



Mobiliteitsplan Sluis

Inhoud

1. INLEIDING	3
1.1 Voorwoord	3
1.2 De opgave	4
1.3 Data op orde	5
1.4 Leidende principes	6
1.5 Bouwstenen	8
2. DUURZAAMHEID	9
2.1 Inleiding	9
2.2 STOMP	10
2.3 Trias Mobilica	11
3. BEREIKBAARHEID	12
3.1 Inleiding	12
3.2 Stappers	13
3.3 Trappers	14
3.4 Openbaar vervoer	16
3.5 Mobility as a service	18
3.6 Personenauto	18
3.7 Kernen	21
3.8 Landbouwverkeer	40
3.9 Vrachtverkeer	40
4. VEILIGHEID	41
4.1 Inleiding	41
4.2 Infrastructuur	42
4.3 Gedrag en educatie	46
4.4 Handhaving	48
4.5 Toegankelijkheid	49
5. PARKEREN	51
5.1 Inleiding	51
5.2 Kust	52
5.3 Kernen	52
5.4 Normen fietsparkeren	53
5.5 Normen autoparkeren	53

Colofon

Documentgegevens

Titel	Mobiliteitsplan
Rapportnummer:	001785.R01.D
Datum:	September 2025
Status:	Eindrapport

Opdrachtgever

Naam	Gemeente Sluis
Adresgegevens	Nieuwstraat 22 4501 BD Oostburg

Opdrachtnemer

Naam	Juust BV
Adresgegevens	Goessestraatweg 17A 4421AD KAPELLE
Auteur(s)	Jan d'Haens Femke Mimpfen Joep Steijaert Ann Verhaegen
Contactgegevens	info@juust.nl

1. Inleiding

1.1 Voorwoord

Mobiliteit is geen doel op zich. Een goed mobiliteitssysteem is een belangrijke randvoorwaarde om zaken als woningbouwopgave, energietransitie, regionale economie maar ook sociale cohesie en toegankelijkheid te faciliteren. Met de Regiovisie Zeeuws-Vlaanderen en het proces Zeeland 2050 wordt ingezet op groei van het aantal inwoners en behoud van voorzieningen. Actuele ontwikkelingen die nog meer vragen om een goed mobiliteitssysteem.

Belangrijk en uitdagend. Zeker in een gemeente als Sluis waar we te maken hebben met dynamiek en tegenstellingen. Neem alleen al de ligging “tussen” Nederland en Vlaanderen. De gemeente is onderdeel van Nederland, maar kent enkel via het fietsvoetveer Breskens-Vlissingen en de Westerscheldetunnel (via buurgemeente Terneuzen) een verbinding met de rest van Nederland. Met Vlaanderen is sprake van een doorlopende landsgrens en dus ook veel meer (mogelijkheden tot) mobiliteitsverbindingen met bijvoorbeeld Brugge en Knokke-Heist. Dynamiek en tegenstellingen biedt ook het recreatieve karakter van de gemeente. In het toeristisch seizoen groeit het aantal (tijdelijke) inwoners van de gemeente explosief. Buiten het seizoen is er sprake van een rustigere periode waarbij de ca. 25.000 inwoners heel wat minder verkeer genereren.

Met dit mobiliteitsplan leggen we kaders vast hoe we omgaan met deze dynamiek en hoe we de juiste randvoorwaarden scheppen om zaken als woningbouw en energietransitie te faciliteren. Kaderstellend, niet visievormend. We brengen in beeld wat er momenteel is en wat we nog meer moeten doen richting de toekomst. Zo realiseren we een goede basis om het huidige mobiliteitssysteem te behouden en waar nodig te versterken. In een later stadium kan de inhoud van dit document als basis gebruikt worden voor bijvoorbeeld het opstellen van een Programma Mobiliteit als onderdeel/uitwerking van een Omgevingsvisie voor de gehele gemeente.

1.2 De opgave

Momenteel spelen er diverse maatschappelijke opgaven die vragen om een andere inrichting van de openbare ruimte en anders omgaan met mobiliteit. Energietransitie krijgt alleen vorm als we ook anders naar onze mobiliteit kijken. Daarnaast zijn we ons er ook steeds meer van bewust dat sociale cohesie en toegankelijkheid verbeteren wanneer we op het gebied van mobiliteit en infrastructuur de juiste keuzes maken. Niet meer enkel sectoraal denken met technische verkeersveiligheidsingrepen, maar juist een integrale benadering.

