	Analyse knelpunten (resultaten enquête)
Bijlage II	Knelpunten toegankelijkheid

2. Korte terugblik op het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplan 2008

Het eerste *Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplan* (GVVP) werd vastgesteld in 2008. Het gaf richting aan een aantal opgaven waar we destijds in het mobiliteitsbeleid mee te maken hadden. Maar met sommige daarvan hebben we nog steeds te maken.

Het GVVP 2008 kende slechts een beperkt uitvoeringsbudget. Toch zijn in de loop der jaren veel knelpunten (deels) opgelost, door slim mee-koppelen met geplande herinrichtingen, herbestratingen en ruimtelijke ontwikkelingen.

In het GVVP 2008 was een beoordelingskader opgenomen om op objectieve wijze de wensen van burgers, organisaties te kunnen beoordelen. Zeker in verkeersbeleid hebben we te maken met een constante 'stroom' aan min of meer particuliere wensen van (groepen) burgers en organisaties. Bij beperkte budgetten is dit beoordelingskader een effectief hulpmiddel gebleken om eenduidig met deze wensen om te gaan.

Belangrijke doelstelling van het GVVP 2008 op het gebied van bereikbaarheid was het herijken van de wegcategorisering zodat deze optimaal afgestemd zou zijn op ruimtelijke ontwikkelingen. Deze herijking heeft plaatsgevonden in afstemming met de provinciebrede categorisering van wegen buiten de bebouwde kom, die er aan vooraf ging. De meeste wegen binnen de kernen zijn inmiddels gecategoriseerd als erftoegangsweg (30 km/uur) op enkele gebiedsontsluitingswegen na. In het kader van een optimale bereikbaarheid van de kernen, waarbij de capaciteit van een weg niet overschreden mag worden, zijn plannen ontwikkeld voor het realiseren van een extra aansluiting van de kern Tholen op de N286. Deze plannen worden in 2022/23 gerealiseerd. Tegelijkertijd is er met de provincie Zeeland verder gesproken over het realiseren van een rondweg ten zuiden van Oud-Vossemeer. Inmiddels hebben de Provinciale Staten hiervoor een startbudget beschikbaar gesteld met als doel om deze rondweg in 2025 te gaan realiseren.

Provinciebreed zijn in 2011 en 2013 kwaliteitsnetwerken vastgesteld op het gebied van landbouwverkeer en vrachtverkeer. Belangrijk doel is om te bevorderen dat doorgaand landbouw- en vrachtverkeer woonkernen zoveel mogelijk mijdt.

Belangrijke doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid was en is het streven van alle wegbeheerders naar 'vision zero': het streven naar nul vermijdbare ongevallen op het wegennet in Zeeland. Door aanpassingen aan infrastructuur (brongericht), educatie en voorlichting (effectgericht) en handhaving (reparatiegericht) wordt hiernaar gestreefd. Het aantal ongevallen met letsel op de wegen die wij als gemeente Tholen zelf in beheer hebben, is gelukkig al jaren minimaal.

De laatste jaren is veel aandacht besteed aan het creëren van verkeersveilige schoolomgevingen. Met name bij de nieuwbouw van scholen is dit een belangrijke randvoorwaarde (zoals de bredescholen in Tholen, Sint-Annaland en Sint-Maartensdijk). Tegelijkertijd zijn in dit kader ook infrastructurele aanpassingen verricht bij bestaande scholen (bijvoorbeeld bij de Rehobothschool in Stavenisse).

Qua educatie en voorlichting doen we als gemeente al jaren actief mee aan landelijke campagnes en activiteiten van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ).

Scholen en bijvoorbeeld VVN ontvangen verkeerssubsidies voor het uitvoeren van activiteiten op het gebied van verkeersveiligheid. Ook is het Zeeuws Verkeersveiligheidslabel gepromoot bij de basisscholen. Had in 2008 alleen CBS de Regenboog in Tholen dit label, inmiddels hebben ook OBS Ter Tolne in Tholen, OBS de Luyster en de Koningin Julianaschool in Sint Philipsland, en de Rehobothschool in Stavenisse het label.

Toegankelijkheid was in 2008 ook al aan de orde. Met het oog hierop zijn de belangrijkste bushaltes binnen de kernen (minimaal één per kern) toegankelijk gemaakt voor alle doelgroepen.

In het GVVP 2008 was verder een doelstelling opgenomen om het aantal overbodige verkeersborden te verminderen met minimaal 25%. Dit bleek een lastige opgave. Weliswaar zijn er daadwerkelijk veel onderborden en waarschuwborden weggehaald, maar dit bleek voor veel ge- en verbodsborden onmogelijk omdat deze vaak juridisch noodzakelijk zijn om een maatregel rechtsgeldig te laten zijn. Bovendien zijn er veel nieuwe verkeersborden bij geplaatst in verband met ruimtelijke ontwikkelingen en verbetering van de verkeersveiligheid rondom scholen. Tenslotte is ook door bezuinigingen op de handhavingscapaciteit door BOA's het aantal borden toegenomen. Bij gebrek aan handhaving van foutparkeren wordt teruggegrepen op paaltjes of waarschuwborden. Ditzelfde gebeurt ook als gevolg van beperkte handhaving op snelheid en voorrangssituaties door de politie.

In het GVVP 2008 was er al veel aandacht voor de parkeerproblemen in de woonwijken. Veel van deze knelpunten bestaan nog steeds, maar er zijn er ook enkele aangepakt. Zo zijn er extra parkeerplaatsen gerealiseerd in de Garnalenstraat en Regentessestraat in Tholen, en de Tuinstraat en Cureestraat in Sint-Annaland. Toch blijft ook in deze straten de parkeerdruk een knelpunt. Ter bestrijding van de parkeeroverlast zijn wel parkeerverboden (uitgezonderd ontheffing) ingesteld voor vrachtauto's en grote bestel/bedrijfsbussen.

In het GVVP 2008 is ook een hoofdstuk parkeernormen opgenomen. Met behulp van deze parkeernormen worden aanvragen voor een omgevingsvergunning of een nieuw bestemmingsplan eenduidig getoetst op de parkeersituatie aan de hand van een parkeerbalans. Ook dit blijkt een effectief middel te zijn om het realiseren van voldoende parkeerplaatsen af te kunnen dwingen. Indien er onvoldoende ruimte voor parkeerplaatsen nabij een nieuwe ontwikkeling is, dan bestaat de mogelijkheid om dit af te kopen mits de gemeente mogelijkheden ziet om (in de toekomst) in de nabije omgeving parkeerplaatsen te realiseren.

3. Huidige knelpunten en wensen

In de voorbereiding van het mobiliteitsplan zijn op drie manieren knelpunten en wensen geïnventariseerd:

1. door gesprekken te voeren met het College, de betrokken wethouder en ambtenaren; ook de Raadsfracties konden input leveren, afzonderlijk en tijdens een commissievergadering;
2. door inbreng op te halen bij diverse maatschappelijke organisaties: Ondernemers Overleg Tholen (OOT), ZLTO (agrariërs) en CUMELA (loonwerkers), Veilig Verkeer Nederland (VVN), Werkgroep Gehandicaptenbeleid, WMO Adviesraad en Veiligheidsregio Zeeland (politie en hulpdiensten);
3. door een online-enquête waarmee alle inwoners van Tholen knelpunten konden melden;
4. door een inventarisatie van de meldingen in de afgelopen jaren en al bekende situaties;
5. door een analyse van de uitkomsten van de burger- en ondernemerspeiling
6. door een online-enquête in het kader van toegankelijkheid.

Vanuit de Raadsfracties werd aandacht gevraagd voor diverse thema's, zoals:

- specifieke wegen en kernen, bijv. de Kennedystraat en een rondweg in Oud-Vossemeer, de 50-km wegen in Tholen stad (Grindweg, Ten Ankerweg en Postweg) en een verkeerscirculatieplan voor Scherpenisse
- parkeren in dorpsstraten en in het stadscentrum van Tholen
- aanleg van fietspaden (Poortvliet-Oud-Vossemeer, Stavenisse-Sint-Annaland) en verbetering van fietsroutes (buitendijks)
- hoe zorg je ervoor dat mensen zich aan de snelheid houden, m.n. in 30 km/u straten?
- goede busverbindingen en goede treinaansluitingen
- toegankelijkheid van voorzieningen voor mensen met een mobiliteitsbeperking
- burgers betrekken bij aanpassingen op straat

Ook maatschappelijke organisaties brachten concrete knelpunten en wensen naar voren, zoals:

- verbetering van de/een noord-zuidroute Sint-Maartensdijk-Sint Philipsland voor vrachtwagens en landbouwvoertuigen (te smalle wegen, lastig passeren, onveilig met veel recreatief fietsverkeer)
- onveilige situatie met gemengd fietsverkeer en landbouwverkeer op parallelweg brug Tholen
- snelheid van het autoverkeer in sommige straten
- onveilige kruispunten
- verbetering toegankelijkheid van bushaltes
- de onderhoudsstaat van wegen, fietspaden en trottoirs

Via de online-enquête waarmee alle inwoners van Tholen knelpunten konden melden, werden 575 formulieren ingevuld, waarvan de meeste in Sint-Annaland (33%) en Tholen (33%).

Deelgebied	Aantal
Sint-Annaland	33%
Tholen	33%
Sint-Maartensdijk	14%
Oud-Vossemeer	5%
Stavenisse	5%
Scherpenisse	4%
Poortvliet	2%
Sint Philipsland	1%
Anna Jacobapolder	0%

De meldingen hebben we onderverdeeld in 6 categorieën:

- Parkeren (42%)
- Snelheid (18%)
- Aard/hoeveelheid verkeer (14%)
- Bereikbaarheid (file/barrière) (4%)
- Oversteekbaarheid & zichtbaarheid (13%)
- Staat van het voetpad/fietspad/wegdek (8%)

Van alle geregistreerde meldingen hebben verreweg de meeste betrekking op ‘Parkeren’. Het gaat dan niet alleen over te weinig parkeerplaatsen en de hoge parkeerdruk, maar ook over hinderlijk en foutief parkeren hetgeen voor een slechte zichtbaarheid zorgt of de doorgang bemoeilijkt.

In de categorie ‘Snelheid’ gaat het over onaangepaste snelheid van automobilisten, agressief rijgedrag en de wens om de snelheid terug te brengen van 50 km/uur naar 30 km/uur.

‘Aard en hoeveelheid verkeer’ heeft te maken met een ervaren toename van verkeer (personenvervoer en/of zwaar vervoer), sluipverkeer of geluidsoverlast.

De categorie ‘Bereikbaarheid’ gaat vooral over problemen met doorstroming, beperkte doorgang voor hulpdiensten, hinder bij wegwerkzaamheden en doodlopende straten.

‘Oversteekbaarheid & zichtbaarheid’ betreft moeilijke/gevaarlijke oversteekplaatsen of kruispunten en problemen met slechte zichtbaarheid. Meestal situeert dit zich op kruispunten.

Onder ‘Staat van het voetpad/fietspad/wegdek’ vallen meldingen over oneffenheden, beschadigingen, verzakkingen en moeilijke bochten/hellingen.

De meest voorkomende straten in de meldingen zijn de Sportlaan (6%), de Grindweg (6%), de Tuinstraat (5%) en de Voorstraat (3%).

Naast de aard van knelpunten is er ook een analyse gemaakt van alle knelpunten per kern. Het analyserapport vormt een bijlage bij dit mobiliteitsplan. De knelpunten zijn bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan meegenomen.

4. Mobiliteitsvisie en mobiliteitsopgaven 2040

4.1 Aansluiten bij integrale opgaven

Goed mobiliteitsbeleid start vanuit een samenhangende toekomstvisie, die richting geeft aan huidige en toekomstige beleidskeuzes. Een realistisch-ambitieuze visie, die een duidelijk beeld geeft van waar de gemeente Tholen op het gebied van verkeer en mobiliteit naar toe kan en wil werken. Een visie die duidelijke opgaven bevat, waarvoor passende beleidskaders en maatregelen kunnen worden geformuleerd die het bereiken van deze opgaven, het realiseren van de visie, daadwerkelijk dichterbij brengt. Een integrale visie, die mobiliteitsopgaven verbindt aan economische-, sociale-, ruimtelijke- en milieu-opgaven en invulling geeft aan de duurzaamheidsambities van onze gemeente. Een dergelijk visie en aanpak past bij de integrale, proces- en opgavegerichte aanpak van het *Beleidsprogramma 2022-2026 'Samen leven, ruimte geven...'*. We sluiten in ons mobiliteitsbeleid aan bij enkele integrale opgaven waar we als gemeente aan werken

1. Participatiemaatschappij

In het mobiliteitsbeleid willen we burgers meer betrekken bij de inrichting van de openbare ruimte en dus ook bij de inrichting van de wegen. Jaarlijks kloppen vele burgers, organisaties en bedrijven aan bij de gemeente om melding te maken van een verkeersonveilige situatie, een parkeerprobleem of een knelpunt op het gebied van de verkeersontsluiting of -doorstroming. We nemen deze meldingen stuk voor stuk serieus en behandelen deze op een gelijke – liefst zo objectief mogelijk – manier. Daarvoor willen we een eenduidig beoordelingskader opstellen, met concrete normen voor bijvoorbeeld intensiteiten van verkeer (wanneer is het te druk in een woonstraat?), snelheden van verkeer (wanneer maatregelen treffen?), parkeerdruk (wanneer parkeerplaatsen erbij?), e.d.

2. Leefbare kernen

Tholen biedt goede zorg, goed onderwijs en goede voorzieningen aan haar inwoners. Het is zaak ervoor te zorgen dat deze voorzieningen goed bereikbaar en toegankelijk zijn. Ook voor mensen zonder auto, voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen en kinderen) en voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Daarom zorgen we voor voldoende brede, obstakelvrije en veilige fiets- en voetgangersvoorzieningen (incl. oversteekplaatsen) en goed toegankelijke bushaltes. En daarom werken we samen met de provincie aan een Regionale Mobiliteitsstrategie, waarin we toewerken naar passende vervoervoorzieningen: een mix van regulier openbaar vervoer op de 'zwaardere buslijnen' en een flexibele fijnmazige vervoersysteem waar dit ontbreekt. Een slimme combinatie van leerlingen/doelgroepen/WMO-vervoer, gedeelde mobiliteit (deelfietsen en deelauto's), vrijwilligersinitiatieven (zoals Thover) en toeristisch vervoer, aangestuurd door een mobiliteitscentrale met digitale reserveringsmogelijkheden. Zodat ook mensen zonder auto er op uit kunnen en durven gaan.

We spannen ons in voor een veilige en prettige woonomgeving, zowel sociaal als fysiek. Dit vraagt om een rustige en veilige afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer in de kernen en prettige wandel- en fietsroutes. Met uitzondering van enkele 50 km/u gebiedsontsluitingswegen is 30 km/u binnen de kom de norm. We stemmen de inrichting van onze wegen hier zoveel mogelijk op af en dragen zorg voor een adequaat onderhoud. We besteden bijzondere aandacht aan verkeersveilige schoolomgevingen en aan parkeeroverlast in straten en centrumgebieden. We streven ernaar dat doorgaand vrachtverkeer en landbouwverkeer de kernen zoveel mogelijk mijdt. We stimuleren verkeerseducatie op scholen, nemen deel aan verkeersveiligheidscampagnes en dringen aan op verkeershandhaving op onveilige locaties.

3. Duurzaamheid, energietransitie en klimaatbestendigheid

Tholen wil energieneutraal worden. In het Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over verduurzaming van de mobiliteit. Centraal staan verduurzaming van personenmobiliteit (elektrisch of waterstof) en zero-emissie openbaar vervoer. Als gemeente werken we mee aan de *Regionale Energie Strategie (RES)*, waarin we samen inzetten op o.a. duurzame oplossingen voor mobiliteit. Dit wordt verder uitgewerkt in de *Regionale Mobiliteitsstrategie* en de *Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL)* die ervoor moet zorgen dat er ook op Tholen tijdig voldoende laadpunten komen voor elektrische voertuigen. We staan open voor experimenten met waterstof. En we spelen actief in op initiatieven voor het aanbieden van deelauto's en deelfietsen (zie ook hoofdstuk 6)

Naast personenmobiliteit moet ook de logistiek verduurzamen. We volgen initiatieven in andere gemeenten in de provincie om de stap naar zero-emissie te kunnen zetten als het gaat om de bevoorrading van winkels en afleveringen van bezorgdiensten.

In het kader van klimaatbestendigheid werken we samen met de andere overheden in Zeeland aan een *Klimaat Adaptie Strategie*. Met behulp van klimaatstresstesten onderzoeken we de bestendigheid van vitale hoofdverbindingen op Tholen in geval van calamiteiten, bijvoorbeeld een evacuatie vanwege overstromingen, en treffen we waar nodig samen maatregelen. In bebouwd gebied zorgen we als gemeente voor een goede opvang en afvoer van regenwater op wegen, in geval van extreme buien en langdurige neerslag. Ook streven we naar meer groen (meer biodiversiteit) in de kernen en langs wegen (klimaatadaptie, hittestress). De ontsluitingswegen vervullen een belangrijke rol in de groenstructuur en kunnen de natuur, vanuit het buitengebied en de randen van de kernen, verder in de kernen brengen. Vanuit groenbeleid en behoud van cultureel erfgoed gaan we zorgvuldig om met onze historische wegen en structuurbepalende bomenrijen.

Bij aanleg, reconstructie en onderhoud van wegen gebruiken we duurzame materialen op basis van circulair gebruik van grondstoffen.

4. Uitstekend vestigingsklimaat voor bedrijven

Door de realisering van de A4 is de strategische ligging van onze gemeente sterk verbeterd. Met name de bedrijventerreinen in Tholen-stad en Sint Philipsland gaan daardoor een meer prominente rol spelen bij het aantrekken van bedrijven. Op deze bedrijventerreinen is ook ruimte voor verdere uitbreiding voorzien. Tegelijk pakken we de verduurzaming van de bedrijventerreinen aan. We zetten ons in voor een goede bereikbaarheid van alle bedrijventerreinen. En voor goede verbindingen voor vrachtverkeer en landbouwverkeer (de kernen mijdend). We zorgen samen met de provincie en het waterschap voor verkeersveilige fietsverbindingen naar de bedrijventerreinen.

5. Aantrekkelijk voor inwoners, bezoekers, recreanten en toeristen

Tholen wil een aantrekkelijke gemeente zijn voor inwoners, bezoekers, recreanten en toeristen. Met dorpen die zich kenmerken door rust, ook qua verkeer. En met een vestingstad die gastvrij oogt, waar het autoverkeer zich als gast gedraagt en het parkeren op logische plekken is geconcentreerd.

We zetten als gemeente hoog in voor wandelaars en fietsers: we willen bekend staan om een uitstekend netwerk van wandelroutes en een perfect fietsknooppuntennetwerk, met zoveel mogelijk buitendijkse fietspaden en voldoende rustpunten en fietsoplaadpunten.

Specifiek voor de inwoners zorgen we voor aantrekkelijke wandelommetjes: wandelroutes vanuit de kern naar het buitengebied.

We ijveren voor adequate parkeervoorzieningen voor wandelaars, verblijfs- en dagrecreanten en (onder)watersporters bij strandjes en langs dijken.

4.2 Mobiliteitsvisie 2040

Op basis van deze integrale opgaven luidt de op 21 januari 2021 vastgestelde mobiliteitsvisie voor 2040 als volgt:

a. De mobiliteitsvisie voor onze stad en dorpen:

We willen dat onze dorpen en stad zich kenmerken door rust, ook qua verkeer. Met uitzondering van enkele 50 km/u ontsluitingswegen is 30 km/u binnen de kom de norm. We betrekken onze burgers bij de inrichting van de openbare ruimte en richten onze wegen zo in, dat automobilisten zich binnen de kom als gast gedragen. We zorgen voor veilige kruispunten en oversteekvoorzieningen. We stimuleren verkeerseducatie op scholen, nemen deel aan verkeersveiligheidscampagnes en dringen aan op verkeershandhaving op onveilige locaties. Lopen stimuleren we met voldoende brede trottoirs en aantrekkelijke wandelommetjes. Fietsen met rustige wegen en waar nodig vrijliggende fietspaden. We zorgen ervoor dat belangrijke voorzieningen zoals winkels en openbare gebouwen en bushaltes goed bereikbaar en toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking. We besteden bijzondere aandacht aan verkeersveilige schoolomgevingen en parkeeroverlast in straten. Samen met het waterschap en de provincie streven we ernaar dat doorgaand vrachtverkeer en landbouwverkeer de kernen zoveel mogelijk mijdt. We staan voor een adequaat beheer en onderhoud van onze weginfrastructuur en gebruiken daarvoor duurzame materialen op basis van circulair gebruik van grondstoffen. We zorgen voor een goede opvang en afvoer van regenwater. Ook streven we naar meer groen langs de wegen en gaan zorgvuldig om met onze historische wegen. We zetten ons in voor duurzame mobiliteitsoplossingen en zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten komen voor elektrische voertuigen. We staan open voor experimenten met waterstof. En we spelen actief in op initiatieven voor het aanbieden van deelauto's en deelfietsen. Samen met de provincie onderzoeken we hoe we naar zero-emissie kunnen als het gaat om de bevoorrading van winkels en afleveringen van bezorgdiensten.

b. De mobiliteitsvisie voor het buitengebied:

We zetten ons in voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van onze stad en dorpen en de daar aanwezige bedrijven. We werken samen met de provincie en het waterschap aan een blijvend goede doorstroming op de hoofdwegenstructuur, ook in geval van calamiteiten, zodat het autoverkeer en vrachtverkeer altijd vlot en veilig kan worden afgewikkeld. We onderzoeken samen met het waterschap mogelijke verbeteringen op de noord-zuidroute (Sint Philipsland - Sint-Maartensdijk) en werken samen verder aan vlotte en veilige routes voor landbouwverkeer, waarbij de dorpskernen zoveel mogelijk worden gemeden. We ijveren samen met de provincie en het waterschap voor veilige en comfortabele fietsroutes tussen de kernen en naar bedrijventerreinen en voor goede openbaar-vervoer-verbindingen met de rest van Zeeland, Noord-Brabant en Zuid-Holland, inclusief goede aansluitingen op de treinen, met name voor scholieren en studenten. Aanvullend op het regulier openbaar vervoer werken we samen met de provincie aan een flexibel en fijnmazig vraagafhankelijk vervoersysteem. We zetten ons in voor het vervolmaken en op orde houden van een uitstekend netwerk van recreatieve wandelroutes en een perfect fietsknooppuntennetwerk, met zoveel mogelijk buitendijkse fietspaden en voldoende rustpunten en fietsoplaadpunten. We ijveren voor adequate parkeervoorzieningen voor wandelaars, verblijfs- en dagrecreanten en (onder)watersporters bij havens, strandjes en langs dijken.

Deze visie voor 2040 dient als kader voor de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan 2022-2030.

5. Tholen bereikbaar: hoofdnetwerken.

5.1 Netwerk auto- en vrachtverkeer

We zetten ons in voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van onze stad en dorpen en de daar aanwezige bedrijven. We werken samen met de provincie en het waterschap aan een blijvend goede doorstroming op de hoofdwegenstructuur, ook in geval van calamiteiten, zodat het autoverkeer en vrachtverkeer altijd vlot en veilig kan worden afgewikkeld.

Een belangrijke ambitie voor Zeeland is het garanderen van een snel en betrouwbaar hoofdnetwerk voor wegverkeer en openbaar vervoer. Het hoofdnetwerk heeft het doel om de onderlinge delen van Zeeland met elkaar, de Randstad, West-Brabant en Vlaanderen te verbinden. Het is van belang dat mensen in de gemeente Tholen kunnen wonen en in Rotterdam, Brabant of Antwerpen kunnen werken. De A4 speelt daarin een belangrijke rol. Het hoofdnetwerk voor Zeeland/West-Brabant staat hieronder weergegeven op de linker kaart. De provincie heeft de ambitie om deze wegen in te richten volgens de hoogste eisen voor wegontwerp.



Het vigerende wegcategoriseringsplan van de provincie is op de rechterkaart weergegeven, met een uitvergroete kaart voor Tholen eronder.



Er is sprake van enkele ontwikkelingen:

- De N257 (Philipsdam), die in het wegcategoriseringsplan is gecategoriseerd als stroomweg 100 km/u (kleur roze), zal in 2023 door de provincie worden afgeschaald en heringericht naar een gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur (kleur blauw).
- De N659 (Oesterdam), die is ingericht als stroomweg 100 km/u, maar in het wegcategoriseringsplan door de provincie is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur (kleur blauw), blijft in ieder geval de komende jaren ingericht als 100 km/u.
- In 2022/23 realiseren we een derde ontsluiting van de stad Tholen op de N286 via de Molenvlietsedijk die wordt ingericht als een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u.

- De ambitie van de provincie is om in 2025 de Rondweg Oud-Vossemeer aan te leggen.
- De instandhoudingsopgave van Rijkswaterstaat betreffende de brugverbindingen die onze gemeente verbinden met het vasteland is een groot zorgpunt. Als gemeente Tholen zijn wij afhankelijk van deze brugverbindingen om de eilanden Tholen en Sint Philipsland te ontsluiten voor wegverkeer. Het ontbreekt Rijkswaterstaat aan voldoende budget om groot onderhoud te plegen. Hiervoor zijn en worden wellicht nog beheersmaatregelen toegepast die tot hinder leiden voor het verkeer. Als gemeente zetten we ons in voor tijdige en adequate communicatie met weggebruikers en stakeholders met als doel de hinder tot een maximum te beperken. Ook proberen we (in OZO-verband) druk uit te oefenen via de Zeeuwse lobbyisten bij het ministerie om zo spoedig mogelijk de budgetten voor de instandhoudingsopgave te reserveren.

Resterende zorgpunten waar we ons als gemeente voor blijven zullen inzetten, zijn:

- Verbetering van de doorstroming op het knooppunt Zoomland, zodat er een vlotte verbinding blijft bestaan met Brabant.
- Verbetering van de N286 tussen Stenen Kruis en Poortvliet (bochtig, combinatie landbouwverkeer met snelverkeer).
- Verbetering van de route tussen Sint-Annaland en Stavenisse (dijk met bomen).
- Verbetering van de route tussen Sint Philipsland en Sint-Maartensdijk (ook voor vracht- en landbouwverkeer).
- Verbetering verkeersveiligheid route Stavenisse - Sint-Annaland (Anna Vosdijk).
- Verbetering van de Gorishoeksedijk (recreatieve ontwikkelingen/calamiteiten).
- Verbetering verkeersveiligheid route Oud-Vossemeer - Poortvliet (Kadijk).
- Voorkomen van sluipverkeer tussen Oud-Vossemeer en Tholen, via bedrijventerrein Welgelegen naar derde ontsluiting Tholen (Molenvlietsedijk).
- Gevolgen van de door de provincie geplande verlaging van de maximumsnelheid op de Vossemeersedijk (N656) van 80 km/uur naar 60 km/uur voor het omliggende wegennet.
- De instandhoudingsopgave van Rijkswaterstaat met betrekking tot brugverbindingen.
- Categorisering van belangrijkste ontsluitingen van onze gemeente, zoals de Oesterdam.

Als gemeente zijn we veelal geen wegbeheerder van deze wegen en in die zin afhankelijk van de medewerking van andere overheden (provincie, waterschap of Rijkswaterstaat).

5.2 Netwerk fietsverkeer

We ijveren samen met de provincie en het waterschap voor veilige en comfortabele fietsroutes tussen de kernen en naar bedrijventerreinen. We zetten ons in voor het vervolmaken en op orde houden van een perfect fietsknooppuntennetwerk, met zoveel mogelijk buitendijkse fietspaden en voldoende rustpunten en fietsoplaadpunten.

Stimulering van fietsgebruik en verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers is een speerpunt binnen het mobiliteitsbeleid. Meer fietsgebruik draagt immers bij aan een goede bereikbaarheid van voorzieningen, aan de gezondheid van mensen en aan doelstellingen op het gebied van klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Met de opkomst van snellere fietsen als de e-bike en de speed pedelec zal het fietsgebruik in de toekomst verder groeien. Ook de Corona-pandemie, zorgde voor een toename van het fietsgebruik. Innovaties als 'Mobility as a Service' en digitale systemen om deelfietsen per app van het slot te halen, zijn eveneens katalysatoren die mensen sneller op de fiets krijgen.

Het goed en veilig geleiden van deze groei van het fietsgebruik en de bijkomende uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid en toenemend ruimtebeslag, vraagt om structurele en meerjarige investeringen in goede fietsverbindingen en comfortabele en veilige fietspaden, zodat de fiets een vanzelfsprekend alternatief wordt voor auto, bus en trein voor afstanden van 0 tot 20 km. Hiertoe is een *Zeeuwse Fiets Visie (ZFV)* opgesteld. Deze visie gaat zowel in op utilitair als recreatief fietsen met als belangrijkste doelstelling maximalisatie van fietsgebruik door verbetering van de fietsinfrastructuur en door in te zetten op promotie, innovatie en educatie.

Op onderstaande kaart staat het beoogde Zeeuwse Fietsnetwerk, met de belangrijkste utilitaire (rode en blauwe routes) en recreatieve verbindingen (groene en oranje routes), met daarnaast een uitvergroete kaart voor Tholen.



In de Zeeuwse fietsvisie is een aantal doorfietsroutes (snelfietsroutes) opgenomen die op bovenstaand kaartje zijn aangeduid. Het betreffen enkele utilitaire routes in rood die verschillende kernen in de gemeente en ook met Bergen op Zoom verbinden. Tevens zijn er enkele recreatieve doorfietsroutes aangeduid. De komende jaren gaan we er samen met andere wegbeheerders aan werken om deze routes te verbeteren. Daarbij is ook de onderhoudstoestand van fietspaden een aandachtspunt (bijvoorbeeld fietspad tussen Anna Jacobapolder en Sint Philipsland).

We zetten ons in op verlenging van het fietspad langs de Stoofweg in Sint-Annaland tot aan de Oudelandseweg (en zo mogelijk tot Stavenisse). Verder willen we ons als gemeente blijven inzetten om (buiten het broedseizoen) volledig buitendijks fietsen mogelijk te maken.

Wat betreft onze eigen fietspaden streven we ernaar om fietsers zoveel mogelijk voorrang te geven boven gemotoriseerd verkeer, zolang de verkeersveiligheid dit toelaat. Dit principe is bijvoorbeeld al toegepast rondom de bredeschool in Tholen.

De belangrijkste opgaven voor de komende jaren zijn:

- De verbetering van het fietspaden langs de Postweg (tussen N659 en bebouwde kom Tholen stad), langs de N286 (Tholen - Poortvliet - Sint-Maartensdijk - Stavenisse) en langs de N656 (Tholen) - N658 (Sint-Annaland).
- Herinrichting van de Eendrachtdijk, de Eeweg en het Bastion in Tholen.
- Uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen bij diverse bushaltes.
- Uitbreiding / afmaken van de buitendijkse fietspaden.
- 20 fietsrustpunten langs recreatieve routes.

- Optimaliseren van doorfietsroutes (snelfietsroutes)
- Toetsen van fietspaden op aanwezigheid van obstakels en zo nodig verwijderen ervan in verband met verkeersveiligheid.
- Eventueel treffen van aanvullende maatregelen op de parallelweg van de Oesterdam in verband met gebruik door veel verschillende recreanten en landbouwverkeer.

