Bermverharding in Gemeente Tholen

Rapport van Fietsersbond Zeeland-Tholen



Fietsersbond
Zeeland - Tholen

Bermverharding in gemeente Tholen
Tekst en beeld: Fietsersbond Tholen

Fietsersbond Tholen
Contact: tholen@fietsersbond.nl
Website: zeeland.fietsersbond.nl

De Fietsersbond zet zich in voor veilig en comfortabel fietsen en levert hiermee een bijdrage aan een leefbaar, gezond en actief Nederland en aan fietsgeluk voor iedereen. Dat kan dankzij de steun van onze betrokken achterban. De Fietsersbond heeft ruim 33.000 leden, 168 afdelingen en 1.500 vrijwilligers, verspreid over heel Nederland. Zie: fietsersbond.nl

Fietsersbond
Zeeland - Tholen

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2

2. Aanleiding van het rapport 3

2.1 Meldingen 3

2.2 Reactie Waterschap Scheldestromen 3

2.3 CROW richtlijnen voor bermverharding 4

3. Typen grasbetontegels 5

3.1 Gras/puin 5

3.2 Grove grasbetontegels ('punt tegels') 6

3.3 Vlakke tegels 6

3.4 Ribbel tegels 7

4. Locatie Grasbetontegels 8

4.1 Onveilige bermverharding 8

4.1.1 Oostweg (Sint Annaland) 8

4.1.2 Roolandseweg/dijk (Oud-Vossemeer) 9

4.1.3 Hogeweg (Sint Maartensdijk) 10

4.1.4 Nieuweweg (Stavenisse) 11

4.2 Bermverharding die geschikt kan zijn 12

4.2.1 Rijkebuurtseweg (Oud-Vossemeer) 12

4.2.2 Racebaan 13

4.3 Bermverharding zonder grasbetontegel 14

5. Hoe nu verder? 15

6. Conclusie 16

Bijlage 01: Overzicht wegbeheerders binnen gemeente Tholen 17

Bijlage 02: Reactie Waterschap Scheldestromen op melding van Fietsersbond 18

Bijlage 03: Vragen PZC met antwoorden Waterschap Scheldestromen 19

Bijlage 04: Overzicht onderzochte wegen 20

1. Inleiding

In dit rapport brengt Fietsersbond Zeeland – Tholen de staat van de bermverharding in kaart langs wegen buiten de bebouwde kom in de gemeente Tholen. Centraal staat de vraag in hoeverre de bermverharding veilig is voor fietsers die de rijbaan delen met gemotoriseerd verkeer.

Het grootste deel van de wegen buiten de bebouwde kom in de gemeente Tholen is in beheer van Waterschap Scheldestromen (hierna: WS). Deze wegen zijn vaak smal, en in de berm zijn op veel plaatsen grasbetontegels toegepast. Dit onderzoek richt zich daarom op de wegen van WS. Een overzicht van de wegbeheerders staat in bijlage 01.

Wegen in beheer van de provincie Zeeland vallen buiten dit onderzoek. Langs deze provinciale wegen ligt op de meeste plaatsen een vrijliggend fietspad, zodat fietsers daar niet in aanraking komen met bermverharding. Deze fietspaden en de situatie rond de provinciale wegen kunnen in een later stadium alsnog worden onderzocht.

De inventarisatie is uitgevoerd in de eerste helft van 2026 door de Fietsersbond afdeling Tholen, op basis van locaties die door fietsers als onveilig zijn gemeld en aanvullende verkenning ter plaatse. De onderzochte wegen staan in bijlage 04.

Leeswijzer:
- Hoofdstuk 2 beschrijft de aanleiding en de reactie van WS
- Hoofdstuk 3 behandelt de verschillende typen bermverharding
- Hoofdstuk 4 bespreekt de situatie per locatie
- Hoofdstuk 5 doet een voorstel voor de aanpak
- Hoofdstuk 6 bevat de conclusie

Noot: in dit document zijn geen namen van personen opgenomen. Er wordt alleen naar functie en/of organisatie verwezen.

2. Aanleiding van het rapport

2.1 Meldingen

De zorgen over de bermverharding op Tholen spelen al langer. In 2023 kwamen bij Waterschap Scheldestromen meldingen binnen over grasbetontegels met een te grof profiel, die werden toegepast langs wegen waar ook fietsers gebruik van maken. In november van dat jaar kaartte de Fietsersbond het onderwerp aan tijdens de algemene vergadering van WS, via het inspreekrecht. In maart 2024 gaf WS aan voortaan fietsvriendelijke bermverharding te zullen toepassen. Of dit in de praktijk ook is gebeurd, is een van de vragen die in dit rapport wordt onderzocht.

In mei 2026 meldde een fietser opnieuw een gevaarlijke situatie bij de Fietsersbond. Op verschillende locaties op het eiland Tholen lagen langs wegen waarop ook fietsers rijden grasbetontegels met een te grof profiel. Volgens de melder was deze situatie al in 2023 gemeld, maar was er sindsdien niets aan veranderd. De Fietsersbond afdeling Tholen stuurde de melding begin mei 2026 door naar WS. De reactie van WS wordt besproken in paragraaf 2.2.

Omdat een reactie van WS uitbleef, zocht de melder vervolgens contact met de pers. In juni 2026 verscheen hierover een artikel in de PZC. Naar aanleiding van zowel de reactie van WS als het artikel vroeg de Fietsersbond Zeeland - Tholen WS om een gesprek.

2.2 Reactie Waterschap Scheldestromen

De melding van de Fietsersbond werd eind mei 2026 beantwoord met een uitgebreide mail. Deze reactie is als bijlage 02 toegevoegd. De Fietsersbond kon zich niet goed vinden in de reactie van WS. Tijdens een overleg op het kantoor van WS heeft de Fietsersbond dit dan ook met de schrijver van de reactie besproken.

