



Aan:
Daan van Dieren, beleidsmedewerker Mobiliteit – gemeente Sluis

Cc: Richard Schriemer, beleidsambtenaar Sociaal Domein – gemeente Sluis

Onderwerp: RMDO Adviesreactie Aanpak Mobiliteitsplan Sluis december 2021

Datum: 29 april 2022

Geachte heer Van Dieren,

Hierbij ontvangt u onze adviesreactie. Op basis van bovengenoemd document benoemen wij de hoofdthema's en daarbij behorende subthema die wij aangevuld hebben met onze opmerkingen/aanvullingen.

De RMDO is blij dat zij in het kader van 04 Proces/Participatie vroegtijdig bij dit belangrijk onderwerp Mobiliteit om advies wordt gevraagd en wij doen dit dan ook graag. Daarnaast gaat de RMDO er van uit bij verdere stappen in het 04 Proces/Participatie tijdig op de hoogte te worden gehouden van de verdere ontwikkelingen en wil zij daar graag in participeren.

Voor de RMDO is in het kader van maatschappelijke en demografische ontwikkeling van onze gemeente een optimaal Mobiliteitsplan van essentieel belang. Bij de ontwikkeling van een dergelijk plan dienen de verplaatsingsbehoeften van onze burgers en gasten in het middelpunt te staan. Daarnaast is een efficiënte samenwerking met de betrokken overheidsinstanties, zoals het Waterschap, Rijkswaterstaat en de provincie Zeeland uiterst belangrijk. Om deze redenen verwachten wij dan ook dat de RMDO op de hoogte wordt gehouden bij de uitwerking en de voortgang van het Mobiliteitsplan. Een efficiënte communicatie is nodig om tijdig alle evaluaties te kunnen volgen en te beoordelen of de plannen en activiteiten de maatschappelijke en demografische waarden voor onze bewoners en gasten positief of negatief zullen beïnvloeden.

Tegelijkertijd stellen wij voor om een werkgroep samen te stellen met verschillende stakeholders, waaronder de stads-en dorpsraden, andere direct belanghebbenden en de RMDO, om als afspiegeling van de meest betrokkenen via een soort burgerpanel mee te denken en pragmatische oplossingen te vinden om de ontwikkeling van het Mobiliteitsplan te ondersteunen.

03.1 Een gastvrij en bereikbaar Sluis

Wegencategorisering:

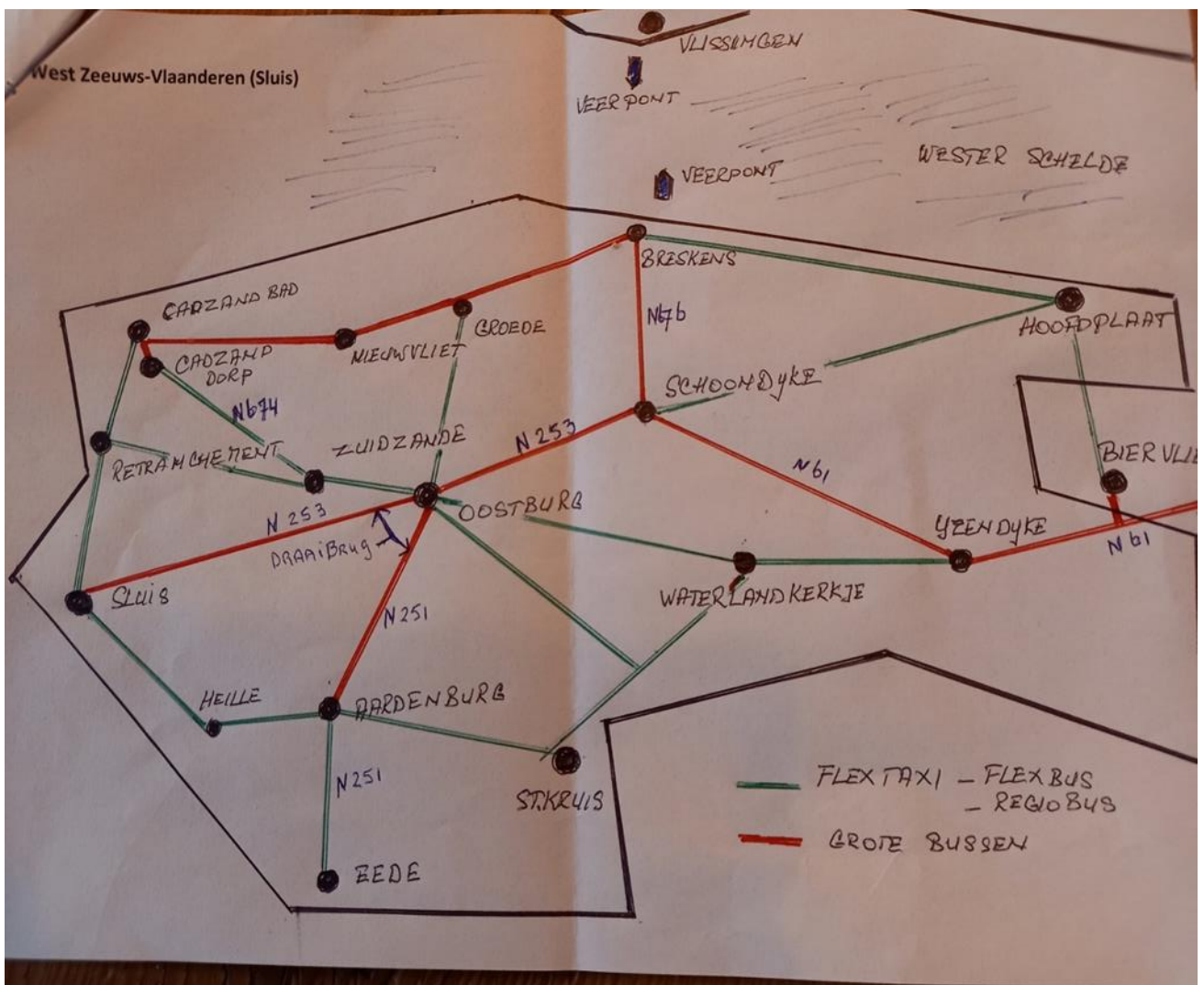
Het wegennetwerk West Zeeuws-Vlaanderen bestaat uit een aantal grotere verkeerswegen, die aansluiten op de hoofdader N 61 en toegang verlenen tot de grotere woonkernen van de gemeente Sluis.

