gemeenteSLUIS

Postadres:
Postbus 27
4500 AA Oostburg

Bezoekadres:
Nieuwstraat 22
4501 BD Oostburg

Telefoon 140117
Telefoon +31 (0)117 457 000

IBAN: NL33INGB0661900169
BIC code: INGBNL2A
BTW-nummer: 811046321B01

www.gemeentesluis.nl
info@gemeentesluis.nl

Gemeenteraad gemeente Sluis

ons kenmerk : 25.000 3840
uw brief d.d. :
uw kenmerk :
behandeld door : G. Naeije
doorkiesnummer : 140117
onderwerp : Parapluplan mobiliteit
bijlage(n) : Drie

Oostburg, 17 NOV 2025

Geachte raadsleden,

In het kader van Krachtig Verbonden (2021) heeft uw raad het college verzocht een beleidskader Mobiliteit op te stellen. In aansluiting daarop bent u via de BOB-structuur meegenomen in het proces om tot dit kader te komen. Op 17 december 2024 vond, tijdens een interactieve sessie met uw raad, de beeldvormende fase plaats. Daar is toegelicht dat, op basis van het VNG mobiliteitsbeleid, de bouwstenen verkeersveiligheid, parkeren en duurzame mobiliteit zouden worden uitgewerkt. Hierover zijn op dat moment geen bedenkingen kenbaar gemaakt.

Tijdens de oordeelsvormende behandeling op 21 oktober 2025 heeft u voor het eerst kennisgenomen van het concept-mobiliteitsplan en uw wensen en bedenkingen kenbaar gemaakt. Uw reacties richtten zich met name op de uitwerking van de bouwsteen Duurzame mobiliteit en de wens tot een directe koppeling van het parapluplan met de nog vast te stellen Economische Agenda (vaststelling voorzien in december 2025).

Wethouder Van Assche heeft tijdens de vergadering aangegeven het vervolgproces, mede naar aanleiding van uw inbreng, binnen het college te bespreken. Het college heeft kennisgenomen van zowel de schriftelijke inzendingen, alsook de mondelinge reacties tijdens de commissievergadering en komt tot de volgende overwegingen:

- De geuite wensen en bedenkingen hebben betrekking op het gehele parapluplan Mobiliteit. De verwerking hiervan vraagt om een zorgvuldige afweging, welke wederom getoetst dient te worden bij de commissie Ruimte/ AB voordat het plan de inspraakprocedure in kan.
- Een aantal wensen zijn echter contrair met eerder door de raad vastgestelde kaders. Dit geldt ook voor de Economische Agenda. Het voorliggende parapluplan Mobiliteit loopt hierop niet vooruit. Bij het vaststellingbesluit van de Economische Agenda is een stappenplan toegevoegd. Dit laat zien wat er na vaststelling als eerste opgepakt wordt en welke acties daarop volgen. De acties worden nog concreter gemaakt door middel van een uitvoeringsagenda, welke voorzien is in het tweede kwartaal van 2026. Het Mobiliteitsplan wordt in deze uitvoeringsagenda opgenomen.

Gelet op de planning van de Economische Agenda en de beperkte resterende tijd na vaststelling van de Economische Agenda tot aan de verkiezingen, acht het college het niet haalbaar om het mobiliteitsplan inclusief inzageprocedure nog binnen deze bestuursperiode vast te stellen. Het college stelt daarom voor het dossier in de nieuwe bestuursperiode op basis van een nieuw coalitie- of raadsprogramma, voortvarend op te pakken en daarbij nadrukkelijk te werken aan integrale beleidsafstemming.

Wij hebben kennis genomen van de bijgevoegde reacties van de fracties Sluis Lokaal, Nieuw Gemeentebelang en het CDA.

Hoogachtend,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN SLUIS,

De secretaris,

S.I. de Kievit-Minnaert

De burgemeester,

mr. M.M.D. Vermue

Beste,

Hieronder vindt u de bedenkingen met de bijbehorende opmerking zoals wij hopen dat mobiliteit in de toekomst in de gemeente Sluis vorm kan krijgen.
Wij vragen u om heel serieus hiernaar te kijken.

Met vriendelijke groet,
Marianne Poissonnier
NGB

pagina 3

Inhoud: 1.1 Voorwoord
energietransitie,
en energietransitie
Opmerking: We willen dat energietransitie uit het mobiliteitsplan wordt gehaald. In de notitie presidium en commissie staat dat het mobiliteitsplan zich gaat richten op de drie pijlers - verkeersveiligheid-parkeren-duurzame mobiliteit.
Duurzame mobiliteit is wat ons betreft een mobiliteitsbeleid dat de gemeente Sluis voert om langdurig, volhoudend en ondersteunend op een positieve wijze bij te dragen aan een leefbare gemeente SLuis, met een groeiend aantal inwoners, in lijn met de economische agenda (i.o.) De situatie in de gemeente Sluis is anders dan elders in Nederland omdat de opgave hier meer de bereikbaarheid is, dan overbelasting van wegen door voertuigen in het gebied.
De energietransitie behoort via een ander beleidslijn\/plan te lopen.

pagina 4

Inhoud: Energietransitie krijgt alleen vorm als we ook anders naar onze mobiliteit kijken.
Opmerking: De energietransitie moet geen onderdeel van het mobiliteitsplan zijn. Dat behoort via andere beleidsplannen te lopen.
Daarom deze hier verwijderen. De situatie in de gemeente Sluis is anders dan elders in Nederland omdat de opgave hier meer bereikbaarheid is dan overbelasting van voertuigen in het gebied

pagina 4

Inhoud: De
uitdaging
zit
er
dan
mobiliteitssysteem vorm te geven dat de juiste randvoorwaarden schept, rekening houdend met de dynamiek die het zijn van een toeristisch\/recreatieve enerzijds en een agrarische\/landelijke regio anderzijds met zich meebrengt.
Opmerking: Het lijkt ons beter om niet te spreken van een uitdaging maar van de opgave om het mobiliteitssysteem zo in te richten dat de vaste inwoners goed, vlot en veilig naar de plaats van bestemming te laten bewegen.

pagina 5

Inhoud: Opvallend is het
lage aandeel fiets, zeker op de relatief korte afstand (korter dan 7,5 km). Daar liggen dus zeker kansen wanneer het gaat om stimuleren van fietsgebruik.

