

Startdocument Hubs Schouwen-Duiveland



De tijdelijke hub aan de Kriekemeet

Juni 2025

Inhoud

1 Inleiding	3
2 Hubs	7
2.1 Algemeen	7
Burgh-Haamstede	7
Renesse	9
Zierikzee	9
Nieuwerkerk	9
Oosterlaan	10
Bruinisse	10
2.2 Uitwerking opgave per kern	11
Burgh-Haamstede	11
Zierikzee	21
Nieuwerkerk	24
Oosterland	25
Bruinisse	27
3 Financiën	28
4 Participatie	28
5 Planning	29

1 Inleiding

Aan de basis van de ontwikkeling van de nieuwe hubs ligt de Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS). De Regionale Mobiliteitsstrategie is een plan van de Zeeuwse gemeenten en de Provincie Zeeland om reizigers in Zeeland beter en sneller van A naar B te laten reizen. Zeeland staat voor een aantal uitdagingen op het gebied van mobiliteit, zoals de vergrijzing van de bevolking, de toenemende drukte op de wegen en het openbaar vervoer dat onder druk staat.

Het doel van de strategie is om een slim en duurzaam mobiliteitssysteem te creëren, dat Zeeland bereikbaar houdt voor iedereen. De strategie zet in op een aantal oplossingen, zoals het verbeteren van het openbaar vervoer, het stimuleren van fietsen en wandelen, het slimmer gebruikmaken van de auto en het ontwikkelen van nieuwe vormen van mobiliteit. De strategie is opgesteld in samenwerking met verschillende partijen, zoals gemeenten, vervoerders, maatschappelijke organisaties en inwoners. Het college van de gemeente Schouwen-Duiveland heeft op 8 februari 2022 ingestemd met de RMS.

Voor het OV is door gemeenten en provincie gewerkt aan een aanbesteding van de nieuwe OV-concessie. De aanbesteding is inmiddels afgerond. Het vervoersbedrijf EBS neemt vanaf december 2026 het busvervoer over van Connexxion. EBS schaft voor deze concessie van Zeeland een compleet nieuw, voornamelijk elektrische, 'vloot' van bussen aan.



Het huidige basisnet voor het busvervoer op Schouwen-Duiveland. Een deel van de buslijnen komt vanaf 1 januari 2027 te vervallen.

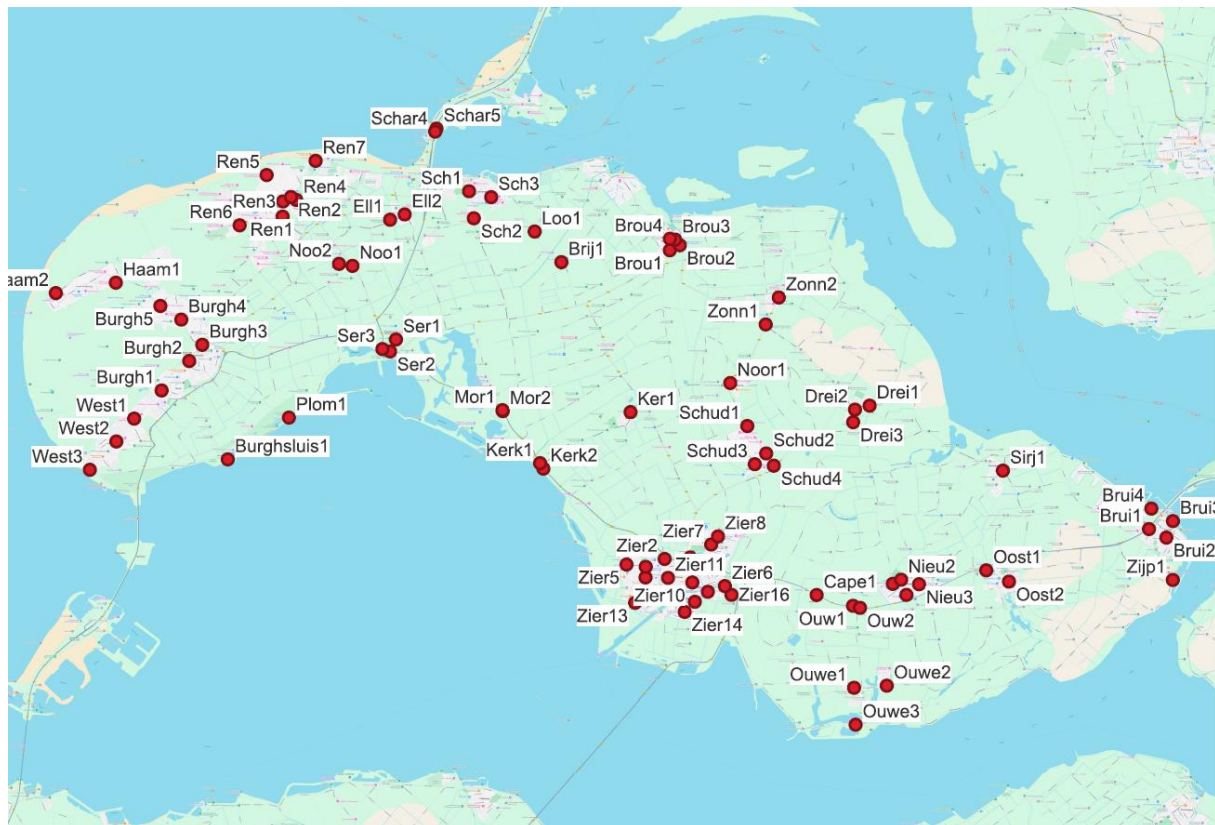
De nieuwe (bus-)concessie gaat uit van het 'strekken' van de buslijnen. Onderdeel van het programma van eisen voor de nieuwe concessie is een referentie dienstregeling en een halteplan (in de vorm van te bedienen hubs). De buslijnen door de kleine kernen komen (grotendeels) te vervallen en daarmee ook de bushaltes in de kleine kernen. Scholierenlijnen en buurtbuslijnen blijven behouden of worden zelfs uitgebreid. De exacte dienstregeling zal in de komende periode door de nieuwe concessiehouder (EBS) met de betrokken wegbeheerders worden uitgewerkt.

Binnen de gemeente Schouwen-Duiveland is dit, in het kader van een pilot, in de kern Burgh-Haamstede in januari 2023 al geëffectueerd. De 10 bushaltes in de kernen van Burgh-Haamstede zijn enkele jaren geleden vervangen door twee hubs. Eén aan de Kraaijensteinweg en één aan de Kriekemeet. Beide hubs hebben een tijdelijk karakter. De 'pilot' loopt nog tot en met december 2026.

Om het OV voor iedereen toegankelijk te houden, wordt naast het strekken van buslijnen ingezet op fijnmazig vraaggestuurd vervoer - de Flex -, waarbij voor Schouwen-Duiveland 'eilandelijk' opstappunten in de kernen zijn gerealiseerd op maximaal 500 meter loopafstand van woningen en bestemmingen als bijvoorbeeld

winkelcentra, buurthuizen en zorginstellingen. In het buitengebied stopt de Flex voor de deur. De Flex kan op Schouwen-Duiveland alle openbaar vervoer verzorgen. Passagiers die binnen de grenzen van het eiland reizen hebben hiervoor alleen de Flex nodig. Pas als zij het eiland willen verlaten, is een overstap op een hub naar het reguliere busvervoer (buslijn 133) nodig. Buslijn 133 verbindt Middelburg met Oude Tonge.

In Schouwen-Duiveland is het systeem van de Flex op 17 februari 2025, als eerste gemeente in Zeeland, ingevoerd. In totaal zijn inmiddels 110 opstapplaatsen binnen de bebouwde kommen gerealiseerd. In het buitengebied wordt de Flex in principe niet toegepast, omdat het eigen (huis-)adres halteplaats is. Dat neemt niet weg dat er in het buitengebied wel een aantal borden voor haltes zijn geplaatst. Deze zijn geplaatst op de locaties waar ook eerder een bushalte was. Deze bushaltes zijn nu een opstappunt.



Een overzicht van de opstapplaatsen voor de 'Flex'

Hoewel het systeem nog maar kort functioneert, lijkt het goed te werken en wint het aan populariteit. De eerste gegevens ondersteunen deze conclusie. De gebruiksvriendelijke app 'Reizen door Zeeland' draagt hieraan bij.

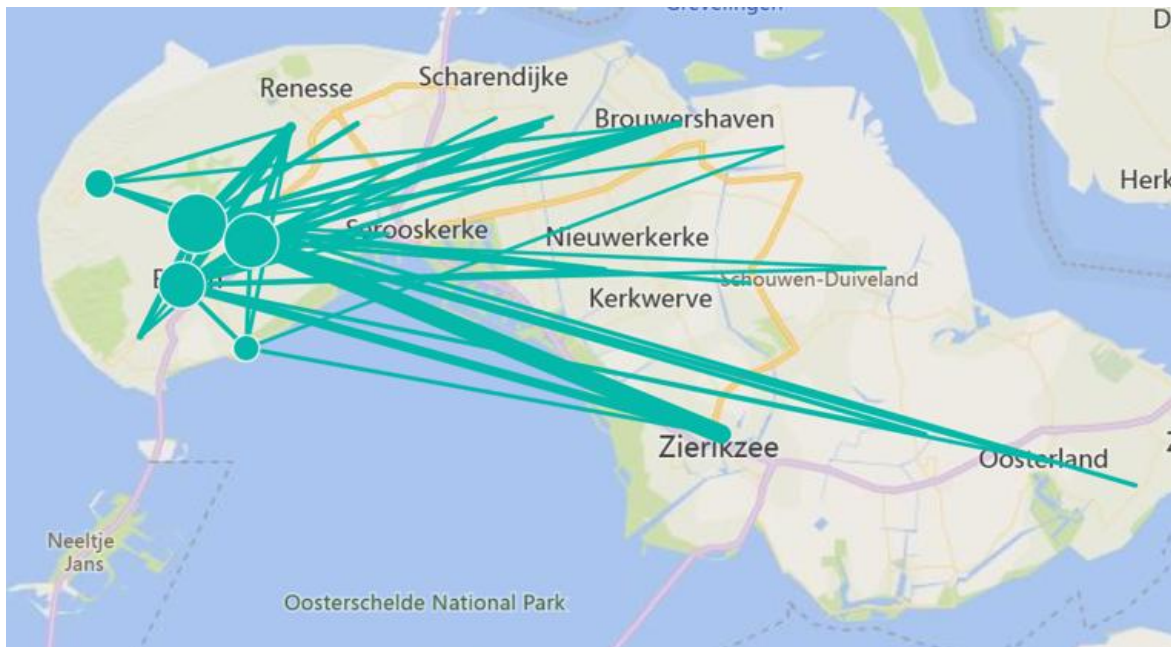
Eerste analyse gebruik Flex

Om een eerste indruk te krijgen van het gebruik van de Flex zijn in mei 2025 door ENA advies gegevens beschikbaar gesteld over het gebruik van de Flex. Hierbij is overigens alleen gekeken naar het gebruik van en naar Burgh-Haamstede. Dit maakt ze goed vergelijkbaar met de gegevens van de reguliere buslijn (zie paragraaf 2.2).