De gemeente Sluis telt 17 kernen en is één van de dunbevolktste gemeenten van Nederland. Met jaarlijks meer dan 4,5 miljoen toeristische overnachtingen is de term dunbevolkt enigszins misplaatst. In de rustige winterperiode is er zeker sprake van een bepaalde mate van dunbevolktheid. In de periode april tot en met september nemen echter veel tijdelijke inwoners deel aan het leven in de gemeente. Dit heeft extra druk op het mobiliteitssysteem tot gevolg. Het

vinden van de juiste balans hierin is belangrijk. Een hoofdontsluiting zoals de N61 had er niet zo uitgezien op de dag van vandaag zonder al die toeristen die de weg gebruiken om de gemeente in- en uit te komen. Waar echter drukker (toeristische) verkeersstromen door dorpskernen heen gaan of het kustgebied belasten zien we dat de balans ook wel eens de andere kant op dreigt te slaan.

De uitdaging zit er dan ook in om een 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.

Basiskaart Sluis

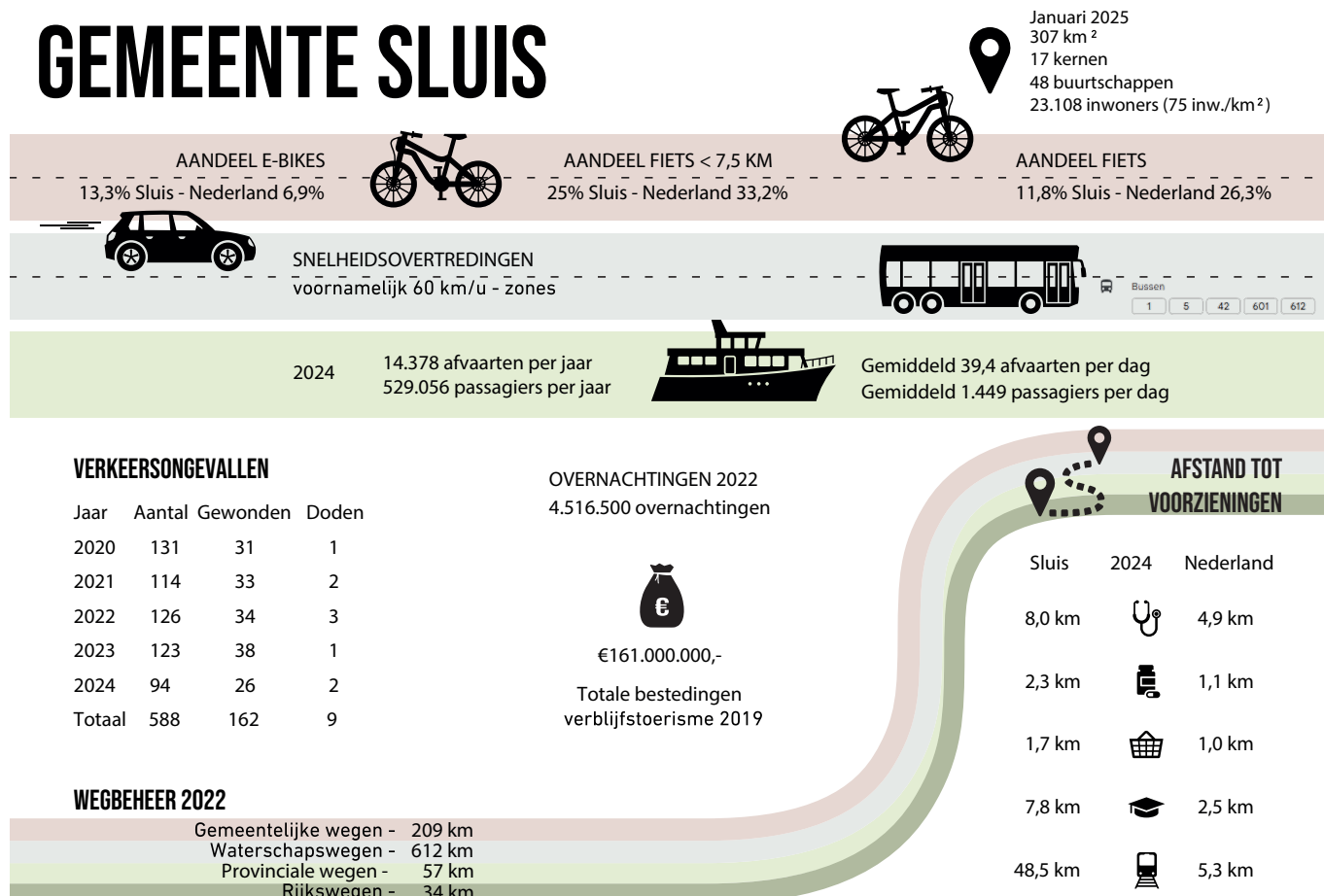


1.3 Data op orde

Bij start van het proces om te komen tot een mobiliteitsplan is werk gemaakt van het op orde brengen van data op het gebied van mobiliteit. Met name op het onderdeel verkeersintensiteiten beschikken we over weinig gegevens. Op de N61 en andere hoofdwegen worden minimaal jaarlijks verkeerstellingen uitgevoerd. Op wegen en paden in beheer bij de gemeente Sluis is dit veel minder het geval. Door nu de data op orde te brengen leggen we de basis om dit in de toekomst structureel te blijven doen. Met behulp van deze data zijn we ook in staat om beleid op te stellen en onze doelstellingen te controleren. Vanuit mobiliteit betekent data op orde in ieder geval:

- Overzicht klachten/meldingen;
- Jaarlijkse tellingen op de belangrijkste wegen, verdeeld naar de verschillende seizoenen;
- Tellingen belangrijke fietsroutes;
- Verkeersmodel om toekomstige intensiteiten te bepalen en effecten van ontwikkelingen te toetsen;
- Overzicht ongevallen en risico's (kans op ongevallen).

Op bijgaande infographic is een samenvatting weergegeven van relevante data. 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. Verhelderend is verder de tabel met afstand tot voorzieningen. De afstand tot zorg, onderwijs en openbaar vervoer in vergelijking met het landelijke gemiddelde laat direct de grootste uitdaging voor mobiliteit in Sluis zien.



1.4 Leidende principes