5.3 Netwerk landbouwverkeer

Samen met het waterschap en de provincie werken we aan vlotte en veilige routes voor landbouwverkeer, waarbij de dorpskernen zoveel mogelijk worden gemeden. Ook onderzoeken we mogelijke verbeteringen op de noord-zuidroute (Sint Philipsland - Sint-Maartensdijk).

Zeeland beschikt over een *Kwaliteitsnet Landbouwverkeer (KLZ)*: een netwerk van routes voor het doorgaande landbouwverkeer. Het KLZ is tot stand gekomen met inbreng van alle Zeeuwse wegbeheerders en van de belangenorganisaties Cumela (loonwerkbedrijven) en ZLTO (agrarische bedrijven). Het doel van het KLZ is dat het landbouwverkeer zich over grotere afstanden vlot en veilig kan verplaatsen.

Dat is niet altijd makkelijk: landbouwvoertuigen zijn vaak groot, zwaar en breed en dat verhoudt zich niet altijd goed tot de beschikbare ruimte en de andere verkeersdeelnemers op die weg. Niet alle wegen voldoen immers aan de eisen die aan het kwaliteitsnetwerk worden gesteld. Denk aan drukke 80 km/u wegen waar landbouwverkeer gebruik maakt van de hoofdrijbaan, smalle plattelandswegen (60 km/u) waar landbouwverkeer en fietsers niet gescheiden zijn en routes door de bebouwde kom, waar het landbouwverkeer niet altijd genoeg ruimte heeft en niet altijd gescheiden is van het fietsverkeer en voetgangers.

In 2022 is het KLZ geactualiseerd. De belangrijkste wijziging betreft de toevoeging van een noord-zuidroute, nl. de route van Sint-Maartensdijk naar Sint-Annaland (via de Oudelandseweg - Vierde Dijk - Plaatweg). Hieronder de actuele kaart met de routes voor doorgaand landbouwverkeer op Tholen.



De belangrijkste knelpunten op deze routes zijn:

- N286 Poortvliet: autoverkeer en landbouwverkeer maken nu gemengd gebruik van de hoofdrijbaan; de gewenste oplossing is de aanleg van een parallelweg langs de rondweg Poortvliet, zodat het autoverkeer op de hoofdrijbaan geen hinder meer ondervindt van het landbouwverkeer.
- Thoolsebrug - Eendrachtweg: landbouwverkeer en fietsverkeer maken nu gemengd gebruik van de parallelweg op de brug en van de aansluitboog naar de Schelde Rijnweg; door de helling en de bocht is sprake van een onoverzichtelijke situatie in combinatie met hoge snelheden van fietsers; de gewenste oplossing is dat het landbouwverkeer op de Thoolsebrug gebruik maakt van de hoofdrijbaan.

Belangrijke overige knelpunten zijn:

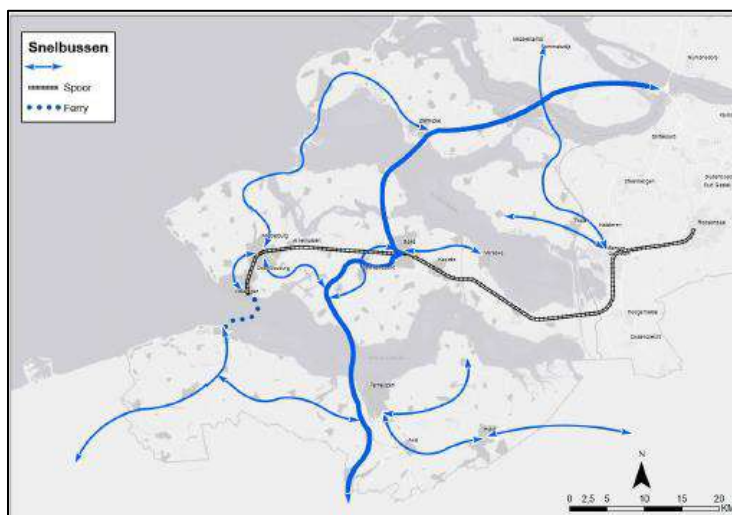
- Havenweg, Sint-Annaland: nader onderzoek samen met het waterschap naar verleggen landbouwroute in verband met nieuwbouw bij haven.
- Zuidoijk, Sint Philipsland: nader onderzoek samen met het waterschap naar verleggen landbouwroute in verband met bermschade en overlast vanwege modder en water.

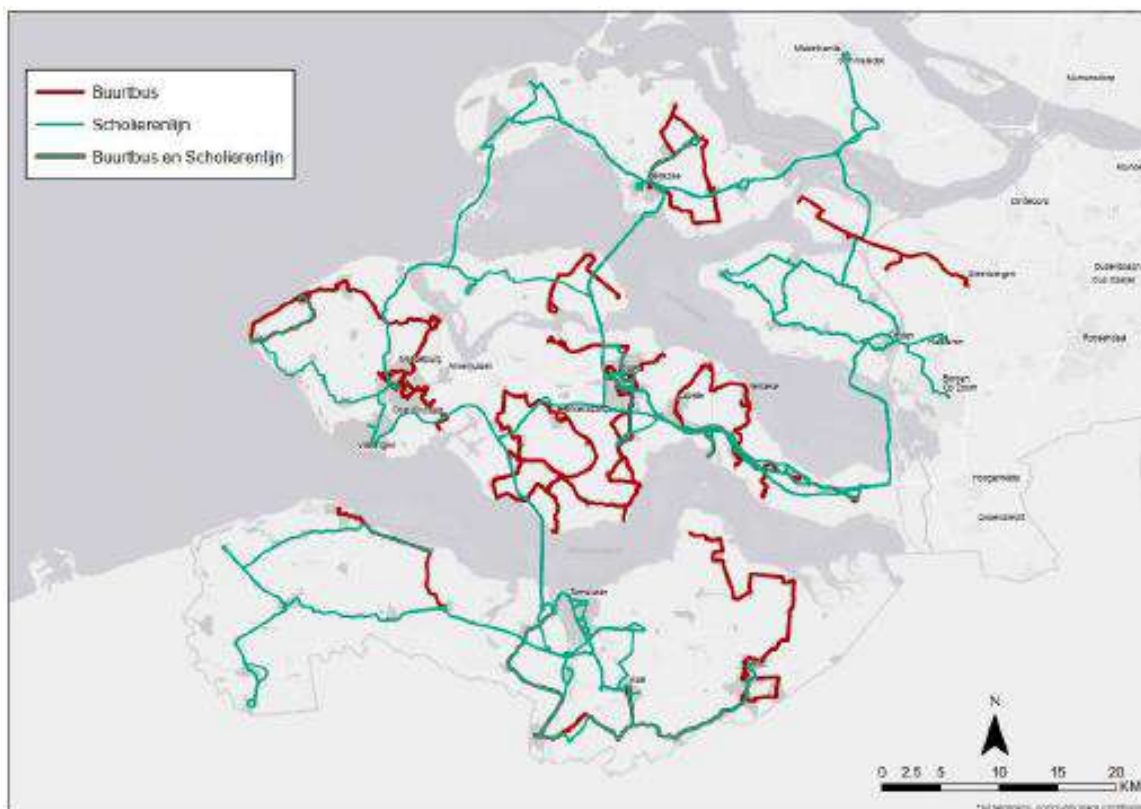
Over deze en andere knelpunten voert onze gemeente regelmatig overleg met het waterschap en de provincie.

5.4 Netwerk openbaar vervoer

We ijveren samen met de provincie en het waterschap voor goede openbaar-vervoer-verbindingen met de rest van Zeeland, Noord-Brabant en Zuid-Holland, met goede aansluitingen op de treinen, met name voor scholieren en studenten. Aanvullend op het regulier openbaar vervoer werken we samen met de provincie aan een flexibel en fijnmazig vraagafhankelijk vervoersysteem.

In de *Regionale mobiliteitsstrategie (RMS) - Zeeland Slim en Duurzaam Bereikbaar* - is een toekomstig mobiliteitssysteem ontworpen dat aansluit bij de behoeften van de reiziger. De basis bestaat uit een hoofdnet van spoor, ferry en snelbussen: zie onderstaande kaart. Deze snelle OV-verbindingen binnen Zeeland en tussen Zeeland en Zuid-Holland, Noord-Brabant en België zijn belangrijk om de bereikbaarheid van Zeeland op peil te houden. Uiteraard is het belangrijk dat deze snelle lijnen goed op elkaar aansluiten.





Omdat scholieren en studenten een belangrijke doelgroep zijn, die op langere afstanden is aangewezen op OV, wordt dit hoofdnet aangevuld met specifieke scholierenlijnen. Buurtbussen vormen de eerste aanvullende schakel van het hoofdnet naar kleinere kernen. Zie bovenstaande kaart. Het mobiliteitssysteem wordt gecompleteerd met een fijnmazig systeem van flextaxi's en kleine busjes in combinatie met doelgroepenvervoer, vrijwilligersinitiatieven (zoals Thover) en deelmobiliteit (zie ook hoofdstuk 6: Slimme en duurzame mobiliteit).

Onze gemeente blijft zich inzetten voor:

- (behoud van) snelle busverbindingen met de rest van Zeeland en Noord-Brabant (met goede aansluitingen op de treinen in Bergen op Zoom) en met Zuid-Holland (met goede aansluitingen op snelle bussen naar Rotterdam);
- een rechtstreekse openbaar vervoerlijn naar het nieuwe ziekenhuis in Roosendaal;
- adequate OV-verbindingen met de Thoolse dorpen.

6. Slimme en duurzame mobiliteit

We zetten ons in voor duurzame mobiliteitsoplossingen en zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten komen voor elektrische voertuigen. We staan open voor experimenten met bijvoorbeeld waterstof. En we spelen actief in op initiatieven voor het aanbieden van deelauto's en deelfietsen. Samen met de provincie onderzoeken we hoe we naar zero-emissie kunnen als het gaat om de bevoorrading van winkels en afleveringen van bezorgdiensten.

Regionale Mobiliteitsstrategie: Zeeland Slim en Duurzaam Bereikbaar

De provincie Zeeland nam begin 2020 het initiatief om te gaan toewerken naar een gezamenlijke mobiliteitsstrategie onder de naam Slimme Mobiliteit. Directe reden was het aflopen van het contract voor Openbaar Vervoer met Connexxion eind 2024 en de behoefte om voor de reiziger een beter mobiliteitsproduct aan te kunnen bieden. Want het is in Zeeland steeds moeilijker om in Zeeland een volledig dekkend netwerk van grote bussen te laten rijden, gezien het geringe aantal reizigers op diverse buslijnen. De effecten van Corona hebben dit beeld versterkt. Bovendien neemt door de vergrijzing van de bevolking de druk op het doelgroepenvervoer steeds meer toe. Verdere sanering van het aantal buslijnen zal de druk op het doelgroepenvervoer alleen maar verder versterken.

Het toekomstbestendig op peil houden van de dienstverlening aan de reiziger vraagt om een brede samenwerking van partijen. In december 2021 heeft de gemeenteraad de *Regionale Mobiliteitsstrategie: Zeeland Slim en Duurzaam Bereikbaar* vastgesteld. In deze strategie staan 6 onderwerpen centraal:

1. Duurzame Mobiliteit
2. De Mix van Mobiliteit
3. Hubontwikkeling
4. Mobiliteitscentrale
5. Data
6. Living Lab



De ambitie is met een nieuwe strategie samen de stap te maken naar slimme en duurzame mobiliteit. Met als uitgangspunt dat het aanbod wordt afgestemd op de vraag naar mobiliteit: de wensen van de reiziger komen centraal te staan.

Centraal element in de strategie is dat reizigers in de toekomst via 'Mobility as a Service'-apps en telefonisch via een mobiliteitscentrale makkelijker vervoerwijzen kunnen combineren en daardoor meer keuze krijgen in de van deur-tot-deur vervoersmogelijkheden. Door steeds meer datagestuurd te gaan werken kan de inzet van voertuigen worden geoptimaliseerd en wordt het mobiliteitsaanbod aangepast op de mobiliteitsvraag.

Mobiliteit wordt zo georganiseerd dat iedereen makkelijk gebruik kan maken van de verschillende vervoerdiensten. Dit is ook in lijn met de uitgangspunten van het VN-verdrag voor de rechten van de mens met een beperking.

Reizen is voor onze inwoners al snel gemeentegrens en zelfs provinciegrens overschrijdend. We hebben daardoor te maken met verschillende busconcessies. Dit vraagt bijzondere aandacht voor de verbindingen richting Bergen op Zoom (inclusief aansluiting op de trein), Middelharnis en Goes.

Scholieren en studenten maken het meeste gebruik van het openbaar vervoer en deze doelgroep dient zo goed mogelijk gefaciliteerd te blijven worden. Tegelijkertijd dienen ook de minder frequente reiziger, ouderen en mensen met een beperking niet vergeten te worden. Voor de meest kwetsbare groepen blijven er specifieke mogelijkheden via het doelgroepenvervoer.

De brede samenwerking van partijen in Zeeland moet gaan leiden tot een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem voor de inwoners en bezoekers van onze gemeente. Dit samenspel moet de komende jaren vorm gaan krijgen. Ook binnen de gemeentelijke organisatie staat deze strategie niet op zichzelf maar wordt continu afstemming gezocht met andere beleidsvelden zoals welzijn, recreatie en duurzaamheid.

6.1 Duurzame mobiliteit

A. Regionale Energie Strategie

Op basis van het nationaal Klimaatakkoord hebben 30 regio's in Nederland elk een eigen *Regionale Energie Strategie (RES)* opgesteld. De Zeeuwse RES benoemt ook specifiek mobiliteit, met als doel: 49% CO₂-reductie in de mobiliteit in 2030. De Zeeuwse RES is in onze gemeente verder vertaald in de *Visie Energiebalans Tholen*. Op basis van de visie (die in principe loopt tot 2050) is een uitvoeringsprogramma voor de komende vijf jaar opgesteld. Hierin geven we aan met welke concrete maatregelen we in ieder geval de komende jaren aan de slag gaan om ons doel te bereiken. Dit doen we op een manier die past bij Tholen, waarbij we onze bedrijven en inwoners faciliteren en stimuleren bij hun opgaves en wensen in de energietransitie. Tegelijkertijd zullen wij als gemeente hierin het goede voorbeeld geven.

B. Laadinfrastructuur

Zeeland vormt samen met Zuid-Holland één van de zes regio's binnen de *Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)*. De ambitie van de NAL is om ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer. Er is een Thoolse integrale laadvisie opgesteld die de komende jaren richting geeft aan de ontwikkeling en uitrol van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor verscheidene elektrische voertuigen. We stimuleren en faciliteren daarmee elektrisch vervoer als onderdeel van het verduurzamen van mobiliteit.

C. Zero Emissie Bussen

In 2016 hebben het Interprovinciaal Overleg, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam en Den Haag en het ministerie van IenW samen het nationaal Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus (BAZEB) ondertekend. In Zeeland zal in december 2024 de nieuwe bus concessie van start gaan. Binnen de aanbesteding van de nieuwe concessie gaat de provincie rekening houden met de BAZEB-doelen.

6.2 Mix van mobiliteit

A. Trein

De ruggengraat van het openbaar vervoer in Zeeland wordt gevormd door het spoor. Voor onze gemeente is de treinbediening van NS-station Bergen op Zoom van belang, evenals de overstap op NS station Roosendaal. NS heeft een verbetering van overstap op de treinen richting Breda voorzien per dienstregeling 2024 of 2025.

B. Bus

De provincie besteedt de nieuwe busconcessie per 1 december 2024 opnieuw aan. In de strategie wordt ervan uitgegaan dat het aantal reguliere buslijnen ('grote bussen') zal verminderen in de toekomst. Snelle busverbindingen zijn voorzien van Sint-Maartensdijk richting Bergen op Zoom en een lijn noordwaarts richting Middelharnis. Naast dit netwerk van snelle verbindingen worden scholierenbuslijnen behouden (richting Middelharnis, Bergen op Zoom en Goes) evenals buurtbussen. Op het netwerk van snelle buslijnen worden 'mobiliteitshubs' voorzien waar uitwisseling plaatsvindt met andere vervoerdiensten, zoals de buurtbus, flextaxi en Thover. Uitgangspunt van de Regionale Mobiliteitsstrategie is dat voor iedereen op binnen de bebouwde kom op maximaal 500 meter en buiten de bebouwde kom op maximaal 2,5 kilometer een opstappunt van een vervoerdienst bereikbaar moet zijn.

C. Flextaxi

In de strategie wordt gesteld dat we willen komen tot een betere inzet van voertuigen door reizigers uit het Wmo-vervoer en OV-reizigers die gebruik maken van een flextaxi voortaan in hetzelfde voertuig te vervoeren. De spelregels van de flextaxi bieden meer ruimte voor combineren dan de huidige deeltaxi. Naast aanpassing van de spelregels van haltetaxi naar flextaxi liggen er wellicht mogelijkheden voor de gemeente om de spelregels van het doelgroepenvervoer zodanig aan te passen dat reizigers die gebruik maken van Wmo-vervoer vaker gebruik kunnen maken van de flextaxi. De voor- en nadelen en mogelijkheden worden nader onderzocht bij de verdere uitwerking van de strategie.

D. Vrijwilligersinitiatief Thover

Vooruitlopend op de nieuwe concessie wil de provincie alvast ervaring opdoen met nieuwe mobiliteitsconcepten. Dit biedt kansen voor een verdere doorontwikkeling van ons Thover-systeem om zo een flexibel, fijnmazig netwerk op te bouwen in onze gemeente, met aansluitingen op reguliere buslijnen via mobiliteitshubs. Thover heeft de ambitie om haar vervoersaanbod verder uit te breiden en heeft voor een pilot van de provincie subsidie ontvangen. Thover gaat in deze pilot rijden via dorpen zoals Oud- en Nieuw Vossemeer en Sint-Philipsland naar medisch centrum de Vliethof. De reguliere OV-verbinding is op dit traject onvoldoende. In overleg met Thover en de provincie gaan we dit verder vormgeven en zo mogelijk uitbreiden.

E. Deelmobiliteit

We willen het deelmobiliteitsnetwerk binnen Zeeland (en grensoverschrijdend) uitbreiden en dit ook binnen onze gemeente samen met de markt introduceren. 'OnzeAuto' is gevraagd om verspreid over de dertien Zeeuwse gemeenten deelinitiatieven uit te werken en op te starten. 'OnzeAuto' is een landelijke speler die het delen van elektrische auto's stimuleert en faciliteert voor:

- Bewoners in bestaande en nieuwe stadswijken en wooncomplexen in dorpen en kleine kernen;

- Medewerkers van organisaties, profit en non-profit inclusief gemeenten;
- Sociaal deelfervoer voor bewoners met een kleine beurs en vervoer van hulpbehoevenden door vrijwilligers;
- Zo mogelijk ook toeristen via zakelijke contracten met hotels, campings, vakantieparken en jachthavens;
- En combinaties waar het kan.

‘OnzeAuto’ faciliteert lokaal initiatieven voor deelmobiliteit en verzorgt de exploitatie voor eigen rekening en risico. We gaan samen onderzoeken welke initiatieven kansrijk zijn binnen onze gemeente.

Ook gaan we met (lokale) partijen onderzoeken of andere vormen van deelmobiliteit (zoals elektrische fietsen en scooters) haalbaar zijn zowel ten behoeve van onze inwoners als voor toeristen. Dit bezien we in samenhang met de realisatie van (deel)mobiliteitshubs. We kijken met belangstelling naar het initiatief wat momenteel uitgerold wordt in de gemeente Bergen op Zoom (Go Sharing). Wellicht is dit ook interessant voor onze gemeente, omdat hierdoor een aaneensluitend netwerk voor deze vorm van deelfervoer ontstaat.

In Zeeland zijn al diverse initiatieven operationeel. Hierin is het van belang dat de werking van deze initiatieven gemonitord blijven worden, kansen worden waargenomen en waar nodig bijgestuurd wordt.

Uitgangspunt bij deelinitiatieven is dat deze uiteindelijk door de markt uitgerold en gefinancierd moeten worden.

6.3 Mobiliteitshubs

De ontwikkeling naar mobiliteitshubs biedt kansen door in de locatiekeuze hier een meerwaarde aan te geven in het kader van leefbaarheid, bereikbaarheid van voorzieningen en sociale cohesie. Dus kiezen voor een locatie die niet alleen een overstappunt vormt, maar ook de mogelijkheid om hier bijvoorbeeld te verblijven (horeca/winkels) of te vergaderen, terwijl er ook laadvoorzieningen zijn om ondertussen de elektrische auto of fiets/scooter op te laden. En door de mogelijkheid te bieden om gebruik te maken van een deelauto -of fiets.

In samenhang met de nieuwe busconcessie en Thover onderzoeken we wat de beste locaties zijn voor (deel)mobiliteitshubs. Doel is om in iedere kern met behulp van subsidie minimaal één hub te realiseren mét mogelijkheden voor deelfervoer en zo mogelijk andere voorzieningen. Daarbij wordt ook de haalbaarheid van een pakketpunt onderzocht, zodat bewoners centraal hun pakketten af kunnen halen, waarmee het aantal ritten van bezorgdiensten door de woonwijken vermindert. Ook is er samenhang met de Energiebalans waarin gesproken wordt over ‘buurthubs’ waarbij onder andere (collectieve) ‘energiediensten’ worden aangeboden. We willen hiervoor een pilot uit gaan werken.

Er is een landelijke en provinciale subsidieregeling beschikbaar voor hub-ontwikkeling die concreet inhoudt dat 25% van de infrastructurele kosten voor rekening van de gemeente komen. We starten met de realisatie van een hub in Tholen vanwege de combinatie met het uitbreiden van parkeren voor bezoekers van de vesting en de Vliethof/Steunpunt Bravis Ziekenhuis. Daarna zullen we (afhankelijk van de uitkomsten van de aanbesteding van de busconcessie) ook in de andere kernen hubs gaan realiseren.

6.4 Mobiliteitscentrale

Mobiliteit moet zo georganiseerd worden dat iedereen makkelijk gebruik kan maken van de verschillende vervoerdiensten. Centraal element in de strategie is dat reizigers in de toekomst via 'Mobility as a Service'-apps en telefonisch via een mobiliteitscentrale makkelijker vervoerwijzen kunnen combineren en daardoor meer keuze krijgen in de van deur-tot-deur vervoersmogelijkheden. De mobiliteitscentrale moet fungeren als een informatie- en adviescentrum waar reizigers makkelijk hun reis kunnen plannen, boeken en betalen. De centrale stuurt een fijnmazig mobiliteitssysteem aan en combineert verschillende vervoermiddelen (dus ook Thover) voor verschillende doelgroepen.

Door de vervoersvraag goed te analyseren worden overheden geadviseerd over een passend aanbod aan vervoerdiensten.

Wat betreft het doelgroepenvervoer blijven de indicatiestelling, in combinatie met het bepalen van de eigen bijdragen en het bepalen van een maximum aantal kilometers, de bevoegdheid van de individuele gemeenten. Daarmee houden de gemeenten zelf de instrumenten in handen om grip te hebben op de kosten van het doelgroepenvervoer.

Er wordt nog onderzoek verricht naar de meest passende rechtsvorm.

6.5 Data

Gezien de ontwikkelingen die landelijk spelen op het gebied van Smart Mobility en vanuit doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid is er landelijk behoefte om tussen wegbeheerders aan een minimumniveau van landelijk beschikbare mobiliteitsdata te gaan werken; dit heeft geleid tot de Digitaliseringsopgave Overheden bestaande uit 15 mobiliteitsdata items (de data top 15). De digitaliseringsopgave is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle Zeeuwse wegbeheerders. Hiertoe is een *Zeeuws Regionaal Data Team (RDT)* opgericht.

Door steeds meer datagestuurd te gaan werken kan de inzet van voertuigen worden geoptimaliseerd en wordt het mobiliteitsaanbod aangepast op de mobiliteitsvraag. De beschikbaarheid van mobiliteitsdata wordt landelijk beschouwd als een essentiële basis om klaar te zijn voor toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Mobiliteitsdata zorgen ervoor dat:

- de mobiliteitscentrale inzicht krijgt in de reizigersvraag om de reiziger zo goed mogelijk te faciliteren;
- wegbeheerders veel meer inzicht krijgen in slimme mobiliteitsoplossingen en de effectiviteit van maatregelen;
- wegbeheerders veel aanvullende informatie krijgen voor een efficiënter beheer- en onderhoudsprogramma;
- autofabrikanten en leveranciers van soft- en hardware voor hun in-car systemen optimaal worden gevoed door actuele, betrouwbare en complete informatie van wegbeheerders. Het gaat dan bijvoorbeeld om apps zoals Flitsmeister, Google Maps, Waze en de ANWB;
- automobilisten kunnen vertrouwen op een goede rijtaakondersteuning;
- zoekverkeer vermindert en de verkeersveiligheid op de Zeeuwse wegen verbetert;

Als gemeente Tholen zijn we vertegenwoordigd in het Zeeuws Regionaal Data Team en leveren wij de coördinator voor alle Zeeuwse gemeenten. De komende jaren wordt in een iteratief proces steeds voortgebouwd op eerdere leerervaringen om de o.a. de reizigersvraag stap voor stap scherper in beeld te krijgen.

Gaandeweg krijgen we steeds meer inzicht in de toepassingsmogelijkheden van data en laten we ons inspireren door smart society oplossingen zoals lantaarnpalen inzetten als auto-oplaadpunt en gebruik maken van data uit auto's. Voor het laatste is op Zeeuws niveau een onderzoek gaande met Kia.

Het is belangrijk om alle relevante verstoringen (werkzaamheden, evenementen en andere verstoringen van het wegennet) in Zeeland in beeld te hebben, om:

- de verkeershinder zoveel mogelijk te beperken;
- de weggebruiker en serviceproviders van de juiste informatie te voorzien;
- hulp- en OV-diensten op het juiste moment te informeren.

Hiertoe is een duidelijk planproces opgesteld om het meldsysteem (Melvin) op de juiste manier te vullen en actueel te houden en vindt regulier overleg plaats in het kader van regioregie.

6.6. Living lab

In het kader van het Living Lab vinden diverse pilotprojecten plaats in Zeeland. Zo is er een plan in voorbereiding voor een Superslimlaadplein met slimme e-deelauto's en voor een autonoom varende pontje in Vlissingen. Ook gaat er een pilot starten met het delen van dienstauto's van overheden

Verder hebben we als gemeente Tholen subsidie ontvangen van de provincie om te starten met een tweejarige pilot met de apps 'Toogethr Ridesharing' en 'Toogethr Cycles' op de bedrijventerreinen rondom Tholen. Dit zijn apps die werknemers stimuleren om te carpoolen of te fietsen om op deze manier het aantal woon-werk kilometer te verminderen. Met het gebruik van beide apps kunnen punten worden gespaard die ingewisseld kunnen worden in een in de app op te nemen webshop. Inmiddels doen enkele bedrijven hieraan mee en worden andere bedrijven gestimuleerd om alsnog aan te sluiten. We monitoren het gebruik van deze apps om na evaluatie te beoordelen of we dit verder uit gaan breiden in de gemeente.

7. Verkeersveilige inrichting van wegen en leefbare kernen

We willen dat onze dorpen en stad zich kenmerken door rust, ook qua verkeer. Met uitzondering van enkele 50 km/u ontsluitingswegen is 30 km/u binnen de kom de norm. We betrekken onze burgers bij de inrichting van de openbare ruimte en richten onze wegen zo in, dat automobilisten zich binnen de kom als gast gedragen. We zorgen voor veilige kruispunten en oversteekvoorzieningen. Lopen stimuleren we met voldoende brede trottoirs en aantrekkelijke wandelommetjes. Fietsen met rustige wegen en waar nodig vrijliggende fietspaden. We zorgen ervoor dat belangrijke voorzieningen zoals winkels en openbare gebouwen en bushaltes goed bereikbaar en toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking. We besteden bijzondere aandacht aan verkeersveilige schoolomgevingen en parkeeroverlast in straten.

7.1 Op weg naar nul

Verkeersveiligheid is een basisvoorwaarde voor mobiliteit. Alle verkeersdeelnemers moeten veilig van A naar B kunnen. Het verkeersveilig inrichten van de infrastructuur vormt een noodzakelijke voorwaarde voor het realiseren van de Zeeuwse ambitie 'Op weg naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers in 2050'. Met het landelijke *Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)* wordt ingezet op een integrale risicogestuurde aanpak. Integraal wil zeggen: met inzet van verschillende instrumenten, namelijk zowel infrastructuur (die wordt behandeld in dit hoofdstuk) als educatie & communicatie en handhaving (die worden behandeld in hoofdstuk 7: gedrag van verkeersdeelnemers).

Een groot deel van de verkeersonveiligheid wordt veroorzaakt door een niet optimale weginrichting: een weginrichting die niet overeenkomt met de functie van de weg en daarmee met de beoogde snelheid die er op de betreffende weg mag worden gereden. Voor elk type weg zijn landelijk een aantal basiskennmerken bepaald, waaraan wegen moeten voldoen. Deze basiskennmerken zijn afgeleid van de basiseisen van Duurzaam Veilig, waarbij het vermijden van conflicten tussen voertuigen met grote verschillen in snelheid en massa en het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) centraal staat. Ook is rekening gehouden met een goede doorstroming op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen.

Belangrijkste basiskennmerken gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

BASISKENMERK	IDEAAL	MINIMAAL
snelheidsregime:	50 km/u	50 km/u
rijbaanscheiding:	fysiek gescheiden	ononderbroken asmarkering
erfaansluitingen:	geen	wel
verhardingsbreedte per rijstrook:	3,00 meter of meer	2,75 - 3,00 meter
fietsvoorziening:	fietspad	fietsstrook 2,00 meter
autoparkeren:	niet naast de rijbaan	in vakken naast de rijbaan
aantal kruisingen:	geen kruispunten	niet meer dan 2 per kilometer
kruisingsvorm met andere GOW:	rotonde	verkeersregelinstallatie zonder deelconflicten
kruisingsvorm met ETW:	rotonde	voorrangskruising met plateau, middenheuvel, linksaf verbod en uitgebogen fietspad/strook
trottoir	1,50 meter of meer	1,00 - 1,50 meter

Belangrijkste basiskenmerken *erftoegangswegen* binnen de bebouwde kom

BASISKENMERK	IDEAAL	MINIMAAL
snelheidsregime:	30 km/u	
rijbaanscheiding:	geen	
erfaansluitingen:	wel	
verhardingstype:	klinkers	klinkerprint op asfalt
verhardingsbreedte totaal:	4,80 meter of minder	4,80 - 5,80 meter
rechtstanden	50 meter of minder	maximaal 150 meter
fietsvoorzieningen	in principe niet nodig	
autoparkeren:	op de rijbaan	
landbouwverkeer:	geen landbouwroute	
kruisingsvorm met andere ETW:	gelijkwaardig met attendering	gelijkwaardig zonder attendering
trottoir	1,50 meter of meer	1,00 - 1,50 meter

De ambitie is om ervoor te zorgen dat wegen zoveel mogelijk conform deze kenmerken zijn ingericht. Daarvoor zijn alle wegen in Zeeland onderworpen aan een kwaliteitstoets, ook de wegen in Tholen. De prioritaire knelpunten op deze wegen worden hierna behandeld.