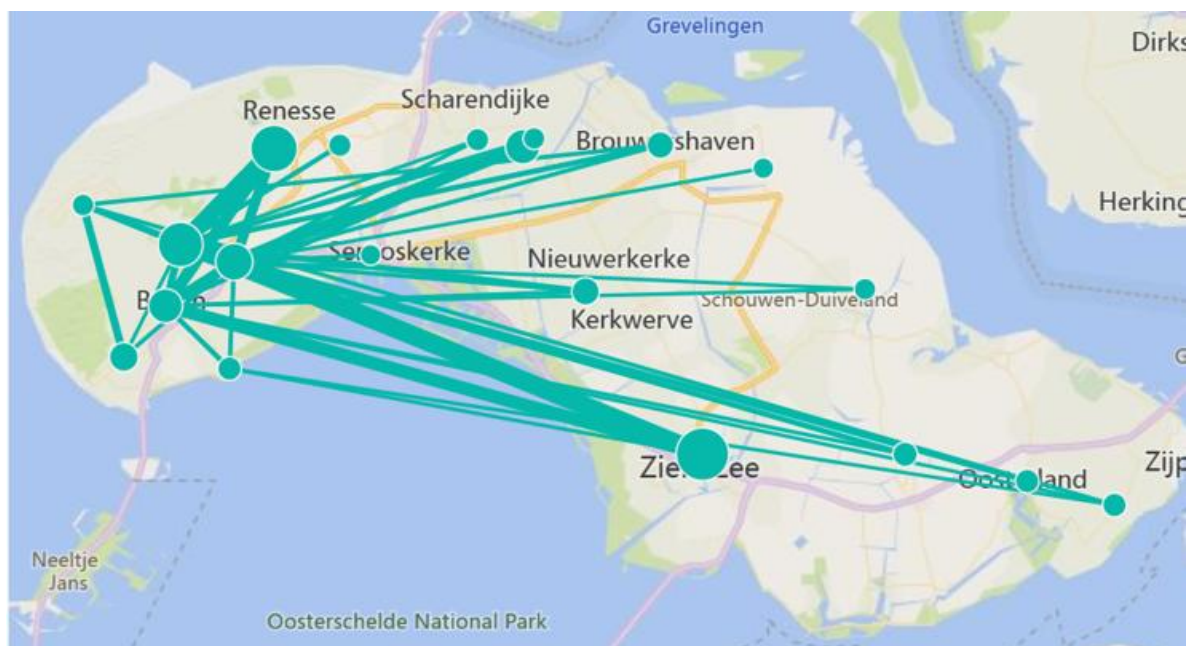
Uit de gegevens van de maand april 2025 wordt duidelijk dat de haltes Burgh, Burgh-Haamstede en Haamstede (zie illustratie) de meest frequent gebruikte haltes zijn. Per dag betreft het de volgende aantallen reizigers per halte.

	Aankomend	Vertrekkend
Burgh	63	57
Burgh-Haamstede	100	104
Haamstede	123	106

De Flex op de Kriekemeet wordt daarmee net zo goed gebruikt als de hub van lijn 133 op dezelfde locatie. De Flex lijkt zelfs iets meer passagiers te trekken dan de hub van lijn 133 (zie paragraaf 2.2: 100 vertrekkend, 106 aankomend)



Deze illustratie geeft een beeld van de 'aankomende' reizigers in Burgh-Haamstede. De belangrijkste haltes zijn Burgh, Burgh-Haamstede en Haamstede. De reizigers komen vanuit heel Schouwen-Duiveland.



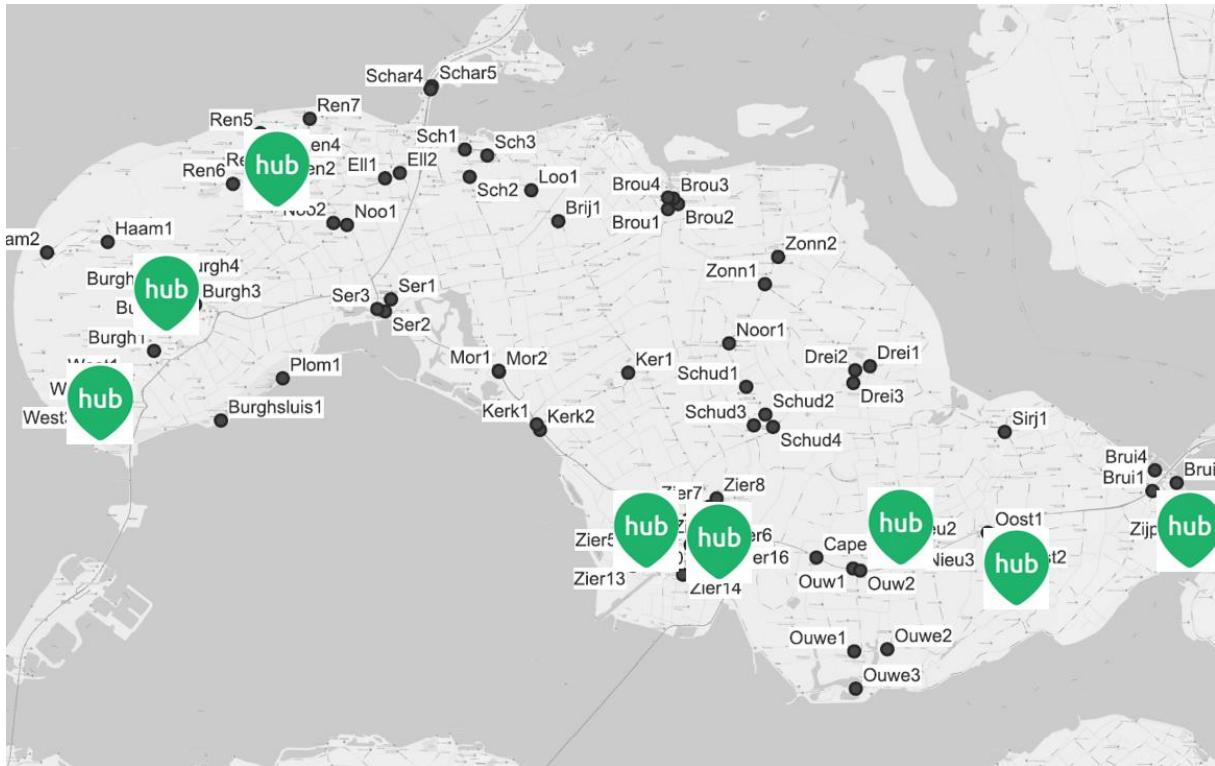
Deze illustratie geeft een beeld van de vertrekkende reizigers vanuit Burgh-Haamstede. De reizigers hebben vooral Renesse en Zierikzee als eindbestemming.

Uit de gegevens kan worden geconcludeerd dat de 'Flex' een succes lijkt, maar het aantal gegevens is nog te beperkt om hieruit vergaande conclusies te trekken. Uit de terugkoppeling van betrokkenen wordt duidelijk dat het aantal gebruikers toeneemt en de gebruikerstevredenheid hoog is. Beleidsmatig wordt ingezet op een geleidelijke groei van het aantal gebruikers.

2 Hubs

2.1 Algemeen

Om een goede overstap van de bus (kernet) op het fijnmazig vervoer te faciliteren, zal een aantal hubs worden gerealiseerd. Bij een hub komen de verschillende vervoersstromen samen. Naast ruimte voor de Flex kan een hub ook ruimte bieden aan de (deel-)fietsen, deelauto's en carpoolauto's. Door provincie en het Rijk zijn programmatische eisen gesteld aan benodigde parkeervoorzieningen, wachtruimtes, fietsparkeren, enz.



Een overzicht van de in totaal 8 (echte) hubs op Schouwen-Duiveland. Bijzonder is dat de opstappunten voor de 'Flex' ook gemarkeerd zijn met een bord waarop 'hub' staat. Dat leidt tot verwarring.

De hubs zijn voorzien in Burgh-Haamstede (2), Renesse (1), Zierikzee (2), Nieuwerkerk (1), Oosterland (1) en Bruinisse (1). In de referentiedienstregeling voor de nieuwe busconcessie zijn in totaal 8 mobiliteitshubs voorzien. Naast deze 8 hubs blijven ook een aantal haltes langs de provinciale weg voor buslijn 133 behouden. Het betreft de haltes: Schelphoek (Serooskerke), Moriaanhoofd en Verseputsweg (Kerkwerf). Deze drie haltes zijn voorlopig een gegeven en worden in deze notitie verder niet behandeld.

De planvorming voor de 8 hubs is al in volle gang, maar de stand van zaken verschilt per locatie. Daarnaast is per locatie een groot verschil in aard en omvang van de hub voorziening. Samengevat is de opgave per kern als volgt.