Opmerking: Hierbij mist de opmerking dat in het uitgestrekte open vlakke gebied weers-elementen een significant grotere rol zullen spelen in de keuze voor de fiets.
Vraag is ook of deze-bike is meegeteld in het aandeel fiets?

pagina 5

Inhoud: De afstand tot zorg, onderwijs en openbaar vervoer in vergelijking met het landelijke gemiddelde laat direct de grootste uitdaging voor mobiliteit in Sluis zien.
Opmerking: Waarom wordt er gesproken over een uitdaging met betrekking tot mobiliteit? Het lijkt ons beter om te spreken van een opgave om het mobiliteitssysteem zo in te richten dat de vaste inwoners vlot, goed en veilig naar de plaats van bestemming (werk,zorg,onderwijs) kunnen bewegen. Er mee rekeninghoudend dat bereikbaarheid een belangrijke factor is voor de economische agenda (io) en de leefbaarheid in de gemeente Sluis

pagina 6

Inhoud: 1.4 Leidende principes
Opmerking: Graag toevoegen aan het einde van de leidende principes een noot met de volgende tekst:
Stimuleren van de fiets geldt vooral mbt de vrije tijd. de meeste werkenden in de gemeente sluis moeten een grote afstand afleggen die niet per fiets te maken is. Ook transport van zaken zorgt dat de fiets in de gemeente Sluis de auto niet kan vervangen. Openbaarvervoer is nu onvoldoende aanwezig om zich naar het werk te begeven.

pagina 6

Inhoud: Verder begeven we
ons vaak in het verkeer met een ander doel. We nemen de boot naar Vlissingen om te studeren aan de HZ of we stappen in de auto naar de Kanaalzone om te gaan werken.
Opmerking: Door de vergaande centralisering in Nederland rijden veel inwoners vanuit de gemeente Sluis ook verder dan de kanaalzone. Beter is het om na kanaalzone toe te voegen: kanaalzone of elders in het land om te gaan werken.

pagina 6

Inhoud: Het mobiliteitssysteem dat we aanbieden en de wijze hoe we het inrichten biedt mogelijkheden om bij te dragen aan het behalen van bepaalde beleidsdoelen.
Opmerking: De bepaalde beleidsdoelen waarnaar hier wordt gerefereerd zijn die in lijn met de economische agenda (io) en krachtig verbonden? Wij missen hier het hoofdelement de vlotte bereikbaarheid van het gebied wat zoals al eerder aangegeven van groot belang is voor de ontwikkeling van de economische agenda en de leefbaarheid in het gebied.

pagina 6

Inhoud: Het voorgaande hanteren we als een leidend principe in dit mobiliteitsplan. We denken dus nog steeds aan de auto, maar wel iets minder. Beter gezegd, we denken eerst aan andere vervoersmiddelen voordat we de aandacht op de auto richten.
Opmerking: De eerste zin wijzigen naar: Het voorgaande hanteren we als een leidend principe -voor de recreant- in dit mobiliteitsplan.
De uitgangspunten in het totale mobiliteitsplan zijn onvoldoende passend voor de inwonenden van de gemeente Sluis en komen duidelijk uit een algemener landelijke opzet. we delen de mening dat het voor vrije tijds besteding het wenselijk is om middels het STOMP-principe te werken maar vinden

het onwenselijk om niet te benoemen en apart uit te werken in een leidend principe, dat voor de vaste inwoners de auto en daarbij het wegennet essentieel is om hier te kunnen leven en werken!

pagina 6

Inhoud: kunst is om de auto
daarna zoveel mogelijk te laten staan en
Opmerking: Deze zin wijzigen naar: de kunst is om -in de vrije tijd- de auto zoveel mogelijk te laten staan en...

pagina 6

Inhoud: Bij de inrichting van een woonstraat mag er misschien wel wat meer aandacht naar de andere weggebruikers. Een iets smaller profiel van de rijbaan zorgt ervoor dat automobilisten misschien iets meer op elkaar moeten wachten.
Als we daarmee ruimte creëren voor meer groen en meer voetpaden hoeft dat helemaal niet erg te zijn.
Opmerking: Het stukje tekst over inrichting woonwijken is duidelijk een landelijkstuk over stedelijk gebied en niet specifiek voor de gemeente Sluis. Deze graag verwijderen. Het nodeloos versmallen is financieel onwenselijk bovendien behoren dergelijke aanpassingen naar voor te komen vanuit data mbt onveilige situaties en\/ of een verhoging aantal ongevallen. Maar dat is beleid dat in de gemeente Sluis toch al wordt toegepast?

pagina 7

Inhoud: Een extra inspanning op het gebied van bewustwording, stimulering en communicatie Het aanbieden van een mobiliteitssysteem is de basis, uiteindelijk gaat het om de wijze hoe we het gebruiken. Iemand die momenteel voor bijna alle bewegingen de auto gebruikt zal niet zomaar het gedrag aanpassen. Personen met een intrinsieke motivatie op het gebied van duurzaamheid mogelijk wel. Die verruilen de brandstofauto dan mogelijk voor een elektrische variant. Intrinsieke motivatie zal slechts een deel van de doelgroep doen besluiten zaken te wijzigen. Vaak is er andere stimulering nodig. Denk bijvoorbeeld aan stimulering vanuit werkgevers. Wanneer je via de werkgever eenvoudig en met korting een fiets kunt aanschaffen en\/of anderszins gestimuleerd wordt met de fiets naar het werk te komen is iemand waarschijnlijk sneller bereid hierover na te denken. Een busreis die langer duurt dan de reis per auto is niet aantrekkelijk.
Misschien wel wanneer de reis volledig vergoed wordt? We zetten dus niet alleen in op een systeem, maar ook op promotie van het juiste gebruik.
Opmerking: Deze tekst verwijderen en daar het leidend principe : Inwoners worden gefaciliteerd om middels een goede ontsluiting van het gebied doelmatig en efficiënt naar werk, zorg, onderwijs, enz. Kunnen bewegen.