7.2 Gebiedsontsluitingswegen

Gebiedsontsluitingswegen hebben als functie om grotere gebieden te ontsluiten. Buiten de bebouwde kom gaat het dan om 80 km/u wegen (GOW-80). Binnen de bebouwde kom om 50 km/u wegen (GOW-50). De verkeersfunctie staat op deze wegen centraal: ze zijn bedoeld om grotere aantallen motorvoertuigen op een vlotte en toch voor alle verkeersdeelnemers (met name fietsers en voetgangers) veilige manier af te wikkelen. Daarom zijn deze wegen idealiter wat breder (5,5 - 6,00 meter), geasfalteerd en voorzien van een fietspad of brede fietsstrook. Terwijl de kruispunten met een andere GOW-50 idealiter zijn voorzien van een rotonde of verkeersregelinstallatie en de kruispunten met erftoegangswegen 30 km/u (ETW-30) in ieder geval zijn ingericht als voorrangskruising met plateau.

In Tholen hebben op dit moment de volgende wegen een dergelijke verkeersfunctie GOW-50:

- Tholen: Ten Ankerweg, Grindweg, Postweg, Molenvlietsedijk (gedeeltelijk).
- Sint-Annaland: Veilingweg en Oude Zeedijk.
- Poortvliet: Paasdijkweg en Lageweg.
- Sint-Maartensdijk: Sportlaan (gedeeltelijk).
- Sint Philipsland: Stationsstraat en Oostdijk (gedeeltelijk).
- Stavenisse: Poststraat (gedeeltelijk).
- Oud-Vossemeer: Molendijk/Onder de Molen (gedeeltelijk)
- de wegen op bedrijventerreinen.

Enkele van deze wegen moeten in functie worden verlaagd en heringericht tot wijkontsluitingswegen 30 km/u (ETW-30). Het betreft:

- De Sportlaan in Sint-Maartensdijk. Deze wordt gedeeltelijk omgebouwd naar 30 km/uur in verband met de aanwezigheid van het zwembad en sportvoorzieningen, waardoor het druk is met fietsers en voetgangers en afslaande en parkerende auto's.

- De Stationsstraat in Sint Philipsland, omdat 30 km daar beter past.
- De Molendijk/Onder de Molen in Oud-Vossemeer kan afgewaardeerd worden na realisatie van de rondweg.
- De Poststraat in Stavenisse kent nu nog voor een gedeelte een maximumsnelheid van 50 km/u, maar dat past niet bij het wijkontsluitende karakter van de weg.

Knelpunten zijn verder de Slabbecoornweg in Tholen, vanwege de lange rechtstand (hoge snelheid autoverkeer) en het ontbreken van een voetpad. Ook Welgelegen is een rechte weg waar hoge snelheden worden gereden. Voorstel is om kruispuntplateaus te realiseren en te overwegen om langs de Slabbecoornweg een trottoir te realiseren.

Langs de Veilingweg in Sint-Annaland komen steeds meer bedrijven. Dit leidt tot een toename van in- en uitdraaiend verkeer, terwijl de Veilingweg een brede en rechte weg is (hoge snelheid autoverkeer). Daarom zijn snelheidsremmende maatregelen (bijvoorbeeld kruispuntplateaus in combinatie met optische vernauwingen door beplanting) wenselijk.

De Molenvlietsedijk in Tholen wordt in 2023 voorzien van een vrij liggend fietspad en in verband met de functie van schoolroute wordt de snelheid gedeeltelijk verlaagd naar 30km/u.

7.3 Wijkontsluitingswegen

Wijkontsluitingswegen hebben als functie om wijken te ontsluiten. Het zijn erftoegangswegen 30 km/u (ETW-30), met een beperkte verkeersfunctie. Op een aantal van deze wegen vormt de snelheid van het autoverkeer een aandachtspunt:

- Tholen: Koningin Julianastraat, Burgemeester Van Boeijenstraat, Mossellaan, Molensingel, Gemaalweg.
- Sint-Maartensdijk: Bloemenlaan, Westpoort.
- Scherpenisse: Langeweg.
- Sint-Annaland: Havenweg, Langeweg, FM Boogaardweg, Anna van Bourgondiëstraat (incl. voetgangersoversteek op schoolroute).
- Oud-Vossemeer: Veerstraat.
- Poortvliet: Deestraat.
- Stavenisse: Kerkstraat.

De snelheid kan op verschillende manieren worden teruggebracht: met kruispuntplateaus, wegversmallingen, drempels, e.d. Per situatie moet, rekening houdend met bewoners, worden bekeken wat de beste maatregel(enmix) is.

Verder vragen enkele kruispunten in Oud-Vossemeer de aandacht: het kruispunt Dorpsweg/Patrijzenweg en het kruispunt Rooseveltstraat/JF Kennedystraat.

7.4 Parkeren en verkeerscirculatie in Tholen stad

A. Keuze van locaties extra parkeerplaatsen

In het *Masterplan Tholen* zijn duidelijke ambities vastgelegd om de binnenstad aantrekkelijk te houden en verder te ontwikkelen voor bewoners en bezoekers/toeristen. Naast een goede bereikbaarheid zijn daarbij goede parkeervoorzieningen van belang, mits ingericht met respect voor de cultuurhistorische waarden.

Geconstateerd is dat er binnen de veste behoefte is aan extra parkeerplaatsen voor bewoners, evenals voor bezoekers, maar dan voor deze doelgroep liefst buiten de veste. In het verleden is er al eens een quick scan uitgevoerd naar mogelijke locaties. Thans doen zich nieuwe kansen voor.

Een vergelijking met Zierikzee (met binnen de veste een min of meer gelijke oppervlakte van 500x500 meter) leert ons het volgende:

Zierikzee heeft in totaal ongeveer 1200 openbare parkeerplaatsen, waarvan grofweg 300 (betaald) binnen de veste en 900 (gratis) erbuiten. Daarnaast kent Zierikzee ongeveer 1.500 parkeerplaatsen voor vergunninghouders.

Tholen heeft in totaal iets meer dan 400 openbare parkeerplaatsen, waarvan grofweg 250 (gratis) binnen de veste en 150 (gratis) erbuiten. Tholen kent geen betaald parkeren maar heeft wel blauwe zones (met beperkte parkeerduur). Daarnaast kent Tholen geen parkeerplaatsen voor vergunninghouders.

Conclusie is dat Tholen veel minder parkeerplaatsen heeft dan Zierikzee en dat er voor bezoekers vooral parkeerruimte buiten de veste moet worden toegevoegd, op loopafstand van het centrum.

Buiten de veste is de meest logische en kansrijke locatie voor uitbreiding van parkeren voor bezoekers het terrein van de voormalige basisscholen aan de Molenvlietsedijk (ca. 150 parkeerplaatsen). Op deze locatie is dubbelgebruik mogelijk, zoals parkeren ten behoeve van bezoekers van de vesting, parkeren ten behoeve van het medisch centrum De Vliethof en parkeren voor overige functies in het gebied. In combinatie met bijvoorbeeld het aanbieden van vormen van deelvervoer (fietsen, scooters) kan de kwaliteit hiervan verder verhoogd worden ('mobiliteitshub'). In het kader van het Masterplan Tholen vindt onderzoek plaats naar de invulling van dit gebied.

Verder is het gewenst dat ook aan de zuidzijde van de vesting extra parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Hierbij kan gedacht worden aan de Oesterputten of een locatie aan de Gemaalweg (ca. 100 parkeerplaatsen). Bij deze laatste optie kan aansluiting gezocht worden met de mogelijke aanmeerplaats voor riviercruiseschepen, mogelijke uitbreiding van camperplaatsen en de ontwikkeling van de vesting. Deze opties dienen nog nader verkend te worden, onder andere rekening houdend met erfgoed en in samenspraak met de werkgroepen die zich bezighouden met de ontwikkeling van de binnenstad en andere belanghebbenden.

Binnen de veste is vanuit verkeerskundig oogpunt het terrein van de voormalige school De Veste aan de Schuttershof de meest logische en kansrijke locatie voor uitbreiding van parkeren van (ca. 50 parkeerplaatsen). Deze is gelegen aan de rand van de veste waarmee we de binnenstad ontlasten van extra verkeerscirculatie binnen de veste. In deze omgeving is sprake van hoge parkeerdruk voor bewoners. Door de aanleg van een parkeerterrein zal de parkeerdruk substantieel verlicht worden. Over de precieze invulling van deze locatie vindt overleg plaats met bewoners en andere belanghebbenden. Een totaalplan voor de invulling van dit gebied zal separaat aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Daarnaast willen we de parkeerplaatsen langs de haven optimaliseren door bijvoorbeeld het verleggen van de afrit om zo een meer efficiënte indeling mogelijk te maken.

De eerste stap die gezet zal moeten worden is een keuze maken: op welke locaties binnen en buiten de veste willen we extra parkeerplaatsen aanleggen en voor welke doelgroepen zijn deze bedoeld?



B. Aanpassing verkeerscirculatie

Nadat er een keuze is gemaakt over de locaties waar extra parkeerplaatsen gerealiseerd zullen worden, moet ook de huidige verkeerscirculatie binnen de veste tegen het licht worden gehouden. Uitgangspunten zijn:

- zorgen voor logische, begrijpelijke routes, zodat zoekgedrag zoveel mogelijk wordt vermeden;
- zorgen voor zo kort mogelijke routes, zodat omrijden zoveel mogelijk wordt beperkt;
- zorgen voor een verkeersveilige inrichting van de routes, met het oog op de kwetsbaren (kinderen en ouderen, voetgangers en fietsers).

De gekozen verkeerscirculatie moet de huidige knelpunten oplossen. Het betreft in ieder geval:

- Vossemeerpoort
- Wal
- Eendrachtsweg
- Dalemsestraat
- Visstraat

C. Herijking parkeerregime

Als er duidelijkheid is over de locaties van de parkeerplaatsen en de verkeerscirculatie is de laatste stap om te bezien op welke punten het huidige parkeerbeleid herijking vereist. Vragen die dan beantwoord moeten worden:

- waar kort-parkeren en waar lang-parkeren?
- regelen kort-parkeren via blauwe zone (zoals nu) of toch introductie betaald parkeren?
- kan het zonder parkeervergunningen (zoals nu) of toch niet?

7.5 Parkeren en verkeerscirculatie in dorpen en wijken

Bekend probleem is dat er in diverse dorpen in diverse straten sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen. Mede daardoor is er bovendien sprake van hinderlijk en foutief geparkeerde auto's, hetgeen tot onveilige situaties leidt en/of tot verminderde doorstroming. Er wordt geklaagd over gebrek aan handhaving, c.q. inzet van meer BOA's.

De problemen zijn in de loop der tijd toegenomen als gevolg van groeiend autobezit (steeds meer huishoudens met 2 of meer auto's) en een toename van het aantal bedrijfswagens dat mee naar huis genomen wordt. Dit heeft ook geleid tot een toename van het aantal inritten en parkeerplaatsen in de voortuin (hetgeen vanuit klimaatadaptiedoelstellingen een ongewenste ontwikkeling is).

Wegen met parkeerproblemen die o.a. werden genoemd zijn:

- Sint Philipsland: Achterstraat, Emmastraat / Prins Hendrikstraat e.o.
- Scherpenisse: Lentestraat en centrum (Hogemarkt/Lagemarkt/Kerkstraat).
- Stavenisse: Bos, Molendijk.
- Oud-Vossemeer: Kalisbuurt, Molenstraat.
- Sint-Annaland: Tienhoven/Julianstraat, Tuinstraat/Cureestraat e.o.
- Poortvliet: Molenstraat, Langestraat.
- Tholen: Centrum, Garnalenstraat, Kreeftenstraat, Kuipersdreef, Touwslagersdreef

Een bijzonder probleem vormt het parkeren van grote voertuigen, dat wil zeggen voertuigen die langer zijn dan 6.00 meter en/of hoger dan 2.40 meter (vrachtwagens en bedrijfsbussen). Daarvoor gelden speciale verkeersregels. Deze voertuigen mogen van maandag tot en met vrijdag tussen 18.00 en 06.00 uur en op zaterdag en zondag de gehele dag uitsluitend op de daarvoor toegewezen plaatsen parkeren. Voor deze parkeerplaatsen is een parkeervergunning verplicht. Op dit moment zijn er 30 vergunningen verstrekt voor grote bedrijfswagens en 22 vergunningen voor vrachtwagens. In Sint Philipsland is de parkeerlocatie voor vrachtwagens ingericht op een parkeerplaats van een bedrijf. In Tholen, Sint-Maartensdijk, Sint-Annaland en Oud-Vossemeer zijn de parkeerplaatsen op de openbare weg op de bedrijventerreinen. In de overige kernen is geen voorziening voor het parkeren van deze grote voertuigen.

Er vindt onderzoek plaats naar de mogelijkheden van het in samenwerking met ondernemers realiseren van een parkeerterrein voor vrachtauto's op bedrijventerrein Welgelegen IV in Tholen. In toenemende mate is er sprake van overlast door overnachtende chauffeurs op de openbare weg die ook het nodige afval achterlaten.

Verder blijkt uit de meldingen van burgers in de afgelopen jaren en uit de online-enquête (die in het najaar van 2020 werd uitgevoerd in het kader van het mobiliteitsplan) dat het op sommige wegen drukker is geworden en dat de maximumsnelheid wordt overschreden (zie ook paragraaf 4.3 over wijkontsluitingswegen).

Het op een adequate manier aanpakken van al deze knelpunten vergt een integrale aanpak op wijk- of dorpsniveau. Immers, voorkomen moet worden dat maatregelen in de ene straat leiden tot een verschuiving van het probleem naar een andere straat.

Daarom zetten we de komende jaren in op het samen met de bewoners van een wijk of dorp opstellen van wijk- of dorpsverkeersplannen. Doel is te komen tot een samenhangend maatregelenpakket dat meerdere problemen oplost.

Te denken valt aan een mix van maatregelen op het gebied van verkeerscirculatie (waarmee verkeersdrukke afneemt en doorstroming wordt verbeterd), parkeren (toevoegen van parkeerplaatsen of zorgen voor nieuwe parkeerlocatie), verkeersveiligheid (verbetering of herinrichting van kruispunten) en toegankelijkheid. Daarbij zullen ook andere opgaven in de openbare ruimte (zoals groen en klimaatadaptatie) worden betrokken. Belangrijk is dat er een breed draagvlak is voor de gekozen oplossingen. Vandaar dat gekozen wordt voor een participatieve aanpak, samen met de bewoners.

Dit sluit aan bij de ambitie die is verwoord in het *Beleidsprogramma 2022-2026 'Samen leven, ruimte geven...'* om per kern een dorps- of stadsagenda op te stellen. In samenhang met deze aanpak willen we met het opstellen van dorpsverkeersplannen starten in Scherpenisse en vervolgens de overige kernen ter hand nemen met als doel om in deze collegeperiode voor alle dorpen een plan te hebben.

7.6 Parkeervoorzieningen bij havens

We ijveren voor adequate parkeervoorzieningen voor wandelaars, verblijfs- en dagrecreanten en (onder)watersporters bij havens, strandjes en langs dijken.

Dit is een gezamenlijk opgave van waterschap en gemeente. Het Waterschap is verantwoordelijk voor de parkeervoorzieningen buiten de bebouwde kom.



Belangrijk aandachtspunt betreft de parkeersituatie rondom het havengebied in Sint-Annaland. Hier bevinden zich diverse (recreatieve) activiteiten die parkeerders aantrekken, zoals het strandje, horeca, jachthaven en Frisia rondvaartboot. Op zomerse dagen leidt dit tot knelpunten op en rond het havenplateau en op de Havendijk/Havenweg. Tegelijkertijd zijn er diverse ruimtelijke ontwikkelingen op het havenplateau die in de toekomst tot nog meer parkeerdruk gaan leiden en waardoor er minder ruimte overblijft om te parkeren. Nabij de ijsbaan ligt een groot parkeerterrein, echter vanwege de loopafstand van meer dan 500 meter naar het strandje of de jachthaven wordt hier weinig gebruik van gemaakt. Op basis van een opgestelde parkeerbalans blijkt er (rekening houdend met de ruimtelijke ontwikkelingen) tijdens een pieksituatie (warme zomerdag) een tekort te zijn van ca. 115 parkeerplaatsen. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat óók geparkeerd wordt op het parkeerterrein nabij de ijsbaan (ca. 147 parkeerplaatsen). Dit tekort van 115 parkeerplaatsen is niet op te lossen op het havenplateau.

Het is nodig dat op acceptabele loopafstand van zowel de jachthaven als het strandje een parkeerterrein gerealiseerd wordt om de parkeerdruk te verminderen. Ook dient onderzoek plaats te vinden naar mogelijkheden om het parkeerterrein nabij de ijsbaan aantrekkelijker te maken om daar te gaan parkeren.

Als er duidelijkheid is over de locaties van de parkeerplaatsen zal ook bezien worden of het huidige parkeerbeleid herijking vereist. Vragen die dan beantwoord moeten worden:

- waar kort-parkeren en waar lang-parkeren?
- regelen kort-parkeren via blauwe zone of via introductie betaald parkeren?

Het parkeren op en rond de haven in Stavenisse leidt in toenemende mate tot klachten van omwonenden. Er kan geparkeerd worden op het havenplateau, echter dit plateau kan onder water lopen.

Vandaar dat langparkeerders eerder ergens anders (lees: in omliggende woonstraten) parkeren. Om dit op te lossen gaan we op zoek naar een slimme oplossing zoals ophoging van het havenplateau.

Wat betreft de parkeersituatie bij de haven van Tholen is in paragraaf 6.4 al het optimaliseren van de parkeersituatie nabij de haven in Tholen als actiepunt genoemd. Aandachtspunt hierbij is de huidige trailerhelling die tot parkeeroverlast leidt van voertuigen met botentrailer. Er zijn plannen om deze helling te verplaatsen, zodat ook dit probleem zich niet meer voordoet.

7.7 Parkeernormen

Parkeernormen zijn bedoeld om te garanderen dat bij nieuwe (bouw)projecten voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Door parkeernormen vast te leggen weten projectontwikkelaars waar zij aan toe zijn en voorkomen we dat nieuwe functies leiden tot parkeertekorten of parkeeroverlast in bestaande centrum- en woongebieden. In bestemmingsplannen dient daarom altijd te worden verwezen naar de parkeernormen die zijn opgenomen in de vigerende parkeernormen voor onze gemeente. Dat biedt de juridische basis om bij nieuwe of gewijzigde functies te toetsen of de parkeersituatie (nog) voldoet.

De gemeenteraad heeft op 11 oktober 2018 de Paraplu Herziening Parkeren Tholen vastgesteld. Toen zijn de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening betreffende parkeren overgeheveld naar een overkoepelend paraplubestemmingsplan. Het bestemmingsplan verwijst voor de te hanteren parkeernormen naar het GVVP en is tevens van toepassing verklaard voor de opvolger(s) van dit beleidsplan. In bijlage I zijn de geactualiseerde parkeernormen opgenomen. Met de implementatie van de Omgevingswet zullen de normen opgenomen worden in het omgevingsplan.

Met behulp van de parkeernormen wordt de parkeerbehoefte van een ontwikkeling berekend. Aan de hand van de soort, de omvang en de parkeernorm(en) van deze ontwikkeling wordt een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners.

De vastgelegde normen zijn gebaseerd op daarvoor opgestelde landelijke publicaties. Daarin wordt rekening gehouden met de stedelijkheidsgraad van de gemeente en het soort gebouw: woning, bedrijf, winkel, publieke voorziening, e.d.

Er staan niet alleen normen in voor autoparkeerplaatsen maar ook voor fietsparkeerplaatsen. Verder is er een norm voor gehandicaptenparkeerplaatsen. En er zijn normen voor de grootte van parkeervakken.

De vastgelegde parkeernormen zijn minimum normen. Dit betekent dat het in beginsel toegestaan is om méér parkeerplaatsen te realiseren. Het aanleggen van een overschot aan parkeerplaatsen kan echter wel tot gevolg hebben dat het bouwplan op andere gronden wordt afgewezen, bijvoorbeeld omdat de grotere verkeer aantrekkende werking leidt tot problemen op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid of verkeersmilieu (geluidhinder, luchtkwaliteit).

De vastgelegde parkeernormen zijn niet van toepassing op bestaande situaties. Bij het oplossen van bestaande parkeerkwesties wordt een parkeeronderzoek uitgevoerd om tot maatwerkoplossingen te komen.

7.8 Toegankelijkheid

In het *VN-Handvest Handicap* is vastgelegd dat in het ontwerp, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte moet worden voldaan aan de algemene basisnorm van toegankelijkheid ('design for all'). Er moet worden gezorgd voor voldoende brede, obstakelvrije en veilige voetgangersvoorzieningen naar stads- en dorpscentra, (openbare) gebouwen (zoals gemeentehuis, dorpshuizen, huisvestingslocaties voor ouderen, sportfaciliteiten, kerken, e.d.) en ook naar openbaar vervoerhaltes. Het doel is dat zoveel mogelijk mensen zich zo lang mogelijk zelfstandig kunnen verplaatsen in de openbare ruimte. Toegankelijkheid moet normaal worden en de openbare ruimte moet voorzieningen bieden die uitnodigen om te lopen, veilig en zonder drempels en obstakels (zoals geplaatste borden, uithangborden, fietsenrekken, afvalbakken, straatmeubilair, geparkeerde auto's, e.d.) Dat is niet alleen van belang voor mensen met een beperking, maar ook voor ouderen en ouders met jonge kinderen.

In Tholen werken we daartoe samen met Stichting Werkgroep Gehandicaptenbeleid Tholen (SWGt). In 2020 is er een onderzoek geweest naar de toegankelijkheid van de openbare gebouwen en buitenruimte in de gemeente Tholen en zijn middels een online-enquête knelpunten geïnventariseerd. Hierbij zijn een aantal knelpunten naar voren gekomen die vooral gaan over de (te) smalle trottoirs, het ontbreken van invalidenopritjes, de oneffenheden door kinderkopjes en de smalle gehandicaptenparkeerplaatsen. De volgende looproutes verdienen een prioritaire aanpak:

- looproutes tussen woonzorgcomplexen/zorgcentra en dorps- of stadscentrum en winkelvoorzieningen in alle kernen
- looproutes naar medische voorzieningen in alle kernen
- een looproute vanaf het Zwink naar de Zoekweg in Tholen

We hebben voor alle kernen de belangrijkste looproutes in kaart gebracht en gescreend op aanwezigheid van een trottoir, de breedte en kwaliteit van het trottoir, de aanwezigheid van afritten (voor wandelwagens, rollators en rolstoelen) en de aanwezigheid van rustpunten (bankjes). Dit is als bijlage bijgevoegd. De naar voren gekomen knelpunten zullen we inbrengen in de samen met de bewoners op te stellen dorps- en wijkverkeersplannen (zie paragraaf 7.5) en zullen ook meegenomen worden bij de verhoging van het onderhoudsniveau in centrumgebieden en bij (recreatieve) hotspots.

Dit sluit aan bij de ambitie die is verwoord in het *Beleidsprogramma 2022-2026 'Samen leven, ruimte geven...'* om per kern een dorps- of stadsagenda op te stellen.

Ook de inrichting en maatvoering van gehandicaptenparkeerplaatsen krijgen nadrukkelijker de aandacht. Zoveel mogelijk gaan we deze conform landelijke normen realiseren. Hierbij maken we gebruik van een standaard maatvoering bij herinrichtingen en ontwerp van nieuwbouwwijken.

Er zijn financiële middelen beschikbaar gesteld om de toegankelijkheid van zowel de openbare ruimte als die van openbare gebouwen te verbeteren. Deze middelen zullen hiervoor worden ingezet.

Verder is gebleken dat de loopafstanden op begraafplaatsen als knelpunt wordt ervaren door bepaalde doelgroepen. We gaan om die reden in overleg met de Stichting Handy Car(e) om rolstoelen te laten plaatsen bij onze begraafplaatsen.

Deze stichting stelt tegen vergoeding landelijk rolstoelen met muntsloten beschikbaar voor algemeen gebruik door mensen met een lichamelijke beperking, ouderen, mensen die een (tijdelijke) functiebeperking hebben, astmapatiënten, e.d. Deze rolstoelen zijn geschikt voor alle ondergronden. In overleg met de stichting en de werkgroep Gehandicaptenbeleid gaan we tevens onderzoeken of we dit uit kunnen breiden naar andere druk bezochte openbare locaties zoals centrumgebieden.

8. Gedrag van verkeersdeelnemers

We stimuleren verkeerseducatie op scholen, nemen deel aan verkeersveiligheidscampagnes en dringen aan op verkeershandhaving op onveilige locaties.

In 2019 is het nieuwe *Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)* gepubliceerd en door alle betrokken overheden vastgesteld als koersdocument voor de komende jaren. Duidelijk is dat we meer risicogestuurd moeten gaan werken: aanpakken van de grootste risicofactoren voor verkeersveiligheid. Voor Zeeland zijn de volgende thema's geprioriteerd:

- Reductie van risico's die samenhangen met de heterogeniteit van verkeer (verschillen van snelheid en massa): in Zeeland m.n. betrekking hebbend op landbouwverkeer.
- Aanpak van verkeersovertreders (vooral rijden met te hoge snelheid en het gebruik van alcohol en drugs) met extra aandacht voor asociaal rijgedrag en zwaarder straffen van veelplegers.
- Bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers; kinderen en ouderen) en onervaren weggebruikers (scholieren tussen 10 en 14 jaar, beginnende bestuurders van motorvoertuigen).
- Terugdringen van gebruik van mobiele telefoons in het verkeer.

Voor ieder thema is gezocht naar een optimale inzet van vier instrumenten:

- Infrastructuur.
- Educatie.
- Handhaving.
- Campagnes.

De uitwerking van infrastructuur is in voorgaande hoofdstukken aan bod gekomen.

8.1 Verkeerseducatie

Verkeersdeelnemers hebben veel kennis en praktijkervaring nodig om zich veilig te kunnen gedragen in het verkeer. Educatie en voorlichting zijn noodzakelijk om inzicht in het verkeerssysteem te bieden en om gedrag aan te passen aan situaties en andere weggebruikers. Het betekent het bijbrengen van kennis en inzicht, het aanleren van vaardigheden en het trainen van gedrag.

Basisscholen hebben een wettelijke verplichting om verkeerseducatie te geven. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) wil Zeeuwse scholen hierbij ondersteunen en heeft daartoe het *Zeeuws VerkeersveiligheidsLabel (ZVL)* geïntroduceerd. In de gemeente Tholen zijn echter slechts 5 basisscholen die het ZVL hebben verworven. In het verleden zijn ook de andere scholen in de gemeente gestimuleerd om hier aan deel te nemen, maar zonder veel succes. De komende jaren willen we nieuwe wegen zoeken om meer scholen te overtuigen van het belang van deelname. Om de scholen te stimuleren om deel te nemen bieden we een aantal lessen en demonstraties aan: de Remwegdemo, een Dodehoekles, 'Frankel doet het verkeer(d)', skateclinic, Veilig met landbouwverkeer, e.d. Deze producten worden gratis (gesubsidieerd) aangeboden indien scholen deelnemen aan het ZVL. Op deze manier willen we scholen stimuleren deel te nemen.

Bij de inrichting van een schoolomgeving zal worden uitgegaan van de 10 gouden regels van Veilig Verkeer Nederland. Deze regels houden onder andere in dat de snelheid in de directe omgeving beperkt moet zijn, er een veilige oversteekplaats is en een veilige schooluitgang om te verhinderen dat kinderen de straat oprennen en dat er voldoende opstelruimte voor de ouders is.

Jongeren in de leeftijd van 12-18 jaar zijn verhoudingsgewijs vaak betrokken bij een verkeersongeval. Voor middelbare scholen geldt echter geen wettelijke verplichting tot het geven van verkeerseducatie. In Zeeland is er daarom een convenant ondertekend tussen provincie en gemeenten en het voortgezet onderwijs, het zogenaamde VEVO-convenant, waarin hierover afspraken zijn gemaakt. In de gemeente Tholen betreft dit het Calvin College.

Als het gaat om ouderen en minder validen bieden het ROVZ en Veilig Verkeer Nederland diverse trainingen aan om het fietsen, ook op een elektrische fiets, veiliger te maken en ook het gebruik van scootmobielen.

De gemeente Tholen ondersteunt het aanbod van ROVZ en VVN en stimuleert inwoners en instanties om hiervan gebruik te maken.

8.2 Verkeershandhaving

Verkeershandhaving is een zaak van de Politie. Maar het heeft niet de hoogste prioriteit. Speerpunten zijn:

- Controle helm en gordel-gebruik.
- Alcoholcontroles.
- Snelheidscontroles.
- Controle op rijden door rood licht.

Voor handhaving van parkeerovertredingen is er thans boa-capaciteit beschikbaar van 2 uur in de week. Primair wordt dit ingezet op handhaving van de blauwe zones en van verkeerd geparkeerde grote voertuigen in de gemeente. Deze capaciteit is niet afdoende om gevolg te geven aan de klachten en meldingen van bewoners en bedrijven over foutparkeerders. Een parkeerprobleem is niet altijd het gevolg van te weinig parkeerplaatsen, maar kan ook het gevolg zijn van bestuurders die hun voertuig verkeerd parkeren (bijvoorbeeld op een kruisingsvlak of voor een inrit).

Sinds kort worden vanuit het ROVZ per kwartaal per gemeente verkeersveiligheidsrapportages opgesteld met speerpunten voor handhaving per gemeente. Daarnaast gaan we gebruik maken van de gegevens van navigatiesystemen om een beeld te krijgen van de straten waar structureel te hard wordt gereden. Met deze gegevens kunnen we effectiever een beeld vormen over de knelpunten waar handhaving plaats zou moeten vinden. Hierover gaan we in gesprek met politie en justitie in het driehoeksoverleg.

Een goede vorm om automobilisten te wijzen op hun snelheid in woonwijken, is toepassing van het snelheidsinformatiedisplay. Op dit display ziet een bestuurder direct met welke snelheid wordt gereden. De gemeente Tholen bezit twee van deze displays. Eén display rouleert langs een aantal vaste locaties en de andere wordt op verzoek van bewoners opgehangen waar men dat wenst.

8.3 Verkeerscampagnes

Weggebruikers vertonen regelmatig ongewenst en onveilig verkeersgedrag. Publiekscampagnes richten zich daarop. De campagnes worden uitgevoerd met alle ROVZ-partners: politie handhaaft, VVN en wegbeheerders informeren weggebruikers.

Als gemeente sluiten we aan bij de volgende jaarlijkse landelijke campagnes:

- Snelheid: Hou je aan de limiet; Check wat vaker je snelheid; Kom veilig thuis.
- BOB-alcohol: Ben je de BOB, zeg het hardop!
- MONO: Zet onderweg je mobiel uit; Ongestoord onderweg; Daar kun je mee thuis komen.
- Fietsverlichting: AAN in het donker; Zien en gezien worden.
- De scholen zijn weer begonnen: Banieren en posters attenderen automobilisten op scholieren.
- Oogstseizoen: Houd rekening met veel landbouwverkeer; Slik op de weg.