Burgh-Haamstede

A Locatie Kraaijensteinweg

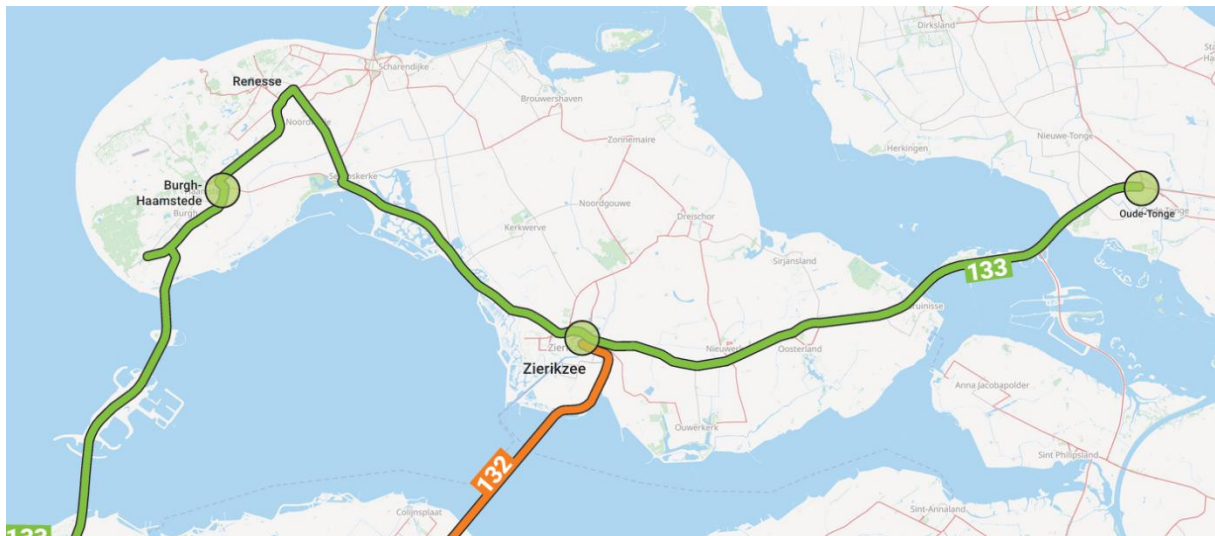
B Locatie Kriekemeet

Voor de locaties in Burgh-Haamstede geldt dat er nog een integrale afweging moet worden gemaakt over de definitieve locatie van de hubs. Deze zijn nu immers nog tijdelijk. De locatiekeuze voor de tijdelijke hubs was gebaseerd op de spreiding over de kern Burgh-Haamstede, de beschikbaarheid van gemeentelijke gronden en de mogelijkheid eenvoudig infrastructurele aanpassingen te doen. De integrale afweging van de locaties is in deze rapportage opgenomen in paragraaf 2.2. Daarbij geldt dat er weinig discussie lijkt over een hub in de

omgeving van de Kriekemeet. De afweging gaat vooral over de locatie Kraaijensteinweg en over de vraag of er nog andere locaties geschikt zijn voor de aanleg van een mogelijke derde hub. Een totaal van 3 hubs is vanuit de beoogde systematiek van de RMS niet gewenst.

Voor de locatie Kriekemeet geldt dat deze locatie onderdeel is van de mogelijke ontwikkeling van de 'Kop van Haamstede'. De raad van de gemeente heeft op 27 februari 2025 het schetsontwerp met de voorkeursvariant voor de Kop van Haamstede, inclusief de nieuwbouw van Market Plaza, vastgesteld. De plannen voor de 'Kop van Haamstede' zullen de komende tijd, op basis van een intentieovereenkomst met de initiatiefnemer, verder worden uitgewerkt. Het zal minimaal tot medio 2026 duren voordat een volgende stap in de planvorming van de ontwikkeling wordt gedaan.

In de plannen voor de ontwikkeling van de 'Kop van Haamstede' is de realisatie van een hub niet voorzien. In het plangebied voor de Kop van Haamstede is nu weliswaar de tijdelijke hub gerealiseerd, maar de locatie was tot voor kort geen optie voor de permanente hub. Met het verleggen van de route van de bus (lijn 133), waarbij Renesse weer is opgenomen in de routing, komen de Kriekemeet en directe omgeving toch weer in beeld. In een vorige versie van de opzet van de basislijnen voor busvervoer ging lijn 133 vanaf Burgh-Haamstede rechtstreeks naar Zierikzee en was Renesse niet in de route opgenomen. Die route zou betekenen dat het tijdverlies door het invoegen van de hub op de Kriekemeet groter is. Een locatie bij de Roterij werd daarmee aantrekkelijker. Nu de route weer via de Serooskerkweg en de N652 naar Renesse leidt en bijna langs de Kriekemeet komt, is deze locatie weer een potentieel gunstige plek voor een hub.



Kaart van de basislijnen voor de bus op Schouwen-Duiveland. Lijn 133 gaat, gezien vanuit Middelburg, via Burgh-Haamstede en Renesse naar Zierikzee en gaat daarna door richting Oude-Tonge. De route via Renesse is nieuw. In een vorige versie van de opzet van de basislijnen ging lijn 133 vanaf Burgh-Haamstede rechtstreeks naar Zierikzee en was Renesse niet in de route opgenomen.

Een hub op of rond de Kriekemeet zal bij voorkeur worden geïntegreerd in de plannen voor de 'Kop van Haamstede'. Het ontwerp van de hub kan hierop dan aansluiten. Als de aanleg van de hub wordt gezien als integrale ontwerpogave, die in samenhang met de ontwikkeling van de 'Kop van Haamstede' moet worden opgepakt, duurt de aanleg nog minimaal 4 jaar en wordt de termijn van de start van de nieuwe concessie (1 januari 2027) ruim overschreden. Een alternatief is de realisatie van een hub die aan de rand van plangebied ligt en die daarmee de planvorming niet belemmert. De planvorming voor de 'Kop van Haamstede' zal dan beperkt moeten anticiperen op deze hub. Daarnaast kan de integrale planvorming voor de 'Kop van Haamstede' ook leiden tot nieuwe inzichten en een eventuele verplaatsing naar een andere locatie buiten de omgeving van de Kriekemeet.

Renesse

C Locatie Roelandsweg

De kern Renesse beschikt over een ruime bushalte aan de Roelandsweg direct naast de centrale parkeervoorzieningen. Het is onnodig om een nieuwe voorziening aan de leggen. Eventuele aanpassingen zullen zich beperken tot kleine 'cosmetische' aanpassingen, zoals een aanpassing van de bebording. Binnen de gemeente is het project 'Herinrichting Kruising P+R en Roelandsweg' gestart, waarbij de gemeente voornemens is een rotonde aan te leggen bij de ingang van de P+R en de inrichting van de Roelandsweg meer aan te laten sluiten bij de 30 km zone. Hierbij wordt rekening gehouden met het busvervoer dat richting de bushalte moet rijden. In de studie wordt ook gekeken naar een optimalisatie van de fietsstructuur. Die is van invloed op de vormgeving van de rotonde. Het college heeft op 24 juni 2025 een besluit over de fietsstructuur op en rond de rotonde genomen.

Zierikzee

D Locatie Hatfieldpark

E Locatie 't Sas

Alternatief op de lange termijn voor E: de Regiohub (kruispunt N59 – N256)

In Zierikzee geldt dat in de GGA (Gebiedsgerichte aanpak Zierikzee; oktober 2022) de realisatie van een centrale mobiliteitshub is voorzien die de scholen en het centrum bedient (is nu de locatie Hatfieldpark). Verder is er een regionale hub (bij het kruispunt N59 – N256) voorzien. Deze laatste kan dan aansluiten op de snelverbinding van/naar Rotterdam. Als de regionale hub wordt gerealiseerd, kan de hub op de locatie 't Sas eventueel weer komen te vervallen. Daarbij wordt opgemerkt, dat als de locatie 't Sas na aanleg een succes blijkt, de vraag naar de realisatie van een regionale hub afneemt. Met provincie en Rijk zijn afspraken gemaakt over de locatie 't Sas en daar zijn ook middelen aan gekoppeld.

Dat betekent dat nu wordt ingezet op de realisatie van de locatie op 't Sas en op termijn, bij de verdere uitwerking van de GGA, kan worden beoordeeld welk vervolg hieraan zal worden gegeven.

Voor de locatie 't Sas geldt dat op en rond de locatie ook een aantal andere planontwikkelingen spelen, die in samenhang met de ontwikkeling van 't Sas worden ontwikkeld of waarmee rekening moet worden gehouden. Het betreft:

- De reconstructie van de Trambaan en de Calandweg (in combinatie van de herontwikkeling van 't Sas);
- De stedelijke ontwikkeling van de Vissersdijk/ Julianastraat;
- De mogelijke herontwikkeling van het perceel groen in de driehoek Trambaan, Julianastraat, Kleine Zolkeweg.

Bij de locatie Hatfieldpark speelt vooral de beperkte ruimte een rol. Er is aan de westkant van Zierikzee weinig ruimte te vinden voor een volwaardige hub. De realisatie van een hub op het Hatfieldpark zal ten koste gaan van ongeveer 40 parkeerplaatsen op de locatie (betreft parkeerlocatie P2). Bij de plannen voor het beweegpark aan de Scheldestraat is al rekening gehouden met de compensatie van deze parkeerplaatsen. Naast het beweegpark worden 40 nieuwe parkeerplaatsen aangelegd.

Nieuwerkerk

F Locatie Nieuwerkerk.

Het betreft een upgrade van een bestaande bushalte. De herinrichting is er vooral op gericht om het comfort van de reizigers te vergroten. De routing van de buslijn wijzigt niet.

Oosterland

G Locatie Oosterland

De realisatie van deze hub voorzien op grond van derden. Inmiddels is de grond aangekocht door de gemeente en kan de beoogde hub worden gerealiseerd. Van belang is afstemming met het proces en de inhoud van de Dorpsvisie Oosterland. In de Dorpsvisie is voorzien dat de locatie ook een functie heeft als entree naar het dorp. Het is belang om te bekijken hoe de inrichting van de hub zoveel mogelijk aan deze doelstelling kan bijdragen.

