cc. Gemeenkraad

Aan:
het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Sluis.
Tav weth. M. Van Oostenbrugge-Bertou

Postbus 27

4500AA OOSTBURG

Gemeente Sluis
Ingekomen
02 FEB. 2024
NR.

Sluis 01-02-2024

Onderwerp: Vragen nav bijeenkomst op 10 januari 2024
Bijlage: -div.-

24.0013658
Inkomende documenten Gemeente Sluis

Geachte wethouder,

Op 10 januari 2024 hebben wij met u in het Belfort te Sluis een overleg gehad omtrent de invoering en de gevolgen van het nieuwe en gedigitaliseerde parkeerbeleid 2024 voor de kern Sluis. Voor de volledigheid treft u het verslag van die bijeenkomst bijgaand aan.

Als vervolg op dit overleg willen wij graag de volgende punten uit dat overleg **extra** onder uw aandacht brengen:

1.Vergund parkeren in relatie tot de zg. vrije plaatsen.
De stadsraad is van mening dat het vergund parkeren op gespannen voet staat met het aantal vrije plaatsen. In het onderzoeksrapport van het Bureau Trajan van 10 mei 2023 staat duidelijk aangegeven dat de kern Sluis 441 vrije parkeerplaatsen telt en 360 vergunde parkeerplaatsen. Dat gegeven zal de bewoner niet bepaald stimuleren om een bewonersparkeervergunning aan te vragen, maar veeleer te zoeken naar een vrije parkeerplaats. Dit genereert veel zoekverkeer in de wijken met de nodige overlast en onrust tot gevolg.
Al tijdens de raadsvergadering van 27 juni 2019 hebben wij ingesproken en gepleit voor een parkeersysteem, welke het zoekverkeer in de woonwijken zal doen verminderen c.q. verdwijnen. Tevens hebben wij in onze brief aan uw college van 21 oktober 2022, dus ruim voor de invoering van het huidige parkeerbeleid, aangegeven dat het parkeren in de woonwijken enkel en alleen voorbehouden dient te zijn aan de bewoners. Dat kan naar ons idee alleen worden bereikt als alle vrije plaatsen in de woonwijken omgezet worden in vergunde parkeerplaatsen (belanghebbendenparkeren). Met deze klemmende verzoeken is nooit wat gedaan !

2.Bewoners met eigen parkeerruimte komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.
De praktijk wijst uit dat ondanks deze regel in de verordening, het als bewoner met eigen parkeerruimte toch mogelijk blijkt om een belanghebbendenparkeerkaart te krijgen. Tijdens de aanvraagprocedure wordt zelfs niet gevraagd of aanvrager al dan niet in het bezit is van eigen parkeerruimte. Hoe kan dit ?

3. Bewoners zonder auto kunnen geen bezoekerskaart aanvragen.
Uit de regelgeving blijkt duidelijk dat je over een motorvoertuig dient te beschikken als je in aanmerking wil komen voor een bezoekerskaart. Wij kennen verschillende bewoners in een parkeerzonegebied, die niet over een auto beschikken, maar regelmatig van buiten Sluis bezoek ontvangen. Hoe denkt u dit probleem en knelpunt in de regelgeving op te lossen ? Deze mensen

vallen nu duidelijk tussen wal en schip.

4. Vergunningparkeren langs de St.Annastraat binnen de bebouwde kom.
Per 1 januari 2024 geldt voor het parkeren langs de St. Annastraat, gelegen binnen de bebouwde kom, een parkeervergunningenplicht. Sinds de invoering van deze plicht wordt er voornamelijk door bezoekers (illegaal) geparkeerd. Ons inziens wordt dit voor een groot deel veroorzaakt door de zeer onduidelijke bebording ter plaatse. Bovendien zijn de zoneborden te klein en is de aanduiding *vergunningparkeren* voor de weggebruiker nauwelijks tot niet te lezen. Wordt er hierop door u gecontroleerd c.q. gehandhaafd of zijn er plannen om de bebording veel duidelijker te maken ?