Het stukje propaganda mbt tot bewustwording, stimulering en communicatie zien wij graag verwijderd omdat dit over zaken gaan, die de inwoners\/burger aangaan of die worden aangestuurd vanuit de landelijke politiek. Als gemeente(Raad) moeten wij dat niet willen dubbelen.
Wel zien we graag een leidend principe hiervoor in de plaats komen nl . Inwoners worden gefaciliteerd middels een goede ontsluiting van het gebied om efficiënt en doelmatig naar werk, zorg , school , enz. Te kunnen bewegen.
En dit beleidsdoel ook verder uit te werken.

pagina 7

Opmerking: Graag toevoegen aan het einde van de leidende principes een noot met de volgende tekst:
Stimuleren van de fiets geldt vooral mbt de vrije tijd. de meeste werkenden in de gemeente sluis moeten een grote afstand afleggen die niet per fiets te maken is. Ook transport van zaken zorgt dat de fiets in de gemeente Sluis de auto niet kan vervangen. Openbaarvervoer is nu onvoldoende aanwezig om zich naar het werk te begeven.

pagina 7

Opmerking: Graag toevoegen aan het einde van de leidende principes een noot met de volgende tekst:
Stimuleren van de fiets geldt vooral mbt de vrije tijd. de meeste werkenden in de gemeente sluis moeten een grote afstand afleggen die niet per fiets te maken is. Ook transport van zaken zorgt dat de fiets in de gemeente Sluis de auto niet kan vervangen. Openbaarvervoer is nu onvoldoende aanwezig om zich naar het werk te begeven.

pagina 9

Inhoud: Dichter bij het werk gaan wonen is hier een voorbeeld van, net
Opmerking: Deze zin graag verwijderen. We geven middels de economische agenda juist aan dat het prima wonen is in de gemeente Sluis maar dat we met behulp van een goede ontsluiting dat ook prima buiten de gemeente Sluis ons werk kunnen hebben.
We proberen net mensen naar onze gemeente te brengen ivm de leefbaarheid. Als we in dezelfde zin zeggen dat ze dichterbij het werk moeten gaan wonen kunnen we hier de tent wel sluiten.

pagina 9

Inhoud: Naast verminderen en veranderen zetten we ten slotte ook in op verduurzamen.
Opmerking: Deze zin wijzigen in: Naast verminderen en veranderen voor de recreatieve sector zetten we tenslotte ook in op verduurzamen.

pagina 9

Inhoud: Een brandstofauto vervangen door een elektrisch exemplaar, of de op brandstof aangedreven veerboten op de lijn Breskens-Vlissingen vervangen door een emissie-loze oplossing.
Opmerking: Deze zin of verwijderen of aanpassen door aansluitend aan de laatste zin het volgende stukje toe te voegen: Zoals overgaan naar de duurzame brandstof HVO100 en de schone dieseltechnieken die ontwikkeld zijn. Dit in relatie tot de infrastructuur en afstanden en de zwaardere voertuigen en machines. HVO100 is een goede stap voor totaal Zeeland.

pagina 10

Inhoud: Zeker bij inrichting van woon-, werk en verblijfsgebieden kunnen we daarmee een verschil maken. Bij de keuze voor een wegprofiel starten we vaak met standaard maten vanuit de CROW-richtlijnen: bijvoorbeeld 5,8 meter voor een rijbaan.
Daarna kijken we welke ruimte er nog resteert voor voetpaden en\/ of groen. In de praktijk betekent dit vaak dat de gewenste 2 meter breedte voor een trottoir niet wordt gehaald en dat we voetpaden van bijvoorbeeld 1 meter realiseren. Stel dat we beginnen met een voetpad van 2 meter, leggen we dan ook een smallere\/te smalle rijbaan aan? In principe is dit mogelijk, dan maken we er eenrichtingsverkeer van. Je kan er prima met de auto door, maar moet dan wel een stukje omrijden. Insteek is in ieder geval dat we vanuit de inrichting veel meer waarde hechten aan de positie van de

voetganger en de fiets. Dit stimuleert het denken over en uiteindelijk ook het gebruik van deze vervoersvormen.
Opmerking: Deze tekst volledig verwijderen. Dit is duidelijk de algemene stedelijke insteek zoals elders in Nederland van toepassing is maar hier niet illustratief is.

pagina 11

Inhoud: Voorgaande zijn slechts voorbeelden ter inspiratie hoe toepassing van een STOMP principe kan leiden tot verbeteringen in het mobiliteitssysteem in de gemeente Sluis.
Opmerking: In deze zin tussen voegen: voor met name de recreatieve sector

pagina 11

Inhoud: Minder of
minder ver reizen is
Opmerking: Hier wordt het woord reizen gebruikt maar dat heeft een connectie met vrije tijd. Beter voor woon-werk en zorg e.d. de woorden "minder verkeersbewegingen" te gebruiken zodat het verschil tussen de wens en inzet mbt wonen \/werk en recreatie duidelijk gescheiden wordt.
Hier kan dus voor de recreatieve sector in de eerste zin reizen blijven staan terwijl in de tweede zin beter het woord reizen veranderd kan worden door "minder verkeersbewegingen"

pagina 11

Inhoud: is vaak niet direct vanuit mobiliteit te organiseren. Minder reizen kan wanneer mensen vaker thuiswerken of vanuit huis een opleiding kunnen volgen. Daarvoor is de beschikbaarheid van een goede internetverbinding bijvoorbeeld van belang.

pagina 11

Inhoud: Minder ver reizen betekent dat op korte(re) afstand ook werk en school beschikbaar moet zijn.
Opmerking: Deze zin verwijderen die past niet bij de situatie in de gemeente SLuis

pagina 11

Opmerking: Voor de vrije tijds sector. Voor woon-werk het wegennetwerk voor de auto blijven faciliteren

pagina 12

Inhoud: Uiteraard hanteren we de volgorde van het STOMP principe.
Opmerking: Toevoegen: het stomp principe voor de recreatieve sector. Maar voor de inwoners blijven we inzetten op een goede doelmatige, efficiënte bereikbaarheid en ontsluiting in het kader van het dagdagelijkse leven zoals wonen, werk en zorg.