9. Beheer en onderhoud van wegen

We staan voor een adequaat beheer en onderhoud van onze weginfrastructuur en gebruiken daarvoor duurzame materialen op basis van circulair gebruik van grondstoffen. We zorgen voor een goede opvang en afvoer van regenwater. Ook streven we naar meer groen langs de wegen en gaan zorgvuldig om met onze historische wegen.

De strategie en de werkwijze rondom beheer en onderhoud van wegen zijn beschreven in het *Beleidsplan Wegen*. Een goed onderhoudsniveau van de openbare ruimte als geheel draagt bij aan de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid in de kernen. In het beleidsprogramma 2022-2026 zijn behalve opgaven over het streven naar een gezonde, groene, leefbare en veilige leefomgeving, tevens opgaven opgenomen om de toegankelijkheid en de begaanbaarheid van de openbare ruimte te verbeteren en te streven naar een hoger kwaliteitsniveau qua onderhoud. De gemeenteraad heeft in juli 2022 een amendement aangenomen om financiële middelen beschikbaar te stellen om het kwaliteitsniveau in o.a. centrumgebieden te verhogen van niveau B naar niveau A. De maatregelen die hiervoor genomen worden zullen bijdragen aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid en toegankelijkheid in de kernen. In het in 2023 te actualiseren beleidsplan Wegen zullen een strategie en standaarden worden opgenomen om bij herinrichtingen en ontwerpen van toekomstige woonwijken de toegankelijkheid te garanderen.

Ook groenvoorzieningen kunnen een waardevolle bijdrage leveren aan het bevorderen van de verkeersveiligheid. Door bijvoorbeeld bloemperken of bomen afwisselend aan weerszijden van een weg te plaatsen, verandert de as van de weg, waardoor de snelheid omlaag gaat. Ook kan groen toegepast worden om het wegbeeld te 'breken', zodat een automobilist in deze situaties meer moet opletten waardoor de snelheid lager komt te liggen. In straten waar snelheid een probleem is gaan we nog nadrukkelijker in het ontwerp en bij herinrichtingen meewegen in hoeverre door toepassing van groen het verkeersgedrag positief beïnvloed kan worden. Daarbij worden uiteraard ook de goede opvang en afvoer van regenwater betrokken. Spanningsveld daarbij kan zijn dat een verkeersdrempel juist het regenwater tegenhoudt en daarom niet gewenst is. We experimenteren in dat soort situaties met oplossingen die deze problemen voorkomen.

In het kader van toepassing van duurzame materialen willen we een pilot gaan doen in een nieuwbouwwijk met duurzame verkeersborden, bijvoorbeeld door toepassing van biocomposiet verkeersborden die bestaan uit Nederlands materiaal van riet, kalk en hars en 100% circulair zijn.

Met betrekking tot openbare verlichting staat het waarborgen van de verkeersveiligheid voor de weggebruiker voorop. Daarom sluit de gemeente op het gebied van openbare verlichting aan bij de nieuwste landelijke normen zoals beschreven in het beleidsplan Openbare Verlichting, waarvoor verkeersveiligheid het belangrijkste uitgangspunt is.

We blijven alert op het voorkomen van een wildgroei aan verkeersborden. Maar het blijft in de praktijk lastig om het aantal verkeersborden drastisch te saneren, zoals al eerder uitgelegd in hoofdstuk 2. In principe zijn er binnen een bebouwde kom nauwelijks borden nodig in 30km/uur-gebieden. Hooguit voor aanduiding van eenrichtingsverkeer en van parkeerverboden. Daarom zijn bij de komgrenzen van de kernen duidelijke komaanduidingen met poortconstructies aangebracht. Daarachter, binnen de bebouwde kom, bekijken we welke borden dan feitelijk overbodig zijn en weggehaald kunnen worden.

Het saneren van de borden maakt dat de werkelijk noodzakelijke borden beter opvallen, verbetert de ruimtelijke kwaliteit en levert ook nog enige besparing in de beheerskosten op.

In het Gladheidsbestrijdingsplan hebben we vastgelegd hoe de gladheidsbestrijding in de gemeente is georganiseerd. Voor het opstellen ervan is gebruik gemaakt van de nieuwste CROW-publicatie over gladheidsbestrijding. Uitgangspunt van het plan is waarborging van de verkeersveiligheid. In het Gladheidsbestrijdingsplan zijn de volgende primaire strooiroutes opgenomen:

- de hoofdverkeersroutes
- de fietsroutes
- de ontsluitingswegen naar de wijken
- de wegen waaraan de scholen zijn gelegen
- de wegen waaraan verzorgingstehuizen en seniorenwoningen zijn gelegen.

10. Beleidsprogramma Mobiliteit

Het beleidsprogramma bevat concrete projecten voor de komende jaren om aan de doelstellingen uit dit mobiliteitsplan te werken. Zowel gemeente als weggebruiker zijn verantwoordelijk voor een veilig en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem. Dit beleidsprogramma geeft aan welke acties we als gemeente in de collegeperiode 2022-2026 of later gaan uitvoeren. De wensen en meldingen van inwoners zijn hierin meegewogen; niet alleen vanuit de resultaten van deze enquête, maar ook die van de burger- en ondernemerspeiling en situaties die gaandeweg de jaren zijn genoemd of die al bekend zijn. Inwoners en ondernemers weten wat er speelt en komen vaak ook met suggesties voor oplossingen. Gezamenlijk zetten wij de ambities om tot concrete acties.

10.1 Beleidsprogramma

In navolgend overzicht zijn relevante projecten in het kader van het mobiliteitsplan opgenomen. Per project is de status (fase) van het project in 2022 aangegeven: voornemen - onderzoek - overleg - plan - realisatie. Deze status, de eventueel te verkrijgen subsidiegelden en de ernst van de problematiek bepalen samen in belangrijke mate de prioriteit om een project in de huidige collegeperiode op te pakken.

De volgende prioriteiten zijn onderscheiden:

1. Deze projecten direct oppakken vanwege urgente vraagstelling, dringende problematiek, toezeggingen of verleende subsidies: URGENT.
2. Er wordt grote waarde gehecht aan het oppakken van deze projecten gedurende deze collegeperiode, omdat deze projecten in belangrijke mate een bijdrage leveren aan de doelstellingen vanuit het mobiliteitsplan: BINNENKORT.
3. Deze projecten moeten op termijn opgepakt worden, omdat zij een bijdrage leveren aan de doelstellingen van het mobiliteitsplan: LATER.

Op basis van een voorlopige inschatting van de benodigde inrichtingsmaatregelen is in onderstaande tabel voor de gemeentelijke projecten/projectbijdragen een kosteninschatting gemaakt in vier grootte-categorieën. Ook is aangegeven welke dekking daarvoor bestaat of nog moet worden gezocht (combinatie mogelijk): uit de reguliere (mobiliteits)begroting - vergt een extra investering - uit grondexploitatie - via een te verkrijgen subsidie - uit andere begroting (dan mobiliteit) of een combinatie van dekkingsmiddelen.

Nr.	Omschrijving project	Prio- riteit	Status in 2022	Kosten (euro's)				Financiël e dekking	2022 - 2026	2026 e.v.	Opmerkingen
				0- 50.000	50.000- 150.000	150.000- 250.000	>250.000				
BEREIKBAARHEID											
1.	Realisatie derde aansluiting icm herinrichting Molenvlietsedijk en ontsluiting Welgelegen	1	Realisatie				X	Investering Grond exploitatie Subsidie	X		Realisatie start 2022
2.	Behoud van max. snelheid 100 km/uur Oesterdam icm verkeersveiligheid parallelweg	2	Voornemen						X		Overleg met provincie
3.	Rondweg Oud-Vossemeer	1	Overleg						X		Overleg en afstemming met provincie over ontwerp
4.	Instandhoudingsopgave brugverbindingen Rijkswaterstaat	1	Overleg						X	X	Lobby en overleg m.b.t. communicatie
5.	Verleggen landbouwroute Havenweg Sint-Annaland	2	Onderzoek						X		Overleg met waterschap voor alternatieve route
6.	Verleggen landbouwroute Zuiddijk Sint Philipsland	2	Onderzoek						X		Overleg met wateschap en ZLTO over alternatieve route
7.	Voetpad tussen 't Zwink en Zoekweg Tholen	1	Realisatie	X				Investering	X		
8.	Verbetering route Sint- Annaland / Stavenisse incl. verlenging fietspad Stoofweg	2	Voornemen						X		Overleg met waterschap en ZLTO
9.	Verbetering route Sint- Maartensdijk / Sint Philipsland	3	Voornemen							X	Overleg met waterschap
10.	Verbetering N286 tussen Stenen Kruis en Poortvliet	2	Overleg						X		Overleg met provincie
11.	Doorstroming knooppunt Zoomland (A4)	2	Overleg						X	X	

Nr.	Omschrijving project	Prioriteit	Status in 2022	Kosten (euro's)				Financiële dekking	2022-2026	2026 e.v.	Opmerkingen
				0-50.000	50.000-150.000	150.000 - 250.000	>250.000				
12.	Verbetering Gorishoeksedijk Sint-Maartensdijk	3	Overleg							X	
13.	Effecten van rondweg Oud-Vossemeer en derde ontsluiting Tholen op omliggend wegnnet	2	Voornemen						X		Monitoring met provincie en waterschap
14.	Inzet voor behoud/uitbreiding buitendijks fietsen	1	Overleg						X	X	
15.	Onderzoek landbouwverkeer over hoofdrijbaan Tholensebrug i.p.v. parallelweg	1	Voornemen								Overleg met provincie en Rijkswaterstaat
VERKEERSVEILIGHEID											
16.	Herinrichting gedeelte Sportlaan Sint-Maartensdijk (van 50 naar 30 km/uur)	1	Plan		X			Investering Subsidie	X		Uitvoering 2023
17.	Fietsvoorziening Bastion Tholen	2	Voornemen		X			Investering	X		Afhankelijk van subsidie
18.	Fietsvoorziening Eeweg Tholen	3	Voornemen				X	Investering		X	Afhankelijk van subsidie
19.	Snelheidsremmende maatregelen Veerstraat Oud-Vossemeer	1	Overleg	X				Investering	X		Toezegging bewoners
20.	Snelheidsremmende maatregelen Kon. Julianastraat Tholen	1	Voornemen		X			Investering	X		
21.	Snelheidsremmende maatregelen Slabbeoordweg Tholen	3	Voornemen		X			Investering		X	
22.	Snelheidsremmende maatregelen Veilingweg Sint-Annaland	3	Voornemen		X			Investering		X	
23.	Snelheidsremmende maatregelen Burg. Van Boeijenstraat Tholen	2	Voornemen		X			Investering	X		Schoolroute
24.	Snelheidsremmende maatregelen Westpoort Sint-Maartensdijk	3	Voornemen		X			Investering		X	
25.	Snelheidsremmende maatregelen Mossellaan	2	Voornemen		X			Investering	X		
26.	Snelheidsremmende maatregelen Gemaalweg/Molensingel	3	Voornemen		X			Investering		X	
27.	Snelheidsremmende maatregelen Bloemenlaan Sint-Maartensdijk	3	Voornemen		X			Investering		X	Gedeeltelijk i.c.m. herontwikkeling Sint-Maartensdijk-West

Nr.	Omschrijving project	Prioriteit	Status in 2022	Kosten (euro's)				Financiële dekking	2022-2026	2026 e.v.	Opmerkingen
				0-50.000	50.000-150.000	150.000 - 250.000	>250.000				
28.	Voetpad Langeweg Scherpenisse	3	Voornemen		X			Investering		X	
29.	Snelheidsremmende maatregelen Langeweg Sint-Annaland	1	Overleg	X				Investering	X		Toezegging aan bewoners
30.	Snelheidsremmende maatregelen Anna van Bourgondiëstraat icm oversteek Sint-Annaland	1	Voornemen		X			Investering	X		Schoolroute
31.	Snelheidsremmende maatregelen Deestraat Poortvliet	2	Voornemen		X			Investering	X		
32.	Afwaardering Stationsstraat Sint Philipsland (van 50 km/uur naar 30 km/uur)	3	Voornemen		X			Investering		X	
33.	Afwaardering gedeelte Onder de Molen/Molendijk (van 50 km/uur naar 30 km/uur)	3	Voornemen	X				Begroting		X	Na realisatie rondweg
34.	Herinrichting Havenweg Sint-Annaland	2	Onderzoek								In combinatie met dijkversterking
35.	Snelheidsremmende maatregelen F.M. Boogaardweg Sint-Annaland	3	Voornemen		X			Investering		X	
36.	Snelheidsremmende maatregelen Kerkstraat Stavenisse	3	Voornemen	X				Investering		X	
37.	Afwaardering Poststraat (ged.) Stavenisse (van 50 km/uur naar 30 km/uur)	3	Voornemen	X				Investering		X	
38.	Verwijderen obstakels fietspaden	1	Voornemen	X				Begroting		X	fietsveiligheid
39.	Inzet in driehoeksoverleg op verkeershandhaving met behulp van verkeersveiligheidsanalyses	1	Plan	X				Begroting			
40.	Inzet snelheidsinformatiedisplays	1	Realisatie	X				Begroting	X	X	
41.	Stimuleren scholen deelname aan ZVL	1	Overleg	X				Begroting			
42.	Deelname aan campagnes / projecten ROVZ/Rijk	1	Realisatie	X				Begroting			
VERKEERSCIRCULATIE / LEEFBAARHEID / PARKEREN / TOEGANKELIJKHEID / DORPSPLANNEN											
43.	Verbreiding Wal Tholen	1	Voornemen		X			Investering	X		

Nr.	Omschrijving project	Prioriteit	Status in 2022	Kosten (euro's)				Financiële dekking	2022-2026	2026 e.v.	Opmerkingen
				0-50.000	50.000-150.000	150.000 - 250.000	>250.000				
44.	Parkeervoorziening Molenvlietsedijk Tholen	1	Onderzoek				X	Investering	X		Samenhang met binnenstad, Vliethof, mobiliteitshub
45.	Parkeervoorziening omgeving Schuttershof Tholen	1	Onderzoek			X		Investering Exploitatie	X		Samenhang met gebiedsontwikkeling
46.	Parkeervoorziening omgeving Oesterputten	3	Voornemen			X		Investering		X	In samenhang met riviercruise en andere recreatieve ontwikkelingen
47.	Optimaliseren parkeervoorziening Contr'e Escarpe Tholen	3	Voornemen				X	Investering		X	
48.	Onderzoek parkeerregime	3	Voornemen	X				Begroting		X	
49.	Aanpassen verkeerscirculatie Tholen	1	Voornemen	X				Begroting	X		
50.	Onderzoek parkeerterrein vrachtauto's Welgelegen IV Tholen	1	Voornemen						X		In samenwerking met ondernemers
51.	Herinrichting gedeelte Burg. Baasstraat Sint-Annaland	1	Plan		X			Investering	X		Onderdeel van integraal plan
52.	Verkeersplan Scherpenisse	1	Voornemen			X		Investering	X		Hoge parkeerdruk centrum. In samenhang met dorpsagenda
53.	Verkeersplan Sint-Annaland	1	Voornemen			X		Investering	X		Hoge parkeerdruk div. straten. In samenhang met dorpsagenda.
54.	Verkeersplan Oud-Vossemeer	1	Voornemen			X		Investering	X		Hoge parkeerdruk div. straten. In samenhang met dorpsagenda..
55.	Verkeersplan Sint Philipsland	2	Voornemen		X			Investering	X		In samenhang met dorpsagenda
56.	Verkeersplan Poortvliet	2	Voornemen		X					X	In samenhang met dorpsagenda; planvorming in huidige collegeperiode
57.	Verkeersplan Stavenisse	3	Voornemen		X					X	In samenhang met dorpsagenda; planvorming in huidige collegeperiode
58.	Verkeersplan Sint-Maartensdijk	3	Voornemen		X					X	In samenhang met dorpsagenda; planvorming in huidige collegeperiode
59.	Looproutes tussen woonzorgcomplexen / zorgcentra / medische voorzieningen en centra / winkelveorzieningen	1	Onderzoek		X			Investering	X		Samenhang met verhoging kwaliteitsniveau centra
60.	Rolstoelen nabij begraafplaatsen en evt. andere voorzieningen	2	Voornemen	X				Begroting	X		
61.	Parkeervoorziening nabij haven Sint-Annaland	1	Onderzoek								Samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen
62.	Ophogen havenplateau Stavenisse	3	Voornemen			X		Investering		X	

Nr.	Omschrijving project	Prioriteit	Status in 2022	Kosten (euro's)				Financiële dekking	2022-2026	2026 e.v.	Opmerkingen
				0-50.000	50.000-150.000	150.000 - 250.000	>250.000				
63.	Verlagen parkeerdruk straten wijk Dalempolder	2	Voornemen		X			Investering	X		
SLIMME EN DUURZAME MOBILITEIT / OPENBAAR VERVOER											
64.	Realisatie mobiliteitshub Tholen	1	Onderzoek		X			Investering Subsidie	X		Samenhang met parkeren binnenstad Tholen / Vliethof / Energiebalans
65.	Onderzoek naar introductie van deelfietsen/scooters	2	Onderzoek								
66.	Inzet behoud snelle busverbindingen met Zeeland, West-Brabant en Zuid-Holland	1	Overleg						X		Overleg met provincie
67.	Inzet voor goede verbinding openbaar vervoer naar het nieuwe ziekenhuis in Roosendaal	1	Voornemen								Overleg met provincies
68.	Pilot duurzame verkeersborden	3	Voornemen	X				Begroting	X		Samenhang duurzaamheidsopgave, afhankelijk van bestaand contract
69.	Combinatie buslijnen met fijnmazig vervoer (o.a. Thover)	1	Onderzoek						X		Afhankelijk van busconcessie
70.	Hubs overige kernen	2	Voornemen				X	Investering Subsidie	X	X	Samenhang met concessie/Thover/Energiebalans
71.	Onderzoek naar introductie van deelmobiliteit met 'Onze Auto'	2	Voornemen					Anders	X		Samenhang met Energiebalans
72.	Tweejarige pilot met apps 'Toogethr'	1	Realisatie	X				Anders	X		Pilot loopt
73.	(financiële) bijdrage aan Data top 15	1	Realisatie	X				Begroting	X		

10.2 Begroting mobiliteit

Kosten beleidsprogramma

Om het beleidsprogramma dat voortvloeit uit dit mobiliteitsplan uit te kunnen voeren, is in totaal ca. 6 miljoen euro nodig:

- Van 2022-2026 : ca. 2,5 miljoen euro
- Na 2026: ca. 3,5 miljoen euro

Hierin zijn de realisatie van de derde ontsluiting van Tholen en de herinrichting van de Molenvlietsedijk niet meegenomen, omdat dit werk reeds in uitvoering is en de benodigde budgetten gereserveerd zijn.

Begroting

In de planning van projecten zullen we zoveel mogelijk aansluiten bij programma's voor gepland onderhoud aan wegen, riolering, openbare verlichting, groen of bij ruimtelijke ontwikkelingen en projecten in het kader van duurzaamheid.

Er zijn reeds investeringsbudgetten opgenomen in de begroting voor de aanpak van knelpunten rondom mobiliteit:

2022/23/24	:	1,5 miljoen euro t.b.v. knelpunten in de openbare ruimte (groen en verkeer)
2022	:	250 duizend euro t.b.v. uitvoering Mobiliteitsplan

Bij de Kadernota 2023 e.v. zijn de volgende bedragen opgenomen die verwerkt worden in de begroting 2023 e.v.:

- Herinvulling locatie "De Veste" Tholen : 150 duizend euro
- Realisatie mobiliteitshubs : 150 duizend euro

Bij de behandeling van de Kadernota 2023 is een motie aangenomen door de gemeenteraad betreffende verbetering van fysieke en sociale toegankelijkheid van openbare gebouwen, openbare voorzieningen en knelpunten nabij deze gebouwen. Hiervoor wordt een bedrag gereserveerd van 340 duizend euro. Bij de vaststelling van deze motie heeft de gemeenteraad gevraagd om een actieplan. In dit actieplan (wat opgesteld gaat worden in 2023) zullen we ook maatregelen in de openbare ruimte nabij deze gebouwen en voorzieningen opnemen.

Daarnaast is er bij de behandeling van de Kadernota 2023 een amendement aangenomen door de gemeenteraad om financiële middelen beschikbaar te stellen om het kwaliteitsniveau in o.a. centrumgebieden te verhogen van niveau B naar niveau A. De maatregelen die hiervoor genomen worden zullen ook bijdragen aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid en toegankelijkheid in de kernen.

Tenslotte zijn er jaarlijks gelden gereserveerd op de begroting voor reguliere zaken zoals onderhoud/vervanging van borden en straatmeubilair en activiteiten in het kader van gedragsbeïnvloeding (educatie en voorlichting).

Subsidiemogelijkheden vanuit mobiliteit

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

In het kader van het stimuleren van het nemen of versnellen van kosteneffectieve en risicogestuurde verkeersveiligheidsmaatregelen stelt het Rijk subsidie beschikbaar (Strategisch Plan Verkeersveiligheid). Bepaalde maatregelen in het kader van verkeersveiligheid komen in aanmerking voor een subsidie van 50% op de uitvoeringskosten. Naar verwachting zal deze subsidie de komende jaren aangevraagd kunnen blijven worden. Er is reeds subsidie ontvangen de herinrichting van de Molenvlietsedijk in Tholen. Ook is subsidie ontvangen voor de oversteek die in 2022 gerealiseerd is

bij de Molensingel in Tholen. Uiteraard zal zoveel mogelijk geprobeerd worden om ook voor andere projecten subsidie te ontvangen.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

In het kader van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is het Rijk van mening dat investeren in fietsinfrastructuur, stallingsruimte en fietsstimulering noodzakelijk is.

De Minister gaat in 2022 de Tweede Kamer voorstellen om subsidiegelden beschikbaar te stellen om lagere overheden te ondersteunen bij deze investeringen. Zodra hiervoor een regeling opengesteld wordt, zullen we voor diverse fietsprojecten subsidie aanvragen.

Subsidieregeling realisatie Mobiliteitshubs Zeeland 2022-2024

Deze provinciale regeling stelt subsidie beschikbaar voor de realisatie van haltes, hubs en deelmobiliteitshubs. 50% van de kosten komt in aanmerking voor subsidie. Sowieso ten behoeve van een hub in Tholen zal een subsidieaanvraag worden ingediend.

Subsidieregeling gedragsbeïnvloeding

Onder andere scholen kunnen aanspraak maken op subsidie bij de provincie met betrekking tot verkeerseducatie. De uitbetaling hiervan gaat via de gemeenten. Een deel of het geheel van de kosten wordt dan vergoed.

11. Beoordelingskader, monitoring en bijsturing

11.1 Beoordelingskader

Verkeer en verkeersveiligheid zijn de onderwerpen waarop burgers gemeenten het meest aanspreken. Jaarlijks kloppen ook in Tholen veel burgers bij de gemeente aan om melding te maken van een verkeersonveilige situatie: "het kruispunt is onveilig", "de auto's rijden te hard", "er is te weinig ruimte voor fietsers", "het is te druk om de straat veilig over te steken", "de kinderen kunnen niet veilig naar school fietsen", ... Dit gebeurt meestal via de telefoon of per email.

Elke melding wordt geregistreerd en nemen we serieus. Om de melding te beoordelen is feitelijke informatie nodig. Een beoordeling hoort immers plaats te vinden op basis van objectiviteit en niet op basis van de kracht waarmee de wensen geuit worden. Er hoort sprake te zijn van gelijke behandeling op basis van een objectieve beoordeling. Daartoe dient het beoordelingskader dat hieronder wordt weergegeven. In het vorige GVVP stond ook een dergelijk kader en dat bleek in de dagelijkse praktijk een prima handvat.

Indicatoren snelheid/intensiteit	Norm
Snelheid op gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) - % dat harder rijdt dan 55 km/uur - % dat harder rijdt dan 60 km/uur	minder dan 25% minder dan 5 %
Snelheid op wijkontsluitingswegen (30 km/uur doorgaande route) - % dat harder rijdt dan 40 km/uur - % dat harder rijdt dan 50 km/uur	minder dan 30% minder dan 5 %
Snelheid in woonstraten (30 km/uur) - % dat harder rijdt dan 35 km/uur - % dat harder rijdt dan 45 km/uur	minder dan 30% minder dan 5 %
Intensiteit op gebiedsontsluitingswegen (50km/uur)	lager dan 10.000 (mvt/weekdag)
Intensiteit op wijkontsluitingswegen (30 km/uur)	lager dan 5.000 (mvt/weekdag)
Intensiteit in woonstraten (30 km/uur)	lager dan 3.000 (mvt/weekdag)
Toelichting Om te komen tot verkeersveilige en leefbare situaties zijn een lage, feitelijke snelheid van het autoverkeer en een niet te hoge intensiteit belangrijke voorwaarden. De indicatoren daarbij zijn dus auto-intensiteiten en autosnelheden. Voor de snelheid geldt dat deze in woonstraten maximaal op circa 30 km/uur mag liggen. De normen die gesteld zijn, zijn gebaseerd op de gemiddelde resultaten van verkeerstellingen en op normen zoals andere gemeenten in Nederland deze gesteld hebben. Het gaat er hierbij dus om, wat we verantwoorde snelheden en intensiteiten vinden binnen de kernen van onze gemeente. Het is niet realistisch om te denken dat alle bestuurders zich aan de geldende snelheden houden. In woonwijken met weinig of geen doorgaand verkeer zijn het de bewoners zelf die te hard rijden. Om een maximum snelheid van 30 km/uur in woonstraten af te dwingen, zouden of de straten volledig ingericht moeten worden als woonstraat zodat simpelweg niet harder gereden kan worden dan 30 km/uur, of er zou sprake moeten zijn van adequate handhaving. Bij handhaving is de subjectieve pakkans een belangrijke graadmeter (hoe groot is de kans dat ik geflitst wordt). Gelet op de geringe handavingsinspanningen van de politie op verkeersgebied binnen de bebouwde kommen is het aannemelijk om ervan uit te gaan dat de subjectieve pakkans bij bestuurders niet groot is.	

11.2 Monitoring

We voeren een monitoringprogramma uit waarmee we systematisch, periodiek, feitelijke informatie verzamelen over de intensiteiten en snelheden van het gemotoriseerde verkeer op een aantal belangrijke wegen in de verschillende kernen binnen onze gemeente. De vaste locaties zijn:

- Ten Ankerweg, Grindweg, Molenvlietsedijk Tholen
- Paasdijkweg Poortvliet
- Sportlaan Sint-Maartensdijk
- Veilingweg Sint-Annaland

Daarnaast vinden incidentele metingen plaats op zoveel mogelijk straten binnen de dorpen. Dit is vaak op verzoek van bewoners of in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen.

11.3 Bijsturing

De Kadernota is in de planning- en controlcyclus het startpunt van een nieuw begrotingsjaar voor de gemeente Tholen. In dit document worden de uitgangspunten vastgelegd, worden ramingen geactualiseerd op basis van de meest recente informatie en worden eventueel nieuw beleid en nieuwe projecten opgevoerd. Deze worden vervolgens opgenomen in het Meerjareninvesteringsprogramma.

Zoals in paragraaf 10.2 is vermeld, zijn al de nodige financiële middelen gereserveerd op de begroting, zodat we voortvarend van start kunnen (en al zijn) met de uitvoering van het beleidsprogramma. Daarbij moet de kanttekening geplaatst worden dat de genoemde 1,5 miljoen euro voor de jaren 2022-2024 niet alleen ten laste gebracht kan worden van projecten in het kader van het mobiliteitsplan. Dit budget is ook bedoeld voor projecten vanuit het groenplan.

Verder is voor een aantal projecten nog niet concreet aan te geven wat de financiële lasten hiervan zijn, bijvoorbeeld omdat er nog onderzoeken moeten plaatsvinden waaruit maatregelen voortkomen of dat er nog geen duidelijkheid is over de hoogte van mogelijke subsidiegelden. Ook zijn er projecten die samenhangen met andere beleidsvelden/budgetten.

De Kadernota is het instrument waarmee we de komende jaren voorstellen zullen doen voor aanvullende financiële middelen.

Over de voortgang van de uitvoering van het mobiliteitsplan zullen we elke twee jaar rapporteren via voortgangsrapportages. Na vijf jaar zal een tussentijdse evaluatie van het mobiliteitsplan plaatsvinden. Dat biedt de mogelijkheid om het mobiliteitsbeleid op onderdelen te vernieuwen. Na 10 jaar zal een nieuw mobiliteitsplan worden opgesteld, op basis van een geactualiseerde mobiliteitsvisie.

BIJLAGEN

Bijlage I Parkeernormering

1. Inleiding

Parkeernormen zijn bedoeld om te garanderen dat bij nieuwe (bouw)projecten voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Door parkeernormen vast te leggen weten projectontwikkelaars waar zij aan toe zijn en voorkomen we dat nieuwe functies leiden tot parkeertekorten of parkeeroverlast in bestaande centrum- en woongebieden. In bestemmingsplannen dient naar deze nota te worden verwezen. Dat biedt de juridische basis om bij nieuwe of gewijzigde functies te toetsen of de parkeersituatie (nog) voldoet.

Parkeernormen zijn echter niet toepasbaar voor bestaande situaties: alleen in het kader van een bestemmingsplan of de aanvraag van een (bouw)vergunning kan getoetst worden aan de vigerende parkeerregeling. We kunnen niet met terugwerkende kracht bepalen of er sprake is van een adequate parkeersituatie. Bij het oplossen van bestaande parkeerkwesties passen we om tot oplossingsrichtingen te komen maatwerk toe op basis van een parkeeronderzoek.

De gemeenteraad heeft op 11 oktober 2018 de Paraplu Herziening Parkeren Tholen vastgesteld. Toen zijn de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening betreffende parkeren overgeheveld naar een overkoepelend paraplubestemmingsplan. Het bestemmingsplan verwijst voor de te hanteren parkeernormen naar het GVVP en is tevens van toepassing verklaard voor de opvolger(s) van dit beleidsplan.

2. Uitgangspunten

CROW publicatie 381

De CROW publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkencijfers naar parkeernormen (december 2018) vormt de leidraad voor de normen.

Stedelijkheidsgraad

Bij de parkeerkencijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt naar 'stedelijkheidsgraad': naarmate een gemeente meer stedelijk is, kunnen lagere parkeernormen worden toegepast. De stedelijkheidsgraad is door het CBS gedefinieerd op basis van de 'omgevingsadressendichtheid' (het gemiddeld aantal andere adressen dat binnen een cirkel van één kilometer rondom elk adres te vinden is). Volgens deze definitie zijn Tholen, Sint-Maartensdijk en Sint-Annaland weinig stedelijk en de overige kernen niet stedelijk. De 'omgevingsadressendichtheid' alléén zegt echter niet alles over de stedelijkheid van een gemeente. Daarvoor moet ook gekeken worden naar:

- de aanwezigheid en de omvang van voorzieningen in de nabijheid;
- de beschikbaarheid en de kwaliteit van openbaar vervoer;
- het gemiddeld autobezit.

Als de gemeente Tholen wordt vergeleken met andere gemeenten, komt de kwalificatie niet stedelijk het beste overeen met het voorzieningenniveau, de bereikbaarheid per openbaar vervoer en autobezit in de gemeente.

Gebiedsindeling

Het CROW maakt onderscheid in vier verschillende zones: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom, buitengebied.