Bruinisse

H Locatie Bruinisse

Het betreft een beperkte aanpassing van de bestaande bushalte waarbij de parkeercapaciteit wordt uitgebreid, de toegankelijkheid voor het busverkeer wordt vergroot, de fietspakeercapaciteit wordt uitgebreid (en overkapt) en de wachtvoorziening voor buspassagiers wordt vervangen.

2.2. Uitwerking opgave per kern

Burgh-Haamstede

A Locatiekeuze hubs

Aantallen reizigers

In juni 2022 zijn ten behoeve van de voorbereiding van de pilot diverse onderzoeken en analyses uitgevoerd. Onderdeel hiervan was een analyse van mogelijke locaties (Zie Pilot Mobiliteitshub B-H; juni 2022, resultaten fase 1) in Burgh-Haamstede. Daaraan voorafging een analyse van het gebruik (aantallen in- en uitstappers) van de buslijn 133.

Uit deze analyse bleek dat meer dan 60% van de reizigers gebruik maakte van de haltes in Haamstede met als belangrijkste haltes de haltes aan de Weststraat (23,1% van alle reizigers) en aan de Noordstraat (21,3 % van alle reizigers). Samen met de halte 'Haamstede Kerk' (17,4% van alle reizigers) vormt dit 61,8% van de reizigers. In de rij van belangrijkste haltes volgt 'Burgh Burghseweg' als vierde met 11.1% van de reizigers. Dit zijn allemaal haltes in het noordoostelijk deel van de route. De overige 6 haltes in het zuidwestelijk deel van de route bedienden per halte slechts weinig passagiers.



Uit de analyse uit 2022 blijkt dat verreweg de meeste passagiers (72,9%) gebruik maakten van de 4 noordoostelijk haltes, maar 27,1% van de reizigers maakt gebruik van de overige 6 haltes.

De telgegevens van de hubs (maart 2025) bevestigen dit beeld voor de huidige situatie. Ze laten zien dat het grootste deel van de reizigers in Burgh-Haamstede gebruik maakt van de hub op de Kriekemeet. Ten opzichte van de halte aan de Kraaijensteinweg scheelt dit een factor 4 tot 5 in aantal. In totaal stappen op een gewone werkdag ongeveer 100 mensen in op de Kriekemeet en ongeveer 106 reizigers stappen gemiddeld uit. Voor de locatie Kraaijensteinweg geldt dat er gemiddeld 25 mensen instappen op een gewone werkdag en er gemiddeld 21 reizigers per dag uitstappen. Op de zaterdag en de zondag is het aantal reizigers voor beide hubs zeer beperkt. Zelfs op de Kriekemeet komt het aantal uitstappers niet boven de 20 reizigers per dag. Mensen stappen nog minder in. Op de halte aan de Kraaijensteinweg komt het aantal uitstappers niet boven de 8 gemiddeld. Het aantal instappers komt niet boven de 3.

Op grond van de telgegevens van de analyses uit 2022 namen we al aan dat meer dan 70% van de reizigers in de huidige situatie gebruik maakt van de hub aan de Kriekemeet en dat minder dan 30% gebruik maakt van de halte aan de Kraaijensteinweg. De telgegevens uit maart 2025 laten zien dat deze verhouding eerder in de buurt van 20/80% ligt. Het aantal reizigers dat gebruik maakt van de halte bij de Kraaijensteinweg is beperkt.

Daarnaast werd uit de analyses van het gebruik duidelijk dat van het totaal aantal reizigers 60% scholier of student was en is. Dit wordt duidelijk door het feit dat 60% van de uitgaande bewegingen plaats vindt tussen 6.00 uur en 10.00 uur en 60% van de inkomende verplaatsingen plaats vindt tussen 14.00 uur en 18.00 uur. Uit de telgegevens van maart 2025 blijkt dit ook.

Woonclusters

Om te bepalen of een locatie aansluit bij de gebruikers (doelgroep) is het belangrijk om na te gaan waar de woonclusters zijn in Burgh-Haamstede. Er zijn op basis van de heatmap (zie illustratie) drie woonclusters te onderscheiden: Haamstede, Burgh en Westenschouwen. In deze heatmap is Nieuw-Haamstede niet meegenomen.



Met de 'heatmap' wordt inzichtelijk gemaakt waar de adressendichtheid het hoogst is en waar dus de meeste potentiële reizigers zich bevinden. Geel staat symbool voor de hoogste dichtheden. Lichtblauw voor de lagere dichtheden. Het is duidelijk dat in Haamstede de hoogste dichtheden worden gemeten. Opvallend, maar goed verklaarbaar, is de hoge dichtheid bij het wooncomplex de 'Duinen van Haamstede'.

Criteria

In de analyse in 2022 zijn voor de locatiekeuze voor de tijdelijke hubs criteria gedefinieerd. Omdat een tijdelijke hub niet functioneel afwijkt van een permanente hub kunnen deze criteria opnieuw worden benut.

De locatie van de hubs moet:

- Gelegen zijn in de directe nabijheid van de hoofdinfrastructuur (N57 – N652);
- Gelegen zijn in de nabijheid (minder dan 500 meter) van woonclusters;
- In de huidige situatie over voldoende ruimte voor halteren en keren van een lijnbus beschikken;
- Over voldoende ruimte voor het stallen van fietsen en andere vormen van deelmobiliteit beschikken;
- Op een veilige manier bereikbaar zijn voor alle vervoersvormen.

Op basis van deze criteria lijkt Haamstede de beste locatie voor een hub. Een locatie in Haamstede bedient het grootste aantal reizigers, ligt het dichtst bij de woonclusters en er is in de huidige situatie op de Kriekemeet voldoende ruimte voor een hub. Dat neemt overigens niet weg dat in de plannen voor de 'Kop van Haamstede'

nu geen ruimte is gereserveerd voor een hub en er als gevolg van die plannen minder ruimte overblijft of kan blijven.

Uitwerking locaties

- Locaties bij Haamstede (locatiestudie 2022)

In de locatiestudie uit 2022 zijn in totaal 6 locaties onderzocht. Vijf locaties waren gesitueerd op en rond de Kriekemeet en één bij bedrijventerrein de Roterij. De locatie bij de Roterij viel als eerste af, omdat deze te ver van de woonclusters af ligt om een acceptabele en veilige route te creëren voor de wandelaars en fietsers naar deze locatie. Daarnaast zijn de gronden bij de Roterij van het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) en zijn er geen voorzieningen voorhanden op de locatie. Daarmee werd en wordt met de Kriekemeet gekozen voor een locatie die wat verder van de N57 af ligt. Een goede bereikbaarheid van de locatie voor voetgangers en fietsers vanuit de woonclusters prevaleert daarbij boven een directe aansluiting op de N57. Dit komt de sociale veiligheid ten goede.

In 2022 was de hub in Renesse nog geen onderdeel van de route van lijn 133. Nu Renesse wel is opgenomen in de routing is de keuze van de Kriekemeet boven de Roterij nog eenvoudiger. De Kriekemeet ligt nu immers ook dichtbij of bijna aan de route.



Voor de pilot zijn 5 locaties in 2022 onderzocht. De vijfde locatie - bij de Roterij – viel direct af, omdat deze te ver van de woonclusters af lag. De overige vier locaties op en rond de Kriekemeet zijn indertijd schetsmatig uitgewerkt.

De andere 4 locaties bij de Kriekemeet zijn schetsmatig verder uitgewerkt. Als criteria zijn gehanteerd:

- Bereikbaarheid voor de bus
- Bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers
- Verkeersveiligheid
- Ruimtebeslag
- Inpasbaarheid
- Doorstroming
- Financiële investering

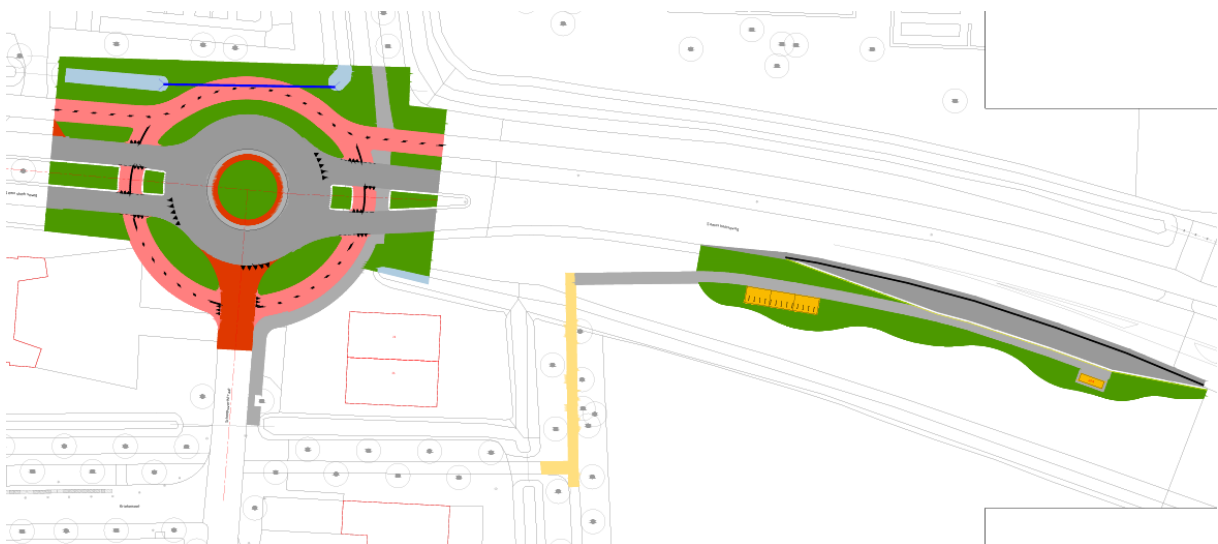
Op grond van deze criteria is in 2022 gekozen voor de huidige optie, waarbij een halte is gemaakt op de Kriekemeet en gebruik wordt gemaakt van het terrein van de kerk om de bus weer richting Serooskerkseweg te laten rijden.