De PZC heeft WS vragen gesteld ten behoeve van het eerder genoemde artikel.
Op verzoek heeft de Fietsersbond de vragen en antwoorden ontvangen. De antwoorden riepen bij de Fietsersbond vragen en zorgen op. De vragen en antwoorden zijn opgenomen in bijlage 03.

In de antwoorden spreekt WS over een ‘oncomfortabele berm’. De Fietsersbond vindt dat WS daarbij vooral kijkt naar het gemotoriseerde verkeer: een grof profiel moet voorkomen dat auto's en landbouwverkeer de berm als extra strook gaan gebruiken. Grasbetontegels zijn er echter ook om weggebruikers, fietsers inbegrepen, de ruimte te geven hun koers te corrigeren als ze van de rijbaan raken. Wat voor een auto oncomfortabel is, kan voor een fietser tot een valpartij leiden.

De Fietsersbond begrijpt de functie van grove grasbetontegels als bermverharding. Tegelijkertijd zijn er naar onze mening ook andere oplossingen mogelijk die voor alle weggebruikers veilig en comfortabel zijn.

Daarnaast wordt in de antwoorden aangegeven: ‘Deze variant grasbetonblokken is goedkoper’. Dit heeft betrekking op de grasbetontegels met het grove profiel. De Fietsersbond vraagt zich af of de kosten van een bepaalde variant een reden zouden moeten zijn om niet te kiezen voor een oplossing die voor alle weggebruikers veilig is.

Eind juli 2026 heeft de Fietsersbond WS per mail om een nadere toelichting gevraagd. Tot op heden, oktober 2026, heeft de Fietsersbond hierop nog geen reactie ontvangen.

Het overleg met WS heeft ertoe geleid dat de Fietsersbond en WS twee keer per jaar om tafel gaan om situaties en knelpunten te bespreken. Het volgende overleg staat gepland voor november 2026. Ook is afgesproken dat WS de situatie ter plaatse zou bekijken. Aan deze afspraak is tot op heden geen uitvoering gegeven. De Fietsersbond heeft aangegeven zelf onderzoek te zullen uitvoeren naar de bermverharding. Dit rapport bevat de uitkomsten van dit onderzoek.

2.3 CROW richtlijnen voor bermverharding

CROW-publicaties bevatten richtlijnen en aanbevelingen voor de inrichting van de openbare ruimte. WS heeft aangegeven niet met de CROW-richtlijnen te werken, maar een eigen richtlijn voor bermverharding te hanteren. Op het verzoek van de Fietsersbond om deze richtlijn in te zien, is tot op heden geen gehoor gegeven.

Tijdens het overleg heeft WS aangegeven dat er momenteel aan een richtlijn wordt gewerkt. Daarbij is aangegeven dat het nog geruime tijd kan duren voordat deze beschikbaar is. Dit roept de vraag op welk kader WS op dit moment hanteert bij de keuze en aanleg van bermverharding.

Ook uit de beschikbare onderhoudsbestekken is niet duidelijk welke eisen precies gelden. Zo wordt aangegeven dat bestaande tegels moeten worden hergebruikt, terwijl nieuwe tegels vlak zouden moeten zijn. Het is daardoor niet duidelijk welke eisen gelden voor bestaande en nieuwe bermverharding.

Daarnaast heeft WS aangegeven dat opzichters ter plaatse ruimte hebben om te bepalen welke bermverharding wordt toegepast en op welke wijze deze wordt aangebracht.

Voor de Fietsersbond is hierdoor onvoldoende duidelijk welke uitgangspunten en eisen WS hanteert bij de aanleg en het onderhoud van bermverharding. Een nadere toelichting op dit punt is tot op heden niet gegeven.

De CROW-richtlijnen geven op verschillende punten wel duidelijke uitgangspunten voor een fietsvriendelijke inrichting van bermen. Zo wordt onder meer aangegeven dat:

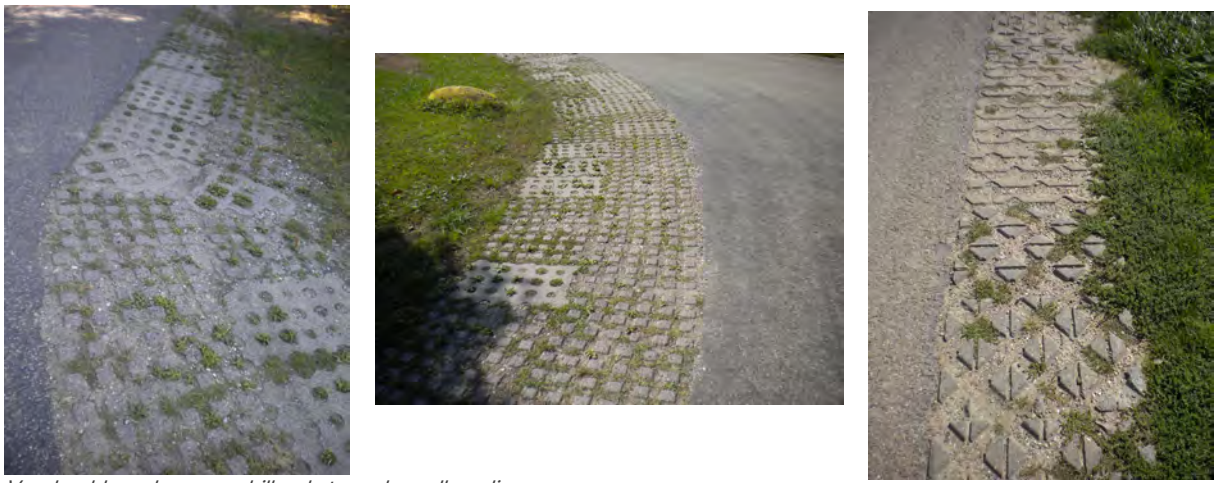
- Puinverharding geen goede keuze is, omdat deze weinig kans biedt op een goede afloop wanneer fietsers onverhoopt van de weg raken.
- Grasbetontegels geschikt zijn als bermverharding, mits deze met de vlakke kant naar boven worden gelegd.
- Bermen vergevingsgezind moeten worden ingericht en geen objecten mogen bevatten die hinder voor fietsers opleveren.
- Het hoogteverschil tussen de berm en de verharding maximaal 20 millimeter mag bedragen.