pagina 13

Inhoud: Een voorbeeld dat ook binnen
de bebouwde kom navolging verdient. Ook hier zijn mogelijkheden om bij de inrichting van de straat meer aandacht te besteden aan de toegankelijkheid maar zeker ook beleving voor de voetganger.
Een 2 meter breed trottoir realiseren conform CROW richtlijn is eigenlijk hetgeen we minimaal

moeten nastreven. In echte woonstraten moeten we kijken of we het STOMP principe kunnen combineren met belevingswaarde.
Door in te zetten op inrichting als speelstraat of tuinstraat ontstaat er een parkachtige setting waar de voetganger zich thuis voelt en de auto letterlijk en figuurlijk te gast is.
Opmerking: Dit deel verwijderen. Typisch verhaal voor stedelijk gebied en voor onze gemeente bijna nergens noodzakelijk\/ gewenst.
Onze paden zijn behalve aan de kust nooit vol en het is dan ook kapitaals vernietiging om hier geld op in te zetten. Alleen daar waar het echt druk is.

pagina 13

Opmerking: Onze paden zijn behalve aan de kust nooit vol en het is dan ook kapitaals vernietiging om hier geld op in te zetten. Alleen daar waar het echt druk is

pagina 15

Inhoud: Onderlangs
het duin loopt een weg die de gehele kust verbindt, uitgezonder een stukje ter hoogte van Waterdunen.
Het is een uitgangspunt om deze weg in beide richtingen beschikbaar te houden voor autoverkeer.
Opmerking: Het uitgangspunt is om deze weg in beide richtingen open te houden voor autoverkeer. Kunnen we hier uit afleiden dat het stukje ter hoogte van waterdunen wordt gerepareerd waardoor het ook daar weer in de toekomst mogelijk wordt om zowel van als naar Breskens te kunnen rijden onderlangs de zeewering?

pagina 16

Inhoud: Om een echt haalbaar plan te maken is het ook van belang dat het gebruik van deze vervoersvormen wordt gestimuleerd. Dit kan o.a. vanuit de werkgever gebeuren.
Opmerking: Deze zin verwijderen. Wat de werkgever doet is aan de werkgever zelf of aan de landelijke overheid dit daar iets de werkgever oplegt.

pagina 17

Inhoud: Kaart bereikbaarheid OV
Opmerking: In de kaartbereikbaarheid ov, zie je dat je met een reistijd van maximaal een half uur je maar heel klein gebied met ook maar weinig faciliteiten kan bereiken. Zoals ik het zie is de bereikbaarheid tov ander gebieden in Nederland heel ver onder het standaard niveau. De auto zal voor de gemeente SLuis het belangrijkste vervoersmiddel blijven voor diegenen die verplichtingen buiten de gemeente grenzen hebben. Dit aspect moet in dit parapluplan mobiliteit ook apart in een paragraaf aan de orde komen.

pagina 17

Opmerking: In de kaartbereikbaarheid ov, zie je dat je met een reistijd van maximaal een half uur je maar heel klein gebied met ook maar weinig faciliteiten kan bereiken. Zoals ik het zie is de bereikbaarheid tov ander gebieden in Nederland heel ver onder het standaard niveau. De auto zal voor de gemeente SLuis het belangrijkste vervoersmiddel blijven voor diegenen die verplichtingen buiten de gemeente grenzen hebben. Dit aspect moet in dit parapluplan mobiliteit ook apart in een paragraaf aan de orde komen.

pagina 18

Inhoud: en de autoparkeerplaatsen net
iets verder weg leggen.
Opmerking: Erg onwenselijk om deze strategie in te zetten. Als de voorziening een ziekenhuis betreft is het juist wenselijk om dichtbij te kunnen parkeren om patiënten en of ouderen niet nodeloos in moeilijke en comprimerende situaties te brengen. Zeker onwenselijk om hier middelen op in te zetten. De situatie is in het landelijke gebied anders dan in stedelijk gebied waardoor dit voorstel niet zal bijdragen aan de sturing richting de fiets ipv de auto. Op hoeveel en op welke locaties is de verplaatsing van de parkeerplaats dan voorzien? Of komt hier nog een later beslismoment voor de Raad over?Welk budget wordt hier bij bedacht? Natuurlijk is het wel heel wenselijk dat het openbaarvervoer vlak bij de ingang stopt en dat fietsen ook goed kunnen worden geplaatst nabij de ingang.

pagina 18

Inhoud: met
ongelijkvloerse
voor langzaam verkeer.
Opmerking: Onjuist verwoord wel ongelijkvloerse kruising voor de fietsers en voetgangers maar landbouwverkeer niet en die valt ook onder langzaamverkeer. Goed om dit aan te passen toch?

pagina 18

Inhoud: Tegelijkertijd
is de ruimte beperkt,
Opmerking: Tegelijkertijd is de ruimte beperkt? Als er ergens ruimte beschikbaar is dan is het toch wel in onze landelijke gemeente Sluis. Deze zin lijkt niet te zijn toegespitst op de gemeente Sluis maar meer met oog voor de stedelijke drukte waarin men in Nederland standaard vanuit gaat.
Verder is niet duidelijk wat er wordt bedoeld met 'is de omgeving gevoelig" ?
Is het mogelijk om dit deel te herformuleren recht doend aan de situatie in de gemeente Sluis.

pagina 18

Inhoud: beperkt, de omgeving gevoelig en zijn verkeersstromen sterk wisselend door toerisme, recreatieverkeer en seizoensarbeid.
Vanuit
beleidsoogpunt streven we naar:

pagina 18

Inhoud: De huidige inrichting voldoet echter niet overal aan die uitgangspunten. Op verschillende plaatsen lopen functies door elkaar, ontbreekt eenduidigheid of ontbreekt fysieke ondersteuning van snelheidsregimes. Hierdoor ontstaat onduidelijkheid voor weggebruikers en nemen verkeersdruk en onveiligheid toe, met name op doorgaande routes langs verblijfsgebieden en binnen de kernen.
Met dit mobiliteitsplan willen we toe werken naar: • • • Een herijkte en gedragen wegencategorisering.
Betere afstemming tussen functie, gebruik en inrichting.
Een
uitvoerbaar
kader
voor
onderhoud, investeringen en gedragsmaatregelen.