(++ / + / 0 / - / --)	VARIANTEN				
KENMERK	1	2	3	4	5
Bereikbaarheid (bus)	-	0	+	+	+
Bereikbaarheid (voetgangers/fietsers)	-	--	0	+	+
Verkeersveiligheid	--	-	-	+	+
Ruimte beslag	-	--	-	+	++
Inpasbaarheid	--	-	-	++	++
Doorstroming	--	+	+	+	+
Financiële investeringen	-	--	0	+	+
...					
Score	-10	-7	-1	8	9

De sterkte-zwakteanalyse leidt in 2022 tot een keuze voor de huidige locatie van de hub op de Kriekemeet met een halte aan de kant van de kerk (variant 5).

Dat betekent niet dat de huidige opzet geen beperkingen kent. Een terugkerend probleem wordt gevormd door de geparkeerde auto's op de Scheepswerfstraat (weg tussen Serooskerkseweg en Kriekemeet). Parkeren is daar weliswaar verboden, maar dat neemt niet weg dat de doorgang van de bus regelmatig geblokkeerd wordt door geparkeerde auto's. Dit zijn voornamelijk bezoekers van de huisarts (apotheek). Dit leidt niet alleen tot overlast voor de chauffeurs van de bussen, maar ook tot vertragingen die elders niet meer goedgemaakt kunnen worden. Daarnaast leidt de toegenomen attractiviteit van Haamstede tot een frequente piekbelasting van de Kriekemeet. De Kriekemeet staat sinds de herinrichting centrum Haamstede vaker vol, wat ook leidt tot verkeershinder en mogelijk tot vertraging voor het busvervoer.

Er is daarom een schetsmodel opgesteld om te onderzoeken of het mogelijk is een hub te ontwikkelen die nu en in de toekomst geen last heeft van de geparkeerde auto's op de Scheepswerfstraat en bovendien de integrale ontwikkeling van de Kriekemeet (Kop van Haamstede) niet blokkeert. Dit schetsmodel gaat uit van de ontwikkeling van een rotonde aan de Serooskerkseweg bij de Scheepswerfstraat en de aanleg van een aantal halteplaatsen langs de Serooskerkseweg (zie illustratie). Daarmee wordt interactie met het parkerend verkeer op de Kriekemeet zo veel als mogelijk vermeden. Vertragingen worden zo voorkomen.



Schetsontwerp voor een hub nabij de Kriekemeet. Deze bestaat uit een rotonde in de Serooskerkseweg bij de Scheepswerfstraat en een aantal halteplaatsen langs de Serooskerkseweg.

Nadeel van deze oplossing is dat de aanleg van de rotonde een forse investering betekent, waarvan het niet zeker is dat deze integraal onderdeel kan worden van de ontwikkeling van de 'Kop van Haamstede'. De rotonde kan worden gezien 'no regret-maatregel'. Zekerheid kan daarover echter niet worden geboden, omdat de planvorming voor de 'Kop van Haamstede' daarvoor nog in een te pril stadium verkeert.

Een voordeel van de huidige tijdelijke hub is de betere toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers vanuit de kerngebieden. De huidige situatie is een relatief veilige oplossing. Bij de oplossing met de rotonde is het gevoel van sociale veiligheid minder door de grotere afstand tot woonhuizen.

Zoals eerder aangegeven geldt dat de gehele Kriekemeet, inclusief de tijdelijke Hub, onderdeel is van de ontwikkeling van de 'Kop van Haamstede'. De raad van de gemeente heeft op 27 februari 2025 het schetsontwerp met de voorkeursvariant voor de Kop van Haamstede, inclusief de nieuwbouw van Market Plaza, vastgesteld. In de plannen is rekening gehouden met de toegenomen vraag naar parkeervoorzieningen. Er zullen ruim voldoende parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. De parkeerproblemen zullen daardoor afnemen.

De plannen voor de 'Kop van Haamstede' zullen de komende tijd, op basis van een intentieovereenkomst met de initiatiefnemer, verder worden uitgewerkt. Het zal minimaal tot medio 2026 duren voordat een volgende stap in de planvorming wordt gedaan. De daadwerkelijke uitvoering zal nog minimaal 4 tot 5 jaar op zich laten wachten.

Het is ongewenst om de huidige tijdelijke situatie eindeloos te laten duren. Voor deze hub is een tijdelijke omgevingsvergunning (tot en met 31 december 2026) verleend voor de afwijking van het omgevingsplan. Het komend jaar zal er meer en beter zicht komen op de termijn van de realisatie van het plan voor de 'Kop van Haamstede'. Als eind 2026 nog geen zekerheid kan worden verkregen over het moment van realisatie van de plannen voor Market Plaza en omgeving kan opnieuw worden beslist over een de realisatie van permante hub. Hiervoor is een omgevingsvergunning vereist.

Bij de evaluatie kunnen op basis van de dan geldende inzichten ook weer andere locaties en andere voorstellen worden meegenomen buiten de directe omgeving van de Kriekemeet.

Van belang daarbij is dat voor de huidige hub gebruik wordt gemaakt van de gronden van de kerk. De effectiviteit van de tijdelijke hub staat of valt met de toestemming van het kerkbestuur om de gronden te benutten. Ook die situatie vraagt op den duur om een oplossing.

Op grond van de nog onduidelijke invulling van de 'Kop van Haamstede', de relatief hoge kosten van de aanleg van een rotonde en de goede (betere) bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers van de huidige locatie wordt geadviseerd om:

- De Kriekemeet voorlopig als de voorkeurslocatie voor een hub voor Haamstede vast te leggen;
- De huidige (tijdelijke) hub als hub in stand te houden, totdat meer duidelijkheid bestaat over de integrale uitwerking van de 'Kop van Haamstede';
- Te bezien of de toekomstige, permanente hub onderdeel kan worden van de integrale opgave voor de 'Kop van Haamstede';
- Nog niet te investeren in een meer permanente hub langs de Serooskerkseweg, waaronder de aanleg van een rotonde in de Serooskerkseweg;
- Eind 2026 te bekijken of de realisatie van een nieuwe permante hub nodig en wenselijk is, het alternatief met rotonde opnieuw te bekijken en ook andere alternatieven, zoals de locatie Willem Alexanderstraat, in overweging te nemen.

- Overige locaties Burgh-Haamstede

Voor een afweging van de overige locaties keren we terug naar de primaire criteria:

- Gelegen zijn in de directe nabijheid van de hoofdinfrastructuur (N57 – N652);
- Gelegen zijn in de nabijheid (minder dan 500 meter) van woonclusters,

- In de huidige situatie over voldoende ruimte voor halteren en keren van een lijnbus beschikken,
- Over voldoende ruimte voor het stallen van fietsen en andere vormen van deelmobiliteit beschikken,
- Op een veilige manier bereikbaar zijn voor alle vervoersvormen.

Daaraan kunnen drie aanvullende criteria worden toegevoegd. Deze criteria zijn:

- De locatie moet op een behoorlijke afstand liggen van de hub op de Kriekemeet. Een hub die te dicht bij de hub aan de Kriekemeet wordt gerealiseerd, past niet in het systeem van de hubs, zoals vastgelegd in de RMS. Een hub te dicht bij de hub op de Kriekemeet gaat concurreren met de Kriekemeet. Een behoorlijke afstand betekent dat de tweede hub op een plek minimaal ten zuidwesten van de Weeldeweg ligt.
- Er moet een balans zijn tussen de afstand tussen de woongebieden en de afstand tot de N57. Zo ligt bijvoorbeeld de huidige hub aan de Kriekemeet, zoals eerder aangegeven, niet direct aan de N57, maar wel op een positie waarin deze makkelijk bereikbaar is voor fietsers en voetgangers uit de woonclusters en voor (deel-)auto's.
- Het aantal hubs moet worden beperkt tot een totaal van 2. Bij de pilot was in de oorspronkelijke opzet realisatie van 1 hub in Burgh-Haamstede uitgangspunt. Dat was gezien de verdeling in aantallen reizigers - tussen de 70 % en 80% van de reizigers reist immers via Haamstede - een logische keuze. De uitgestrektheid van de kern Burgh-Haamstede vraagt echter om een extra opstappunt. In de pilot is daarom indertijd gekozen voor de realisatie van een extra (maar sober ingerichte) hub op de locatie Kraaijensteinweg. Met de 2 hubs van de pilot, beide op redelijke afstand van de N57, wordt de snelheid al behoorlijk uit het traject gehaald. Een derde hub zou extra afbreuk aan het principe van de RMS, waarbij snelheid een belangrijk criterium is. Met de 'Flex' wordt het tussenvervoer en het vervoer van adres naar adres op het eiland opgelost. De 'Flex' en het beperken van het aantal hubs maakt het mogelijk om de reistijd van lijn 133 te beperken.

Voor de overige locaties kan primair wordt gezocht in de zone direct langs de N57 en daar direct achter. Waarbij het zoekgebied aan de westzijde van de N57 ligt. Voor een locatie aan de oostzijde van de N57 moet een extra oversteek worden gemaakt. Dat is niet gewenst vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

Als mogelijke locaties kunnen dan worden aangewezen:

- Locatie Zandweg
- Locatie Willem Alexanderstraat
- Locatie Rotonde N57/ Kraaijensteinweg
- Locatie Kraaijensteinweg (huidige locatie tijdelijk hub)

Voor de locatie Kraaijensteinweg geldt dat er indertijd door de provincie bestuurlijke toezeggingen zijn gedaan over het handhaven van juist deze locatie voor nu en in de toekomst.

Locatie Zandweg



De mogelijke locatie aan de Zandweg (rode cirkel)

Een locatie aan de Zandweg zou effectief kunnen zijn voor de reizigers die vanuit Burgh en de direct aanliggende buurten komen. Als tweede locatie voor Burgh-Haamstede is dit echter een ongunstige locatie. De locatie ligt relatief dicht bij de locatie Kriekemeet en nog ver van de kern Westenschouwen. Uitgangspunt is de realisatie van 2 hubs. Met de realisatie van een hub bij de Zandweg is de afstand voor een groot deel van de bewoners vanuit het zuidwesten van Burgh-Haamstede (voor de inwoners van Westenschouwen) tot een hub te groot.