De Fietsersbond constateert daarmee dat de CROW-richtlijnen op belangrijke punten duidelijk zijn over de uitgangspunten voor veilige bermverharding. De onduidelijkheid zit volgens de Fietsersbond vooral in het kader dat WS zelf hanteert en in de wijze waarop dit in de praktijk wordt toegepast.

3. Typen grasbetontegels

Op de wegen van WS in de gemeente Tholen zijn veel verschillende soorten bermverharding toegepast, en die liggen bovendien vaak door elkaar. Dat geeft een onrustig beeld. Voor een fietser die onverhoopt de berm in moet, is het daardoor niet te voorspellen waar hij op terechtkomt.

Volgens zijn veel typen grasbetontegels in de handel, met uiteenlopende profielen. Niet elk type is geschikt voor een berm waar fietsers op terecht kunnen komen. Waar fietsers de rijbaan delen met gemotoriseerd verkeer, is een minder grof profiel nodig dan bijvoorbeeld langs een provinciale weg zonder fietsverkeer.

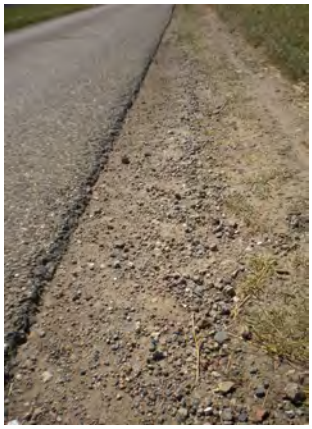


Voorbeeld van hoe verschillende type door elkaar liggen

3.1 Gras/puin

Vooral langs smalle en afgelegen wegen komt deze vorm van bermverharding vaak voor. Juist op smalle wegen, waar fietsers relatief snel in de berm terecht kunnen komen, is een veilige en goed onderhouden bermverharding van belang. Wanneer het onderhoud van deze bermen tekortschiet, kan de bermverharding voor fietsers een onveilige situatie opleveren.

Op verschillende locaties is daarnaast puinverharding in de berm toegepast. In de CROW-richtlijnen wordt puinverharding niet als een geschikte vorm van bermverharding beschouwd voor situaties waarin fietsers van de rijbaan kunnen raken.



Berm verhard met puinslag



Berm zonder grasbetontegel

3.2 Grove grasbetontegels ('punt tegels')

Dit type tegel komt veel voor als bermverharding binnen de gemeente Tholen en is daarmee ook het type waarover de meeste discussie is ontstaan in relatie tot de verkeersveiligheid voor fietsers.

Voor fietsers kan dit type tegel een risico vormen. Wanneer de openingen onvoldoende zijn gevuld met grond of puin, kunnen er sleuven ontstaan waarin een fietsband terecht kan komen. Dit kan leiden tot verlies van controle en daarmee tot een val.

De leverancier adviseert om de tegels met grond of puin te vullen. In de praktijk is geconstateerd dat dit op verschillende locaties onvoldoende is uitgevoerd of dat het vulmateriaal door regen is uitgespoeld. Het advies is daarnaast om dit type tegel niet toe te passen op locaties waar fietsers gebruikmaken van dezelfde rijbaan als gemotoriseerd verkeer.

Het omdraaien van de tegels, zodat de vlakke zijde boven komt te liggen, wordt door leveranciers afgeraden. Dan bestaat namelijk het risico dat de tegels bij zware belasting breken.



Punt grasbetontegel



Tegel gevuld met puin

3.3 Vlakke tegels

Dit type tegel komt op diverse plaatsen binnen de gemeente Tholen voor, maar wordt ook regelmatig gecombineerd met punttegels.

Volgens WS is dit een bewuste keuze en worden de vlakke tegels met name toegepast in de omgeving van woningen en campings. In de praktijk is echter geconstateerd dat deze werkwijze niet op alle locaties consequent wordt toegepast.

Dat op wegen met vlakke tegels harder wordt gereden, zoals door WS wordt aangegeven, kan niet worden uitgesloten. Uit meldingen en klachten blijkt echter dat er in de Thoolse polders, ongeacht het type bermverharding, sprake is van hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer. Dit onderstreept volgens de Fietsersbond het belang van veilige bermen, zodat fietsers ook bij uitwijkmanoeuvres zo veilig mogelijk gebruik kunnen maken van de berm.

Van de aangetroffen typen grasbetontegels is dit type, met een vlakker profiel, vanuit het oogpunt van fietsveiligheid de meest geschikte oplossing als bermverharding.

WS stelt dat fietsers op de rijbaan horen te blijven en dat automobilisten en landbouwvoertuigen bij het uitwijken gebruik zouden moeten maken van de berm. Dit is in theorie begrijpelijk, maar in de praktijk zal een fietser niet altijd op de rijbaan kunnen blijven wanneer hij door een gemotoriseerd voertuig moet uitwijken of wanneer de verkeerssituatie daarom vraagt.

Het is daarom van belang dat de berm ook in dergelijke situaties veilig kan worden gebruikt. Uiteraard zijn er ook weggebruikers die bij het passeren voldoende ruimte houden en zo voorkomen dat een fietser de berm in moet.



Vlakke grasbetontegel



Vlakke grasbetontegel

3.4 Ribbel tegels

Ook dit type tegel komt op verschillende locaties op het eiland Tholen voor. Ze worden regelmatig toegepast in bochten en bij bebouwing, maar ook op rechte delen van de weg. Op verschillende locaties worden deze tegels bovendien tussen andere typen grasbetontegels toegepast, zonder dat duidelijk is wat hiervoor de reden is.

In de basis kan dit type tegel veilig door fietsers worden gebruikt, mits de tegels op de juiste manier zijn aangebracht. De ribbels dienen daarbij haaks op de rijrichting te liggen. Wanneer de tegels met de ribbels evenwijdig aan de rijbaan worden aangebracht, ontstaan er sleuven waarin een fietsband terecht kan komen. Dit kan leiden tot verlies van controle en een val.