Opmerking: De inzet naar een aangepaste wegencategorisering past niet bij de economische agenda (io) en de bevolkingsdichtheid van het gebied. Het scheiden van verkeersstromen is alleen van nut en mogelijk tijdens de 3 zomermaanden. De rest van het jaar is de verkeersdichtheid zo laag dat scheiding van verkeersstromen tot nodeloos ruimte en middelen gebruik leidt. Een herijkte wegencategorisering met het afwaarderen en versmallen van die betreffende wegen, die ook geen drukke verkeersstromen kennen is in tegenspraak met onze doelen vanuit oa de economische agenda om de bereikbaarheid en ontsluiting van het gebied juist wil verbeteren. Bent u dat met ons eens? Dan graag dit onderdeel aanpassen naar de daadwerkelijke (gewenste) situatie in d gemeente Sluis waarin enkel de knelpunten worden opgepakt. Knelpunten zijn: toeristische verkeersstromen door Zuidzand, Sluis, Groede en Boerennol. Tevens ontstaat er gedurende de zomermaanden spanning tussen de verschillende verkeersstromen op de oranjedijk. Wordt deze inbreng onderkend?

pagina 19

Inhoud: Het is zaak om
in eerste instantie op structuurniveau en daarna op inrichtingsniveau hernieuwde keuzes te maken in deze ontsluiting.
Opmerking: Wordt het stukje bij Waterdunen zo gerepareerd dat het ook daar weer mogelijk wordt om beide richtingen op te kunnen rijden met de auto?
In dit stuk tekst ontbreekt de problematiek rondom de verkeersstromen die in de zomer in Zuidzande ontstaan.

pagina 19

Inhoud: erftoegangsweg type 1. We hebben het dan bijvoorbeeld over de route Breskens-Hoofdplaat- Biervliet, Oostburg-Waterlandkerkje-IJzendijke en Aardenburg-Waterlandkerkje. Van oudsher kennen deze wegen ook min of meer een ontsluitende functie. Per route moeten we goed nagaan of we ons kunnen vinden in de wegcategorie die er nu door de wegbeheerder, waterschap Scheldestromen, aan is gegeven.
Opmerking: Zoals in de tekst al wordt aangegeven worden deze wegen voor ons gebied als ontsluitingswegen gebruikt. In lijn met de noodzakelijkheid om de gemeente Sluis goed te ontsluiten en goed bereikbaar te hebben vooral voor onze inwoners is het onwenselijk om deze wegen af te schalen. Ook hier weer nodeloze kapitaalvernietiging die in de wintermaanden zeker niet tot een verbeterde situatie zal leiden. Ziet u dat ook zo? Hoe wordt de raad hier verder bij betrokken?

pagina 20

Opmerking: Hier staat een fout Breskens moet Groede zijn!

pagina 28

Inhoud: In Nieuwvliet is de Sint Bavodijk aangeduid als GOW30. Deze weg verzorgt de ontsluiting van de kern richting het buitengebied.
In Nieuwvliet-Bad is de Zeedijk aangeduid als GOW30. Deze weg vormt de doorgaande verbinding door dekustkern en sluit aan op de omliggende ontsluitingsroutes.
Opmerking: Is het mogelijk om hier verschil tussen de winter en de zomer te maken. Zoals in de winter GOW50 er is dan immers amper nog verkeer en of toeristen aanwezig.

pagina 32

Inhoud: De Nieuwstraat vormt aan de zuidzijde eveneens een GOW30 en verzorgt de verbinding met het bedrijventerrein Smoutweg en de aansluiting naar het buitengebied.

De Sint Annastraat tussen Sluis en Sint Anna ter Muiden is aangeduid als GOW30 en vervult de rol vandoorgaande route tussen beide kernen.
Sluis \/ Sint Anna Ter Muiden
Opmerking: Is er een mogelijkheid om deze wegen die zowel qua ligging als vorm uitdagen om 50 te rijden zonder dat dit tot hinder op problemen leidt die als GOW50 te categoriseren.

pagina 33

Inhoud: Een uitzondering hierop vormt de ontsluitingsweg bij Nummer Één. Deze is gecategoriseerd als GOW30 en vervult een belangrijke verbindingsfunctie met de omliggende gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom.
Opmerking: Is daar een andere oplossing te bedenken.
Is men hier tevreden over de verkeersremmende maatregelen die daar zijn getroffen? Is de overlast die aanwonenden ervaarden door de maatregel afgenomen? Of mogelijk juist toegenomen? Is ook onderzocht of overlast klachten gegrond waren voor maatregel?

pagina 40

Inhoud: Zeeland is bij uitstek ook een landbouwprovincie.
Opmerking: In het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland mist de drukke route over de Oranjedijk. Dit is immers de route over het viaduct waardoor de N61 passeerbaar is. Hoe kan die worden toegevoegd? Is dat mogelijk en hoe verhoudt zich dit met het fietsnetwerk? Mogelijk is het meer wenselijk om de fietsroute over de oranjedijk te schrappen waardoor er minder onveilige situaties ontstaan en de fietsers meer de kernen passeren en daar ook makkelijke een stop kunnen inlassen?