Gezien de ligging en de bereikbaarheid alsook dat er sprake is van (deels) gereguleerd parkeren, hanteert de gemeente Tholen alleen voor de vesting van Tholen 'centrum' en voor het overige 'rest bebouwde kom' of 'buitengebied'. Belangrijke reden hiervoor is ook het hoge autobezit in onze gemeente.

Overige uitgangspunten

- Fietsparkeerkcijfers Voor parkeercijfers met betrekking tot fietsen verwijzen we naar CROW-publicatie ASVV 2021 (Overzicht fietsparkeercijfers). De cijfers zijn bedoeld voor solitaire functies en niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies.
- Bij voorzieningen moet ook nagegaan worden of er van de te realiseren parkeerplaatsen één of meer parkeerplaatsen aangewezen moeten worden als Gehandicaptenparkeerplaats (GPP), waarbij de afmetingen van de GPP ook aangepast is. Uitgangspunt hierbij is dat minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn welke zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw c.q. voorziening gesitueerd dienen te zijn (maximale loopafstand 100 meter).
- Qua maatvoering hanteren we de richtlijnen van ASVV 2021 (of de meest recente versie van deze publicatie). We gaan uit van de volgende afmetingen voor:
 - haaks parkeervak: tenminste 2,50 meter bij 5,00 meter.
 - langsparkeren: tenminste 6,00 meter bij 2,00 meter.
 - gehandicaptenparkeervak: tenminste 3,50 meter bij 6,00 meter.

3. Parkeernormen naar categorie

De te hanteren parkeernormen zijn afhankelijk van de functie van het gebouw/project. Per functie/categorie zijn de te hanteren parkeernormen onderstaand weergegeven.

Parkeernormen Categorie Wonen:

	Centrum Tholen	Rest	Buiten gebied	Eenheid	Aandeel bezoekers
Koop vrijstaand	1,8	2,2	2,4	woning	0,3
Koop twee-onder-één-kap	1,7	2,1	2,2	woning	0,3
Koop tussen/hoek	1,5	1,9	2,0	woning	0,3
Koop, etage, duur	1,6	2,0	2,1	woning	0,3
Koop, etage, midden	1,4	1,8	1,9	woning	0,3
Koop, etage goedkoop	1,3	1,6	1,6	woning	0,3
Huurhuis, vrije sector	1,5	1,9	2,0	woning	0,3
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,6	1,6	woning	0,3
Huur, appartement, duur	1,4	1,8	1,9	appartement	0,3
Huur, appartement, midden/goedkoop	1,1	1,4	1,4	appartement	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,5	0,7	0,7	kamer	0,2
Kamerverhuur studenten (niet-zelfstandig)	0,2	0,2	0,2	kamer	0,2
Serviceflat	1,0	1,1	1,2	woning	0,3
Kleine éénpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	0,6	0,7	0,7	woning	0,3

Parkeernormen Categorie Werken:

	Centrum Tholen	Rest	Buiten gebied	Eenheid	Aandeel bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,0	2,5	2,5	100 m2 bvo	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,4	3,5	3,5	100 m2 bvo	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) ¹	1,9	2,3	2,3	100 m2 bvo	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) ²	0,8	1,0	1,0	100 m2 bvo	5%
Bedrijfsverzamelgebouw ³	1,6	1,9	1,9	100 m2 bvo	5%

Parkeernormen Overige functies:

	Centrum Tholen	Rest	Buiten gebied	Eenheid	Aandeel bezoekers
Winkels					
Buurtsupermarkt	3,3	4,3	n.v.t.	100 m2 bvo	85%
Fullservice supermarkt	n.v.t.	6,1	n.v.t.	100 m2 bvo	85%
Buurt/wijk- en dorpscentrum	3,5	4,1	n.v.t.	100 m2 bvo	85%
Meubelboulevard	n.v.t.	2,5	n.v.t.	100 m2 bvo	85%
Bouwmarkt	n.v.t.	2,4	2,4	100 m2 bvo	85%
Tuincentrum	n.v.t.	2,6	2,8	100 m2 bvo	85%
Culturele-, religieuze, sport- en kindervoorzieningen					
Bibliotheek	0,4	1,1	1,3	100 m2 bvo	95%
Museum ⁴	0,6	1,1	1,1	100 m2 bvo	95%
Religiegebouw	0,1	0,1	n.v.t.	zitplaats	95%
Bowlingcentrum	1,6	2,8	2,8	bowlingbaan	90%
Dansstudio	1,6	5,5	7,4	100 m2 bvo	95%
Bioscoop / theater ⁵	n.v.t.	11,2	13,7	100 m2 bvo	
Sportschool	1,4	4,8	6,5	100 m2 bvo	90%
Sporthal	1,5	2,8	3,4	100 m2 bvo	95%
Zwembad openlucht	n.v.t.	12,9	15,8	100 m2 bassin	99%

¹ Exclusief vrachtwagenparkeren

² Exclusief vrachtwagenparkeren

³ Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven

⁴ Betreft een globale parkeernorm. De parkeerbehoefte dient met een parkeeronderzoek onderbouwd te worden.

⁵ 1 zitplaats is ongeveer 3 m2 bvo

	Centrum Tholen	Rest	Buiten gebied	Eenheid	Aandeel bezoekers
Sportveld ⁶		20,0	20,0	ha netto terrein	95%
Jachthaven ⁷	0,6	0,6	0,6	ligplaats	
Kinderboerderij	3,9	4,7	5,1	Gemiddelde boerderij	95%
Manege	n.v.t.	n.v.t.	0,4	box	90%
Volkstuin	n.v.t.	1,3	1,4	10 tuinen	100%
Toerisme en recreatie					
Camping	n.v.t.	n.v.t.	1,2	Standplaats	90%
Bungalowpark	n.v.t.	n.v.t.	1,7	bungalow	90%
1* hotel	0,8	2,4	4,5	10 kamers	75%
2* hotel	1,7	4,0	6,2	10 kamers	80%
3* hotel	2,7	5,0	6,8	10 kamers	75%
4* hotel	3,7	7,2	9,0	10 kamers	75%
5* hotel	5,7	10,6	12,6	10 kamers	65%
Café, bar, cafetaria	5,0	6,0	n.v.t.	100 m2 bvo	90%
Restaurant	9,0	13,0	15,0	100 m2 bvo	80%
Discotheek	12,0	20,8	20,8	100 m2 bvo	95%
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	6,5	8,5	8,5	100 m2 bvo	95%
Gezondheidszorg / begraafplaats					
Huisartsenpraktijk	2,4	2,9	3,2	behandelkamer	55%
Apotheek	2,5	3,1	n.v.t.	100 m2 bvo	65%
Fysiotherapiepraktijk	1,4	1,7	1,9	behandelkamer	60%
Consultatiebureau	1,5	1,8	2,1	behandelkamer	50%
Consultatiebureau voor ouderen	1,6	1,9	2,2	behandelkamer	40%
Tandartsenpraktijk	1,9	2,3	2,6	behandelkamer	50%
Gezondheidscentrum	1,8	2,1	2,4	behandelkamer	55%
Ziekenhuis ⁸	1,6	1,7	2,0	100 m2 bvo	30%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	n.v.t.	wooneenheid	60%
Begraafplaats	n.v.t.	31,6	31,6	gelijktijdige begrafenis	97%

⁶ Betreft een globale parkeernorm. De parkeerbehoefte dient met een parkeeronderzoek onderbouwd te worden. Berekening is exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten

⁷ Betreft een globale parkeernorm. De parkeerbehoefte dient met een parkeeronderzoek onderbouwd te worden.

⁸ de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:

- Bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag. 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden
- Dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandeling patiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats
- Medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)

	Centrum	Rest	Buiten gebied	Eenheid	Aandeel bezoekers
Onderwijs					
Crèche / kinderdagverblijf ⁹	1,2	1,4	1,5	100 m2 bvo	0%
Basisonderwijs ¹⁰	0,7	0,7	0,7	leslokaal	0%
Middelbare school	4,5	4,9	4,9	100 leerlingen	10%
ROC	5,4	5,8	5,9	100 leerlingen	10%
Avondonderwijs	5,6	6,8	10,5	10 studenten	95%

Halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven:

De parkeernorm bij nieuwbouw of uitbreiding van basisscholen / kinderdagverblijven e.d. bestaat dus uit twee componenten:

- de aangegeven norm per leslokaal t.b.v. personeel;
- een norm voor het aantal parkeerplaatsen nodig voor het wegbrengen en halen van kinderen.

Uitleg bij de te hanteren normen voor de categorie Onderwijsvoorzieningen:

- Bij kinderdagverblijven is kenmerkend dat bijna alle kinderen met de auto worden gebracht en gehaald. Ook bij basisscholen worden veel kinderen met de auto gebracht en gehaald. Er is hierbij wel sprake van een zekere spreiding, niet iedereen brengt of haalt zijn/haar kind op hetzelfde tijdstip.

Voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen voor het halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven wordt onderstaande rekenmethode.

- Voor een school met een regionale functie moet bij de dimensionering van de parkeervakken rekening gehouden worden met het feit dat ook personenbusjes gebruik maken van de parkeervoorzieningen.
- De parkeernormen moeten volledig op eigen terrein gerealiseerd worden.
- De parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers moeten altijd toegankelijk en beschikbaar blijven als zodanig.
- Bij voorzieningen in deze categorie moet ook nagegaan worden of er van de te realiseren parkeerplaatsen ook één of meer parkeerplaatsen aangewezen moeten worden als Gehandicaptenparkeerplaats (GPP), waarbij de afmetingen van de GPP ook aangepast is.

Uitgangspunt hierbij is dat minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn welke zo dicht mogelijk bij de ingang van de voorziening gesitueerd dienen te zijn (maximale loopafstand 100 meter).

- Arbeidsplaats - maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers.

Halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven:

Voor het aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen met de auto bij kinderdagverblijf en basisscholen, geldt een rekenregel die uitgaat van het aantal leerlingen vermenigvuldigd met het aandeel leerlingen met auto vermenigvuldigd met reductiefactoren voor de parkeerduur en voor het aantal kinderen per auto:

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen per auto.

⁹ Exclusief kiss & ride

¹⁰ Exclusief kiss & ride

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt landelijk tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:

- Stedelijkheidsgraad;
- Stedelijke zone;
- De gemiddelde afstand naar school.

Binnen de gemeente Tholen ligt het percentage op:

- Groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- Groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- Kinderdagverblijf: 50 - 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen met maximaal 40% worden gereduceerd.

Groepen 1 t/m 3

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75

(reductiefactor parkeerduur = 0,5, omdat de parkeerduur bij groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in perioden van 20 minuten bedraagt / reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,75 voor groepen 1 t/m 3).

Groepen 4 t/m 8

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85

(reductiefactor parkeerduur is 0,25, omdat parkeerduur bij groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in perioden van 10 minuten bedraagt / reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,85 voor groepen 4 t/m 8)

Kinderdagverblijf

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,75

(reductiefactor parkeerduur = 0,25, omdat parkeerduur bij kinderdagverblijven gemiddeld 15 minuten in perioden van 60 minuten bedraagt / reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,75 voor kinderdagverblijf).

4. Toepassing

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Met behulp van de parkeernormen wordt de parkeerbehoefte van een ontwikkeling berekend. Aan de hand van de soort, de omvang en de parkeernorm(en) van deze ontwikkeling wordt een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 381. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd, die hieronder zijn vermeld.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop- avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	75%
Bioscoop / theater	5%	25%	90%	0%	80%	40%	100%	40%
Sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis / serviceflat	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Sloop / nieuwbouw of functiewijziging

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw of functiewijziging eerst de parkeerbehoefte van de laatste feitelijk bestaande (te vervallen) functies wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en -indien van toepassing- aanwezigheidspercentages uit deze nota. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte in de nieuwe situatie. Dit geldt echter alléén als het gebouw de laatste vijf jaar nog legaal gebruikt is. Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt is, moet de parkeerbehoefte van de bestaande functie op nihil worden gesteld.

Parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden door de gemeente Tholen getoetst op maatvoering en toegankelijkheid. Parkeerplaatsen die te krap bemeten zijn of niet goed in- en/of uitgereden kunnen worden, tellen niet mee bij de beoordeling van de parkeersituatie.

Garages bij woningen worden in de praktijk vaak niet gebruikt voor het stallen van een auto, maar als bergruimte. Daarom wordt een parkeerplaats in een garage bij een woning alleen meegeteld als er vóór de garage een opstelplaats is van ten minste 5 m lengte.

In beginsel moeten parkeerplaatsen ieder afzonderlijk bereikbaar zijn. Dus twee parkeerplaatsen die achter elkaar liggen, tellen slechts als één parkeerplaats mee. Alleen bij woningen telt de tweede parkeerplaats nog voor de helft mee (dus twee parkeerplaatsen achter elkaar tellen samen als 1,5 parkeerplaatsen). Deze regels zijn samengevat in de volgende tabel.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal pp	Berekenings-aantal pp	Opmerking
Enkele oprit zonder garage (carport)	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter diep
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,40	
Garage(box), niet bij woning	1	0,50	
Garage met enkele oprit	2	1,0 ¹⁾	Diepte oprit ≥ 5,0 m. Breedte oprit ≥ 3,00m.
Garage met enkele oprit	2	1	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter diep

Parkeren niet op eigen terrein

Bij nieuwbouw of functiewijziging is uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Dit betekent dat het parkeren op eigen terrein, of binnen de planontwikkeling van een gebied, moet plaatsvinden. Er zijn redenen denkbaar dat het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval als:

- de ontwikkeling is gelegen in een voetgangersgebied
- het fysiek onmogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, bijvoorbeeld bij bestaande panden of bij rijtjeswoningen;
- het financieel niet haalbaar is om een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren.

In deze gevallen kijkt de gemeente Tholen of het mogelijk is de benodigde extra parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte te realiseren. De gemeente kan dan zorgdragen voor de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte, maar de kosten hiervan komen echter voor rekening van de ontwikkelende partij.

Meer dan de parkeernorm

De parkeernormen die in deze nota zijn opgenomen zijn minimum normen. Dat betekent dat het in beginsel toegestaan is om méér parkeerplaatsen te realiseren. Het aanleggen van een overschot aan parkeerplaatsen kan echter wel tot gevolg hebben dat het bouwplan op andere gronden wordt afgewezen, bijvoorbeeld omdat de grotere verkeersaantrekkende werking leidt tot problemen op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid of verkeersmilieu (geluidhinder, luchtkwaliteit).

Minder dan de parkeernorm

Er zijn situaties denkbaar waarbij de initiatiefnemer het aantal parkeerplaatsen conform de parkeernorm niet kan of wil realiseren. Hieraan kan medewerking worden verleend als voldaan wordt aan één van de volgende voorwaarden:

A. Elders aanwezige parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand

Er wordt aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabele loopafstand rond de ontwikkeling in de benodigde parkeerruimte (conform de normen) wordt voorzien, bijvoorbeeld in een particuliere parkeergarage c.q. parkeerterrein. Aangetoond moet worden dat deze alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeervraag van de ontwikkeling. Tevens kan voor vervangende parkeerruimte beroep worden gedaan op de openbare ruimte als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 85% zal blijven. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de vergunningaanvrager.

Het onderzoeksgebied hangt samen met de maximale loopafstand, zoals beschreven in paragraaf 11.1 en dient met de gemeente afgestemd te worden. Als het mogelijk en noodzakelijk is om nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren, gebeurt dit op kosten van de aanvrager.

B. Beperkte uitbreiding

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan drie parkeerplaatsen, verleent de gemeente in principe vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld voor een beperkte uitbreiding van vloeroppervlak van een winkel. Ook als de rekenkundige waarde van de parkeereis van een project minder dan 1,5 bedraagt, kan op basis van de door initiatiefnemer aan te dragen argumenten vrijstelling worden verleend van de parkeereis. Deze vrijstellingen gelden echter niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen'.

C. Afkoop parkeernorm door financiële bijdrage

Als het realiseren van parkeren op eigen terrein (deels) niet mogelijk of ongewenst is, het gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte geen oplossing biedt en het fysiek realiseren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte ook geen mogelijkheid is, kan het college in het uiterste geval vrijstelling verlenen middels het eisen van een financiële bijdrage om de parkeervraag af te kopen. Dit kan mogelijk zijn indien de realisering van het bouwplan belangrijker is dan de nadelige gevolgen op het gebied van parkeren. Een dergelijke financiële bijdrage kan de gemeente dan investeren in (grootschalige) parkeergelegenheid, bereikbaarheid en overige modaliteiten om de gegenereerde parkeerdruk te compenseren. De bijdragen worden door het college zo snel mogelijk (uiterlijk binnen 5 jaar) aantoonbaar geïnvesteerd in bereikbaarheids- en mobiliteitsverbeteringen. Een marktconform bedrag voor aanleg van een parkeerplaats in een gebouwde parkeervoorziening (bijvoorbeeld parkeergarage) is € 15.000,00; voor een maaiveldplaats is dit € 3.000,00. Landelijk liggen de afkoopsommen voor parkeer- en mobiliteitsfondsen tussen de € 3.000,00 (kleine gemeenten) en € 20.000,00 (grote steden).

D. Bijzondere situaties

De gemeente kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of de ruimtelijke situatie. Een en ander dient gemotiveerd en vastgelegd te worden in een afzonderlijk collegebesluit. Dit kan betekenen dat aanvullende afspraken worden gemaakt. Voorbeeld van een situatie waarbij door middel van een collegebesluit afgeweken kan worden zijn:

- een integrale gebiedsontwikkeling waarbij door schaalvoordelen meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is (vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst).
- als sprake is van een verplaatsing van een functie en aangetoond kan worden dat op de huidige locatie (mits vergelijkbaar) een lager aantal parkeerplaatsen in de praktijk volstaat.
- ontwikkelingen waarbij specifieke maatregelen worden getroffen op mobiliteitsgebied. Een relevante ontwikkeling in dit licht is de opkomst van alternatieve mobiliteitsconcepten zoals deelauto's en Mobility as a Service (MaaS). De gemeente Tholen staat positief tegenover nieuwe mobiliteitsoplossingen. Het is dan denkbaar dat een ontwikkelaar in gereguleerd gebied wil bouwen met een lagere parkeernorm maar tegelijk één of meerdere deelauto's wil aanbieden. Er dient dan door de initiatiefnemer aangetoond te worden dat de gebruikers van het te bouwen object (blijvend) een lagere parkeerbehoefte hebben dan is berekend op basis van de parkeernormen. Hiervoor is een vervoerplan vereist met concrete en realistische maatregelen om het autoverkeer te beperken.

Bijzondere, nieuwe functies

In sommige sectoren gaan de ontwikkelingen snel. Er ontstaan steeds nieuwe bedrijfs- en winkelformules die bijvoorbeeld inspelen op de mogelijkheden die het internet biedt. Reguliere detailhandel wordt bijvoorbeeld vervangen door online-winkels met soms een vaste locatie waar de goederen desgewenst kunnen worden getoond of opgehaald. Bedrijven bieden hun diensten aan via apps, het delen van goederen wordt steeds eenvoudiger etc.

Daar horen nieuwe bedrijfsformules bij en mogelijk ook andere parkeerbehoefte. De huidige parkeernormen zijn gebaseerd op de 'standaard' functies.

Op het moment dat zich andersoortige functies voordoen, kunnen de standaard parkeernormen daarvoor niet passend zijn. Er wordt in dit soort gevallen maatwerk geleverd: op basis van ervaringen elders en een businessplan van de betreffende onderneming wordt een parkeernorm op maat vastgesteld.

Acceptabele loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op een acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van parkeerplek naar de ingang van de bestemming. In onderstaande tabel staan de maximaal acceptabele loopafstanden waarbinnen in principe de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn.

De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Ook hangt de acceptatie af van de aantrekkelijkheid van de looproute en de concurrentiekracht van alternatieven. De gemeente Tholen gebruikt deze maximaal acceptabele loopafstanden voor het toetsen van de parkeeroplossing behorende bij een nieuwe functie. De maximale loopafstanden gelden dus niet voor bestaande situaties.

De acceptabele loopafstanden zijn een indicatie (gebaseerd op normen van het CROW), afhankelijk van de omstandigheden kan er bij nieuwbouw gemotiveerd van worden afgeweken. Voor bestaande gebieden geldt dat Tholen grotere afstanden accepteert in gebieden waar de parkeerdruk groter is dan 85% en in gebieden waar gereguleerd parkeren van kracht is. Daar geldt voor bewoners een acceptabele afstand van 250 meter.

In nieuw te realiseren woonwijken is het mogelijk om geheel anders met parkeren om te gaan. Een optie is dan om alle auto's aan de randen van de wijk (al dan niet in een gebouwde voorziening) te parkeren en de woningen geheel in het groen te situeren. De groene woonomgeving en de aantrekkelijke looproutes rechtvaardigen dan aanmerkelijk grotere loopafstanden tot 400 meter.

In centrumgebieden fungeren verschillende winkels en voorzieningen vaak in combinatie met elkaar: men komt niet specifiek naar één winkel, maar naar het centrumgebied, waar men verschillende winkels en horeca in één bezoek combineert. Bij dergelijke functies kan voor de maximale loopafstand een ruimere straal worden genomen: het gaat erom dat de afstand tussen de voorzieningen en het centrumgebied *als geheel* (dus tot de randen van het centrum) niet te groot zijn.

Acceptabele loopafstanden	
Wonen (eerste auto)	100 meter tot bestemming
Wonen (tweede en volgende auto)	250 meter tot bestemming
Wonen bewoners en bezoekers nieuwe wijken	400 meter tot bestemming
Winkelen (centrumgebied)	100-600 meter tot bestemming
Werken	800 meter tot bestemming
Ontspanning	600 meter tot bestemming
Gezondheidszorg	Tot 100 meter tot bestemming
Onderwijs (afzetten passagier)	Tot 150 meter tot bestemming



ROTTERDAM
Walenburgerplein 104
3039 AN Rotterdam
T: +31 10 303 29 98

info@tridee.eu
www.tridee.eu
kvk 29040450
BE 894.072.556

ANTWERPEN
Quellinstraat 6
2018 Antwerpen
T: +32 3 226 77 90

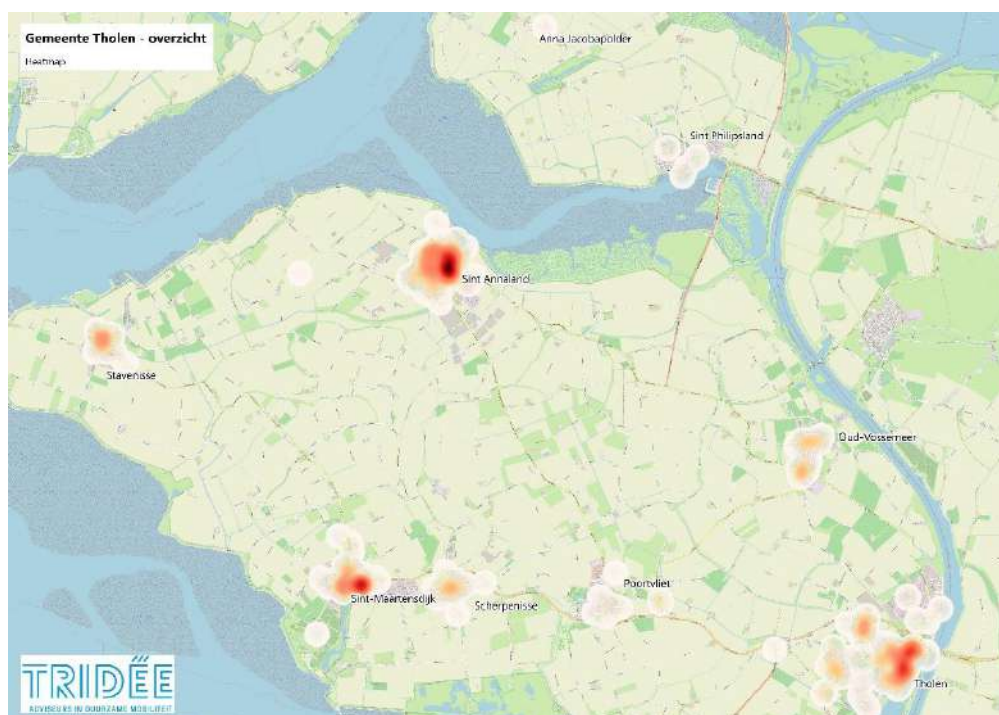
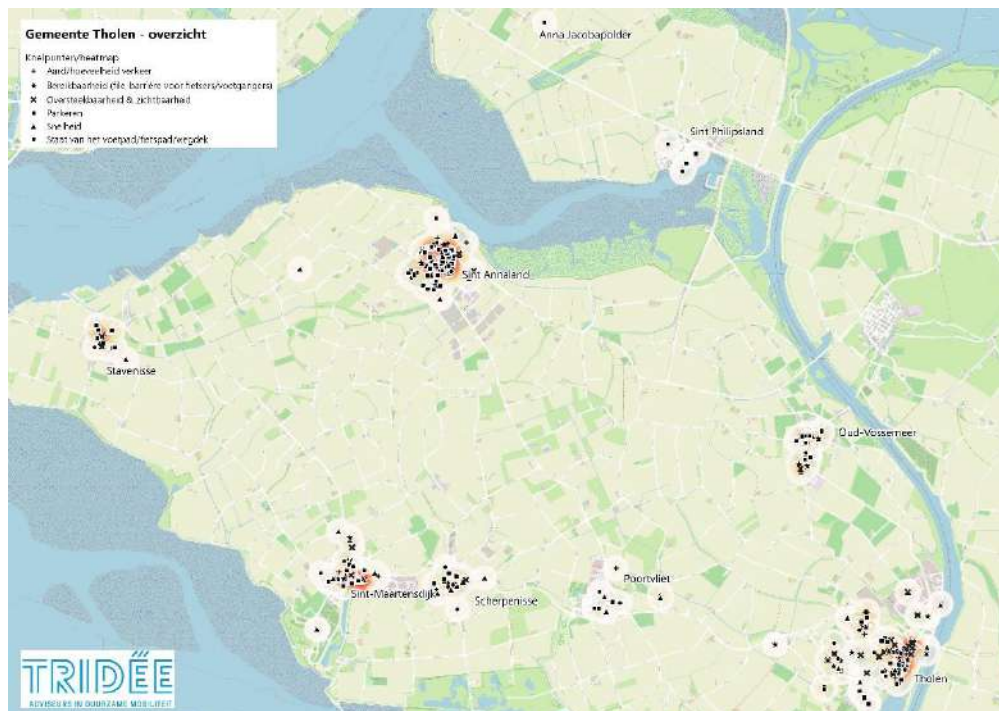
1 Analyse knelpunten Tholen

In totaal werden er 575 meldingen geregistreerd waarvan de meeste in Sint Annaland (33%) en Tholen (33%).

Deelgebied	Aantal
Sint-Annaland	33%
Tholen	33%
Sint-Maartensdijk	14%
Oud-Vossemeer	5%
Stavenisse	5%
Scherpenisse	4%
Poortvliet	2%
Sint Philipsland	1%
Anna Jacobapolder	0%

Dit ruime aantal betekent dat dit een goede indicatie is van de 'top of mind' van de bevolking: de knelpunten die voor het grootste aantal mensen het sterkst leven, en dus prioritaire verwachtingen die een oplossing behoeven.

- We kijken naar **meldingen**, niet naar unieke knelpunten; verschillende bewoners kunnen hetzelfde knelpunt aangeven; maar precies de totale kwantiteit geeft gewicht aan de knelpunten (meer mensen hechten belang aan hetzelfde knelpunt).
- We krijgen een beeld van de **beleving**, met een fact check op basis van expertkennis binnen de gemeenten. Dit is geen lijst van onderzochte, geobjectiveerde knelpunten. Alles onderzoeken is in deze context niet haalbaar. We zijn ook beperkt tot de summiere, wellicht niet altijd even nauwkeurige formulering van respondenten (doorvragen voor een goed begrip, zoals in een live workshop, kan hier niet). Dit vormt wel een dataset die kan bevraagd worden bij verder onderzoek naar de thema's en door de gemeente in de toekomst bij locatie gebonden maatregelen.
- We krijgen een beeld van **ruimtelijke patronen en hotspots**, niet van lokale precisie. Veel punten zijn goed lokaliseerbaar: kruispunten, korte straten, precieze beschrijvingen. Maar soms slaan knelpunten op lange wegvakken, of laat de beschrijving een exacte locatie niet toe, en dan zijn de punten bij benadering neergezet. We mogen dus niet in detail inzoomen op de kaarten, want dan creëren we de indruk van schijnprecisie.



1.1 Categorisering van meldingen

De meldingen werden onderverdeeld in 6 standaard categorieën:

- Aard/hoeveelheid verkeer (14%)
- Bereikbaarheid (file/barrière) (4%)
- Oversteekbaarheid & zichtbaarheid (13%)
- Parkeren (42%)
- Snelheid (18%)
- Staat van het voetpad/fietspad/wegdek (8%)

Van alle geregistreerde meldingen gaat 42% voornamelijk over parkeren en 18% over snelheid.

Wanneer we de omschrijving van de meldingen in detail bekijken stellen we vast dat de categorie 'Parkeren' meer dan alleen over problemen gaat zoals hoge parkeerdruk, weinig parkeerplaatsen, foutief parkeren maar ook dat geparkeerde voertuigen voor een slechte zichtbaarheid of moeilijke doorgang zorgen. Er is dus ook sprake over hinderlijk geparkeerde voertuigen. Daarnaast zijn er straten die te smal worden omdat parkeren langs beide zijde gebeurt.

Wanneer we de categorie 'Snelheid' toepassen gaat het over onaangepaste snelheid van automobilisten, agressief rijgedrag en vraag tot verlagen van het snelheidsregime.

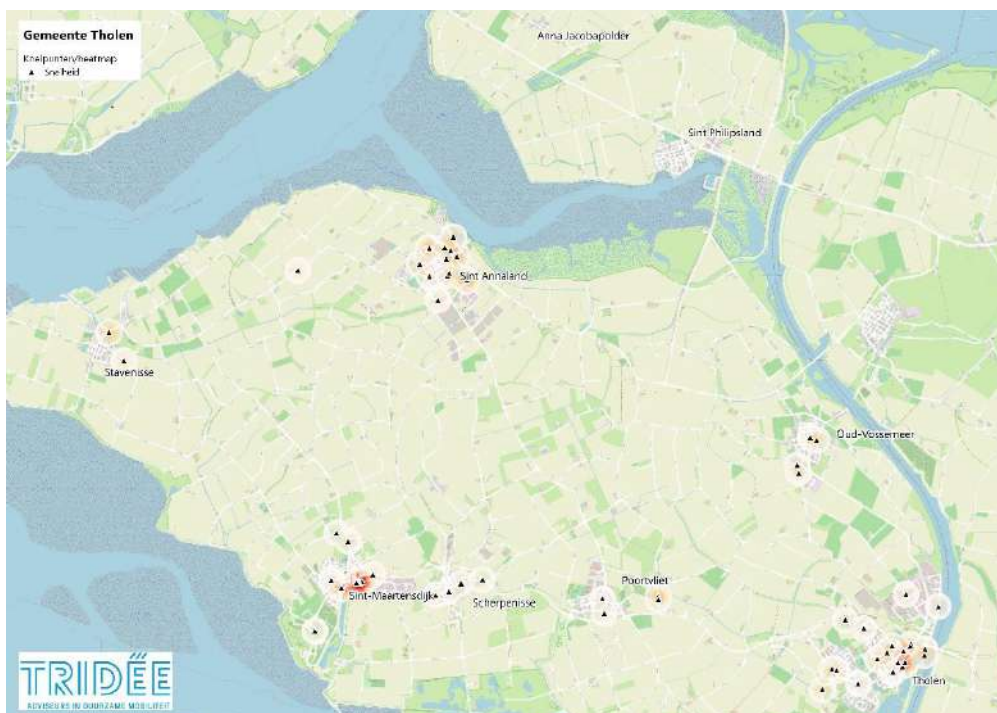
'Aard en hoeveelheid verkeer' heeft te maken met onder andere een toename van verkeer (personenvervoer en/of zwaar vervoer), sluipverkeer en geluidsoverlast.