Ribbel tegel langs de parallelweg Krabbekreekweg



Ribbel tegel in combinatie met punt tegel

4. Locatie Grasbetontegels

4.1 Onveilige bermverharding

In dit hoofdstuk worden een aantal locatie nader belicht waar een gevaarlijke situatie voor de fietser zou kunnen ontstaan.
Deze locaties zijn door fietsers aangegeven als onveilig.

4.1.1 Oostweg (Sint Annaland)



- Type rijbaan; Asfalt / smal
- Type bermverharding; Punt tegels
- Situatie bermverharding; Onveilig
- Knooppuntenroute; nee

De Oostweg is de weg waarmee de discussie over de bermverharding in 2023 is ontstaan. Over deze locatie zijn verschillende meldingen gedaan bij WS en Fietsersbond.
De tegels lijken hier al langere tijd aanwezig te zijn. Ze liggen op verschillende plaatsen ongelijk, zijn deels bedekt met een dikke laag grond en sluiten niet aan op het asfalt. Hierdoor ontstaat op deze locatie een onveilige situatie voor fietsers die onverhoopt in de berm terechtkomen.



Tegels sluiten niet aan op het asfalt



Ruimte tussen tegels en asfalt



Tegels bedekt met modder

4.1.2 Roolandseweg/dijk (Oud-Vossemeer)



- Type rijbaan; Asfalt / smal
- Type bermverharding; Punt tegels / puin
- Situatie bermverharding; Onveilig
- Knooppuntenroute; Ja

Op de Roolandseweg liggen aan beide zijden punttegels. De berm naast de tegels zijn gevuld met puin. De tegels zelf zijn niet volledig afgevuld met puin, of is uitgespoeld. Hierdoor zijn er groeven ontstaan waarin een wiel terecht kan komen, met mogelijk verlies van controle en een val als gevolg. Daarnaast steken de tegels op verschillende plaatsen enkele centimeters boven het asfalt uit.
In de bochten, de dijken op, zijn de bermen aangevuld met beton en/of puin. Dit kan voor fietsers een gevaarlijke situatie opleveren.
Het beton sluit niet overal goed aan op de grasbetontegels en daarnaast ligt er op verschillende plaatsen veel los puin op de rijbaan. Ook dit kan een extra risico vormen voor fietsers.



Betonverharding aansluiting op grasbetontegel



Overgang van grasbetontegel naar puin met vervuiling op de weg



Tegels te hoog en niet afgevuld

4.1.3 Hogeweg (Sint Maartensdijk)



- Type rijbaan; Asfalt / smal
- Type bermverharding; Punt tegels / geen verharding
- Situatie bermverharding; Onveilig
- Knooppuntenroute; Ja

Als je de Hogeweg vanaf Sint-Maartensdijk afrijdt is het een mooie brede wege zonder bermverharding die er goed uitziet.
Vanaf de kruising met de Pierhoekseweg verandert dit beeld. De weg wordt smaller en de bermverharding is uitgevoerd met puntige grasbetontegels. Tot aan de Heideweg is de situatie vergelijkbaar met die op veel andere locaties in de polder.

Na de Heideweg zijn de grasbetontegels opnieuw aangelegd. De uitvoering hiervan laat op verschillende punten te wensen over. De tegels liggen op meerdere plaatsen enkele centimeters boven het asfalt. Daarnaast zijn de tegels niet overal volledig gevuld, mogelijk doordat het vulmateriaal in de loop der tijd is uitgespoeld. De leverancier schrijft voor dat de openingen tussen de tegels volledig worden gevuld. Ook zijn bij de overgangen tussen de oude en nieuwe bermverharding de tegels niet overal op dezelfde hoogte aangebracht.

Door deze verschillen kunnen openingen en hoogteverschillen ontstaan waarin een fietsband terecht kan komen. Dit kan leiden tot verlies van controle en een val. Ook kunnen de scherpe randen van de tegels bij contact met een fietsband schade of een lekke band veroorzaken. De hoogteverschillen tussen de tegels en het asfalt kunnen daarnaast voor fietsers een extra risico vormen.

In reactie op een melding van de Fietsersbond heeft WS aangegeven dat de situatie door het aanbrengen van de grasbetontegels veiliger is geworden ten opzichte van de eerdere puinverharding.
De Fietsersbond is van mening dat de huidige situatie voor WS aanleiding geeft om deze locatie opnieuw ter plaatse te beoordelen. Een bezoek aan de locatie kan inzicht geven in de vraag of de huidige uitvoering inderdaad tot een verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers heeft geleid.



Nieuw aangebrachte tegels



Grasbetontegels met scherpe en hoge rand

4.1.4 Nieuweweg (Stavenisse)

- Type rijbaan; Asfalt / smal
- Type bermverharding; Punt- Ribbeltegel
- Situatie bermverharding; Zeer onveilig
- Knooppuntenroute; Ja (deels)



Vanaf de Hogeweg kom je via de Derde Dijk op de Nieuweweg. Ook op dit deel van de route is de bermverharding op verschillende plaatsen niet goed uitgevoerd. De grasbetontegels lijken hier relatief nieuw, maar liggen op meerdere plaatsen niet goed.

De tegels liggen ruim boven het niveau van het asfalt. Tussen het asfalt en de tegels zijn openingen ontstaan die niet zijn opgevuld. Voor de banden van een e-bike is deze ruimte mogelijk nog te overbruggen, maar voor een racefiets met smallere banden kan het terechtkomen in een dergelijke opening tot een val leiden.