pagina 41

Inhoud: Hoe richten we de openbare ruimte zo in dat we het gewenste gedrag stimuleren?
Opmerking: Hier staat hoe we het gewenste gedrag stimuleren maar wij denken dat het beter is om het gewenste gedrag te faciliteren. Zorgen voor een goede vlotte en veiligen ontsluiting en bereikbaarheid. Maar ook veilige woongebieden die goed overzichtelijk zijn waardoor er oog is voor elkaar? Kunt u hier mee instemmen? Stimuleren is te sturend en beperkend terwijl positief kansen benutten en dus faciliterend veel meer aansprekend is

pagina 42

Inhoud: In lijn met de landelijke beweging naar risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid willen we met de wegencategorisering bijdragen aan een veiliger en leefbaarder wegennet. Het categoriseringsplan koppelt weginrichting, functie en gebruik nadrukkelijk aan elkaar en vertaalt dit in een helder onderscheid tussen wegtypen. Daarbij wordt ingezet op de transitie van verkeersstraten naar leefstraten: wegen waarin alle verkeersdeelnemers zich veilig voelen, en waar de vormgeving uitnodigt tot passend gedrag.
Waar een ontsluitingsfunctie niet noodzakelijk is, wordt de maximumsnelheid afgewaardeerd. De inrichting volgt de functie: door wegen herkenbaar, voorspelbaar en leesbaar te maken, neemt de kans op conflicten en misverstanden af. Zo ontstaat een wegennet dat past bij de schaal van Sluis én aansluit bij de behoeften van verschillende gebruikers.
Opmerking: Deze tekst verwijderen immers de situatie in de gemeente Sluis is niet vergelijkbaar met de rest van het drukke Nederland. Bovendien is de wegencategorisering inzet in strijd met onze economische agenda (io). Het stukje tekst hieronder beschrijft veel beter met welke uitdagingen we in de gemeente Sluis te maken hebben. Is hier overeen stemming voor te krijgen?

pagina 44

Inhoud: Parkeren is niet toegestaan op de rijbaan. Bij voorkeur vindt parkeren ook niet plaats naast de rijbaan (parkeerstroken of parkeervakken);
Opmerking: Helaas ook hier weer een voorschrift dat in onze gemeente niet past. Immers iedereen heeft hier wel 1 of 2 auto's. Waar moeten die dan allemaal staan. Het is hier heen stedelijk gebied waar we kunnen kiezen uit de metro, de tram, de bus, de trein of anders. Is het mogelijk om deze onmogelijkheid te verwijderen?

pagina 45

Inhoud: Er is sprake van asmarkering of een fysieke middenscheiding.
Opmerking: Het staat een gemeente toch vrij om te kiezen of en wanneer en in welke vorm ze de CROW kenmerken toepassen?
Gezien de kenmerken lijkt het beter om toch meerdere kernen aan te passen naar het GOW(50) beeld. Meer realistisch maar ook passend bij de situatie rondom auto bezit en vervoersbehoefte. Bent u dat met ons eens.

pagina 50

Inhoud: Toepassen van de meest actuele CROW- richtlijnen voor toegankelijkheid;
Opmerking: Is het mogelijk om niet voor de meest actuele CROW norm te kiezen maar hier het voor de meest passend CROW norm te kiezen. Dat biedt immers ruimte voor maatwerk qua ruimte, opgave, kosten, uitstraling enz.

pagina 51

Inhoud: hanteren en aan stappers
en trappers veel belang hechten is het gewenst ook fietsparkeernormen vast te stellen. Daarmee

pagina 51

Inhoud: Gelet op het feit dat we het STOMP principe hanteren en aan
Opmerking: Heel vreemd en onwenselijk om hier te stellen dat we het STOMP principe hanteren enz. Veel wenselijker is om t benoemen dat het aantal fietsers toeneemt en dat het daarom gewenst is om ook fietsparkeernormen vast te stellen. Is het mogelijk om e.a. op deze wijze te verwoorden. Immers het STOMP principe is maar half toepasbaar in onze gemeente een groot deel zal hier niet in passen.

pagina 52

Inhoud: hier ook toe De
Opmerking: Tekstfout; hier moet staan toerekenen.

pagina 53

Inhoud: Daarnaast is vanuit het STOMP
principe en onze duurzaamheidsbenadering ook een andere aanpak gewenst. Waar we in het verleden vaker wat ruimer in ons parkeeraanbod zitten moeten we daar nu nog beter over nadenken. Minder parkeren betekent meer ruimte voor groen en water (duurzaam).
Opmerking: Deze formulering nu nog niet opnemen. Zoals aangegeven zal het STOM principe vooral voor de recreatieve sector gelden voor de dagelijkse woon, werk, zorg, school bewegingen zijn we hier nog altijd aangewezen op de auto. Het is dan ook onwenselijk om hier nu aanpassingen in te

opteren. En in tegenstelling tot stedelijk gebied is er hier in de omgeving al heel veel ruimte en water. Het is echter wel mogelijk om klimaatadaptieveparkeerplaatsen\/ stroken te maken. Die bieden ruimte aan groen water en auto's. Win win zou ik zeggen. Bent u het daar mee eens.

Verstuurd vanaf mijn iPad

Aan: Het College van Burgemeester en Wethouders van Sluis

Geacht College van B&W en collega Raadsleden,

Zoals beloofd onze punten ten opzichte van het Mobiliteitsplan, gelieve deze ook openbaar te publiceren. Met deze brief willen wij onze zorgen en opmerkingen delen naar aanleiding van het concept Mobiliteitsplan Sluis en de bijbehorende Notitie Parapluplan, die ter oordeelsvorming zijn aangeboden. Wij onderschrijven volledig de noodzaak om te werken aan een toekomstbestendig en robuust mobiliteitssysteem. Echter, wij zijn van mening dat de huidige plannen **fundamentele aanpassingen** behoeven om te voldoen aan de lokale realiteit, onze economische ambities en het brede draagvlak dat essentieel is voor succes.
Hoewel u stelt dat het plan "richtinggevend en kaderstellend" is, is Sluis Lokaal van mening dat dit document **visievormend** moet blijven. In een buitengebied als het onze, waar realistische alternatieven ontbreken, leidt kaderstelling onvermijdelijk tot de dupering van de automobilist en burger.

Bereikbaarheid en Veiligheid
Onze voornaamste kritiek richt zich op de verkeerde inschatting van de prioriteiten in onze plattelandsgemeente. De door het adviesbureau Juust voorgestelde volgorde van bouwstenen (Duurzaamheid, Bereikbaarheid, Veiligheid, Parkeren) wordt door ons verworpen.
De realistische volgorde voor Sluis zou moeten zijn: **Bereikbaarheid, Veiligheid, Parkeren en dan pas Duurzaamheid**. Een mobiliteitsplan dat de bereikbaarheid nauwelijks verbetert en bovendien essentiële opties mist, is in onze ogen onvoldoende.