5. De stadsraad is nauwelijks tot niet betrokken bij het proces welke heeft geleid tot het parkeerbeleid 2024.
Het is ons volkomen onduidelijk, waarom wij in dit proces niet zijn meegenomen, ondanks het feit dat wij u hierop al sinds 2019 hebben gewezen. Dat heeft bij de leden van de stadsraad tot veel onbegrip en fruststraties geleid.
Dat wij onvoldoende worden gehoord blijkt niet alleen bij de totstandkoming van dit parkeerbeleid. Er is bijvoorbeeld nooit geantwoord op onze verzoeken en voorstellen mbt de snelheidsbeperkingen en verbetering van de verkeersveiligheid in de Hoogstraat (zie bijlage). Wij ontvingen enkel een ontvangstbevestiging.
Ook op onze schriftelijke vragen om de zg. gele palen langs de Damse Vaart op te nemen in het gemeentelijke Monumentenregister is niet gereageerd (zie bijlage). Ook hier ontvingen we enkel een ontvangstbevestiging.

Bij deze vragen wij u met klem nogmaals om duidelijke antwoorden op de in deze brief gestelde vragen. Meer kunnen wij niet doen, tenzij we bij het uitblijven van uw reactie genoodzaakt zijn de publiciteit op te gaan zoeken.

In afwachting van uw antwoord en met vriendelijke groet,

Hoogachtend,

Namens Stichting Stadsraad Sluis

De voorzitter

R.M. Beun

Verslag van de vergadering Stadsraad Sluis met Gemeente Sluis op 10 januari 2024

Aanvang: 11.00 uur; **Locatie**: Belfort, Groote Markt 1 te Sluis

Aanwezig;
Namens Gemeente Sluis: Mw. M. Van Oostenbrugge-Bertou, wethouder;
Dhr. R. Steijaert, coordinator Handhaving;
Mw. H. Ligtenberg,cluster Handhaving;
Dhr. M. Schenk, parkeerbeleid;
namens de stadsraad: dhr. Rudi Beun, voorzitter;
dhr. Wim Deijnen, lid;
dhr. Ceriel Maenhout, lid;
mevr. Chris van de Vijver,lid.

Verslag: Bryan de Bruijne

1. Opening
De **wethouder** opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. Na een voorstelrondje geeft ze vervolgens het woord aan de heer Deijnen.

De heer **Deijnen** schetst in een kort overzicht de voorgeschiedenis van de parkeersituatie in de kern Sluis. Hij wijst met name op de knelpunten in de woonwijken. Hij is zich ervan bewust dat parkeer druk en -overlast inherent zijn aan het karakter van Sluis. Om alles zoveel mogelijk in goede banen te leiden heeft de gemeente op enig moment besloten tot het invoeren van het systeem van parkeervergunningen. Daarbij werden niet alle parkeerruimtes in de straten vergunningplichtig. Er is namelijk gekozen voor een aantal z.g. vrije plaatsen. Deze vrije plaatsen trekken echter veel zoekverkeer aan in de woonwijken, hetgeen voor de nodige overlast en onrust zorgt. Daarnaast stimuleert het hebben van deze plekken de bewoners niet tot het aanvragen van een vergunning. De stadsraad heeft als taak o.a. op te komen voor de belangen van de bewoners, zeker ingeval van problemen. De stadsraad is van mening dat het parkeren in de woonwijken enkel bestemd moet zijn voor de bewoners. Niet voor bezoekers en personeelsleden van de ondernemers. De indruk bestaat dat de Middenstandsvereniging Sluis (MVS) bij de gemeente heeft aangedrongen op het behoud van 279 vrije parkeervakken.