Verderop bevindt zich een gedeelte zonder bermverharding. Vlak voor de afslag naar de Poesdreef heeft de wegbeheerder ter hoogte van de bebouwing een gedeelte met ribbeltegels aangebracht. Dat wijkt af van de werkwijze die WS zelf beschrijft: bij woningen worden zouden vlakkere tegels worden toegepast. Verder richting Stavenisse is de bermverharding uitgevoerd met ribbeltegels, afgewisseld met enkele punttegels. Op dit gedeelte zijn daarnaast beschadigde tegels, los puin en modder aangetroffen. De bermverharding verkeert hier in slechte staat en biedt voor fietsers onvoldoende kwaliteit wanneer zij hiervan gebruik moeten maken.



Ruimte tussen asfalt en tegel



Nieuweweg na Poesdreef



Te hoog liggende punttegel

4.2 Bermverharding die geschikt kan zijn

De wegen in deze paragraaf hebben een bermverharding die in principe geschikt is voor fietsers. Toch zijn er ook hier aandachtspunten.

Grasbetontegels geven de berm draagkracht, zodat de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer smal kan blijven en bermschade wordt voorkomen. Daarin zit een spanningsveld. Is het profiel te vlak, dan gaan automobilisten de berm als deel van de rijbaan gebruiken: de weg wordt in de praktijk breder, en dat nodigt uit tot harder rijden. Is het profiel te grof, dan wordt de berm gevaarlijk voor een fietser die erop terechtkomt. De opgave is daarom het minst grove profiel te kiezen dat automobilisten nog voldoende ontmoedigt.

De wegen in dit hoofdstuk laten beide kanten van dat spanningsveld zien. Op sommige plekken is plaatselijk een ander, grover type tegel toegepast, waardoor de berm alsnog gevaarlijk voor fietsers wordt. Op andere locaties zorgt de vlakke bermverharding mogelijk voor hogere snelheden van het gemotoriseerd verkeer. Dit kan door fietsers als onveilig worden ervaren en kan ertoe leiden dat zij minder ruimte ervaren op de rijbaan.

4.2.1 Rijkebuurtseweg (Oud-Vossemeer)



- Type rijbaan; Asfalt / smal
- Type bermverharding; vlakke tegels
- Situatie bermverharding; Veilig
- Knooppuntenroute; Ja

Op de Rijkebuurtseweg is een mooi voorbeeld van hoe een bermverharding uitgevoerd zou kunnen worden. De vlakke tegels zijn hier mogelijk toegepast zijn omdat er bebouwing naast deze weg staat. Ook hier liggen de tegels wat aan de hoge kant maar door de aanvulling en begroeiing lijkt het hier minder problematisch dan op andere locaties waar deze duidelijk veel hoger liggen.

Toch heeft de wegbeheerder ook hier ter plaatse van de kruising gekozen voor een ander type tegel. Hier zijn ribbeltegels aangebracht met de ribbels in de lengterichting van de weg en vervolgens afgevuld met puin. Het is niet duidelijk waarom op deze locatie voor deze uitvoering is gekozen.



Berm verharding met vlakke tegels iets te hoog



Ribbel tegel in de lengterichting van de weg

4.2.2 Racebaan

De ‘racebaan’ bestaat uit; Zwarteweg, Roolandsedijk en Bartelmeetweg. Het is de verbinding tussen de Paasdijk/Bram Groenewegenweg en de Broekseweg (N658).
De inrichting van deze route roept vragen op. De weg heeft strak asfalt en grotendeels vlakke bermverharding. Volgens WS zelf leidt een vlakke variant tot meer beschikbare ruimte voor het gemotoriseerd verkeer en daarmee tot hogere snelheden (bijlage 02). Dat argument gebruikt WS om elders tegels met een grof profiel toe te passen. Op deze route kiest WS echter voor precies de inrichting waarvoor het zelf waarschuwt.


Zwarteweg


Roolandsedijk


Bartelmeetweg

Deze wegen zijn vanuit het oogpunt van fietscomfort aantrekkelijk om over te fietsen. De Zwarteweg en Bartelmeetweg maken bovendien deel uit van de knooppuntroute.

De Zwarteweg heeft zowel puntige als ribbelvormige bermverharding. Dat is vanuit het oogpunt van fietsveiligheid een aandachtspunt. Door de ruime breedte van de weg hoeft dit hier echter niet direct tot problemen te leiden.

Bij de inrichting van deze weg had meer rekening kunnen worden gehouden met fietsers, bijvoorbeeld door aan beide zijden een rode fietsstrook aan te brengen. In combinatie met snelheidsremmende maatregelen had hiermee een aantrekkelijke en herkenbare fietsvoorziening kunnen ontstaan.

Tegelijkertijd wordt deze route intensief gebruikt door gemotoriseerd verkeer, waaronder personenauto’s, vrachtwagens en lijndienstbussen. Voor fietsers kan het daardoor op sommige momenten oncomfortabel of onveilig aanvoelen om hier te fietsen. Een duidelijk herkenbare fietsvoorziening zou kunnen bijdragen aan een veiliger gevoel en aan meer aandacht voor fietsers bij het passeren. Het is de vraag in hoeverre herinrichting of het plaatsen van waarschuwingsborden op zichzelf voldoende effect heeft op de verkeersveiligheid.

Ook hier lijkt een spanningsveld te zijn met de eerder door WS gegeven toelichting. WS heeft aangegeven dat vlakke bermverharding kan bijdragen aan hogere rijsnelheden. Op deze route is sprake van vlakke bermverharding en wordt relatief snel gereden. Het is daarom relevant om te bezien of de huidige inrichting voldoende aansluit bij het door WS genoemde doel van de bermverharding.


Bermverharding Zwarteweg


Bermverharding Roolandsedijk

4.3 Bermverharding zonder grasbetontegel

Dit soort bermen komt in de gemeente Tholen vrij veel voor.
Op Sint Philipsland is het overgrote deel van de wegen op deze manier uitgevoerd. Hier liggen nagenoeg geen grasbetontegels. Over het algemeen liggen de bermen er hier goed bij op een enkele locatie ligt puin en zijn er in bochten op verschillende locaties tegels neer gelegd.