Een complicerende factor voor de uitvoering is de beperkte ruimte op de locatie. Het is moeilijk om een volwaardige hub binnen de gegeven ruimte te realiseren. Daarbij speelt het feit dat er een alternatief voor de bestaande waterberging zou moeten worden gevonden een rol. Een alternatief voor de waterberging is niet direct voorhanden. De gronden hebben al een verkeersfunctie in het omgevingsplan. Er is waarschijnlijk geen omgevingsvergunning nodig voor afwijken van het omgevingsplan.

Locatie Willem Alexanderstraat



De mogelijke locatie bij de Willem Alexanderstraat

Voor een locatie Willem Alexanderstraat geldt hetzelfde als de locatie Zandweg. Als het uitgangspunt is dat er niet meer dan 2 hubs worden gerealiseerd, dan ligt een hub bij de Willem Alexanderstraat op een te grote afstand van een kern zoals Westenschouwen. De locatie is primair voor Burgh relevant, maar de afstand tot andere bevolkingsconcentratie in het zuidwesten is te groot. Voor de locatie zou een aparte afslag of een langere toegangsweg vanaf de N57 gemaakt moeten worden. Dat maakt de locatie een dure optie. De locatie vraagt de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Daarnaast is de locatie al in beeld voor mogelijke woningbouw in de toekomst en is het potentieel een locatie waar (een deel van) de 'inprikker' (de verbindingsweg) zou kunnen worden gerealiseerd om de kern van Burgh met de N57 te verbinden. Het tracé voor de inprikker is nog niet bekend. De inprikker wordt wellicht ook niet aangelegd als de Market Plaza wordt verplaatst. Anticiperen op een toekomstige inprikker is dan ook nu niet mogelijk.

De locatie ligt dus te dicht bij de locatie op de Kriekemeet, vraagt de aanleg van nieuwe infrastructuur en is een locatie waarop al andere claims (woningbouw, inprikker) liggen. Zolang deze laatste claims niet zijn opgeheven is de realisatie van een hub op deze locatie geen zinvolle maatregel, tenzij in de tussentijdse afweging in 2026 de realisatie van een hub op de Kriekemeet niet haalbaar blijkt. In dat geval zal de locatie Willem Alexanderstraat opnieuw in overweging worden genomen.

De gronden hebben een agrarische bestemming in het omgevingsplan. Voor de realisatie van de hub is een omgevingsvergunning voor het afwijken van het omgevingsplan vereist.

Locatie Rotonde N57/ Kraaijensteinweg



Mogelijke locatie bij de rotonde N57/ Kraaijensteinweg

De locatie ligt op een goede positie ten opzichte van de kernen Burgh en Westenschouwen en direct aan de N57, maar een probleem is de bereikbaarheid voor de primaire doelgroep (scholieren/studenten). De locatie heeft hetzelfde probleem als de locatie Roterij. De aanrijroute naar de locatie heeft niet de kwaliteit die je van een hub mag verwachten. De locatie wordt vooral omringd door recreatieparken. Voor de doelgroep ligt de locatie erg afgelegen.

Daarnaast is een hub op deze locatie lastig ruimtelijk inpasbaar. De gronden bij de rotonde zijn van het Rijksvastgoedbedrijf (RVB). Dat maakt de locatie financieel al minder haalbaar. De procedurele consequenties, inclusief de eisen die RWS stelt aan veiligheid, zijn nog niet in beeld gebracht. Gelet op de huidige functie is er vanuit het omgevingsplan naar verwachting geen omgevingsvergunning nodig.

Locatie Kraaijensteinweg (huidige locatie tijdelijke hub)



Locatie Kraaijensteinweg met de huidige, tijdelijke hub

De locatie ligt op een goede positie tussen Burgh en Westenschouwen, en concurreert niet met de locatie Kriekemeet. Vanuit de kernen Burgh en Westenschouwen is de locatie redelijk tot goed bereikbaar. De locatie ligt wel ver van de N57, maar dit is in de periode dat de pilot loopt geen probleem gebleken. De primaire bereikbaarheid van de locatie voor de doelgroep prevaleert hier boven de snelle doorstroming op de N57.

Een probleem is de ruimtelijke inpassing. De huidige, tijdelijke hub heeft in aanleg en uitwerking ook duidelijk een tijdelijk karakter. De kwaliteit van de inrichting moet worden verbeterd als de locatie een permanente locatie wordt. De gronden hebben al een verkeersfunctie. Er is op basis van het omgevingsplan waarschijnlijk geen omgevingsvergunning nodig.

Een punt van aandacht is de woning in de directe omgeving. Het beperken van overlast is een belangrijk aspect bij de herinrichting van deze locatie.

Afweging

De feitelijk afweging blijft beperkt tot een afweging van de 'overige locaties'. De keuze voor een locatie voor hub op of nabij de Kriekemeet staat niet ter discussie. Daarnaast staat ook niet ter discussie dat het aantal hubs beperkt moet blijven tot 2. Een derde locatie past niet in de opzet van het nieuwe vervoersysteem en leidt tot te veel vertraging.

Criteria	Zandweg	WA-straat	Rotonde	Huidige hub
Bereikbaarheid (bus)	++	--	++	0
Bereikbaarheid (overig)	+	+	-	+
Verkeersveiligheid	+	0	-	+
Sociale veiligheid	+	+	-	+
Ruimtebeslag	+	--	+	+
Inpasbaarheid	-	--	--	+
Doorstroming	+	--	+	-
Financiën	--	-	--	+
Onderlinge afstand	--	-	+	++
Totaal	2	-7	-1	7

Conclusie locatiekeuze Burgh-Haamstede

De uitgangspunten van de RMS vragen om een beperking van het aantal hubs tot 2. De kern Burgh-Haamstede strekt zich over een aantal kilometers uit. Om het potentieel aan reizigers goed te bedienen, is een goede spreiding van de hubs over Burgh-Haamstede nodig. Het grootste potentieel aan reizigers komt voor rekening van Haamstede. Bijna 80% procent van de reizigers in Burgh-Haamstede maakt nu al gebruik van de hub op de Kriekemeet. De overige ruim 20% maakt gebruik van de tijdelijke hub bij de Kraaijensteinweg.

De ontwikkeling van een (permanente) hub op of nabij de Kriekemeet staat niet ter discussie. Een hub op of nabij de Kriekemeet biedt voor reizigers de meeste potentie. Dit is in 2022 al uitgebreid onderzocht. De huidige situatie is door het verleggen van de basislijn alleen maar gunstiger geworden voor de aanleg van een hub op de Kriekemeet. Het is echter onverstandig om nu al een permanente hub aan te leggen met het oog op herontwikkeling van de 'Kop van Haamstede'. Als voor die ontwikkeling verdere stappen zijn gemaakt, kan de permanente hub als ontwerpopgave bij de herstructurering worden meegenomen. Voorlopig voldoet de tijdelijke hub op de Kriekemeet.

Resteert de vraag waar de tweede hub een plek moet krijgen. Uit de afweging wordt duidelijk dat de locatie aan de Kraaijensteinweg waar nu de tijdelijk hub is gesitueerd de beste kansen biedt. De locatie ligt weliswaar op afstand van de N57, maar is makkelijk en veilig bereikbaar, biedt voldoende ruimte en is financieel gunstig. Daarnaast is vanuit de provincie bestuurlijk de toezegging gedaan om deze locatie te behouden.

Andere mogelijke locaties liggen te dicht bij de locatie aan de Kriekemeet, bieden geen goede opstapplaats voor de bewoners in het zuidwesten van Burgh-Haamstede (Westenschouwen), bieden te weinig ruimte, zijn financieel ongunstig (geen gemeentelijke eigendom en/of veel nieuwe infrastructuur noodzakelijk) en vragen overleg met RWS. Dat maakt ze alle minder geschikt als locatie voor een permanente hub.

Eindconclusie voor de locaties in Burgh-Haamstede is dan ook:

- De hub op de Kriekemeet meenemen in de integrale ontwerpopgave voor de 'Kop van Haamstede' en tot die tijd de tijdelijk hub handhaven, waarbij eind 2026 een evaluatiemoment wordt gepland om de situatie opnieuw te beoordelen.
- De locatie van de tijdelijke hub aan de Kraaijensteinweg handhaven en transformeren naar een permanente hub.

Deze conclusie wordt ondersteund door het succes van de 'Flex'. De combinatie van de hubs van de 'Flex' en van lijn 113 maakt van de Kriekemeet nu al verreweg het belangrijkste OV-knooppunt van Burgh-Haamstede.

Renesse

Zie pagina 7. Voor Renesse zal de bestaande P+R minimaal worden aangepast om de locatie om te bouwen naar een hub. In de Roelandsweg komt ter hoogte van de P+R een rotonde om het verkeer op de Roelandsweg beter te stroomlijnen. Naar verwachting is er geen omgevingsvergunning voor afwijking van het omgevingsplan nodig.

Zierikzee



In het GGA zijn drie hubs voorzien. Een hub op het Hatfieldpark (1), een hub op 't Sas (2) en een regionale hub (3). 't Sas zou weer kunnen verdwijnen als de regionale hub wordt aangelegd. Dit is sterk afhankelijk van het succes van 't Sas. 't Sas wordt nu al intensief gebruikt.