Een recreatieve verplaatsing, dan denken we aan rondje hardlopen of “koersen” zoals we dat in (Zeeuws-) Vlaanderen zeggen. Misschien kunnen we dergelijke mobiliteit als een doel op zich beschouwen. 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.

Het mobiliteitssysteem dat we aanbieden en de wijze hoe we het inrichten biedt mogelijkheden om bij te dragen aan het behalen van bepaalde beleidsdoelen. Om dat op de juiste wijze vorm te geven werken we in dit mobiliteitsplan met een aantal leidende principes:

- Een duidelijkere positie voor stappers, trappers en openbaar vervoer.
- Een unieke ligging tussen kust en grens vraagt om een unieke aanpak.
- Een extra inspanning op het gebied van bewustwording, stimulering en communicatie
- Een verandering nu helpt de inwoners van straks.

Een duidelijkere positie voor stappers, trappers en openbaar vervoer

We streven in Nederland naar een mobiliteitstransitie. De auto-afhankelijkheid is groot. Het is geen doel op zich om te veranderen. Wanneer we echter meer gaan lopen en fietsen en meer gebruik maken van collectieve publieke/ openbare vervoerssystemen creëren we een win-win situatie. We verbeteren de leefbaarheid hiermee, we dragen bij aan een betere gezondheid en onze omgeving, de ruimtelijke kwaliteit, blijft behouden of wordt zelfs versterkt. We doen dit uiteraard wel met realisme, rekening houdend met de omstandigheden in Sluis. We hebben hier immers geen treinverbinding, laat staan een enigszins met de auto concurrerend busnetwerk. We hebben echter wel prachtige fietsroutes en meer dan voldoende ruimte om heerlijk in te verblijven.

We zetten dus niet in op het ontmoedigen van de auto in Sluis. Zonder een goede OV-bereikbaarheid is het logisch dat het merendeel van de toeristen met de auto naar Sluis komt. De kunst is om de auto daarna zoveel mogelijk te laten staan en de mensen te verleiden met alternatieven (bijvoorbeeld de e-fiets) onze mooie gemeente te ontdekken. Ook voor onze eigen inwoners blijft de auto een belangrijk vervoermiddel. 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.

Eind 2026 start het nieuwe publiek vervoerssysteem in Zeeland. Alleen de hoofdverbindingen bestaan dan nog uit buslijnen. Het (buiten)gebied tussen deze lijnen wordt ingevuld met een flexibel (taxi) systeem: flex. Het is de wens om dit aan te vullen met andere vormen van fijnmazige (deel)mobiliteit.