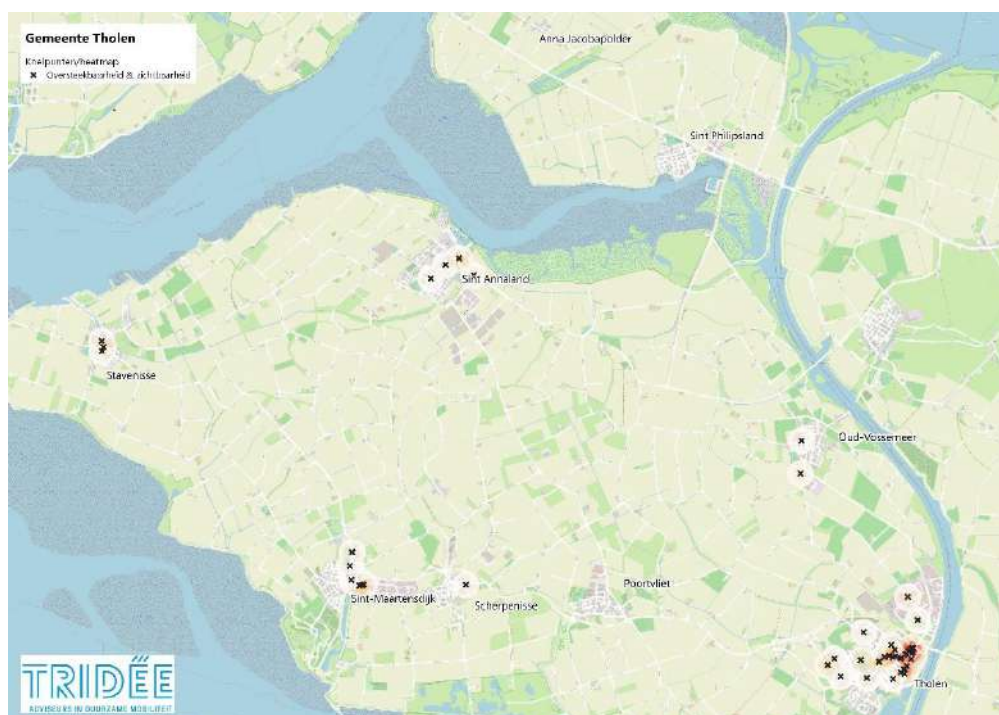
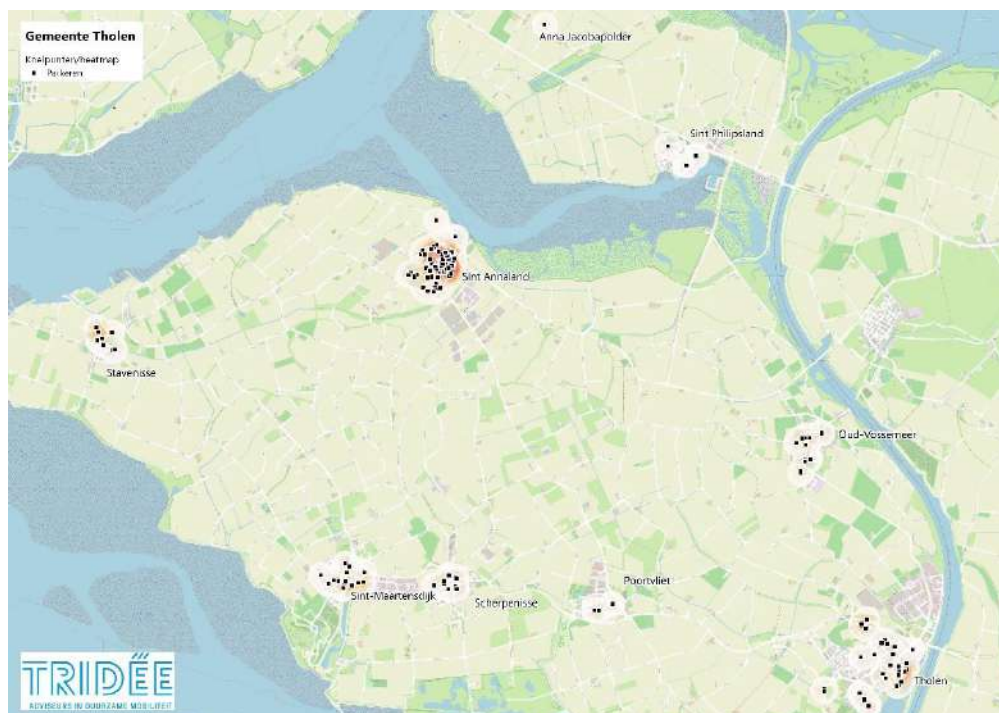
Het onderhoud van het openbaardomein categoriseren we onder 'Staat van het voetpad/fietspad/wegdek'. Maar ook beschadigingen, verzakkingen en moeilijke bochten/hellingen.

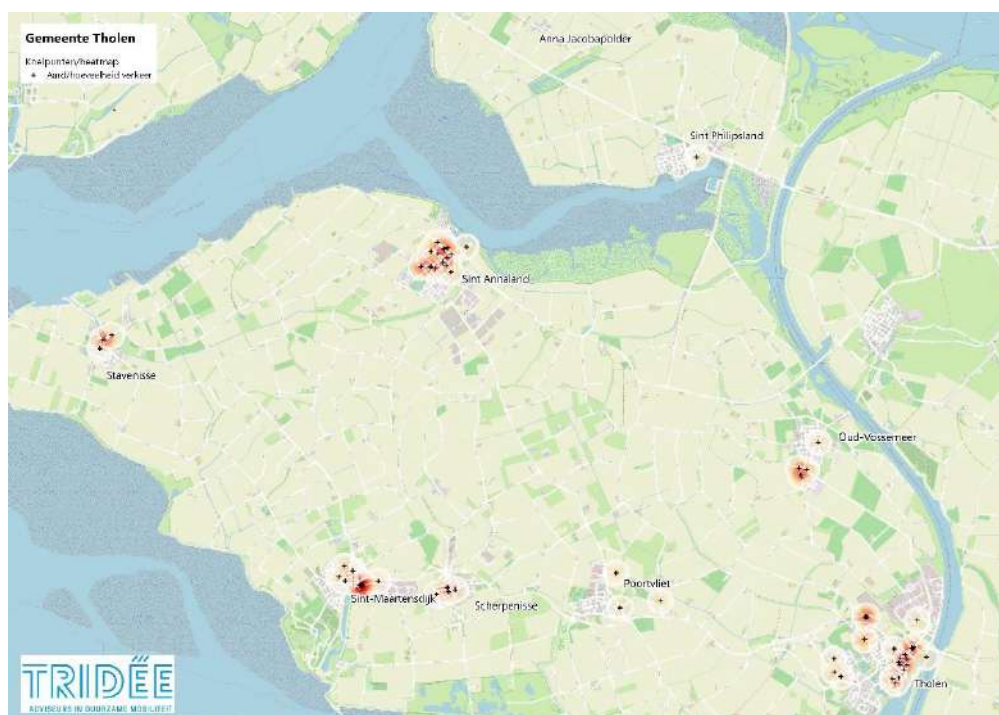
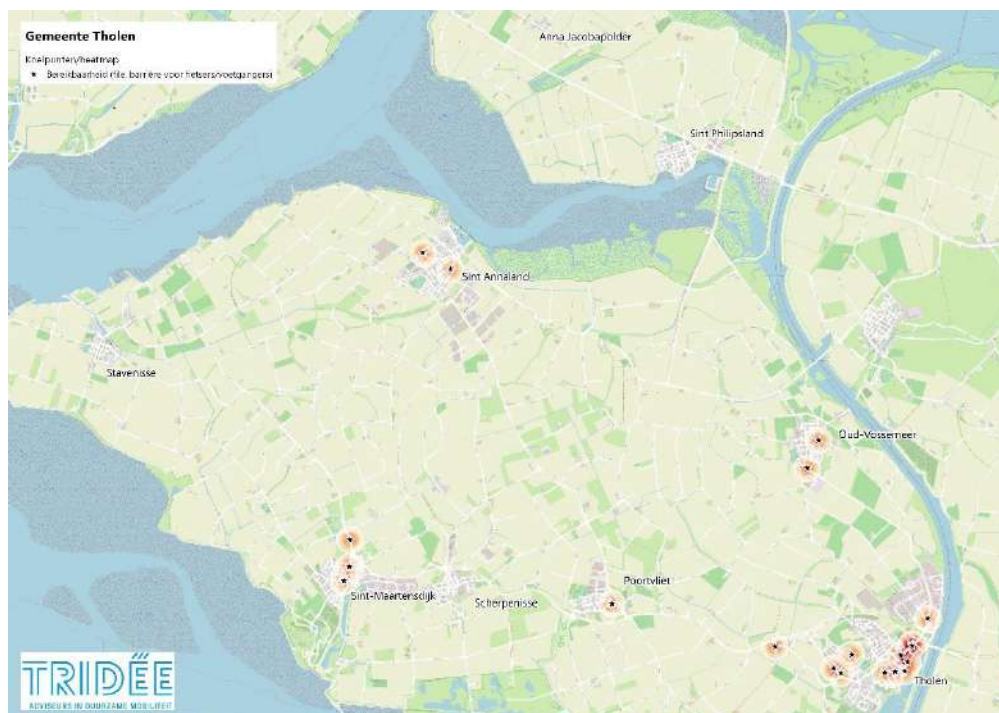
De categorie 'Bereikbaarheid' gaat vooral over file, moeilijke doorstroming, beperkte doorgang voor hulpdiensten, hinder bij wegenwerken en aanduiding doodlopende straten.

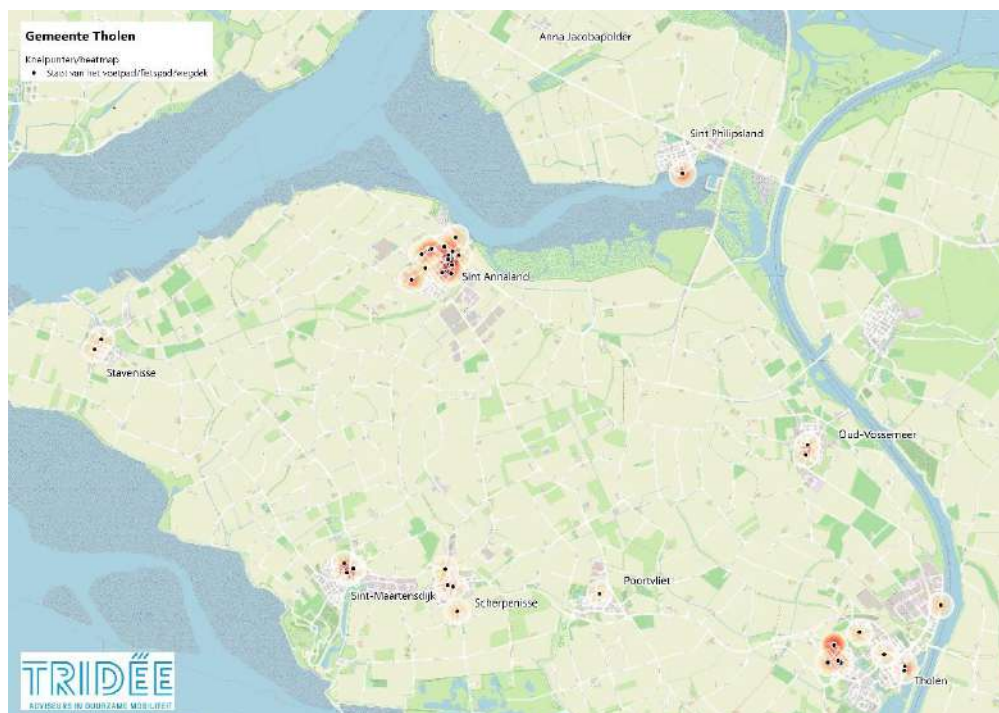
'Oversteekbaarheid & zichtbaarheid' gaat over moeilijke/gevaarlijke oversteekplaatsen of kruispunten en problemen met slechte zichtbaarheid. Meestal situeert zich dit op kruispunten.

Meest voorkomende straten is de Sportlaan (6%), Grindweg (6%), Tuinstraat (5%) en Voorstraat (3%).









1.2 Deelgebieden

We gaan per deelgebied dieper in op geregistreerde meldingen.

Anna Jacobapolder

In **Anna Jacobapolder** werd er 1 knelpunt geregistreerd betreffende parkeren. Geparkeerde voertuigen belemmeren de oversteekbaarheid op het kruispunt.



Sint Philipsland

In **Sint Philipsland** werden er 8 knelpunten geregistreerd. Daar gaat het voornamelijk over parkeren in de Luysterlaan. Er zouden te weinig parkeerplaatsen zijn en is er ook sprake van hinderlijk geparkeerde voertuigen op het kruispunt Schelpkreekstraat/Zijpestraat.

Sint Philipsland		8
Aard/hoeveelheid verkeer		1
Parkeren		5
Staat van het voetpad/fietspad/wegdek		2



Poortvliet

In **Poortvliet** werden er 14 knelpunten geregistreerd (2%). Daar gaat het voornamelijk over snelheid en de aard/hoeveelheid van het verkeer gesitueerd in Kadijk. Het zou gaan over zwaar vervoer specifiek landbouwverkeer. De aanwezig wegversmallingen zouden onvoldoende de snelheid remmen.

Poortvliet		13
Aard/hoeveelheid verkeer		3
Bereikbaarheid (file/barrière)		1
Parkeren		3
Snelheid		5
Staat van het voetpad/fietspad/wegdek		1



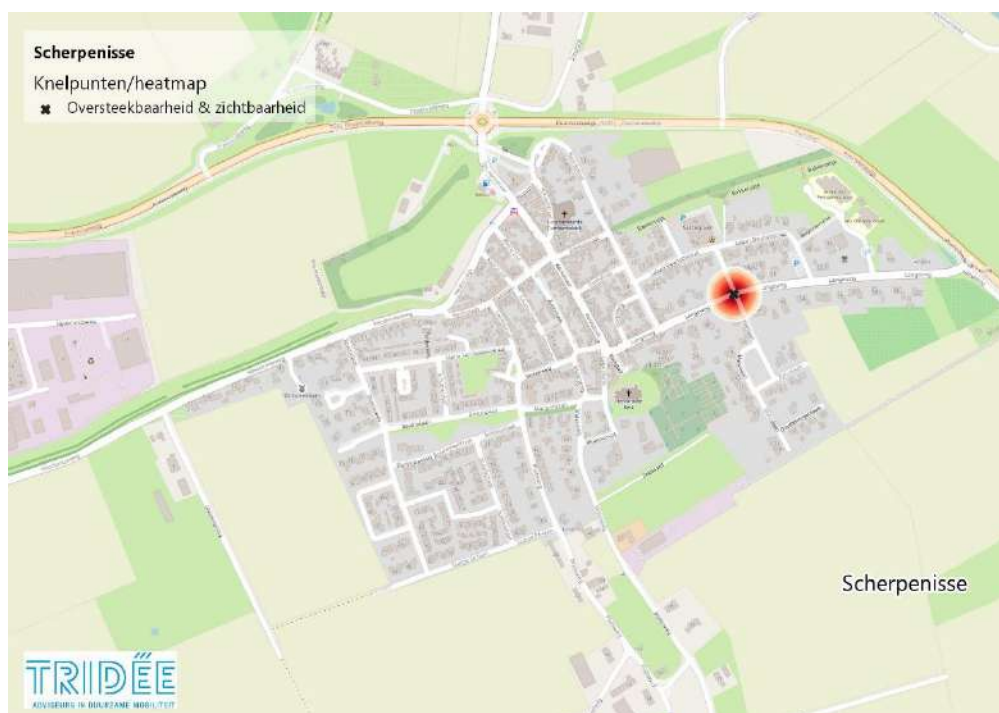
Scherpenisse

In **Scherpenisse** werden 24 knelpunten geregistreerd (4%). Daar gaat het voornamelijk over parkeren, snelheid en de aard/hoeveelheid van het verkeer. Het thema parkeren komt in verschillende straten aanbod. Het gaat dan over parkeerdruk en te weinig plaatsen maar ook hinderlijk geparkeerde voertuigen. In de Lentestraat gaat het voornamelijk over de aard en hoeveelheid van het verkeer. De straat is te smal voor dubbele rijrichting en geparkeerde voertuigen belemmeren de draai bovenaan. In de Langeweg zijn er problemen met de snelheid. De zone 30 zou beter benadrukt moeten worden.

Scherpenisse	24
Aard/hoeveelheid verkeer	5
Oversteekbaarheid & zichtbaarheid	1
Parkeren	8
Snelheid	6
Staat van het voetpad/fietspad/wegdek	4









Stavenisse

In **Stavenisse** werden 30 knelpunten geregistreerd (5%). Daar gaat het voornamelijk over parkeren gesitueerd in de Molendijk. Er is sprake van te weinig parkeerplaatsen voor bewoners zeker in het hoogseizoen. Alsook zijn er problemen met de snelheid op de Stoofdijk en is het kruispunt Stoofdijk/Molendijk onoverzichtelijk vanwege de geparkeerde voertuigen en onduidelijke voorrangsregeling.

Stavenisse	30
Aard/hoeveelheid verkeer	6
Oversteekbaarheid & zichtbaarheid	4
Parkeren	14
Snelheid	4
Staat van het voetpad/fietspad/wegdek	2



Oud-Vossemeer

In **Oud-Vossemeer** werden 31 knelpunten geregistreerd (5%). Daar gaat het voornamelijk over parkeren gesitueerd in Kalisbuurt. Hier is er sprake van te weinig parkeerplaatsen. In de Molenstraat zou het parkeren beter georganiseerd kunnen worden. In andere straten wordt er gemeld dat geparkeerde voertuigen de doorgang en zichtbaarheid belemmeren.

Oud-Vossemeer		31
Aard/hoeveelheid verkeer		6
Bereikbaarheid (file/barrière)		2
Oversteekbaarheid & zichtbaarheid		2
Parkeren		14
Snelheid		5
Staat van het voetpad/fietspad/wegdek		2

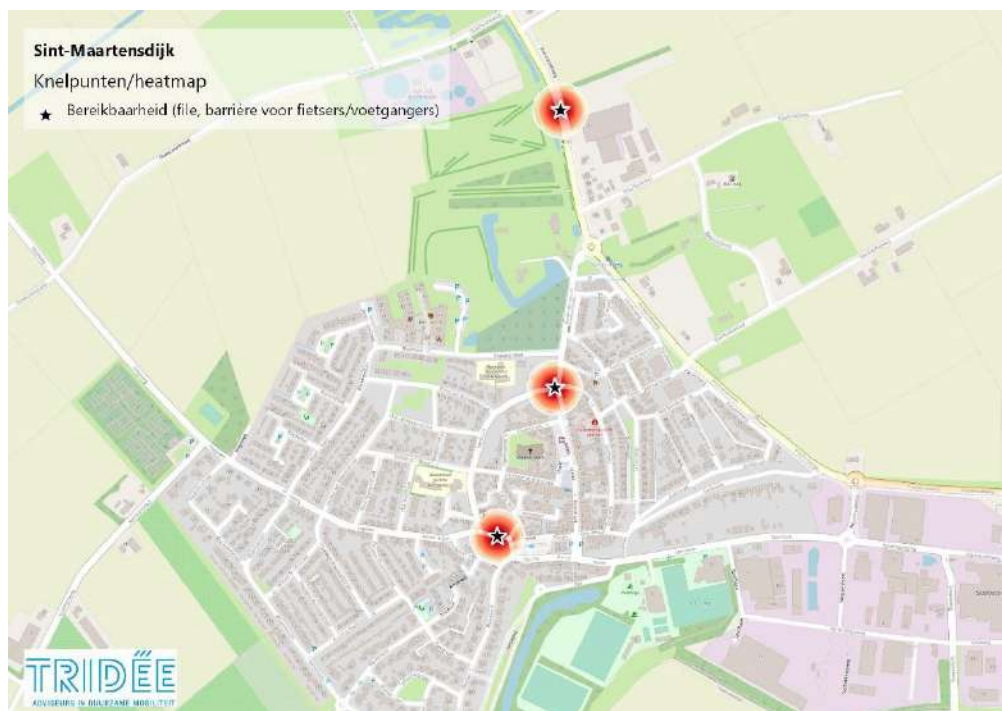
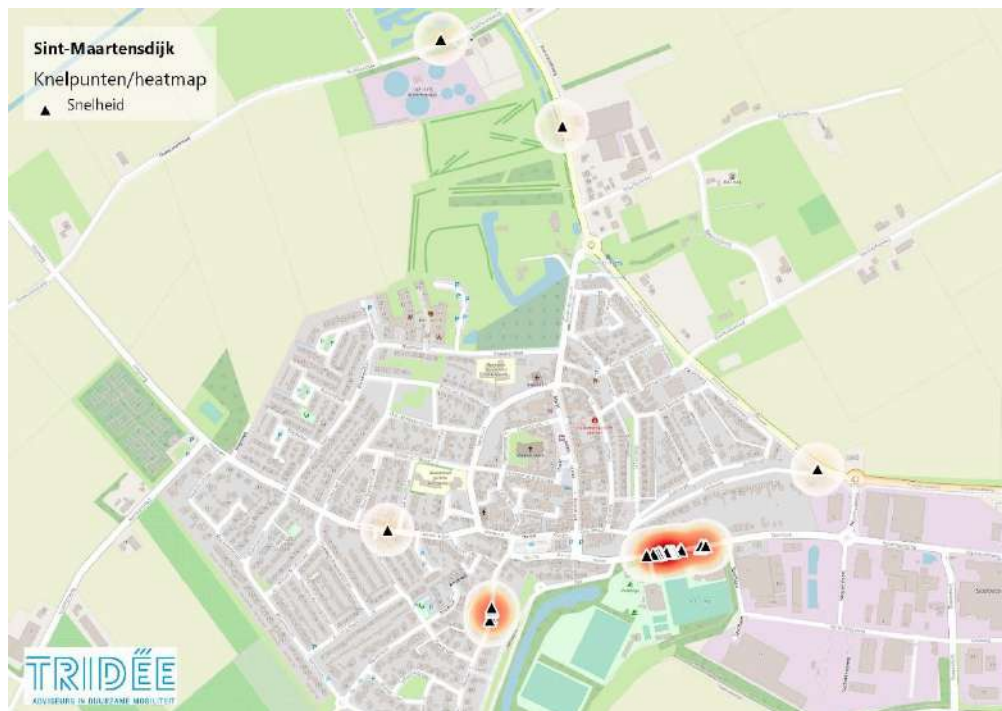


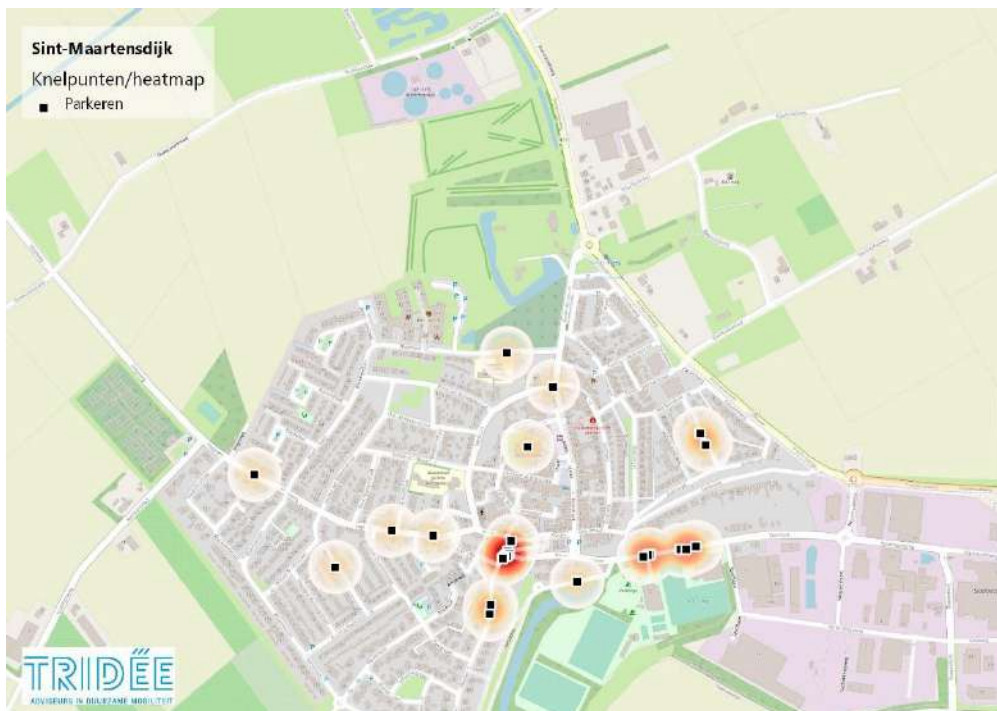
Sint-Maartensdijk

In **Sint-Maartensdijk** werden 83 knelpunten geregistreerd (14%). Daar gaat het voornamelijk over parkeren en snelheid gesitueerd in de Sportlaan. De Sportlaan is een duidelijke hotspot onder meer omdat veel mensen gebruik maken van deze straat door de aanwezigheid van het sport- en gemeenschapscentrum. Dit zorgt voor een verscheidenheid van vervoersmodi met piekmomenten en ook een verscheidenheid aan problemen (Aard/hoeveelheid verkeer, oversteekbaarheid, en zichtbaarheid).

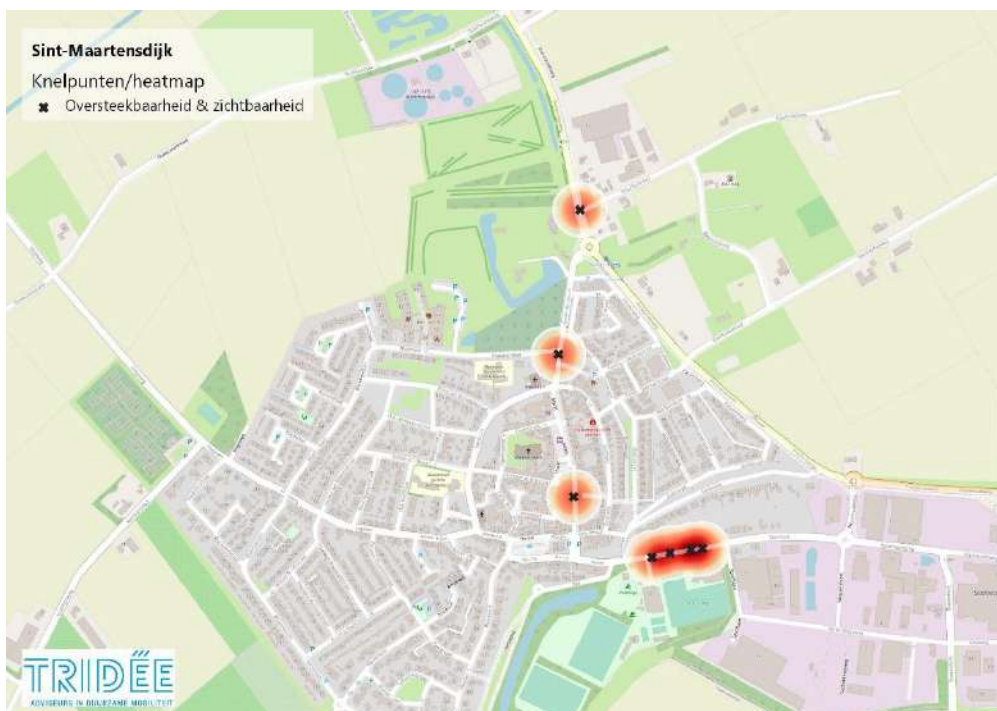
Sint-Maartensdijk	83
Aard/hoeveelheid verkeer	14
Bereikbaarheid (file/barriere)	3
Oversteekbaarheid & zichtbaarheid	7
Parkeren	25
Snelheid	29
Staat van het voetpad/fietspad/wegdek	5

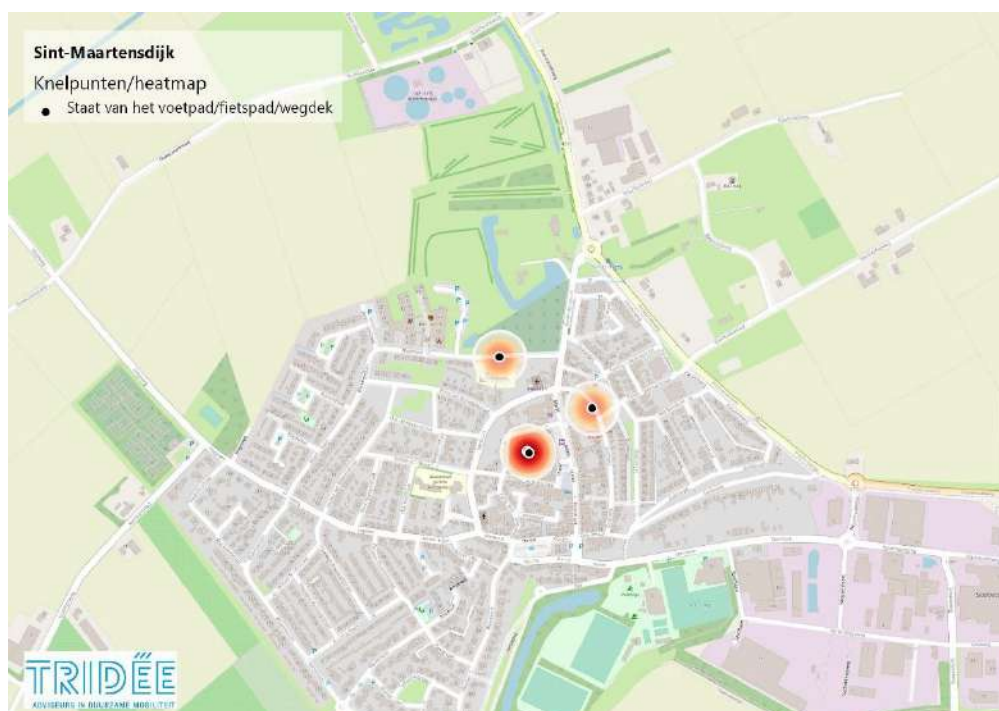
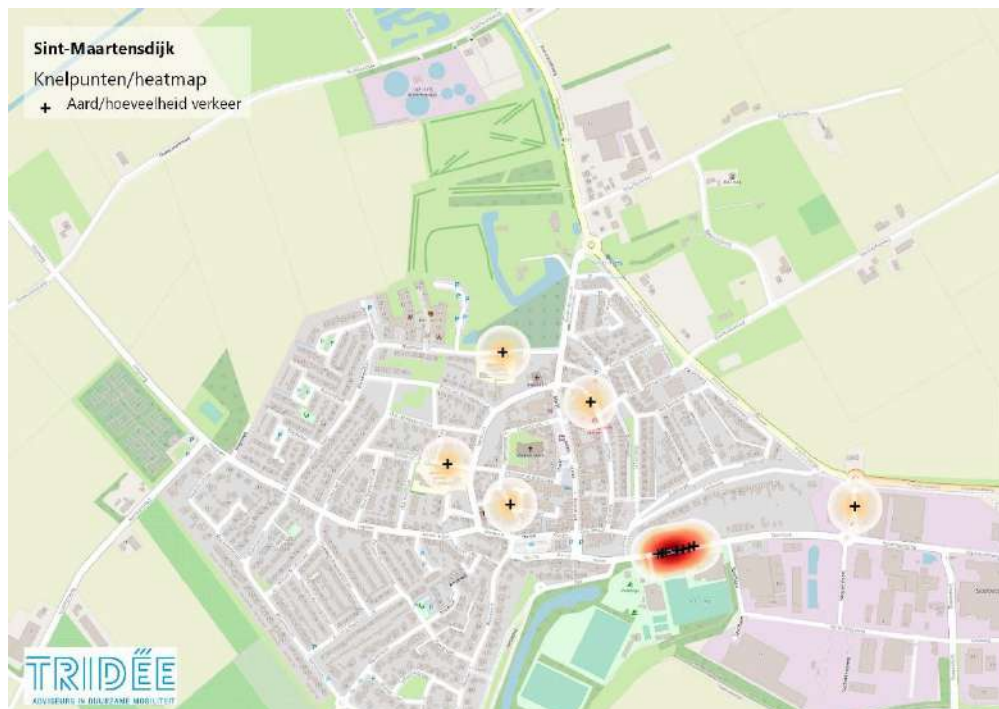






Naast de Sportlaan is er nog een bijkomende hotspot te Westpoort, het gedeelte tussen Bosdreef en Westvest. Geparkeerde voertuigen hinderen hier de doorstroming en zichtbaarheid.