Bezwaar tegen het STOMP-principe
Wij zijn **tegen het hanteren van het STOMP-principe** in onze gemeente. Hoewel in het rapport wordt gesteld dat men autogebruik niet wil ontmoedigen, is dit wel het indirecte gevolg van de voorgestelde maatregelen, wat resulteert in langere reistijden, iets wat letterlijk in het rapport staat.
In Sluis, gekenmerkt door sterke **vergrijzing**, valt een groot deel van onze bevolking niet onder de categorieën "stappers" (te voet) en "trappers" (per fiets). Daarnaast is de afhankelijkheid van de auto voor werk en voorzieningen structureel.
Ons standpunt is helder: **beperkingen voor autoverkeer of het onaantrekkelijker maken van autogebruik (dankzij het STOMP-principe) kan alleen als er een volwaardig alternatief is dat op prijs, gemak en tijd met de auto kan concurreren**.

De regionale realiteit: Elke Regio Telt!
De Trias Mobilica (Verminderen, Veranderen, Verduurzamen) is ongeschikt voor een buitengebied. De logica van 'Verminderen' werkt averechts in een regio die, zo blijkt uit het rapport **"Elke Regio Telt!"**, al decennialang kampt met **systematische onderinvestering** door de Rijksoverheid in infrastructuur en voorzieningen.
Wij willen een omgekeerde Trias Mobilica: **Verduurzamen, Veranderen, EN pas Verminderen**. Eerst moet de regio op gelijke voet worden gebracht met de rest van het land qua bereikbaarheid voordat we kunnen praten over het verminderen van noodzakelijke mobiliteit.

Duurzaamheid is in deze fase ondergeschikt
Sluis Lokaal is voorstander van een duurzamere gemeente, mits dit beleid **haalbaar, betaalbaar** is en kan rekenen op **volledig draagvlak**. De huidige focus op de energietransitie is in deze fase te vroeg.
De plannen voor elektrisch rijden en het fijnmazige laadsysteem (paragraaf 2.3 in het rapport) zijn op korte termijn **onrealistisch**:

1. Het **elektriciteitsnet kan de komende 10 jaar nog niet verzwaard worden** vanwege **netcongestie**.
2. De plannen houden geen rekening met de extreme **piekdrukte** tijdens het toeristische seizoen, waarbij het aantal verblijfstoeristen en dagtoeristen oploopt tot circa **75.000 personen** – ruim driemaal het aantal vaste inwoners.

Gezien deze structurele beperkingen is **duurzaamheid in deze fase ondergeschikt** aan het oplossen van de dringende en dagelijkse knelpunten rond bereikbaarheid en veiligheid, waar burgers en bedrijven direct de vruchten van plukken.

De focus op bereikbaarheid en vitale infrastructuur

Wij moeten starten met maatregelen die de bereikbaarheid en veiligheid robuust maken. Het Mobiliteitsplan bevat onvoldoende concrete acties om de structurele knelpunten in onze infrastructuur op te lossen.

1. Behoud en Versterking van de Fastferry

De veerverbinding Breskens-Vlissingen (Fastferry) is een **essentiële OV-verbinding** voor onze inwoners voor werk en opleiding in Midden-Zeeland. Wij verzetten ons **tegen elk alternatief systeem dat leidt tot verdere verschraling** van het fiets-voetveer.

Wij willen met het oog op de toekomst is een **upgrade en versterking** van de veerverbinding. Dit omvat:

- De inzet van **elektrische schepen**.
- De mogelijkheid tot **voertuigen vervoer**.
- De installatie van **snelladers** op de veerboot of op het veerterrein.

2. Oplossen van Knelpunten met Rondwegen/By-passes

Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in onze kernen te garanderen, is de aanleg van rondwegen of by-passes dwingend noodzakelijk om de doorgaande (recreatieve) verkeersstromen te scheiden van het lokale verkeer. Ga hiervoor in overleg met de verschillende wegbeheerders.

Concreet benoemen wij de volgende urgente knelpunten die structurele oplossingen vereisen:

- **Boerenhol (N675):** De huidige situatie is onhoudbaar en vereist een **by-pass**. Bovendien is de aansluiting naar het dorp na de rotonde onlogisch en onveilig.
- **Groede:** De doorgaande weg (GOW50) door de kern vormt een **groot veiligheidsrisico**. Een **rondweg/by-pass** verdient de voorkeur.
- **Zuidzande:** De doorgaande weg (GOW50) loopt als 50 km-weg dwars door het 30-zone dorp. Een **rondweg** is de enige structurele oplossing en geniet de voorkeur boven verkeersdoseersystemen die de bereikbaarheid onnodig aantasten.
- **Sluis / Sint Anna Ter Muiden:** Gezien de extreme drukte van dagtoeristen en de doorgaande N675, is een **rondweg/by-pass** tussen Sint Anna Ter Muiden en Sluis naar de N675 wenselijk.

Daarnaast zijn wij van mening dat **afwaardering van de N675** als recreatieverdeelweg momenteel niet **bespreekbaar** is. Ook zien wij de noodzaak om de **N61** tussen Biervliet en Schoondijke op te waarderen naar **4-baans** om de robuustheid van ons hoofdwegennet te waarborgen.

3. Kaders voor Openbaar Vervoer

Het nieuwe Flex-vervoersysteem, waarnaar in het rapport wordt verwezen, moet een **expliciet kader van brede beschikbaarheid** meekrijgen, zodat het een realistisch alternatief wordt voor bepaalde doelgroepen.

Wij eisen de volgende kaders voor het Flex-vervoer vast komen te staan: **beschikbaarheid 7 dagen per week, tussen 06.00 uur en 23.00 uur**. De OV-kaart (pagina 17 van het rapport) bewijst immers dat het openbaar vervoer momenteel **3 tot 4 keer zo veel tijd kost** dan reizen per auto.