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. Om dat voor elkaar te krijgen werken we vanuit het STOMP principe. De letters geven de prioritering aan. We denken eerst aan Stappers, dan aan Trappers. Vervolgens aan het Openbaar (publiek) vervoer, en als laatste aan de Personenauto. De M staat voor MAAS (Mobility as a service) en vormt de digitale schakel van/naar tussenoplossingen zoals deelauto's, deelfietsen, etc.. Door bij ontwerp opgaven uit te gaan van het STOMP-principe wordt fietsen en lopen gestimuleerd op korte(re) afstanden. Het principe toepassen op parkeren betekent bijvoorbeeld dat er ook richtlijnen vastgesteld worden voor fietsparkeren.

Een unieke ligging tussen kust en grens vraagt om een unieke aanpak

Sluis is een gastvrije en bereikbare gemeente voor bewoners en bezoekers. In het toeristisch seizoen is dit soms lastig waar te maken. Op drukke dagen wordt verkeersdrukke en parkeeroverlast ervaren. De uitdaging is om, rekening houdend met de seizoensinvloeden, een duurzaam en passend mobiliteitssysteem vorm te geven. De ligging nabij Vlaanderen maakt deze opgave extra complex. Beleid en regelgeving sluiten niet altijd op elkaar aan. Dit maakt behoud en uitbreiding van bijvoorbeeld een grensoverschrijdende buslijn lastig. Positief gezien, de ligging aan de kust en nabij Vlaanderen brengt Sluis ook veel goeds. Mede dankzij de vele verblijfsrecreanten beschikken we over een groter voorzieningenaanbod dan hetgeen te verwachten is op basis van de circa 25.000 inwoners. De aanwezigheid van een grote stad als Brugge maakt bepaalde voorzieningen die binnen Nederland niet echt bereikbaar zijn ineens weer benaderbaar. Belangrijk dus om een mobiliteitssysteem vorm te geven dat het mogelijk maakt en stimuleert om deze voordelen optimaal te benutten.

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.

Een verandering nu helpt de inwoners van straks

De beslissingen van nu zijn voor een groot deel van invloed op de nieuwe generaties inwoners en bezoekers. We streven naar een systeem dat in de huidige situatie prima functioneert maar tevens toekomstbestendig is. De wijze waarop we het STOMP principe in Sluis toepassen is daar een mooi voorbeeld van. We gaan inzetten op meer vormen van duurzame en gezonde mobiliteit, zoals wandelen, fietsen en publiek vervoer. Meer inzetten betekent niet dat we de auto, die een goede bereikbaarheid in de huidige situatie borgt, geen aandacht meer schenken. We denken aan de komende generatie zonder onszelf te vergeten. Belangrijk om bij deze keuzes die we maken wel steeds die komende generaties op het netvlies te houden.