D e **wethouder** zegt allereerst dat zij niet aanwezig is bij de overleggen met BIMS (Binnenstads Management Sluis) en dat ze derhalve niet op de hoogte is van een dergelijke claim. Ze legt uit dat het parkeeronderzoek door het Bureau Trajan een bepaald beeld heeft opgeleverd met als enkele conclusies dat Sluis voldoende parkeercapaciteit heeft; dat de parkerende doelgroepen van nature grotendeels op de juiste locaties staan; dat de parkeerdruk in het hoogseizoen vooral in de straten hoog is maar niet leidt tot knelpunten. Kortom, het onderzoek heeft uitgewezen dat niet is gebleken van een noodzaak tot het aanscherpen van het bestaande parkeerbeleid. Het enige wat nu is gebeurd, is het digitaliseren van het systeem, inclusief het betrekken van de St.Annastraat bij de vergunningplicht. Let wel, het gaat dan om het gedeelte binnen de bebouwde kom.

De heer **Schenk** benadrukt dat het onderzoek een duidelijk beeld heeft opgeleverd van de huidige parkeersituatie in Sluis. Er is daarbij met BIMS geen afzonderlijk overleg geweest over het eventueel aan te passen beleid. Bij de opstelling van het beleid is serieus rekening gehouden met de wensen van alle stakeholders. Bij die wensen bleven ook de vrije plaatsen overeind. Tenslotte krijgen de werknemers geen speciale of toegewezen parkeerplaatsen, dus die wens van BIMS is niet gehonoreerd.

Op een vraag van **mw. Van de Vijver** of er voldoende ruimte is voor parkeervergunningen antwoordt hij dat er geen wachtlijsten zijn.

De heer **Beun** blijft zich afvragen waarom het systeem van vrije plaatsen is gehandhaafd. Die worden voornamelijk ingenomen door werknemers.
De heer **Maenhout** vult aan dat vrije plekken juist veel zoekverkeer uitlokken in de woonwijken.

2. **Beantwoording van vooraf ingediende schriftelijke vragen.**
Een bewoner zonder auto kan voor zijn/haar bezoek geen bezoekerskaart aanvragen.
De heer **Schenk** zegt dat eerst moet worden onderzocht welke ruimte er is. De strategie kan echter wel worden gewijzigd en dat zal eerst intern moeten worden uitgezocht en besproken.
Mevr. **Van de Vijver** blijft het een vreemde regeling vinden. Waarom geen bezoekerskaart op adres ipv op kenteken ? Ze ziet hierin toch een vorm van discriminatie. Wellicht dat dit op enig moment eens aan de bestuursrechter moet worden voorgelegd.
De heer **Steijaert** ziet wellicht een mogelijkheid om in dit geval gebruik te maken van een parkeerschijf. Maar dat zal nader moeten worden onderzocht, mede in relatie met de verordening. Hij zegt voorts toe dat het rapport van Trajan aan de stadsraad zal worden toegezonden. Hij zegt voorts dat hij namens de gemeente aanwezig is bij de vergaderingen met BIMS. Hij kan melden dat bij de voorbereidingen alle stakeholders op gelijkwaardige wijze zijn behandeld. De bijeenkomst van vandaag is best uitzonderlijk.
Mevr. **Van de Vijver** blijft van mening dat de stadsraad eerder bij de voorbereiding betrokken had moeten zijn. Dan was een dergelijke omissie in een vroeger stadium tijdig gesignaleerd.

Volgens de verordening komen bewoners met eigen parkeerruimte niet in aanmerking van een parkeervergunning. Bij de aanvraagprocedure komt dat er niet uit en wordt er niet naar gevraagd.
De heer **Schenk** zegt dat het klopt, maar dat die regel nog niet wordt toegepast. Pas ingeval er knelpunten ontstaan door vergunninghouders met eigen parkeerruimte wordt dat rechtgetrokken.
De stadsraad is van mening dat je zaken beter aan de voorkant kunt regelen dan aan de achterkant.
De verordening is geldig, maar een deel wordt niet toegepast. Dit is juridisch niet bepaald zoals het hoort.

De parkeerduur voor een bezoekerskaart is gesteld op maximaal 3 uur. Pas na een uur wachttijd kan weer worden verlengd.
De heer **Schenk** zegt dat hier bewust over is nagedacht. Bij een parkeerduur van 4 uur kun je een parttimer laten parkeren, maar met 3 uur niet. Het voorkomen van fraude komt hier om de hoek kijken.
De stadsraad merkt op dat in de vorige regeling een bezoekerskaart maximaal 4 uur gold. Mevr. **Ligtenberg** zal dat op kantoor nakijken en daarover berichten. Met het nieuwe systeem wordt met de wachttijd van 1 uur voorkomen dat een bezoekerskaart digitaal aansluitend wordt verlengd.