Een kenmerk van Zierikzee is de dynamiek van de ontwikkeling van de omgeving van het oude centrum. Als het om de oost- en westkant van Zierikzee gaat, zal vooral de aanpassing van de infrastructuur in het kader van de gebiedsgerichte aanpak (GGA: Juust, oktober 2022) van belang zijn. De N59 met de daarop aansluitende lokale infrastructuur zal sterk worden verbeterd om de huidige en de te verwachten verkeersdrukte aan te pakken. Aan de oostzijde van Zierikzee zal ook de N256 worden aangepast. Bovendien spelen er nog diverse stedenbouwkundige plannen. De locatie van de hubs is rond Zierikzee dan ook niet de voornaamste vraag. De vraag die hier speelt, is vooral het ontwerpen en inpassen van de hubs. De hubs moeten een plek zien te vinden in een snel veranderende omgeving. Aan de oostzijde speelt bovendien mee dat op termijn een regiohub is gepland bij de plek waar de N59 en de N256 bij elkaar komen. De aanleg van hubs kan niet wachten op die termijn, maar er moet wel worden afgewogen in hoeverre de locatie t 'Sas volledig moet worden ontwikkeld of een meer tijdelijk karakter kan krijgen in afwachting van de toekomstig te realiseren regionale hub.

Van belang in dit proces is ook het uitgangspunt dat de huidige buslocatie bij de Grachtweg zal gaan verdwijnen. Het aantal hubs blijft beperkt tot 2 bij Zierikzee.

Locatie Hatfield

Om de scholen aan de westkant van Zierikzee en het centrum goed te ontsluiten, wordt aan de westkant van de stad een locatie voor een hub gezocht. De zoekruimte voor een hub is aan die kant van de stad beperkt. De ruimte van de planlocatie wordt ingenomen door de scholen (inclusief de sportvelden), parkeerplaatsen (P2 en P3) en particuliere gronden. Er resteren weinig mogelijkheden voor de aanleg van een hub.

De uitvoering van de gebiedsgerichte aanpak leidt op termijn tot een andere aanrijroute van de bus. De bus volgt nu de Laan van Sint Hilaire heen en terug om reizigers te kunnen bedienen die in- of uit willen stappen bij de halte bij het gemeentehuis. Op termijn zal de bus via een nieuwe lus gevormd door de Grevelingenstraat, de Haringvlietstraat en de Laan van Sint Hilaire het gebied in- en uitrijden.

Een locatie voor de hub zal dan ook aan deze lus moeten liggen. De locatie die daarvoor het meest voor de hand ligt, is het Hatfieldpark (parkeerlocatie P2). Er is verder langs deze lus geen ruimte. De locatie van de huidige halte bij het gemeentehuis is wel verkend, maar schiet in ruimte voor een hub tekort. Voor het Hatfieldpark geldt dat een hub op deze locatie leidt tot verlies van parkeerplaatsen die elders moeten worden gecompenseerd. Hiervoor zal een extra strook met in totaal 40 parkeerplaatsen bij P3 (Scheldestraat) worden gerealiseerd. Daarmee wordt het verlies aan parkeerplaatsen door de realisatie van de hub gecompenseerd.

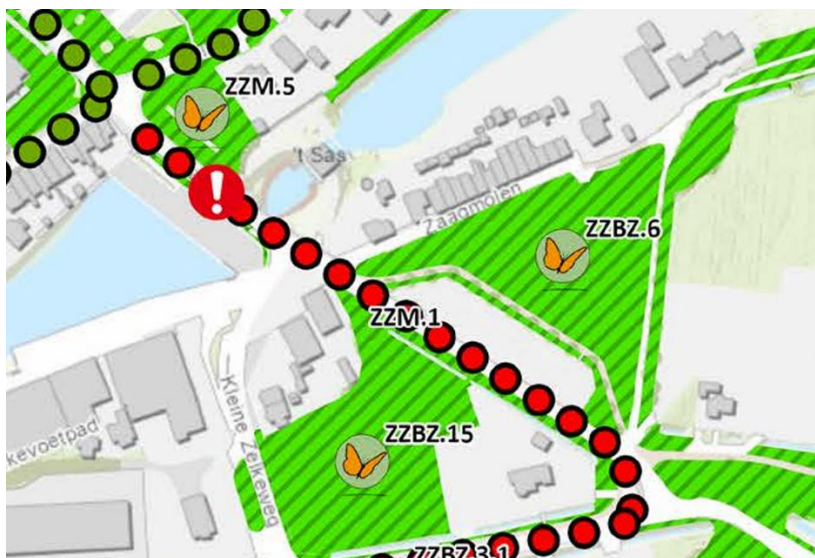
Daarnaast geldt dat de kwaliteit van de hub beperkt is, evenals de hoeveelheid voorzieningen.

De belangrijkste kwaliteit van de locatie is dat de leerlingen van het Pieter Zeeman Lyceum, de belangrijkste doelgroep voor het busvervoer, een optimale aansluiting krijgen op buslijn 133. Andere doelgroepen, zoals toeristen, kunnen via de Zuidwellebrug of Weststraat het centrum eenvoudig bereiken.

Locatie 't Sas

Zolang de regionale hub nog niet aan de orde is, wordt gekeken naar de doorontwikkeling van de locatie 't Sas. Deze bestaande halte kan worden doorontwikkeld naar een volwaardige hub met de bijbehorende faciliteiten, zoals een fietsenstalling en een wachtruimte voor buschauffeurs. Ook voor deze kant van de Zierikzee geldt dat er verschillende ontwikkelingen aan de orde zijn, zoals de ontwikkeling van het Masterplan 't Sas en de reconstructie van de Trambaan, inclusief het verleggen van het fietspad. Tot slot zijn er plannen voor het groen in de driehoek Trambaan/ Julianastraat/ Kleine Zerkeweg. Het idee is dat dit groen een bijdrage kan leveren aan het vergroten van de waterberging.

Een belangrijke uitdaging voor de planvorming is het vinden van een oplossing voor het parkeren. Voor een hub dienen een aantal parkeerplaatsen te worden gereserveerd voor de overstappers. Dit aantal is niet definitief vastgelegd. In de oorspronkelijke opzet voor de RD NSPD-subsidie was de realisatie van 40 parkeerplaatsen het uitgangspunt. Dit is echter niet realistisch en waarschijnlijk ook niet nodig. Het aangepaste uitgangspunt is de realisatie van ongeveer 20 parkeerplaatsen. Voorlopig wordt eraan gedacht om op de kop van de haven tijdelijke parkeerplaatsen aan te brengen. Zo kan voorlopig ruimte worden geboden aan de het parkeren voor de gebruikers van de hub. Daarnaast zal deze parkeerlocatie worden gemonitord om inzicht te krijgen in het parkeergedrag en te zoeken naar een meer permanente oplossing.



In het Groenbeleidsplan & groenbeheerplan wordt de aanplant van de extra bomen voorgesteld en de verbetering van de natuurkwaliteit van het groen.

De hub op 't Sas zal volwaardig worden heringericht met voldoende comfort voor de reiziger. Het accent ligt voor een groot deel ook op het aanpassen van de infrastructuur. De bushalte/hub wordt vooral gereorganiseerd. De hub blijft naar verwachting binnen de huidige verkeersfunctie uit het omgevingsplan. Er is naar verwachting geen omgevingsvergunning nodig.



Het ontwerp voor de hub bij 't Sas met in de cirkel de huidige situatie. De hub wordt gereorganiseerd. Het accent ligt op de verbetering van de infrastructuur in de omgeving.

Locatie Regionale hub

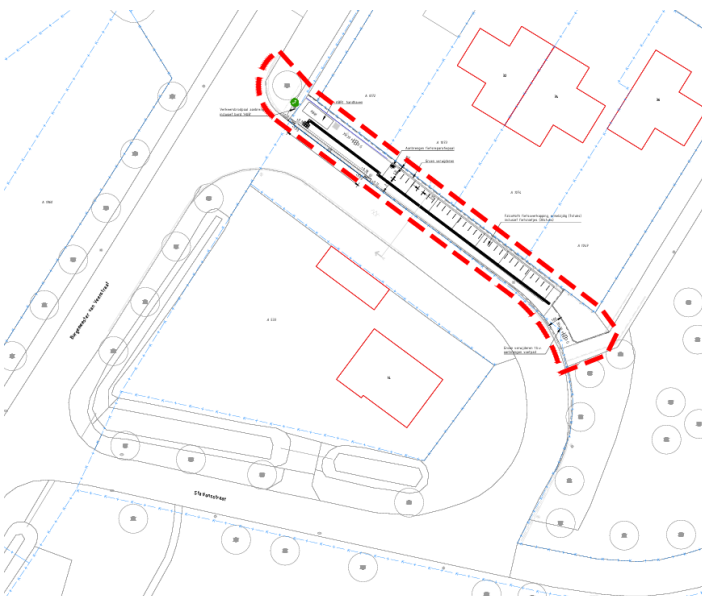
De GGA (Gebiedsgerichte aanpak) onderscheidt 7 deelprojecten voor de verbetering van de verkeersstructuur rond Zierikzee. Onderdeel daarvan is het verbeteren van het mobiliteitssysteem voor het OV. De deelprojecten zijn de GGA volgtijdelijk. De hub bij de N59 en de N256 is pas aan de orde als de verkeerveiligheid van het tracé van N59 is verbeterd en de fietsstructuur is verbeterd. Tot die tijd heeft het geen zin om de hub bij het knooppunt N59/N256 te realiseren en zal 't Sas de rol als tweede hub vervullen.



De GGA biedt een samenhangend pakket van verkeersmaatregelen om de verkeersstructuur rond Zierikzee te verbeteren. De realisatie van twee mobiliteitshubs (bruine punten op de kaart) is daar onderdeel van. De mobiliteitshub bij het knooppunt N59/N256 kan op termijn de hub bij het 't Sas vervangen.

Nieuwerkerk

De hub bij de locatie Nieuwerkerk is een beperkte aanpassing van de bestaande bushalte, de routing van de bus wijzigt niet. Het is vooral van belang om het comfort van de bestaande bushalte te verbeteren. Een voorbeeld is het verhogen van het 'perron', zodat in- en uitstappen makkelijker wordt. Naar verwachting is er geen omgevingsvergunning nodig op basis van het omgevingsplan.



De hub is een eenvoudige aanpassing van de bestaande bushalte.



In het Groenbeleidsplan & groenbeheerplan zijn de bomen langs een deel van de route onderdeel van de hoofdgroenstructuur

Oosterland



Concept van de kaart van de Dorpsvisie. De locatie van de hub is ook de entree naar de kern (zie blauwe 4).