Bocht verhard met puin op Sint Philipsland

Op het eiland Tholen zijn er ook de nodige locaties waar geen tegels liggen. Ook hier ziet het er over het algemeen goed uit. Er zijn ook locaties waar het onderhoud van de berm behoorlijk te kort schiet. Deze bermen zijn mogelijk nog onveiliger dan een berm met tegels.





Onderhoud zou hier op zijn plaats zijn



Bocht met losse steenslag



Polderweg zonder bermverharding



Polderweg zonder bermverharding, met steenslag

5. Hoe nu verder?

De Fietsersbond begrijpt dat niet alle verkeerd gekozen of verkeerd gelegde grasbetontegels in één keer kunnen worden vervangen. Dat kost tijd en geld. Juist daarom is het belangrijk onderscheid te maken tussen nieuwe en bestaande bermverharding.

Nieuwe bermverharding
Bij aanleg, vernieuwing en onderhoud zou WS vooraf, in het bestek, moeten vastleggen welk type tegel nodig is, passend bij het gebruik van de weg. Zo wordt voorkomen dat de aannemer of de opzichter ter plaatse zelf een type kiest. Dit geldt ook voor het onderhoudscontract dat WS onlangs heeft aanbesteed. Als dat wordt uitgevoerd zoals op de Nieuweweg, blijft het probleem bestaan. De keuzetabel hieronder kan daarbij helpen.

Factor	Vraag	Consequentie voor tegelkeuze
Menging fietsverkeer	Fietsen er fietsers op deze weg?	Zo ja: 'medium' profiel verplicht, geen hoge scherpe ribbels.
Welk verkeer	Hoeveel gemotoriseerd verkeer, en hoe zwaar (landbouw)?	Bepaalt hoeveel ontmoediging (profielhoogte) nodig is om verdringing te voorkomen
Balans	Ontmoediging voor auto's vs. veiligheid voor fietsers	Kies het minst grove profiel dat nog voldoende ontmoedigt.
Vastlegging	Is het gekozen type expliciet in het bestek vastgelegd?	Voorkomt dat de aannemer zelf kiest
Geluid	Liggen er woningen vlak langs de weg?	Kies daar dan een vlakkere variant, puntige tegels zorgen voor meer geluid bij overrijden.

Keuzetabel Grasbetontegel

Bestaande bermverharding
De Fietsersbond stelt voor de aanpak van bestaande situaties te prioriteren, te beginnen bij knooppuntroutes en de locaties uit paragraaf 4.1. Omdraaien van tegels is daarbij niet altijd een oplossing: volgens producenten kunnen tegels barsten of breken, en moet de grondvulling opnieuw worden aangebracht.

Rol van de gemeente
De gemeente Tholen is geen beheerder van de polderwegen en heeft daarmee geen onderhoudsplicht. Wel kan de gemeente een rol spelen door aandacht te vragen voor de kwaliteit en veiligheid van de fietsroutes. Tholen heeft de ambitie een fietsgemeente te zijn, en daar hoort wat de Fietsersbond betreft ook een veilige en comfortabele fietsomgeving bij. Voorzieningen zoals bankjes en picknicktafels langs de knooppuntroutes maken het fietsen aantrekkelijker en worden gewaardeerd. Om de fietsinfrastructuur op orde te krijgen is echter meer nodig. De Fietsersbond zou daarom graag zien dat de gemeente WS aanspreekt op de kwaliteit van de bermverharding en zich inzet voor verbetering.

Landelijk
CROW legt in de huidige teksten vooral de nadruk op hoe de tegels gelegd moeten worden: met de vlakke kant naar boven. De Fietsersbond pleit ervoor dat CROW ook vraagt om de keuze van het tegeltype vooraf vast te leggen in het bestek.

Wie bij aanleg en onderhoud het juiste tegeltype kiest, met oog voor de fietser, krijgt een berm die veilig is voor alle weggebruikers.

6. Conclusie

Uit dit onderzoek blijkt dat de bermverharding langs de wegen van Waterschap Scheldestromen in de gemeente Tholen sterk verschilt. Er zijn veel verschillende typen grasbetontegels toegepast, vaak door elkaar. Op meerdere locaties, waaronder knooppuntroutes, liggen tegels met een te grof profiel, steken tegels boven het niveau van het asfalt uit, of zijn openingen en aansluitingen niet goed afgewerkt. Voor fietsers die moeten uitwijken of onverhoopt in de berm terechtkomen, kan dit gevaarlijke situaties opleveren. Door de verschillen in de bermverharding is niet te voorspellen wat zij kunnen verwachten, waardoor het risico bestaat dat zij de controle over hun fiets verliezen of ten val komen.

Er zijn ook goede voorbeelden, zoals de Rijkebuurtseweg in Oud Vossemeer. Daarnaast zijn er wegen waar de berm zonder tegels in goede staat is.

Fietsersbond en Waterschap Scheldestromen hebben hetzelfde doel: veilige wegen voor alle weggebruikers. Ook over de uitgangspunten bestaat meer overeenstemming dan de discussie tot nu toe doet vermoeden. Beide partijen vinden puinverharding geen goede oplossing voor fietsers en willen voorkomen dat bermverharding automobilisten uitnodigt om harder te rijden. Ook kiest het waterschap bij woningen al bewust voor vlakkere tegels. De Fietsersbond begrijpt dat de berm automobilisten moet ontmoedigen om van de weg af te rijden. Het gaat er vooral om een goede balans te vinden tussen die ontmoediging en de veiligheid van fietsers. Daarbij is belangrijk dat de gemaakte keuzes ook in de praktijk consequent worden toegepast.