Hoe is het laden en lossen in het centrum geregeld en werkt dit naar tevredenheid ?
In Sluis zijn er 3 laad- en losplaatsen en dat werkt volgens de gemeente naar tevredenheid. Ventstertijden hebben geen juridische status. Door toeleveranciers wordt op eigen tijden geleverd in het centrum.
In de Nieuwe weg is er een z.g. shop-and-go parkeerplaats. Die wordt veelal ingenomen door dezelfde ondernemer. Bij de stadsraad bestaat de indruk dat de gemeente met die persoon een soort gedoogregeling heeft afgesproken c.q. dat coulant moet worden omgesprongen met handhaving.
Mevr. **Ligtenberg** kent een dergelijke regeling niet. Tegen deze persoon in kwestie is al diverse malen opgetreden. Bij foutparkeren loop je gewoon tegen een bekeuring aan, zonder aanzien des persoons.

Op bepaalde locaties in Sluis kan op kleine schaal worden geparkeerd. Kennelijk zijn die plaatsen vrijgesteld van de vergunningenplicht.Op die locaties geldt een inrijverbod C1 RVV. Om in te rijden moet men wel beschikken over een ontheffing zodat daar dan kan worden geparkeerd.
De heer **Deijnen** vraagt zich af waarom het Pasdam niet is meegenomen met de vergunningenplicht. Volgens de gemeente is het Pasdam met bord C1 RVV afgesloten voor bestuurders muv bestemmingsverkeer. Dit zal nog nader worden onderzocht.

3. Sluiting
Mevr. **Van Oostenbrugge** dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit om 12.05 uur de vergadering.

Aan:
het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Sluis.

Postbus 27

4500AA OOSTBURG

Sluis 24-01-2022

Onderwerp: Gele palen langs Damse Vaart te Sluis
Bijlage:fotomateriaal

Geacht College,

Naar aanleiding van een aantal recente publicaties in de regionale pers mbt de z.g. gele palen langs de Damse Vaart te Sluis vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Wij hebben vernomen dat er gemeentelijke plannen zijn om deze palen, die momenteel op grond van het waterschap Scheldestromen staan, te gaan vervangen door stalen hekwerken met daarin enkele aansluitingsmogelijkheden om electrische fietsen op te laden.

Wij willen u er op attenderen, dat deze palen er al stonden sinds het begin van de 20ste eeuw. Met name op fotomateriaal uit o.a.1903 en 1908 is duidelijk te zien dat er op die locatie-weliswaar iets verder van de oever af- al 'gele palen' stonden. Deze objecten bevinden zich binnen de grenzen van het gemeentelijk monument Sluis, Kaai - Jaagpad ONG (Kanaal Brugge-Sluis tot aan landsgrens) en wel sinds 13-03-2018 en gewaardeerd als een cultuur-historische zeldzaamheid:

Het KANAAL Brugge-Sluis vormt een belangrijk lineair landschapselement in het westen van Zeeuws-Vlaanderen en het West-Vlaamse polderland over de grens. Het kanaal wordt gekenmerkt door hoge rechte dijkoevers, gekenmerkt door hoge, door de westenwind overhellende rijen POPULIEREN. Aan weerszijden van het kanaal bevindt zich een JAAGPAD. Het Nederlandse deel van Sluis tot aan de Nederlands-Belgische grens beslaat een lengte van ruim 1.100 meter. Aan de kant van Sluis vormt het kanaal een kom die de entree vormt tot de binnenhaven van Sluis. Ter hoogte van de vestingwerken van de stad is er in 1992 een nieuwe houten ophaalbrug aangebracht.
Aan de Kaai langs de kom van het kanaal staan vijf grenspalen (alle een rijksmonument), die de grensoverschrijdende structuur van dit lijnelement benadrukken. De middelste paal is een jurisdictiepaal die gebruikt is tussen 1660 en 1794 om het rechtsgebied van de stad Sluis en 't Vrije (buitengebied van Sluis) te scheiden. De andere palen zijn laat 18de-eeuwse grenspalen met de Staatse leeuw (Nederland) en de dubbelkoppige gekroonde adelaar (Oostenrijk).