In het Groenbeleidsplan & groenbeheerplan is de locatie, vanwege het belang als entree naar het dorp, opgenomen als aandachtspunt voor verdere vergroening.

De locatie van de hub is in het concept van de kaart van de dorpsvisie ook de entree naar de kern. In de dorpsvisie wordt voor deze locatie ingezet op het opschonen en vergroenen van de omgeving en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bezoekers maken hier kennis met de kern. De aantrekkelijkheid van de locatie kan worden vergroot door het inzetten van bijvoorbeeld (kleinschalige) kunst en het verstrekken van informatie over het dorp.



Het schetsontwerp voor de hub bij Oosterland.

Het schetsontwerp voor de hub bij Oosterland is in concept gereed. Ten behoeve van de realisatie zijn de gronden inmiddels aangekocht. Het schetsontwerp zal in overleg met het team dat werkt aan de dorpsvisie Oosterland verder worden uitgewerkt tot een ontwerp. De betreffende gronden hebben al een verkeersfunctie. Er is naar verwachting geen omgevingsvergunning nodig op basis van het omgevingsplan.

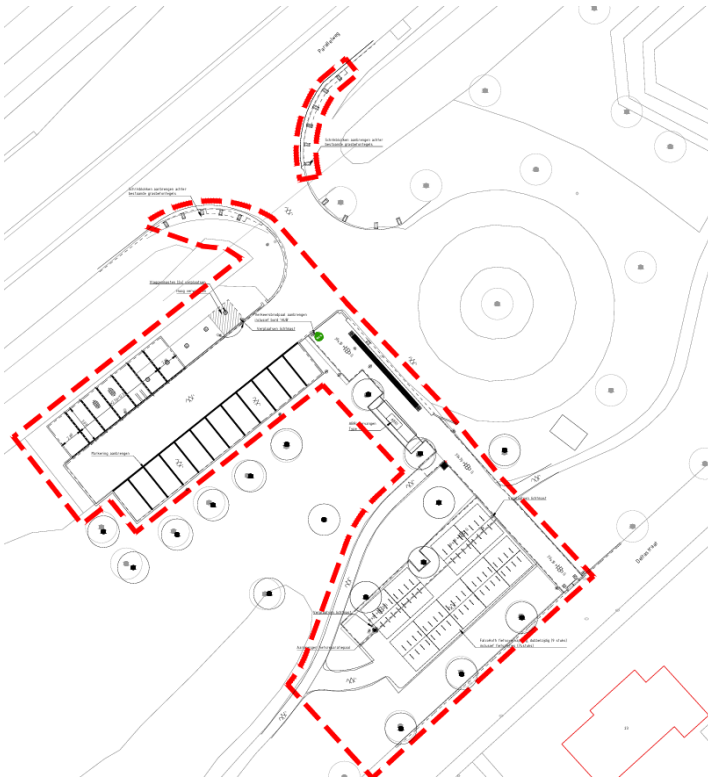
Punt van aandacht is waterhuishouding. In het plan moet rekening worden gehouden met de bovengrondse afvoer van het water van de Molenweg richting oppervlaktewater. Dit kan door een goed hoogteplan op te stellen ten behoeve van de inrichting van het gebied.

Bruinisse

Voor Bruinisse geldt een vergelijkbaar verhaal als in Nieuwerkerk. De bestaande bushalte wordt opgewaardeerd tot een hub die aan de basiseisen voldoet. Ook hiervoor geldt dat er naar verwachting niet wordt afgeweken van het omgevingsplan en er hiervoor dus geen omgevingsvergunning nodig is.



De bomen bij de locatie maken deel uit de hoofdgroenstructuur. Behoud van de bomen is belangrijk.



Het schetsontwerp voor de hub in Bruinisse.

3 Financiën

Voor de realisatie van de hub is door de gemeenteraad in totaal € 2.000.000 ter beschikking gesteld. Vanuit de regiodeal is bijdrage voorzien van € 675.000 voor de locaties rondom Zierikzee ('t Sas en Hatfieldpark) en vanuit de provincie is vanuit de subsidieregeling mobiliteitshubs in totaal € 350.000 ter beschikking gesteld. Het laatste bedrag wordt herijkt. In mei 2025 zijn er ramingen op basis van de schetsontwerpen gemaakt. Een aantal van deze ramingen staan nog ter discussie. Hierover is overleg met de provincie. Dit kan leiden tot een herziening van de bijdragen.

4 Participatie

De participatie zal starten, nadat de besluitvorming over de definitieve locaties in Burgh-Haamstede heeft plaatsgevonden, met een algemene informatieronde via de verschillende gemeentelijke kanalen. In die algemene informatieronde kan ook worden ingegaan op de wijze waarop verdere voorlichting zal plaatsvinden. De verschillende kernen vragen namelijk, vanwege het verschil in aard en vorm van de verschillende hubs, elk een eigen vorm van participatie. Per kern is deze daarom uitgewerkt.

Burgh-Haamstede

In Burgh-Haamstede zal eerst de locatiekeuze worden besproken. Bij alle andere kernen is hier geen discussie over, maar in Burgh-Haamstede zal de eerder beschreven redenering en het feitelijk vasthouden aan de huidige locatie worden voorgelegd aan de dorpsraad.

De uitkomst van de discussie zal via de reguliere kanalen (websites van de dorpsvisie en website dorpsraad) met de bewoners en betrokkenen worden gedeeld.

Indien de uitkomst van de discussie is dat de locatie aan de Kraaijensteinweg definitief als hub wordt aangewezen, zullen voorafgaand aan de bredere bekendmaking de direct omwonenden worden uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst.

Renesse

De situatie in Renesse wijzigt maar beperkt. Er is geen reden om hier breder over te communiceren. In het kader van de verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid van de Roelandsweg wordt gewerkt de realisatie van de rotonde ter hoogte van de P+R (project 'Herinrichting Kruising P+R en Roelandsweg'). Deze ontwikkeling staat los van de realisatie van de hub, maar het idee dat de bestaande bushalte formeel een hub is geworden, kan worden meegenomen in de informatierondes rond deze ontwikkeling.

Zierikzee

In Zierikzee is er een duidelijk onderscheid te maken tussen de communicatie over het 't Sas en de communicatie rond het Hatfieldpark. Rond de realisatie van de hub aan het 't Sas heeft al uitgebreide voorlichting plaatsgevonden. Zo zijn er diverse bewonersbijeenkomsten georganiseerd rondom de herinrichting van de bushalte. Het ontwerp bevindt zich hier in de fase van schetsontwerp en kan nu worden omgezet naar een ontwerp. Naast de transformatie van een bushalte naar een hub betreft het hier ook een infrastructuurproject. Met het ontwerp kan, na interne consultatie, het vergunningstraject worden ingezet waarbij ook een formele participatieronde past.

Het Hatfieldpark bevindt zich nog in de fase van locatieonderzoek en ontwerpend onderzoek naar mogelijkheden. Realisatie van de hub op het Hatfieldpark heeft vooral consequenties voor het parkeren in deze omgeving. Realisatie van de hub kost minimaal 40 parkeerplaatsen. Hiervoor zal een oplossing moeten worden gezocht. Na de uitwerking van het locatieonderzoek en het maken van een schetsontwerp zal nader worden bekeken welk communicatietraject voor de Hatfieldpark gewenst is.

Nieuwerkerk

De transformatie van de bushalte naar hub blijft beperkt tot het upgraden van de bestaande halte. Ondanks het feit dat de ingreep beperkt blijft, is het organiseren van een informatieavond een gepaste vorm van voorlichting. Tijdens een informatieavond kan niet alleen de achtergrond van de ingreep worden toegelicht, maar kan ook worden ingegaan op de werking van de hub en de wijziging van het openbaar vervoerssysteem voor zover nog niet bekend.

Oosterland

Voor Oosterland is de ingreep fors. De hub wordt gerealiseerd bij de entree naar de kern. Bijzondere omstandigheid is dat in deze periode ook de dorpsvisie Oosterland wordt opgesteld. Het schetsontwerp zal dan in eerste instantie worden afgestemd met het team dat werkt aan de dorpsvisie. Daarna zal worden gekeken, opnieuw in afstemming met hen, wat de beste vorm is voor het informeren van de bewoners. Daarbij kan worden gekozen voor aparte voorlichting over de hub, maar het kan ook zijn dat het integreren van de voorlichting over hub in de informatierondes rond de dorpsvisie een betere optie is.

Bruinisse

In Bruinisse is de transformatie bushalte naar hub fysiek een beperkte ingreep, maar de ingreep rechtvaardigt wel een informatieavond waarin mensen kennis kunnen nemen van de zaken die veranderen en ook (opnieuw) kunnen worden geïnformeerd over vernieuwde opzet van het openbaar vervoer.

5 Planning

De planning is om de hubs voor de start van de nieuwe concessie (eind 2026) gereed te hebben. Deze planning is mede gekoppeld aan de subsidieverlening door de provincie. Deze ambitie staat wel onder druk. De haalbaarheid van de planning moet nog nader worden onderzocht. Zo zal, als er definitief een hub zal worden gerealiseerd bij de Kriekemeet, de locatie niet kunnen worden afgerond voor 2026. De locatie is immers ook onderdeel van het project 'Kop van Haamstede'. De plannen hiervoor zullen voor 2026 nog niet zijn afgerond. Het ligt voor de hand om de tijdelijke status van de huidige locatie te verlengen.

In het kader van de subsidieverlening vanuit de provincie was het noodzakelijk in april/mei van dit jaar een update met kostenraming aan de provincie werd aangeleverd. Dit is inmiddels gebeurd. De volgende deadline is het aanleveren van ontwerpen (met kostenraming) in oktober 2025. Deze vormen de definitieve basis voor subsidieverstrekking.

In de periode tot oktober worden de schetsontwerpen nader uitgewerkt en volgen de informatierondes, zoals beschreven in de vorige paragraaf.