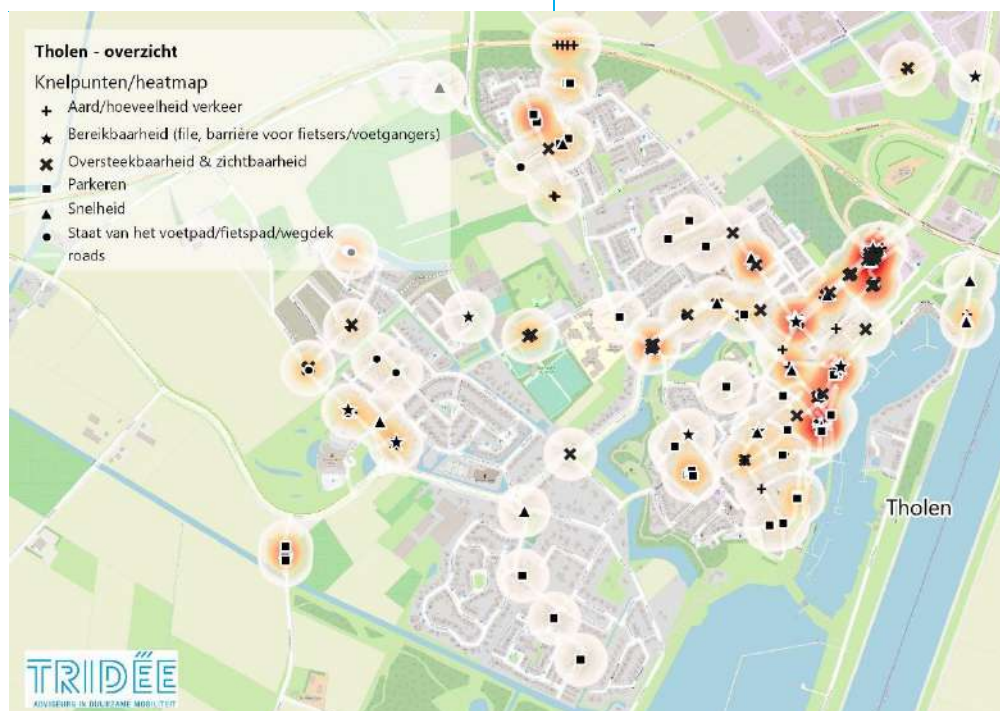
De hotspot is hier gesitueerd in het centrum van Sint-Maartensdijk maar gaat over algemene meldingen. Met name over de algemene staat van het wegdek/bestrating over heel Sint-Maartensdijk.

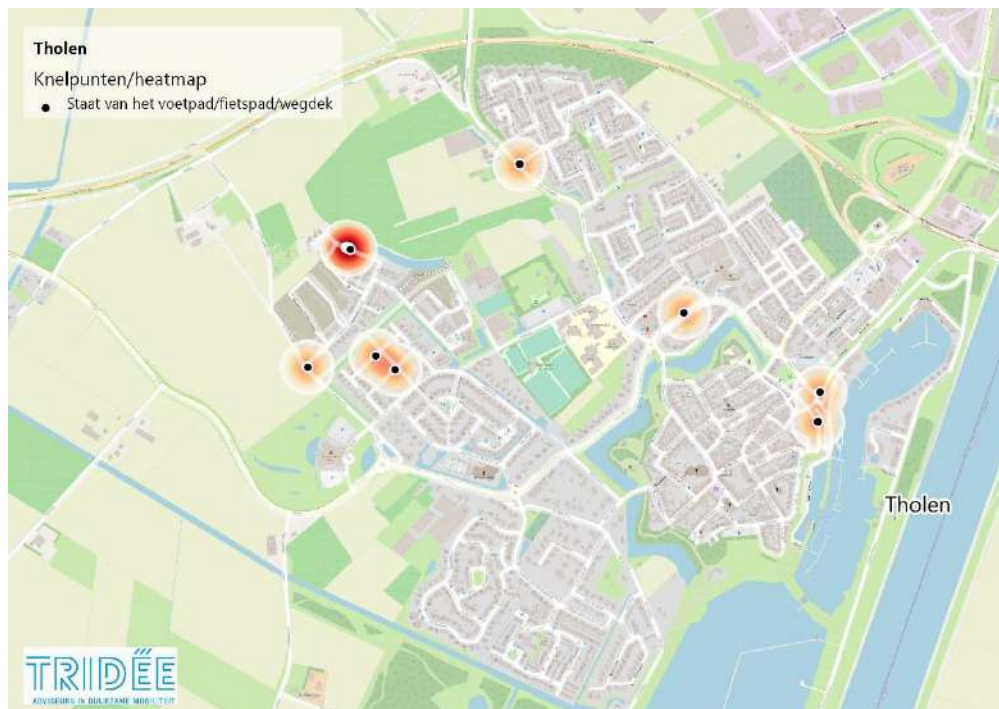
Tholen

In **Tholen** werden 192 knelpunten geregistreerd (33%). Daar gaat het voornamelijk over de oversteekbaarheid en zichtbaarheid gesitueerd op de Grindweg. De Grindweg is een duidelijke hotspot wat betreft de oversteekbaarheid en zichtbaarheid onder meer omdat dit een hoger gecategoriseerde weg is en veel mensen hiervan gebruik maken. De verschillende oversteekplaatsen en oversteekbewegingen op de rotondes ervaart men als onveilig. Dit heeft onder andere te maken door onaangepaste snelheid van de voertuigen/fietsers. De hotspot Grindweg/Kon. Julianastraat gaat over de gevaarlijke oversteekbaarheid en complexiteit van dit kruispunt.

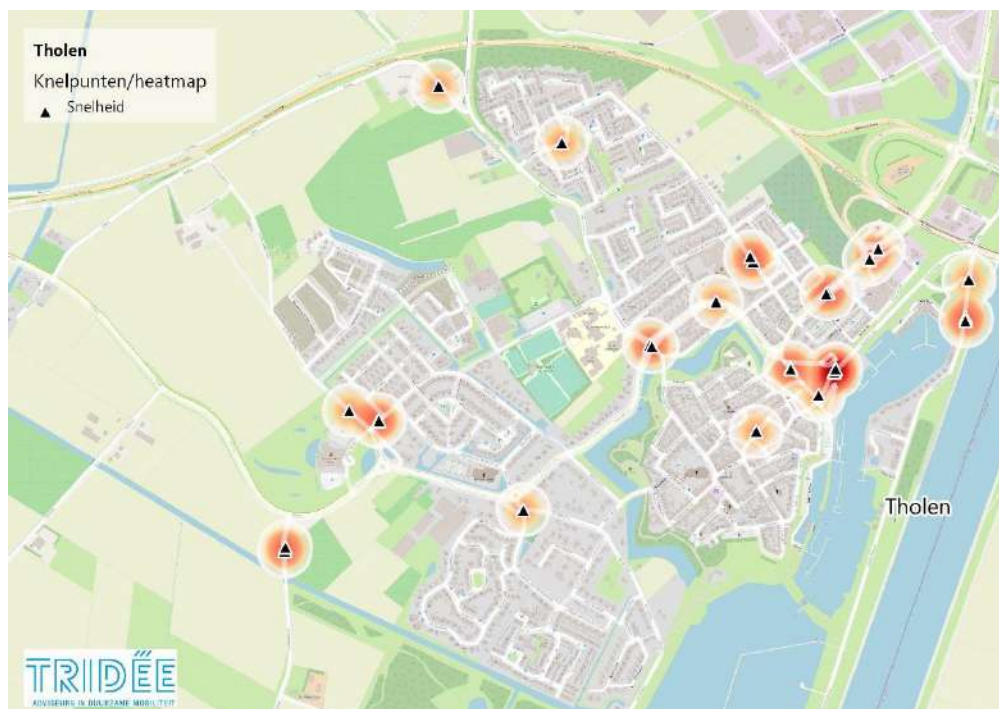
Parkeren is ook een belangrijk thema in verschillende straten. Het gaat hier over te weinig parkeerplaatsen en hinderlijk geparkeerde voertuigen bv. de hotspot langs Wal. De hotspots Eendrachtsdijk gaat voornamelijk over snelheid.

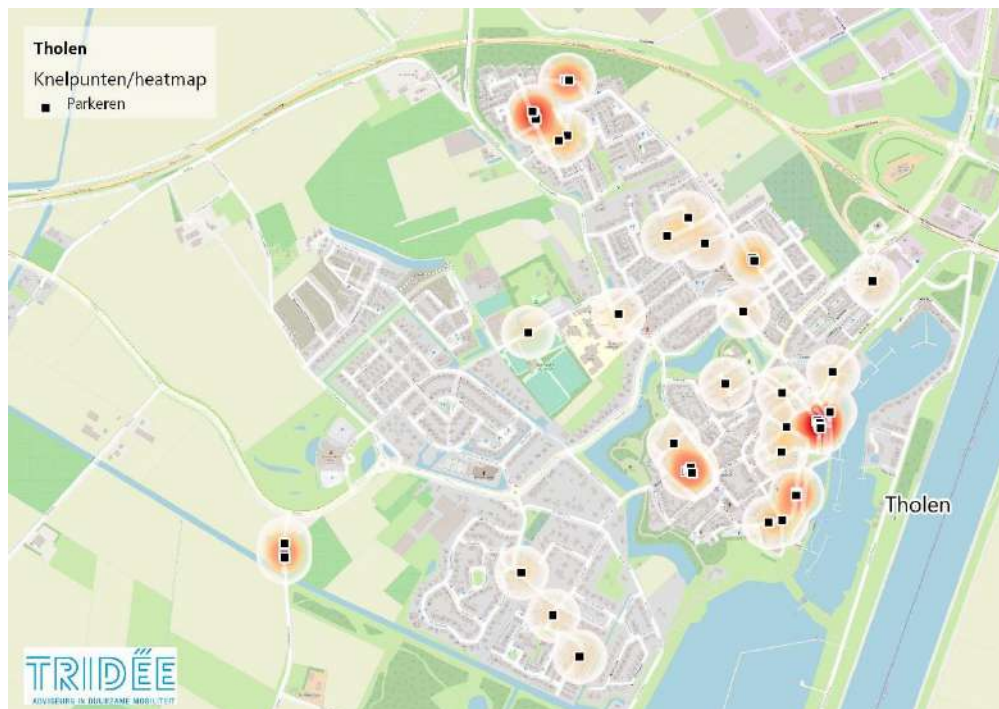
Tholen	192
Aard/hoeveelheid verkeer	28
Bereikbaarheid (file/barrière)	14
Oversteekbaarheid & zichtbaarheid	54
Parkeren	52
Snelheid	32
Staat van het voetpad/fietspad/wegdek	12



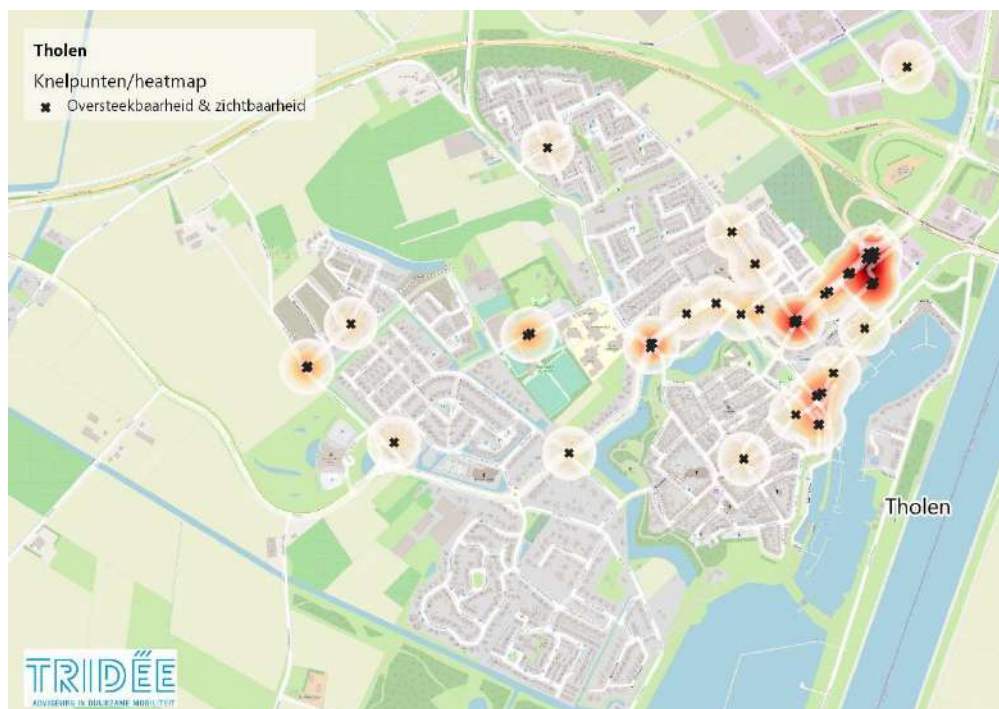


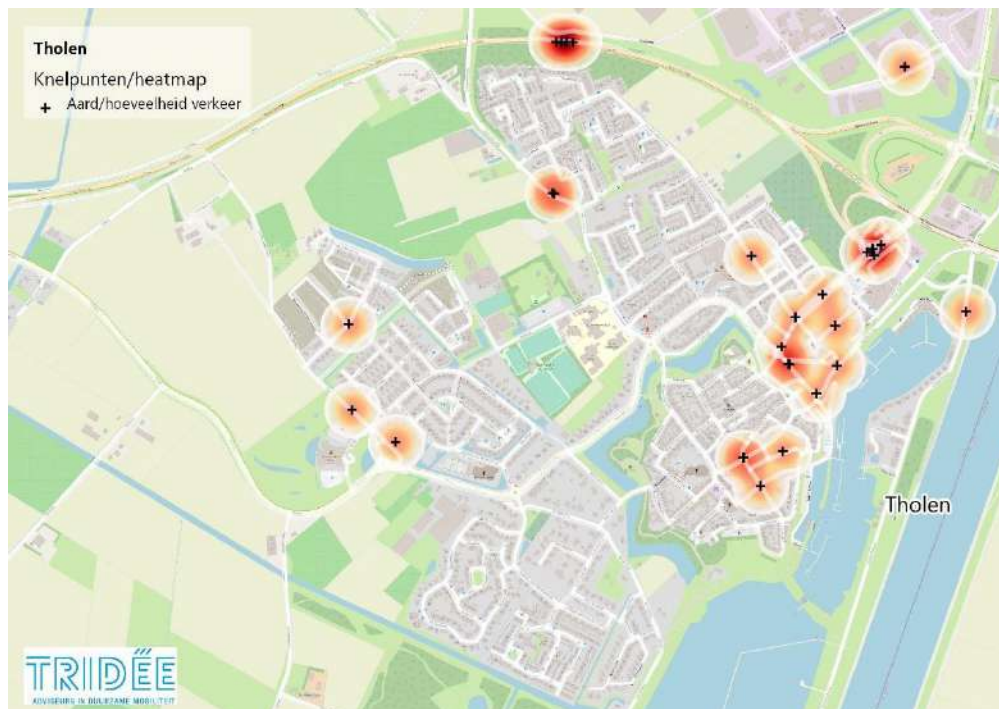
Secretaris Labanstraat is een hotspot binnen deze categorie. Het gaat over de beperkte straatverlichting en het gebrek aan wegverharding.



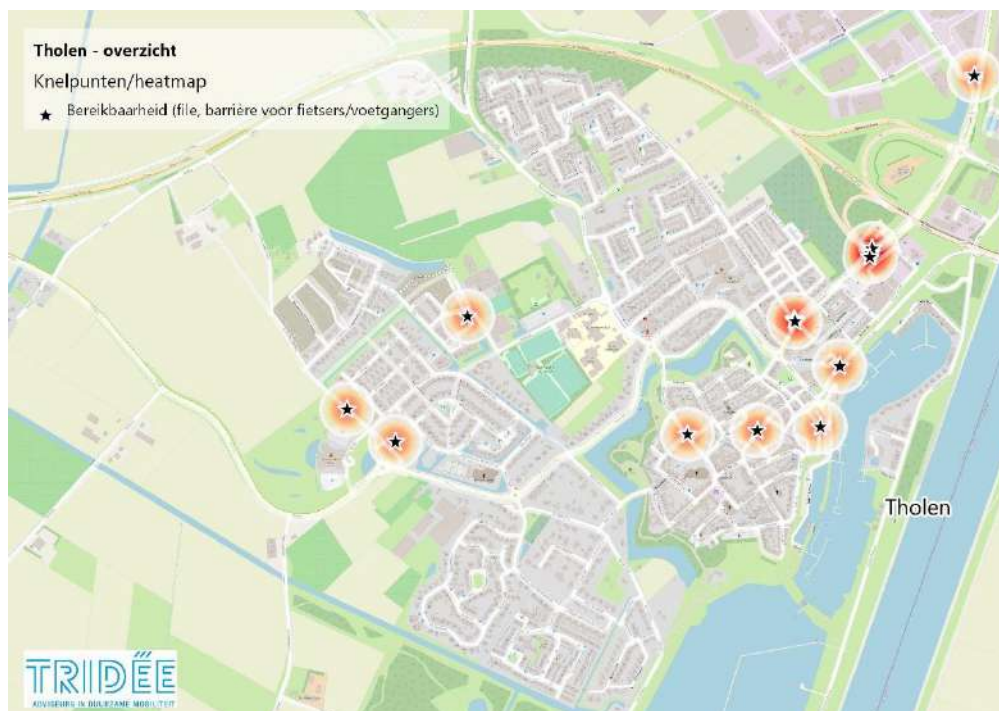


Garnalenstraat is naast Wal ook een hotspot binnen deze categorie. Het gaat over de beperkte parkeerplaatsen en hoge parkeerdruk.





Nieuwe Postweg is naast de Grindweg ook een hotspot binnen deze categorie. Het gaat over de toename van zwaar vervoer/landbouw verkeer dat voor geluidsoverlast zorgt en hinderlijk is tijdens de spits.



Sint-Annaland

In **Sint-Annaland** werden 192 knelpunten geregistreerd (33%). Daar gaat het voornamelijk over parkeren gesitueerd in de Tuinstraat en Voortstraat. Er zijn te weinig parkeerplaatsen en er zou overlast zijn van werfvoertuigen/bedrijfsbusjes.

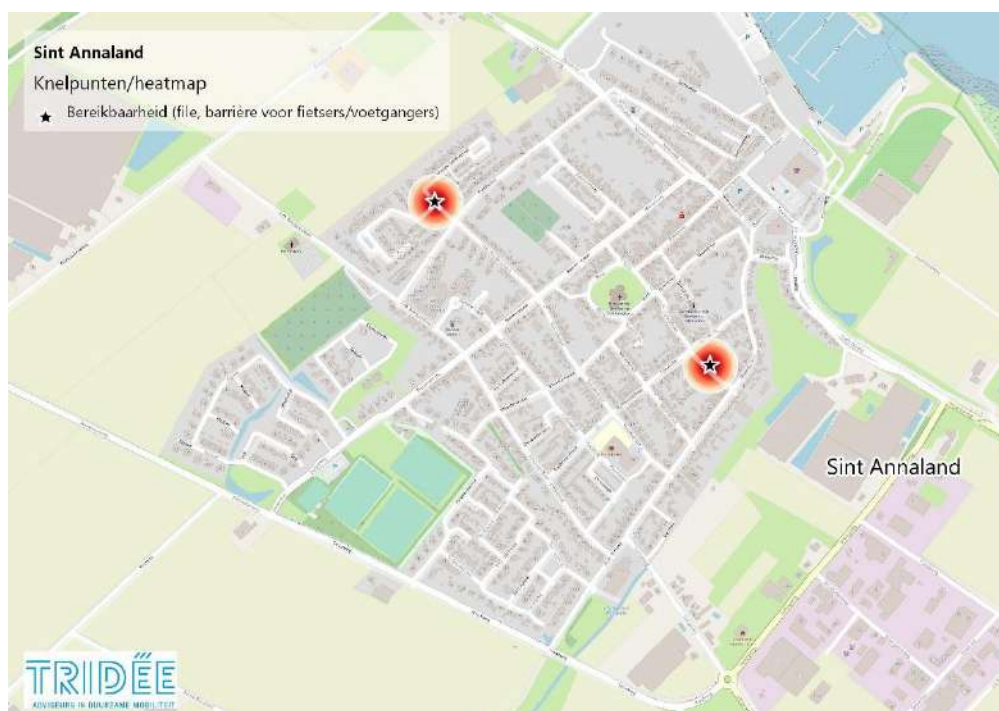
Sint-Annaland	192
Aard/hoeveelheid verkeer	18
Bereikbaarheid (file/barrière)	2
Oversteekbaarheid & zichtbaarheid	7
Parkeren	121
Snelheid	25
Staat van het voetpad/fietspad/wegdek	19

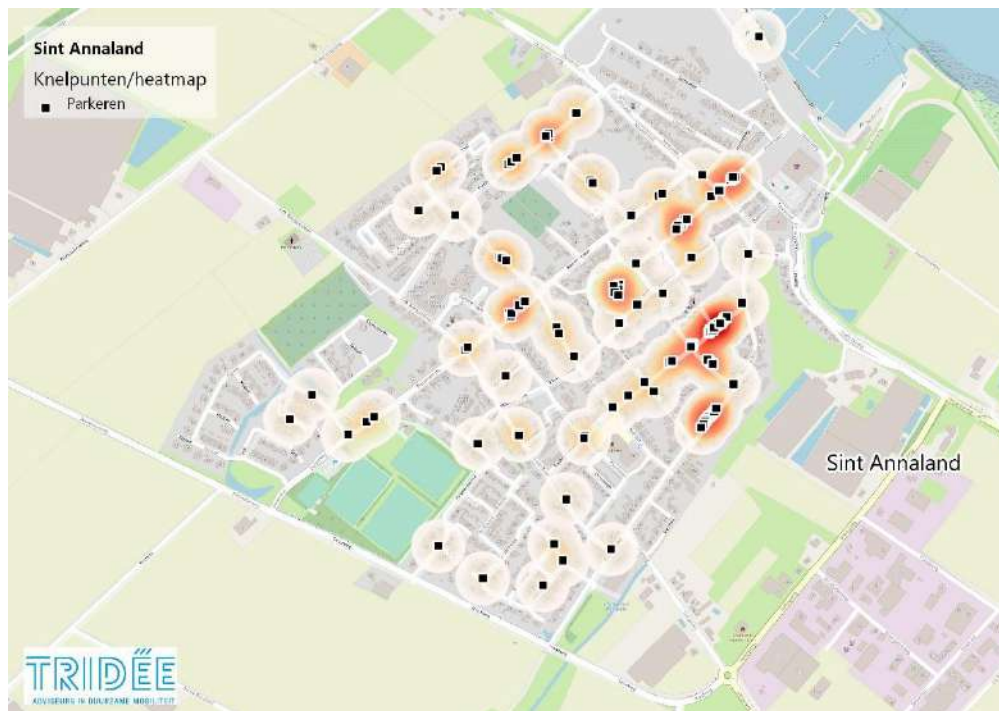




Hotspot op de

Veilingweg over onaangepaste snelheid.





Hotspot op het kruispunt Spuisstraat/Zeedijk over de moeilijke zichtbaarheid.



Hotspot in de F. M. Boogaardweg gaande over overlast van zwaar vervoer.



Hotspot in de Ooststraat met betrekking tot de staat van het wegdek.

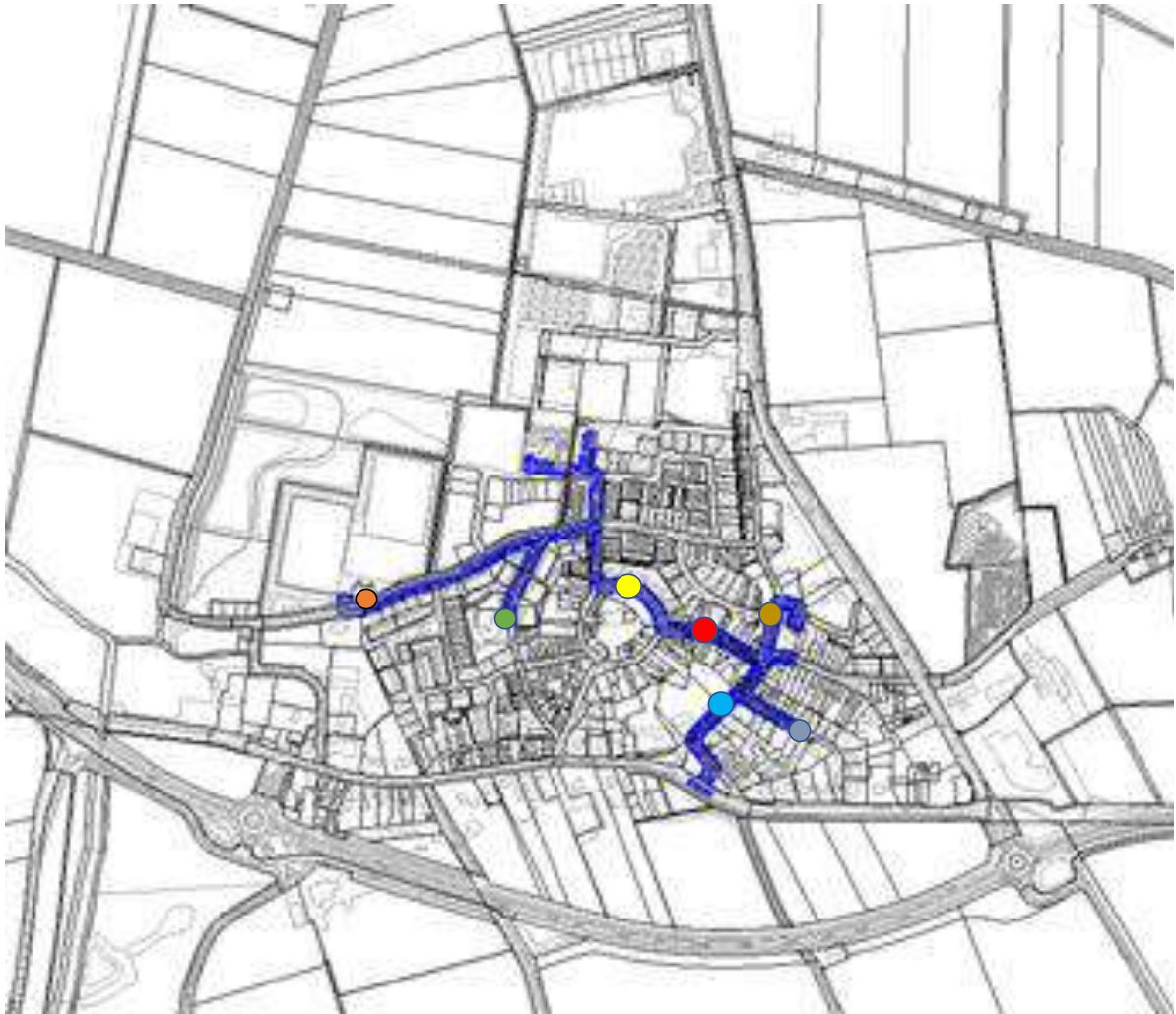
Bijlage III Knelpunten toegankelijkheid

THOLEN



- Het trottoir in Stadszicht zijn val voldoende breedte en bij de oversteken zijn opritjes aanwezig voor minder validen.
- Het trottoir rondom het gemeenschapscentrum, de tennisvereniging en het sportpark aan de Zoekweg is aangepast voor mindervaliden. Hier is wel ruimte voor het plaatsen van een bankje.
- Het trottoir in de Jan van Bloisstraat, Machteld van Gelrestraat en Koningin Julianastraat is aan beide kanten van de weg breed genoeg en vrij van obstakels – er zijn opritjes bij de kruisingen met overige wegen voor mindervaliden
- De bushaltes zijn aangepast voor minder validen
- Het trottoir aan de Ten Ankerweg en de Grindweg heeft voldoende breedte en enkele voetgangersoversteekplaatsen
- Het trottoir in het oude centrum heeft niet overal de gewenste breedte. Ook staan er verschillende paaltjes om parkeren op het trottoir tegen te gaan. Hierdoor is het niet overal toegankelijk voor mindervaliden. Ook de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen hebben niet de gewenste afmetingen.