Het kanaal met kenmerkende en benoemde onderdelen is van algemeen belang.
Het kanaal heeft ***cultuurhistorische*** *waarde als bijzondere uitdrukking van de ontwikkeling van de stad Brugge in relatie tot de verzanding van het Zwin en de opkomst en bloei van 'voorsteden' als Damme en Sluis. Daarnaast heeft het kanaal ook historisch-ruimtelijke waarde als infrastructureel project uit de Napoleontische tijd en de daaropvolgende jaren van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden. Het kanaal is ook stedenbouwkundig van belang, als haven van Sluis met een heus waterfront aan de kom van het kanaal.*

Het kanaal heeft ook ***ensemblewaarde*** *met het omliggende cultuurlandschap, ooit aangewezen als het* ***Belvederegebied West-Zeeuws-Vlaanderen*** *en als zodanig later weer opgenomen in het* ***Nationaal Landschap Zuidwest Nederland****. Daarnaast heeft het kanaal ensemblewaarden met de* ***grenspalen*** *die op de Kaai zijn geplaatst, beide staan immers voor een zijde van dezelfde medaille van (periodieke) verbondenheid en verdeeldheid, kenmerkend voor menig grensregio. Tevens is het kanaal* ***gaaf bewaard*** *gebleven. Als grootschalig infrastructureel project met een dergelijke ouderdom is het kanaal ook zeldzaam.*
Het kanaal is van gemeentelijk belang vanwege de ***cultuurhistorische*** *waarde,* ***historisch-ruimtelijke*** *waarde,* ***gaafheid*** *en* ***zeldzaamheid****.*

Als we dit goed lezen, dan omvat het gemeentelijk monument: het kanaal zelf incl. hoge rechte dijkoevers, oude populieren, Jaagpad aan weerszijden van het kanaal, de Parmabrug (uit 1992) en de vijf Oostenrijkse grenspalen (Rijksmonument).
De bovengenoemde gele palen treffen we in de beschrijving niet aan en maken kennelijk geen deel uit van dit monument. Voorts kan overigens om wettelijke redenen een rijksmonument ook geen gemeentelijk monument zijn.
Ook de iets verderop gelegen "plankieten" die er al een eeuw liggen, zijn kennelijk niet beschreven en opgenomen.

Verzoek
Gelet op het bovenstaande willen wij u vragen om de gele palen en ook de plankieten op te nemen in de beschrijving van het gemeentelijk monument Sluis, Kaai – Jaagpad ONG (Kanaal Brugge-Sluis tot aan landsgrens).

Daarbij willen wij uw aandacht vragen voor de deplorabele staat van de 5 Oostenrijkse grenspalen, die weliswaar rijksmonument zijn, maar op gemeentegrond staan. Een grondige opknapbeurt van dit monument is naar onze mening hard nodig en zelfs een verplichting ikv onderhoud van rijksmonumenten op gemeentegrond.

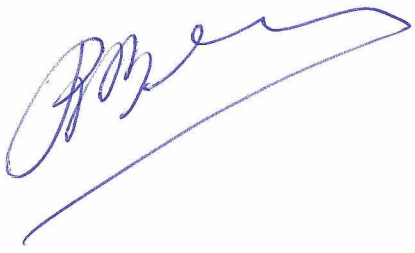
In afwachting van uw antwoord en met vriendelijke groet,

Hoogachtend,

Namens Stichting Stadsraad Sluis

De voorzitter

R.M. Beun



Aan:
het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Sluis.
Tav weth. R. De Feijter

Postbus 27

4500AA OOSTBURG

Sluis 04-03-2022

Onderwerp: Bevestiging petitie snelheidsmaaatregelen Hoogstraat Sluis
Bijlage:

Geachte wethouder,

Op 26 februari 2022 hebben wij op locatie van het Verzorgingstehuis Rozenoord te Sluis, in aanwezigheid van de Clientenraad van het verzorgingstehuis, met u een overleg gehad omtrent de verkeersveiligheidsproblematiek in de Hoogstraat te Sluis.