Deze zijn tevens verwerkt in het bijgevoegde routingschema voor het openbaar vervoer. (Connexion, De Lijn en Regiobusjes)

In de bijgevoegde beschrijving pleiten we voor efficiency en flexibiliteit van het openbaar vervoer.

Aan deze flexibiliteit kan invulling worden gegeven, door de inzet van kleinere bussen, waarvan reizigers ook in de (geplande) routes gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, zonder reservering.

Schema Wegennet en OV voorstel West Zeeuws-Vlaanderen






Toelichting routekaart West Zeeuws-Vlaanderen:

West Zeeuws-Vlaanderen (Sluis) Openbaar vervoer

Flextaxi / Flexbussen / Regiobussen 

Groene lijnen met vaste dienstregelingen en oproepmogelijkheden. (Allemaal toegankelijk voor alle doelgroepen incl. rolstoelen (Dagelijks van 06.00 - 24.00u)

Grote bussen (Lijndiensten) 

Rode lijnen met vaste dienstregeling (Dagelijks van 06.00 – 24.00u)

Veerboten Breskens – Vlissingen 

(Dagelijks van 05.00 – 24.00u)

Actuele problemen met verbinding Vlissingen – Breskens

Met de huidige inzet van de nieuwe sneltrein verbinding tussen Vlissingen en Roosendaal is totaal niet gekeken naar het belang van de bewoners van Zeeuws-Vlaanderen. Denk hierbij vooral ook aan studenten die veel gebruik maken van het openbaar vervoer. De reizigers met bestemming West Zeeuws-Vlaanderen worden onnodig gedupeerd qua wachttijd. Vertrektijd Ferry is niet afgestemd op aankomsttijd treinverkeer. Als wij het openbaar vervoer willen stimuleren is een goede afstemming van trein, boot en bus van groot belang.

Ontsluiting van de kust

Er is een basis gelegd voor het ontwerp van het Masterplan Nieuwvliet-dorp/bad, waardoor een deel van de ontsluiting kust wordt opgelost.

De oplossing zou volgens ons niet alleen bij de Gemeente en het Waterschap liggen, maar ook de grote recreatiebedrijven/parken moeten er bij betrokken worden. Ook zij zijn verantwoordelijk voor hun klanten, die van en naar het park/camping komen. De RMDO denkt hierbij aan meedenken over goede acceptabele oplossingen en moeten zij worden overgehaald daaraan een financiële bijdrage te leveren. Zij kunnen daarmee de Gemeente/Waterschap tegemoet komen indien er extra kosten gemaakt dienen te worden.