Veiligheid, Handhaving en Parkeerbeleid

Wij vinden dat, zolang er geen volwaardig alternatief voor de auto is, de **CROW-normen gehandhaafd moeten worden**. De ontsluitingswegen binnen de kernen zullen primair voor autoverkeer bedoeld blijven, mits er een duidelijk veilige inrichting is. Het afwijken van CROW-richtlijnen (bijvoorbeeld smallere rijbanen) is alleen bespreekbaar als dit de **verkeersveiligheid ten goede komt**, en **niet** enkel om meer groen te realiseren.
Wat betreft handhaving missen wij de mogelijkheid tot het invoeren van **trajectcontroles** op plekken waar structureel te hard gereden wordt. Bovendien wijzen wij het idee af dat handhaving een taak van de burger mag worden (zoals door het betrekken van scholen of dorpsraden), dit is een **primaire overheids verantwoordelijkheid**.
Tot slot wijzen wij de voorgestelde parkeerplannen af:

- Wij zijn **tegen de uitbreiding van betaald parkeren**.
- Wij zijn **tegen de vermindering van parkeerplaatsen** ten behoeve van meer groen in de kernen.
- Hoewel uitbreiding van blauwe 2-uurs zones bespreekbaar is, willen wij **eerst de introductie van een scanauto** om het handhavingsapparaat op peil te brengen en ervaring op te doen. Het lanceren van parkeerideeën zonder adequate handhaving en draagvlak is onverantwoord.

De keuze voor adviesbureau Juust BV voor het opstellen van het Mobiliteitsplan wordt als **arbitrair** en **ongelukkig** ervaren, aangezien Juust een rapport heeft opgeleverd dat sterk is gefocust op de **leefomgeving en duurzaamheid**, met leidende principes zoals **STOMP** en de **Trias Mobilica** (Verminderen, Veranderen, Verduurzamen). Dit staat in schril contrast met het uitgangspunt van onze fractie, die eist dat de volgorde van de bouwstenen **Bereikbaarheid, Veiligheid en Parkeren** moet zijn, **en dán pas Duurzaamheid**. Omdat de bureaus die onze gemeente de laatste jaren uitkiest/gebruikt **niet altijd kleurloos en objectief** zijn, moeten wij als raad **kaderstellender** optreden bij het toewijzen van opdrachten aan adviesbureaus, zodat deze in de geest van de gemeenteraad werken en de lokale realiteit weerspiegelen, in plaats van een generieke, Randstedelijke beleidslogica te volgen die in dit geval de automobilist dupeert.
Wij verwachten dat het College onze bezwaren uit deze reactie ter harte neemt en het Mobiliteitsplan herijkt, met de nadruk op **Bereikbaarheid en Veiligheid** als onmiddellijke winstpunten voor onze inwoners en bedrijven.

met vriendelijke groet,

Sebastiaan J.P. Keijmel
Fractievoorzitter Sluis Lokaal.
Mobiel +31 6 51426837
Email skeijmel@gemeentesluis.nl

Graag zien wij de N61 dubbelbaans doorgetrokken worden, en niet te stoppen bij Schoondijke maar tot Knokke.
Hoe wordt gegarandeerd dat het flex-systeem in 2026 daadwerkelijk aansluit op de Vlaamse Hoppin-punten, zodat de aansluiting over de grens gegarandeerd wordt?

Wordt overwogen om in de zomermaanden een seizoensgebonden OV-dienst op te zetten tussen kustkernen?
Hoe wordt voorkomen dat de invoering van hubs leidt tot extra verkeersdruk in nabijgelegen woonstraten?

Hoe wordt de veiligheid van voetgangers en fietsers gewaarborgd bij drukke toeristische oversteken, bijvoorbeeld in Cadzand-Bad en Breskens?
Op welke wijze wordt het gebruik van deelfietsen gestimuleerd buiten het toeristenseizoen, zodat ook inwoners profiteren?
Kan het college aangeven hoe de toegankelijkheid van wandel- en fietspaden voor mindervaliden wordt meegenomen?

Hoe worden de belangen van agrarische ondernemers meegenomen bij snelheidsremmende maatregelen en wegversmallingen?
Is het college bereid te onderzoeken of de knelpunten uit het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland (bijv. Hoofdplaat en Schoondijke) versneld kunnen worden aangepakt?
Hoe wordt omgegaan met de toename van zware landbouwvoertuigen in combinatie met toeristisch verkeer in de kustzone?
Wordt nagedacht over specifieke rust- of parkeervoorzieningen voor vrachtwagens buiten de bebouwde kommen om overlast te beperken?

Wordt bij toepassing van het STOMP-principe ook expliciet rekening gehouden met beperkingen in mobiliteit, zoals rolstoelgebruikers, slechtzienden of ouderen met rollator?
Worden trottoirs, oversteekplaatsen en parkeervakken fysiek getoetst op toegankelijkheid (drempelloos, hellingshoek ≤ 2 %)?
Hoe zorgt de gemeente dat nieuw aan te leggen hubs en deelfiets-punten ook toegankelijk zijn voor mensen met een beperking of beperkte armkracht?

Hierbij voegen wij ook nog een aantal zeer specifieke verkeersknelpunten.
Volgens onze fractie zij deze punten zeer essentieel voor veiligheid- leefbaarheid en mobiliteit.

N-61 doortrekken vanaf Schoondijke – Knokke.

Mariahaven Sluis Bypass. Ontlasting van de Ridderstraat (doorgaande weg Sluis)

Groene weg Schoondijke aansluiten op parallelweg lang de rondweg, dit om kern Schoondijke te ontlasten van landbouwverkeer. Zeer eenvoudig te realiseren.

Supermarkt Cadzand voorkomt een hoop verkeerbewegingen tussen Cadzand en Oostburg

Nieuwvliet – Oostburg Fietspad.

Appelstraat Fietspad Oostburg - Aardenburg

Rondweg Groede

Rondweg Zuidzande

Ontbrekende stuk parallelweg Rondweg Schoondijke realiseren.

Namens CDA-fractie Sluis, Angela Boeije Ronald de Croock en Leo Dekker.