POORTVLIET



● Einde Deestraat houdt het trottoir ineens op, er is geen afrit aanwezig – Breedte trottoir is minimaal 1,5 meter – Vrij van hinderlijke obstakels – tussen huisnummer 47 en 49 ligt een grasveld: ruimte voor een bankje – naast het looppad dat de Deestraat bij huisnummer 47 verbindt met de Julianastraat is ruimte voor een bankje – vanaf de Julianastraat is het trottoir 1,20 m breed - vanaf de Deestraat zijn de gymzaal en de speeltuin in Burgemeet zonder obstakels te bereiken, er zijn afritjes die dit mogelijk maken

● Julianastraat: er is geen oprit bij de hoofdingang van de school, hier worden geen fietsen geparkeerd dus een oprit is wel mogelijk – breedte trottoir is minimaal 1,5 meter – vrij van hinderlijke obstakels

● Het trottoir aan het Kerkplein, aan de kant van de woning is iets smaller (1,3 m) en hier staan de lichtmasten in, wat het voor minder validen lastig maakt. Aan de overzijde is het trottoir wel breed genoeg en vrij van obstakels – er is geen oprit aan de kant van de Noordstraat om over te steken naar het bredere trottoir

● Het trottoir in de Langestraat is te smal voor minder validen – er is geen ruimte om dit te verbreden – bij de hoofdingang van het dorps huis is geen oprit aanwezig, ook is er na het trottoir ook weer een verhoging dat het voor de gebruikers van een scootmobiel lastig maakt om het dorps huis binnen te komen

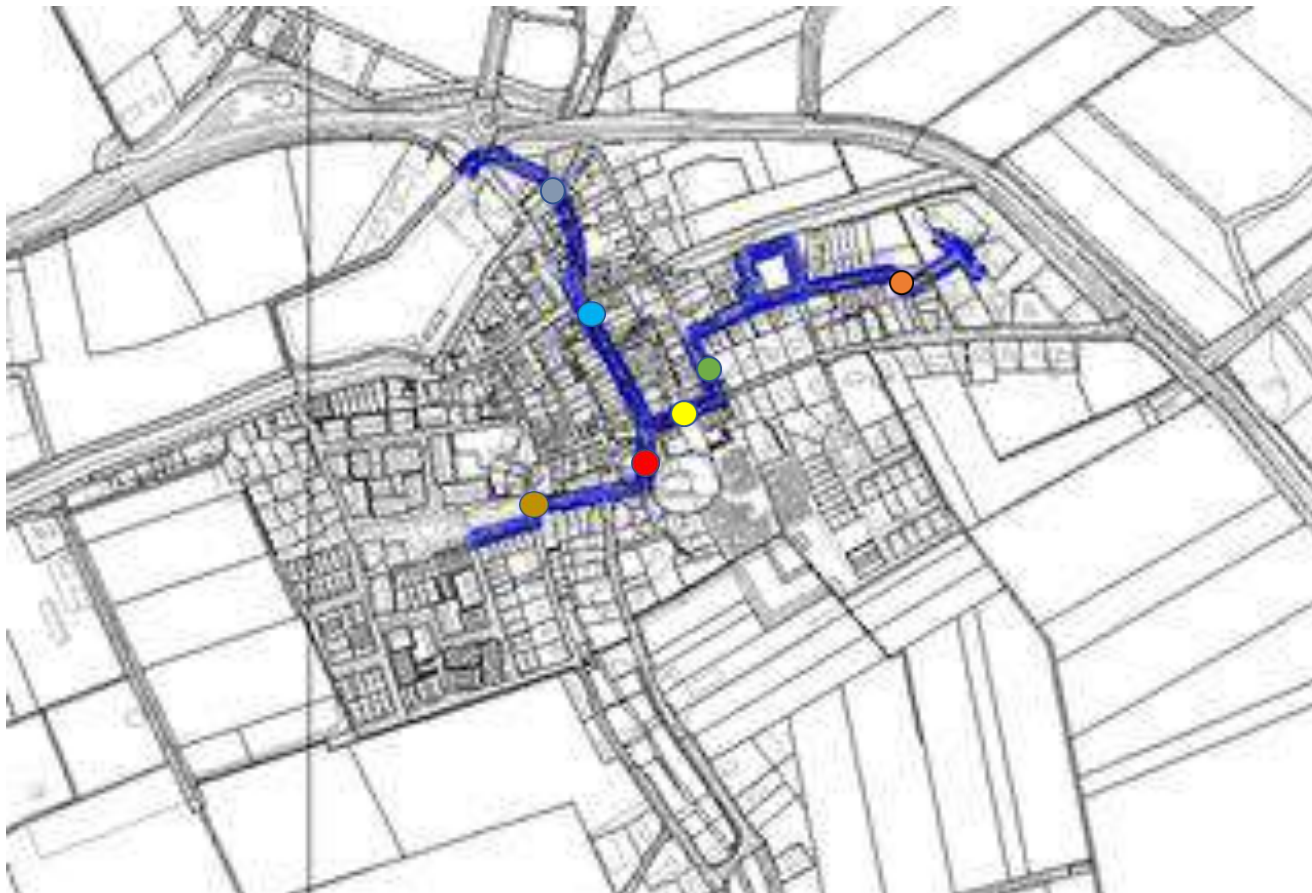
● Het trottoir rondom de Poorthove heeft een minimale breedte van 1,5 meter en is vrij van obstakels

● Het trottoir in het eerste gedeelte van de Zuidstraat (vanaf de Langestraat tot aan de Schoolstraat) is te smal om als trottoir te gebruiken, soms maar 30 cm breed, vanaf de Schoolstraat is de breedte 1,20 m. – er is geen ruimte om aanpassingen te realiseren – er is een oversteek aanwezig om de bushalte te bereiken

Het trottoir in de Schoolstraat heeft een minimale breedte van 1,5 meter en is vrij van obstakels – er is een oprit bij de hoofdingang van de school aanwezig

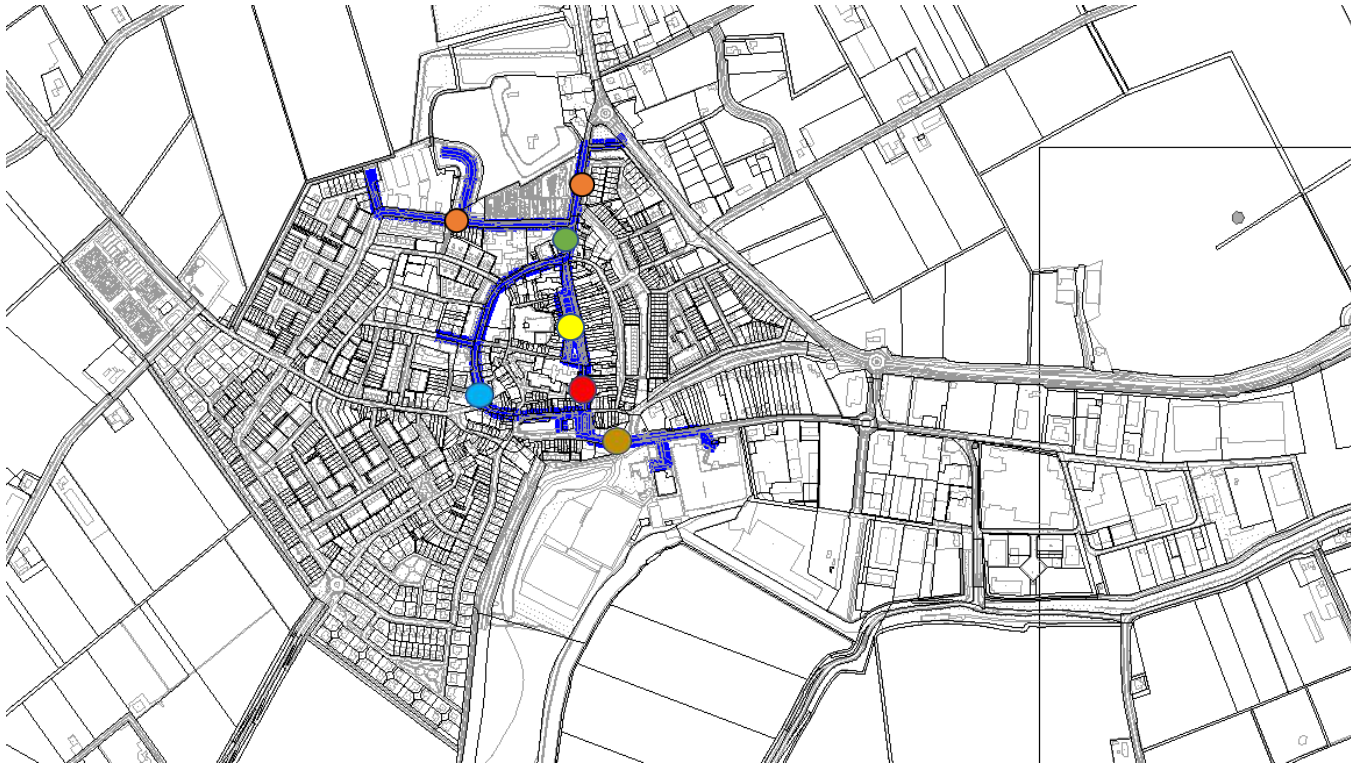


SCHERPENISSE

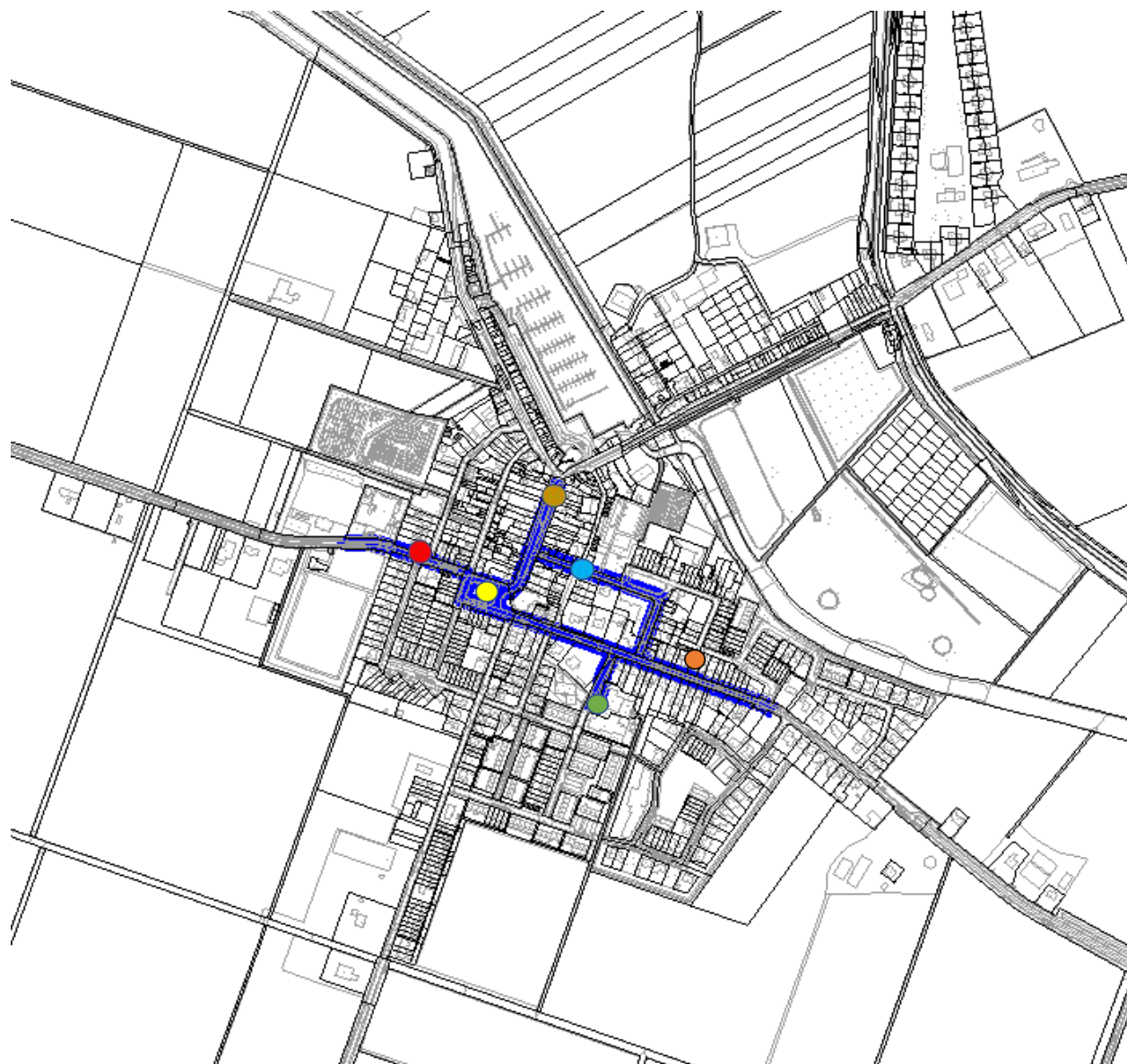


- Er is een voetpad/fietspad naar de scholen waar gebruik van kan worden gemaakt zonder autoverkeer erop – Breedte trottoir in de Laban Deurloostraat is minimaal 1,5 meter – Vrij van hinderlijke obstakels – het woonzorgcomplex Sassegrave is zonder drempels te bereiken – bij Sassegrave staat al een bankje
 - Wilhelminastraat: op het punt Laban Deurloostraat/Wilhelminastraat staat al een bankje - breedte trottoir is aan 1 kant 1,2 meter en aan de andere kant maximaal 1 meter – vrij van hinderlijke obstakels – het laatste stukje is alleen het smalle trottoir nog aanwezig – er is geen ruimte om dit te verbreden
 - Het trottoir in de Langeweg is smaller, in het begin is het nog 1 meter maar daarna wordt het maximaal 70 centimeter (1,3 m) er is geen ruimte om dit te verbreden
 - Het trottoir in de Molenstraat is te smal voor minder validen – er is geen ruimte om dit te verbreden
 - Het trottoir in de Margrietlaan heeft een minimale breedte van 1,5 meter en is vrij van obstakels – er is geen invalidenopritje bij de overgang naar de Beatrixlaan (speeltuinvoorziening) – in de Beatrixlaan is het trottoir ook breed genoeg
 - Het trottoir in het eerste gedeelte van de Kerkstraat heeft voldoende breedte, het laatste gedeelte niet meer en daar staan ook paaltjes om het parkeren tegen te gaan, hierdoor is de ruimte voor de minder-validen gering – er is geen ruimte voor verbreding – je komt hierna uit op de Hoge Markt waar de brievenbus staat, er is geen opritje aanwezig om hier bij te komen – De Hoge Markt heeft aan de kant van het hotel een trottoir
- Het trottoir in de Schoolstraat heeft het eerste gedeelte een minimale breedte van 1,5 meter maar is niet vrij van obstakels – er zijn bij een aantal woningen verhogingen aangelegd – de bushalte is via een verhoogd plateau te bereiken

SINT-MAARTENSDIJK

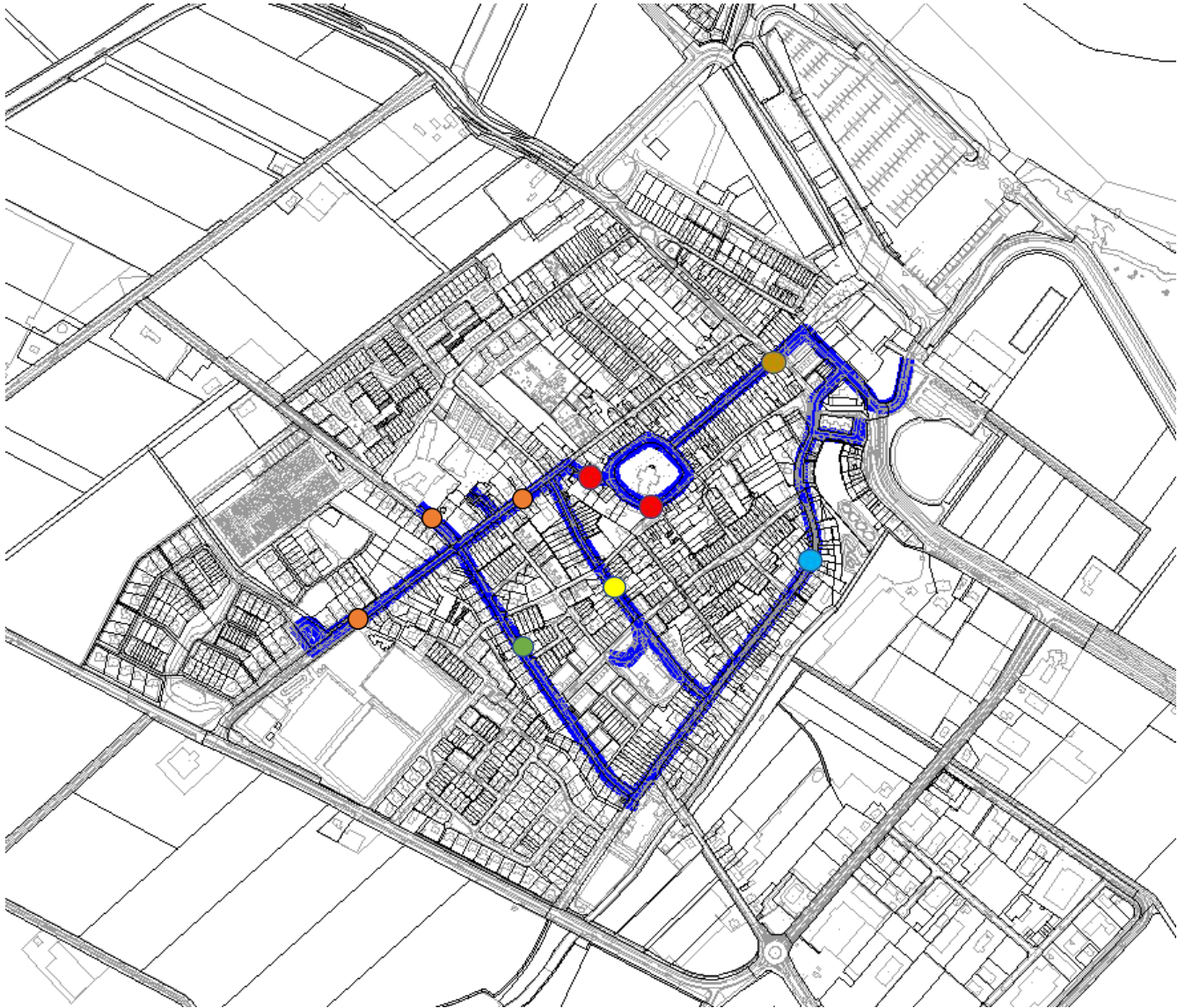


- Onder de Linden en de Bloemenlaan heeft aan beide kant een trottoir zonder obstakels dat voldoende breedte heeft
- Noordpoort heeft aan beide kanten een trottoir, aan 1 kant staan er paaltjes om parkeren op het trottoir tegen te gaan. De breedte is voldoende.
- Het trottoir aan de Markt heeft overal voldoende breedte. Er staan bankjes en op de parkeerplaatsen zijn ook algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.
- Het trottoir is in het begin van de Kaaistraat, vanaf de Markt, erg smal – er is geen ruimte om dit te verbreden – er staan op het smalle gedeelte ook nog lichtmasten dat gebruik door mindervaliden lastig maakt.
- Het trottoir aan de Haven en de Sportlaan is van voldoende breedte en zonder obstakels. Op het punt Haven/Sportlaan/Molendijk is een grasveld waar mogelijkheden zijn om een zitje te creëren.
- Het trottoir in Westvest heeft niet op alle stukken een trottoir dat voldoende breedte heeft voor minder validen.



- Het trottoir in de Poststraat heeft bijna overal een minimale breedte van 1,20 meter en is nagenoeg zonder obstakels te bereiken. 47 en 49 ligt een grasveld: ruimte voor een bankje – naast het looppad dat de Deestraat bij huisnummer 47 verbindt met de Julianastraat is ruimte voor een bankje – vanaf de Julianastraat is het trottoir 1,20 m breed - vanaf de Deestraat zijn de gymzaal en de speeltuin in Burgemeet zonder obstakels te bereiken, er zijn afritjes die dit mogelijk maken
- Schoolstraat: er is geen opritje bij de hoofdingang van de school, hier liggen een aantal parkeerplaatsen maar ernaast is een opritje is wel mogelijk – breedte trottoir is minimaal 1,5 meter – vrij van hinderlijke obstakels
- Het Van der Lek de Clercqplein: het trottoir rondom het plein is van voldoende breedte en goed toegankelijk. Op het plein zelf wordt de weekmarkt gehouden, er is aan de kant van de kerk een oprit aanwezig. Het is wenselijk om ook aan de andere kant een oprit te creëren. Op het plein staan bankjes.
- Het trottoir in de Prinses Margrietstraat heeft het trottoir voldoende breedte en is vrij van obstakels; bij de school in de Piloottweg (het verlengde van de Prinses Margrietstraat) heeft een oprit bij de hoofdingang
- In de Voorstraat ligt geen verhoogd trottoir. Hier ligt een voetpad aan beide kanten, grenzend aan de woningen. Daarnaast ligt een gedeelte dat omhoog loopt waar boompjes staan en dan kom je bij de weg. Aan een kant van de weg ligt een parkeerstrook, aan de andere kant wordt op de weg geparkeerd. Aan het einde van de Voorstraat (bij de Stooftstraat) loopt het voetpad naar een trappetje toe; dit is aan beide kanten van de weg, dit gedeelte loopt erg schuin weg waardoor het voor mindervaliden erg lastig is om via het voetpad de Voorstraat te verlaten.
- Het trottoir in de Bosstraat is voor het grootste gedeelte breed genoeg; er is echter ook een gedeelte (aan het begin vanaf de Voorstraat) nog geen meter breed; aan de andere kant van de weg ligt een rabbatstrook voor een aantal garages. Bij het kruispunt met de Julianastraat liggen aan alle kanten geen invalidenopritjes; deze zijn hier wel wenselijk. Verderop in de Bosstraat ligt een dierenweide met daarbij een paar bankjes. Daarna komt een grasveld, hierop zijn geen bankjes aanwezig.

SINT-ANNALAND



De bushalte in de Dorpsweg is toegankelijk gemaakt voor minder validen, het trottoir is aan beide kanten van voldoende breedte en zonder obstakels. De Dorpsweg gaat over in de Bierensstraat en deze wordt heringericht. Bij dit project wordt rekening gehouden met de mogelijkheid voor het maken van een rondje door de bewoners van de Schutse (F.M. Boogaardweg). Ook de F.M. Boogaardweg is goed ingericht voor minder validen.

Anna van Bourgondiëstraat: deze straat heeft slechts aan 1 kant een trottoir. In het eerste stuk, vanaf de Bierensstraat, staan er lichtmasten op het trottoir die het gebruik van het trottoir lastig maken. Voor het grootste gedeelte staan de lichtmasten aan de kant waar geen trottoir is en is er dus geen hinder. Er ontbreken wel invalidenopritjes bij kruisingen met andere wegen.

De Schoolstraat: In het eerste gedeelte ligt aan beide kanten van de weg een trottoir dat voldoende van breedte is, het tweede gedeelte heeft slechts aan een kant trottoir, het laatste gedeelte heeft een rabbatstrook voor de voetgangers. Bij de kruispunten is een verhoging aangebracht waardoor er geen afritjes nodig zijn. De school is ook goed bereikbaar.

Het Schermerspad is een looppad dat veel gebruikt wordt en geen klachten veroorzaakt. Dit pad komt uit op de Ring. Hier is aan 1 kant een voldoende en toegankelijk trottoir. Er zijn bij de oversteken geen invalidenopritjes

Het trottoir in de Voorstraat is aan beide kanten van voldoende breedte, er staan wel lichtmasten op het trottoir die het gebruik soms wat lastig maken voor mindervaliden. Aan het einde van de straat (zijde Havenplein) loopt de straat omhoog. Aan een kant wordt het trottoir een hellingbaan, aan de andere kant een trap. Het Havenplein is heringericht en voorzien van voldoende ruimte voor de minder-validen.

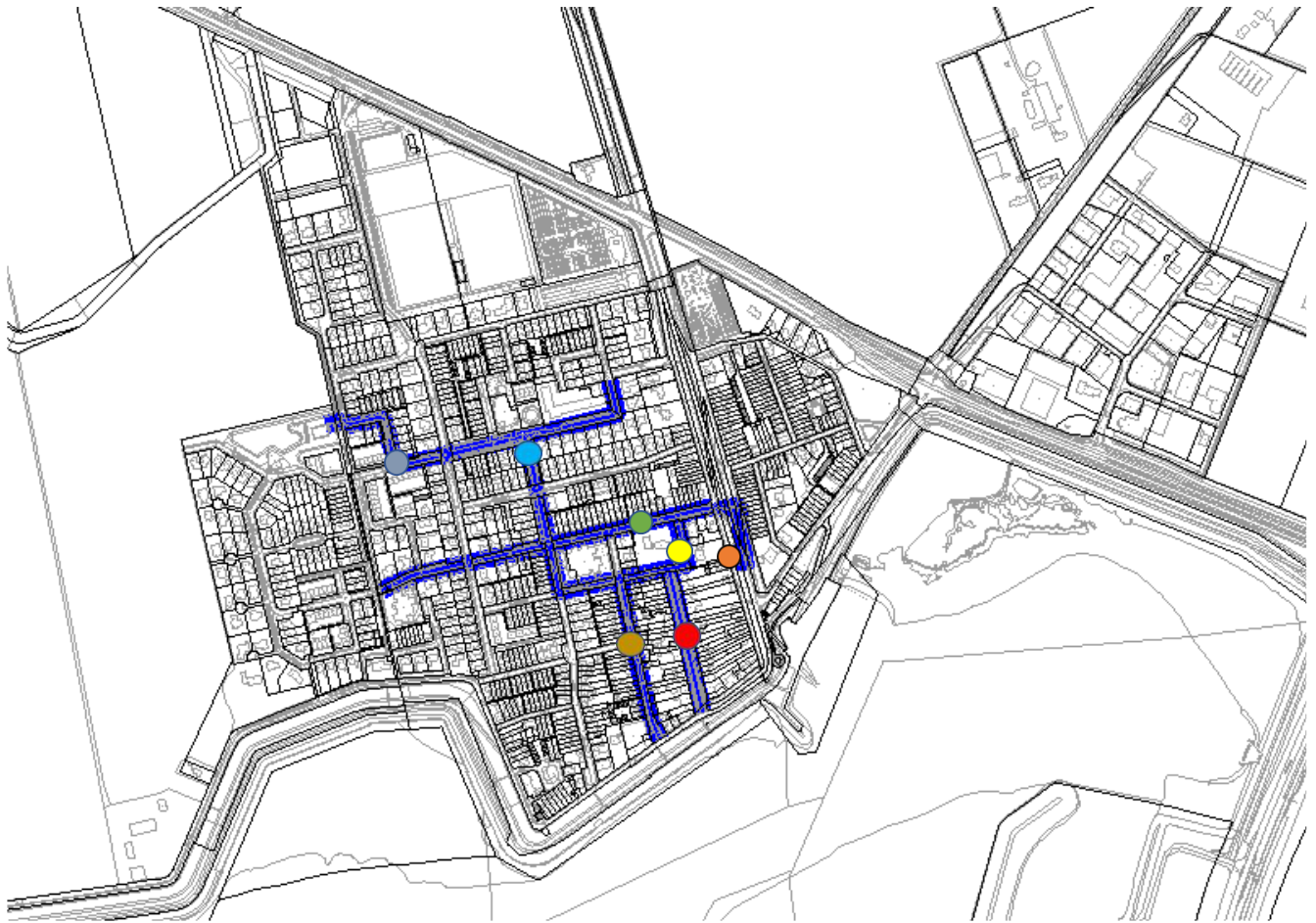
Het trottoir in Domineeshof en in de Hoenderweg is aan beide kanten bijna overal van voldoende breedte, ook zijn er bij de overgangen opritjes aanwezig.

OUD-VOSSEMEER



- In de Coentjesweg ligt dagbestedingscentrum en woonvoorzieningen De Schutse. De breedte van het trottoir ter hoogte van de Schutse is minimaal 1,5 meter en vrij van hinderlijke obstakels – vanaf huisnummer 35 wordt het trottoir smaller (1 meter) met lichtmasten die hinderlijk in het midden van het trottoir zijn geplaatst, aan de overkant is het trottoir 1,20 m breed maar hier zijn veel opritten met inritbanden waardoor er 1 meter voor gebruik overblijft.
- Cornelis Frankenstraat: breedte trottoir is minimaal 1,5 meter – het eerste stuk is aan beide niet vrij van obstakels; er staan aan beide kanten bomen waardoor het gebruik smaller wordt en er op sommige plaatsen sprake is van wortelopdruk – het grootste gedeelte is het trottoir prima; aan het einde is de Spar, daar is een oprit aanwezig en aan de overkant staat al een bankje
- Het trottoir in Voorstraat is aan 1 kant 1 tot 1,20 m breed – vrij van obstakels. De Voorstraat gaat verder in de Ring waar het trottoir aan beide kanten erg smal is en er is geen ruimte voor verbreding – In de Raadhuisstraat is het weer mogelijk om gebruik te maken van een looppad.
- Vanuit de Raadhuisstraat kun je via de Bonenblokstraat naar de Bou Kooijmanstraat. In de Bonenblokstraat heeft het trottoir voldoende breedte voor mindervaliden. In de Bou Kooijmanstraat ligt het dorps huis en ouderencentrum De Vossenkuil. Dit is goed bereikbaar, voldoende opritten en een breed trottoir. Het voetpad naar het sportpark aan het einde van de Bou Kooijmanstraat heeft voldoende breedte maar aan het einde geen opritje. Hierna kom je in de Schoolstraat waar het trottoir ook voldoende breedte heeft.
- Het trottoir in de Burgemeester Versluisstraat (richting de scholen) heeft aan beide kanten van de weg een minimale breedte van 1,5 meter en is vrij van obstakels
- Het trottoir in de Molenstraat heeft voldoende breedte. Er is bij de ingang van de begraafplaats geen afritje aan beide kanten van het trottoir, dit trottoir stopt naast de ingang met een verhoogde band. Op het grasveld aan het begin van de Molenstraat is een bankje mogelijk.
- Het trottoir in de Oud-Vossemeersdijk richting de bushalte heeft een minimale breedte van 1,5 meter en is vrij van obstakels

SINT PHILIPS LAND



- In de Oostdijk wordt gedoogd dat er op het trottoir geparkeerd wordt met 2 wielen. Dit komt door de hoge parkeerdruk en de geringe breedte van de weg. Dit geeft veel hinder om het trottoir op een normale manier te gebruiken.
- Schoolstraat: het trottoir is aan beide kanten van de weg voldoende breed om te gebruiken en zonder obstakels, er is geen opritje bij de hoofdingang van de school, hier worden geen fietsen geparkeerd dus een opritje is wel mogelijk – breedte trottoir is minimaal 1,5 meter – vrij van hinderlijke obstakels
- Aan de kant van de kerk is slechts een smalle rabbatstrook, het gedeelte vanaf de Schoolstraat heeft ook de andere kant geen trottoir, de weg grenst hier aan het perceel van de bewoners. De Kerkring gaat over in de Korte Schoolstraat waar het trottoir wel voldoende breedte heeft.
- De Voorstraat heeft een breed looppad aan beide kanten, hiernaast liggen parkeervakken dan komt de weg.
- De Achterstraat heeft voor het grootste gedeelte een trottoir aan beide kanten dat voldoende breedte heeft.
- In de Wilhelminastraat heeft het trottoir aan beide kanten voldoende breedte en is vrij van obstakels, er ontbreekt aan 1 kant een afritje om de Eendrachtstraat over te steken.
- Het trottoir in de Eendrachtstraat heeft voldoende breedte van beide kanten van de weg, het eerste gedeelte van de Schelpkreekstraat heeft geen trottoir.