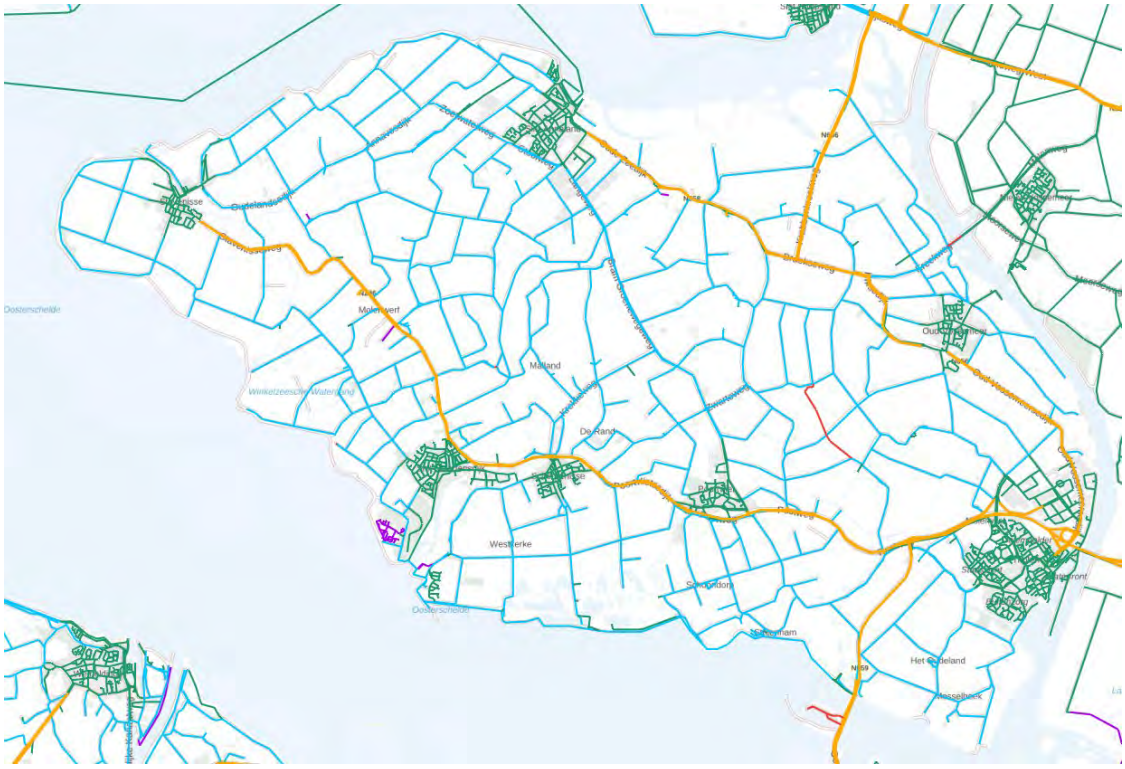
Er liggen dan ook concrete kansen om samen tot betere oplossingen te komen. Waterschap Scheldestromen werkt aan een eigen richtlijn voor bermverharding, en de Fietsersbond en Waterschap Scheldestromen hebben afgesproken twee keer per jaar met elkaar in overleg te gaan. De Fietsersbond stelt voor om deze samenwerking te benutten voor de volgende stappen:

- De locaties uit paragraaf 4.1 samen ter plaatse te bekijken.
- In de nieuwe richtlijn van Waterschap Scheldestromen vastleggen welk type grasbetontegel past bij het gebruik van de weg, met de keuzetabel uit hoofdstuk 5 als vertrekpunt.
- Bij lopend en toekomstig onderhoud vooraf in het bestek vastleggen welk type grasbetontegel wordt toegepast.
- Samen een prioriteitenlijst opstellen voor het verbeteren van bestaande situaties, zodat de locaties waar de veiligheid het meest in het geding is als eerste worden aangepakt.
- De gemeente Tholen bij dit proces te betrekken, zodat zij vanuit haar ambitie als fietsgemeente kan bijdragen aan de verbetering van de bermverharding langs fietsroutes.

De Fietsersbond denkt graag mee over de uitwerking hiervan. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van de ervaringen van lokale fietsers, de kennis van het landelijk bureau en de ervaringen van afdelingen elders in het land. Zo kan dit rapport de basis vormen voor een gezamenlijke aanpak, waarbij een juiste keuze zorgt voor bermen die veilig zijn voor alle weggebruikers.

Bijlage 01: Overzicht wegbeheerders binnen gemeente Tholen

- Groen: Gemeente Tholen
- Oranje: Provincie Zeeland
- Blauw: Waterschap Scheldestromen



Wegbeheerders eiland Tholen



Wegbeheerders Sint Philipsland

Bijlage 02: Reactie Waterschap Scheldestromen op melding van Fietsersbond

Begin mei heeft u ons per brief een vraag gesteld over de grasbetonblokken die we langs onze wegen in onze bermen aanbrengen. U geeft aan dat er op verschillende locaties, grasbetonblokken worden aangebracht met nokken / punten naar boven. Daar zouden fietsers van schrikken. U verzoekt ons één en ander te onderzoeken dan wel aan te passen.

Naast de melding van begin mei 2026 is eenzelfde soort melding in 2023 bij ons binnengekomen. Ten opzichte van de melding van 2023 blijft onze reactie ongewijzigd.

Waterschap Scheldestromen streeft ernaar dat weggebruikers veilig van onze wegen gebruik kunnen maken. Als we merken dat er langs bepaalde wegen veel bermschade is en hierdoor de verkeersveiligheid afneemt, maken we een afweging om deze bermen te verharden door bijvoorbeeld een puinverharding aan te brengen of grasbetonblokken toe te passen. We zijn terughoudend in het aanbrengen van grasbetonblokken, omdat het toepassen ervan resulteert in hogere rijsnelheden van het gemotoriseerd verkeer.

Grasbetonblokken zijn vanuit verkeersveiligheid geen onderdeel van de rijbaan. Het biedt redresseerruimte aan uit koers geraakte voertuigen en een veilige passeerruimte op smallere rijbanen. Er zijn grasbetonblokken beschikbaar in diverse uitvoeringen.