Verkeer door de kernen:

Een rondweg heeft bepaalde voordelen, maar is voor kleinere kernen niet altijd gunstig. Bepaalde trajecten en wegen kunnen ontzien worden, door er alleen bestemmingsverkeer toegang te verlenen en daarop ook te handhaven. (zie ook veilig Sluis)

Parkeren:

Langs de kust zijn er voldoende parkeerterreinen aanwezig, deze zijn alleen op extreem zomerse dagen volzet.

Daarnaast willen wij een opmerking maken over de inrichting van deze parkeerplaatsen. Ons valt op dat er op deze terreinen geen bomen te bekennen zijn. In het kader van de



klimaatverandering vindt de RMDO het heel gepast deze parkings beter en schaduwrijker in te richten.

Voor de parkeergelegenheden in de diverse kernen adviseren wij een uniform beleid met betrekking tot de toegelaten parkeertijden en tarieven.

Daarnaast adviseren wij om voor de vaste inwoners van de gemeente Sluis (per huishouden) een ontheffing van parkeergeld in te voeren. Deze vrijstelling kan per vast woonadres alleen toegepast worden op een in Nederland geregistreerd kenteken van een personenauto.

Hierdoor kunnen de permanente bewoners, in alle kernen van de Gemeente Sluis, inclusief de gehele kuststrook, hun voertuig gratis parkeren. Uiteraard dient er wel rekening gehouden te worden met de vastgelegde parkeertijden.

Tevens adviseren wij om voor diverse beroepsgroepen (wijkverpleegkundigen, extramurale hulpverleners etc.), die voor hun dagelijkse werkzaamheden hun auto bij de cliënt (patiënt) moeten kunnen parkeren, een gratis parkeerkaart ter beschikking te stellen.

Slimme mobiliteit:

De explosieve opkomst van e-bikes etc. moet worden gefaciliteerd met voldoende oplaadpunten en verhuurpunten (hubs).

Bijvoorbeeld: Fiets ophalen in hub A (Breskens Veerhaven) en inleveren bij hub B (Cadzand-Bad), dit past prima in het begrip slimme mobiliteit.

Uiteraard moet er bij het bepalen van het aantal laadpunten ook rekening gehouden worden met het sterk stijgende aantal e-voertuigen en de invloed van dagtoerisme en vakantieverblijven.

Actieve mobiliteitsvormen (wandelen, fietsen, ...):

Deze voorzieningen zijn o.i. ruim voldoende aanwezig, Wel zou er een analyse gemaakt kunnen worden omtrent de verkeersveiligheid van deze fiets- en wandelwegen. (zie ook onderstaande opmerking over smalle polderwegen en groter/breder landbouw verkeer bij 03.2 Veilig Sluis)

De meeste transport hubs liggen op een afstand van 2 km.

Als je slecht ter been bent of niet kan fietsen, wordt het een probleem deze hubs te bereiken. We vragen ons af, hoe de aanpak kan worden aangepast, om voor deze personen vanuit de periferie naar de hub te komen.



03.2 | Een veilig Sluis:

Verkeersveiligheid:

Landbouw /Zwaar verkeer

Het landbouwverkeer en het overige gemotoriseerde verkeer hebben verschillende belangen.

Het landbouwverkeer moet de te bewerken gronden altijd kunnen bereiken. Door de ontwikkeling in de landbouw met steeds grotere/bredere machines passen deze gevaartes nauwelijks nog op onze smalle plattelandswegen. Fietsers, die we toch graag in het achterland zien, zijn daardoor vaak genoodzaakt af te stappen als ze zo'n gevaarte vaak met hoge snelheid op zich af zien komen. Dit om te voorkomen het risico te lopen finaal van de weg te worden gereden.

Met het Waterschap, boeren en andere belanghebbenden zal hiervoor naar een oplossing gezocht moeten worden. Onze plattelandswegen zijn vaak veel te smal voor al het zware verkeer, denk daarbij ook aan de grote vrachtwagens voor bemesting in het voorjaar of het laden van aardappels/uien en bieten in het najaar en winter.

Het overige gemotoriseerde verkeer kan steeds een vrije keuze maken op welke manier ze van A naar B willen rijden. Voor de B-wegen zijn de toegestane snelheden 60 km of 80 km.