Als vervolg op dit overleg willen wij graag de volgende gespreksonderwerpen bevestigen en toelichten:

1.Petitie bewoners Hoogstraat tot het doen van snelheidsmetingen.
De Stadsraad is de laatste tijd benaderd door diverse bewoners met de vraag de snelheidsproblematiek bij uw college aan te kaarten. Vervolgens is de Stadsraad een handtekeningenaktie opgestart, die door vrijwel alle bewoners in de straat is ondertekend, inclusief de bewoners van Rozenoord en de Toren van Bourgondie. Deze petitie is tijdens de vergadering aan u overhandigd.
In deze petitie wordt met klem verzocht om in de maanden juli, augustus en september van dit jaar snelheidsmetingen te doen c.q. om matrixborden te plaatsen om vast te kunnen stellen of er inderdaad sprake is van ernstige snelheidsovertredingen. Meten is weten. Opvallend daarbij is dat de aanduiding 30 km in de Hoogstraat zeer onduidelijk is aangegeven. Geen duidelijke indicatie op de rijbaan en onduidelijke bebording.

2.Veilige oversteek voor bewoners Rozenoord en Toren van Bourgondie.
Zowel de Stadsraad als de Clientenraad denken aan een veilige oversteek in zowel de St. Pieterstraat als de Hoogstraat en wel in de vorm van zebrapaden. De kop van de Hoogstraat/St. Pieterstraat is verkeerstechnisch gezien erg verwarrend. U heeft aangegeven dat in een 30 km zone geen zebrapaden horen, maar in de Lange Wolstraat, tegenover bakker Spelier, en in de Ridderstraat nabij de hoek van de Geweldigerstraat liggen er twee. En dat terwijl de Ridderstraat, Lange en Korte Wolstraat ook 30 km-wegen zijn ! Daar kan het kennelijk wel.
Na ons overleg hebben we ter plekke, samen met u, de meest veilige en logische locaties bekeken en toegelicht.
Daarbij is aandacht gevraagd voor de slechte staat van de voetpaden aan beide zijden van de Hoogstraat.

3. Fietsers op het trottoir Hoogstraat.
Regelmatig en vooral tijdens grote verkeersdrukte wordt door veel toeristen en ook eigen

inwoners over het trottoir in de Hoogstraat gefietst. Kennelijk is men als fietser angstig om zich te mengen tussen het drukke auto-, motor-,vracht- en landbouwverkeer. Als reactie zoekt men zijn toevlucht tot dat gebied. Dat levert onveilige situaties op. Als alternatief is gewezen op de mogelijkheid om het wandelpad op de Wandelwal verkeerstechnisch aan te duiden als onverplicht fietspad ipv wandelpad. Bedoeling is om het fietsverkeer, komend vanaf de kust, zoveel mogelijk te weren om de Hoogstraat in te rijden. Op dit moment is dat pad erg ongeschikt voor gebruik met rollator en als fietspad. Het is te nauw en vertoont te veel hollebolligheid.

4. Plaatsing borden met rode en witte pijl (bord F05 en F06 van het RVV).
Tenslotte is de mogelijkheid besproken van het plaatsen van verkeersborden met rode en witte pijl en wel ingaande ter hoogte van Hoogstraat 37. Dit is het meest nauwe deel van de straat. Dit zou mede een mogelijkheid kunnen bieden om de snelheid uit het verkeer te halen.

Wij danken u voor het prettige overleg op 26 februari jl. en hopen op een spoedige reactie.

In afwachting van uw antwoord en met vriendelijke groet,

Hoogachtend,

Namens Stichting Stadsraad Sluis

De voorzitter

R.M. Beun