Een vlakke variant resulteert in meer beschikbare ruimte voor het gemotoriseerde verkeer en dus een toename van rijsnelheden. Grasbetonblokken met punten of nokken zorgen voor een “oncomfortabelere" berm, waardoor we vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid voorkomen dat verkeer langer dan noodzakelijk van de berm gebruik maakt. Het stimuleert dat verkeer zoveel als mogelijk de rijbaan (rijloper) gebruikt en alleen bij inhalen/passeren de bermen gebruikt. Omdat de puntige grasbetonblokken bij gebruik voor meer geluidsoverlast zorgen, passen we deze niet toe ter hoogte van woningen of campings (hier worden dan de vlakke variant blokken ingezet of worden de blokken omgekeerd aangebracht).

U geeft aan dat fietsers schrikken van grasbetonblokken met nokken / punten en deze als onveilig ervaren. We begrijpen de reactie, echter de plaats op de weg voor de fietser is de rijbaan. Bij onvoldoende passeerruimte moet gemotoriseerd verkeer uitwijken naar de berm aan de andere zijde van de weg. De fietser hoeft niet uit te wijken naar de berm, dat moet de automobilist doen. Als men deze gedragsregel zou toepassen, dan is er voor alle weggebruikers sprake van een veilige verkeersituatie. In enkele gevallen is een weg echt te smal om uit te wijken. Dan moeten weggebruikers met elkaar rekening houden en zou men elkaar ter hoogte van een uitweg kunnen passeren of kunnen fietsers stoppen en in de berm wachten tot verkeer hen gepasseerd is (mochten ze daar behoefte aan hebben). Over het algemeen geldt dat voor fietsvriendelijke infrastructuur niet alleen de specifieke fietsvoorziening van belang is, maar de gehele verkeerssituatie.

Specifiek voor de locatie die u aangeeft, de Hogeweg, geldt dat deze berm eerst verhard was met een puinverharding (wat ook niet heel veilig was voor fietsers) en nu verhard is met grasbetonblokken. Ten opzichte van de oorspronkelijke situatie is het veiliger geworden. We zullen de situatie dan ook niet wijzigen.

Beleidsmedewerker wegen
Team Wegen - Beleid & Ondersteuning

Bijlage 03: Vragen PZC met antwoorden Waterschap Scheldestromen

1) Waarom worden deze twee varianten door elkaar gebruikt?
Er zijn meerdere soorten grasbetonblokken (meerdere leveranciers). In onze werkwijze is het mogelijk verschillende grasbetonblokken voor te schrijven in de bestekken of bij eigen aanleg, zelf aan te schaffen. Omdat de puntige grasbetonblokken bij gebruik voor meer geluidsoverlast zorgen, is ooit besproken ze ter hoogte van woningen of campings of niet toe te passen (hier worden dan de vlakke variant blokken ingezet) of de blokken omgekeerd te leggen.

2) Wat is het voordeel van het gebruik van die puntige ten opzichte van die andere?
Deze variant grasbetonblokken zijn goedkoper. Daarnaast zorgt deze variant voor een “oncomfortabele” berm, waardoor we vanuit verkeersveiligheid voorkomen dat verkeer langer dan noodzakelijk van de bermen gebruik maakt. Het stimuleert dat verkeer zoveel als mogelijk de rijbaan (rijloper) gebruikt en alleen bij inhalen/passeren de bermen gebruikt.

3) Kunnen ze niet gewoon omgekeerd worden gelegd? Dan heb je vast ook een platte kant boven
Dat zou uiteraard kunnen, maar daar staat tegenover dat verkeer meer dan nodig onze bermen gaat gebruiken. Grasbetonblokken zijn vanuit verkeersveiligheid geen onderdeel van de rijbaan. De blokken in de bermen / de bermen bieden redresseerruimte aan uit koers geraakt voertuigen en een veilige passeerruimte op smallere rijbanen. Een vlakke variant resulteert in meer beschikbare ruimte en dus een toename van rijsnelheden.

4) Erkennen jullie dat deze doorgroeistenen voor fietsers (met dunne banden) gevaarlijk kunnen zijn?
De plaats op de weg voor de fietser is de rijbaan, bij onvoldoende passeerafstand moet gemotoriseerde verkeer uitwijken naar de berm (bestaande uit of wel bermverharding met grasbetonblokken, dan wel een met puin verharde berm of een onverharde berm) aan de andere zijde van de weg. De fietser hoeft niet uit te wijken naar de berm, dat moet de automobilist doen. Als men deze gedragsregel zou toepassen, dan is er voor alle weggebruikers sprake van een veilige verkeersituatie. In enkele gevallen is een weg echt te smal om uit te wijken. Dan moeten weggebruikers met elkaar rekening houden en zou men elkaar ter hoogte van een uitweg kunnen passeren of kunnen fietsers stoppen en in de berm wachten tot verkeer hen gepasseerd is (mochten ze daar behoefte aan hebben). Over het algemeen geldt dat voor fietsvriendelijke infrastructuur niet alleen de specifieke fietsvoorziening van belang is, maar de gehele verkeerssituatie.

5) Is jullie bekend dat het weleens fout is gegaan?
Hier hebben wij zelf geen meldingen van ontvangen. Wel heeft de fietsersbond ons laten weten dat de grasbetonblokken met de punten naar boven als onveilig worden ervaren door fietsers.

6) ik begreep dat deze stenen wellicht zelfs verboden zijn. Klopt dat?
Het CROW heeft in de ontwerpwijzer fietsverkeer opgenomen dat de meest geschikte bermverharding grasbetonstenen zijn, mits deze met de vlakke kant naar boven zijn gelegd. Het is geen harde eis of richtlijn en het is dus ook niet verboden om grasbetonblokken met nokken toe te passen.

7) Op Tholen liggen ze op verschillende plaatsen, worden ze ook elders in Zeeland gebruikt?
Ja, grasbetonblokken worden ook in andere gebieden in Zeeland toegepast.

8) Hoe zit het met het gebruik elders in het land?
Dat kun je het beste zelf navragen bij andere waterschappen die wegen beheren of andere wegbeheerders.

Bijlage 04: Overzicht onderzochte wegen

Geel/oranje: onderzocht
Roze: onderzocht en/of opgenomen in rapport



Fietsersbond
Zeeland - Tholen