B-wegen met km. beperking 60 km:

In overleg met het Waterschap is het misschien mogelijk dat deze B-wegen uitsluitend gebruikt mogen worden door het zogenaamde bestemmingsverkeer (Inwoners, bezoekers van bedrijven, gasten van aanliggende campings) Daarnaast is het logisch dat de zwakke weggebruikers voor alle bestemmingen gebruik kunnen maken van deze infrastructuur.

Bijvoorbeeld: Gemotoriseerd verkeer van inwoners uit Eede of Maldegem moet via N251 / N253 naar het centrum van Oostburg en niet via Bakkersdam en Bakkersstraat.

B-wegen met km. beperking 80 km:

Alle verkeer is volgens de wettelijke verkeersregels toegestaan

Deze oplossingen zullen door de landbouwers, de loonbedrijven, de zwakke weggebruikers en de daadwerkelijke doelgroepen (bijvoorbeeld inwoners) zeker positief ontvangen worden.

Monitoring en data:

Metten is weten, maar sturen en handhaven kunnen bijdragen aan de beheersing van onze verkeersstromen. De werkelijke toepassing van de voorgestelde maatregelen zullen uiteraard, door onze politiediensten, zeer goed opgevolgd dienen te worden.



03.3 | Een Vitaal en Toekomstgericht Sluis

Duurzame mobiliteit:

Meer mensen gebruik laten maken van het openbaar vervoer:

In onze regio is de auto niet weg te denken als onderdeel van het dagelijks leven, werken, vrije tijd of mobiliteit.

Het is een utopie om aan te nemen dat bewoners hun auto zullen inleveren voor het openbaar vervoer. Natuurlijk kan een optimaal uitgekend plan voor het OV (zoals aangegeven op de kaart blz.2 en de bijhorende verklaring op blz.3) een positieve invloed hebben op het gebruik van het OV.

Plannen om in onze regio deelauto's in te zetten zullen geen positief resultaat opleveren. In stedelijke gebieden is dit systeem reeds achterhaald, door het minimale succes.

In het mobiliteitsplan is geen rekening gehouden met de (nieuwe) verkeersstromen, die door het project Vitaal-West Zeeuws-Vlaanderen zullen ontstaan. Bij het uitwerken van het nieuwe mobiliteitsplan van de Gemeente Sluis is een zeer goede samenwerking met het team van Vitaal-West Zeeuws-Vlaanderen essentieel voor het slagen van beide projecten.

Op dit moment kan men in West Zeeuws-Vlaanderen slechts een taxi oproepen tot 23.00 u.

Omdat de mogelijkheid van vervoer met een taxi binnen de Gemeente Sluis zeer beperkt is en na 23.00 uur zelfs onmogelijk, zal voor de toekomst een nieuw en klantvriendelijker systeem uitgewerkt moeten worden.

Een voorbeeld zou kunnen zijn om een taxidienst te organiseren die gebaseerd is op zelfstandige betaalde vrijwilligers. Een dergelijke organisatie dient uiteraard te functioneren op wettelijke uitgangspunten en te voldoen aan de noodzakelijke veiligheidsnormen.

Het optimaliseren van de verkeersstromen aan de kust:

De adviezen hieromtrent zijn reeds omschreven op pagina 3: **Ontsluiting van de kust**

04 Proces/Participatie

Voor de RMDO is dit een belangrijk onderwerp, we zijn dan ook verheugd dat hier een voortvarend stappenplan gepresenteerd wordt en zien er dan ook naar uit bij alle stappen op tijd betrokken te worden.

Het organiseren van publieke bijeenkomsten van alle verschillende belanghebbenden ondersteunen wij dan ook voor 100%.

Met bovenstaande advies/opmerkingen hoopt de RMDO te kunnen bijdragen aan een goed onderbouwd en door alle partijen ondersteund Mobiliteitsplan.



Ter afsluiting:

De RMDO dringt er op aan dat ook in de verdere ontwikkeling van het project Vitaal-West Zeeuws-Vlaanderen voldoende aandacht wordt gegeven aan het belang van een hoogwaardige Mobiliteit binnen de gemeente Sluis.

Vertrouwende u met deze adviezen voldoende te hebben geïnformeerd, kijken wij met belangstelling uit naar uw reactie.

Verder stellen wij u hierbij voor, op korte termijn een afspraak te maken om persoonlijk kennis te maken en nog eventuele aanvullende informatie met elkaar te delen.

Met vriendelijke groeten,

Namens de RMDO

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

dr. Henk Dijkmans (Voorzitter)