1.5 Bouwstenen

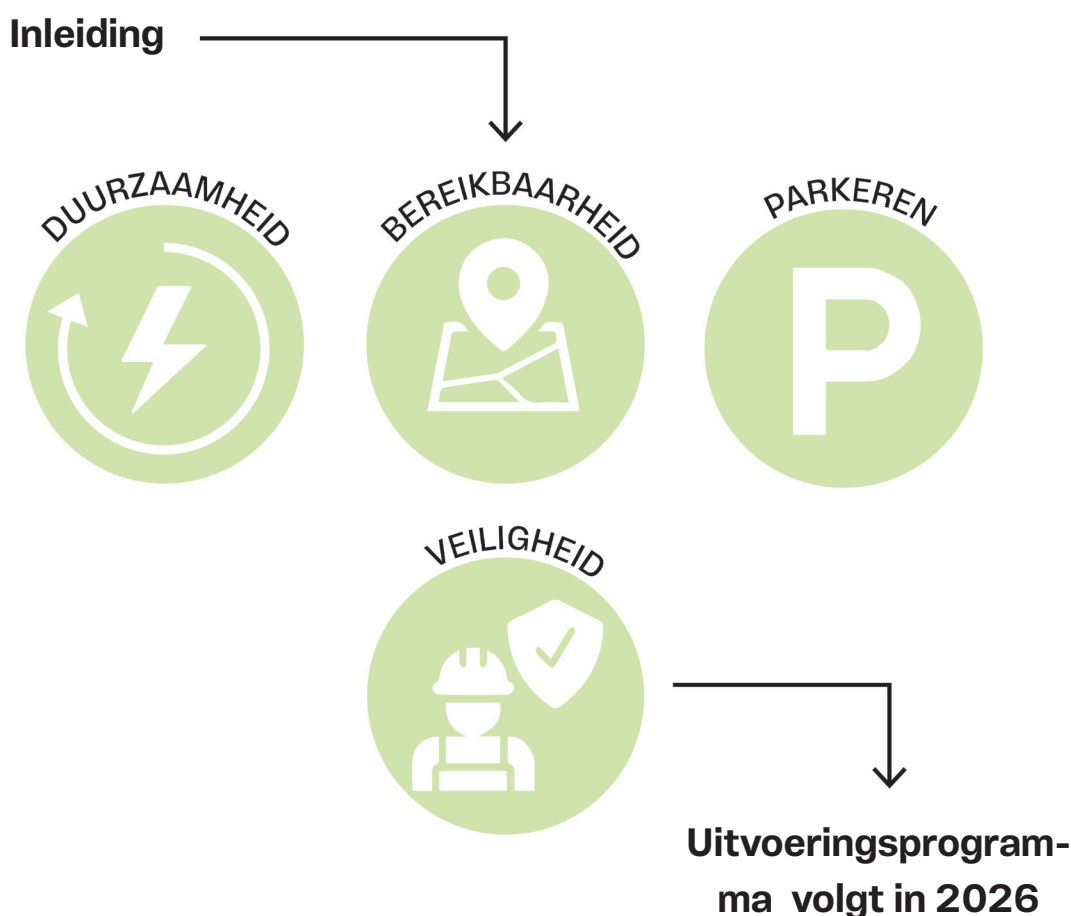
Rekening houdend met de leidende principes zoals hiervoor benoemd werken we het mobiliteitsplan uit in vier bouwstenen. De eerste bouwsteen betreft duurzaamheid. Duurzame mobiliteit is een voorwaarde voor het nieuwe systeem. Daarna gaan we in op de basisopgave voor mobiliteit, bereikbaarheid. Hoe willen we bereikbaar zijn, met welke modaliteiten en welke netwerken hebben we hiervoor nodig. De bouwstenen duurzaamheid en bereikbaarheid vormen min of meer het kader van het mobiliteitssysteem. De uitwerking ligt vervolgens meer bij de bouwstenen veiligheid en parkeren.

Bij veiligheid gaan we meer in op de inrichting van de infrastructuur en het toegankelijk zijn/maken voor alle gebruikers. In de bouwsteen parkeren gaan we in op de wijze hoe parkeren kan bijdragen aan een leefbare en goed te gebruiken openbare ruimte in de kernen en het kustgebied. Maar ook het stimuleren van alternatieven zoals de fiets kan met parkeerbeleid worden gesteund. Deze bouwstenen

samen vormen de kaders waarbinnen met behulp van diverse uitwerkingen voortbordurend op dit plan vormgegeven kan worden aan het meest ideale mobiliteitssysteem voor Sluis.

Dankzij de slag waarmee we de data op orde hebben gekregen weten we waar we vertrekken en/of waar we vandaan komen. Diverse visies en beleidsprogramma's tonen ons het gewenste eindbeeld. Met dit mobiliteitsplan brengen we de weg in beeld welke we moeten bewandelen, om in termen van duurzame mobiliteit te blijven.

Op de volgende pagina's geven we per bouwsteen de kaders weer. Bij iedere bouwsteen nemen we actiepunten op. Dit zijn werkzaamheden welke we de komende jaren nodig achten om het mobiliteitssysteem van Sluis geschikt te maken voor alle ontwikkelingen die op ons af komen. Deze acties kondigen we steeds aan met To Do Sluis, oftewel: Toekomstige Opgave Duurzame Ontwikkeling Sluis.



2. Duurzaamheid

2.1 Inleiding

Mobiliteit is één van de vijf aandachtsgebieden van het Klimaatakkoord om CO2 aan te pakken. Mobiliteit verwijst naar de mogelijkheid en vrijheid om ons te verplaatsen van de ene plaats naar de andere, oftewel bewegen. Als we dat bewegen af en toe letterlijk nemen (fietsen, wandelen) helpt het ons ook gezond te blijven en/of worden.

Duurzaam mobiliteitsbeleid is alleen effectief als we de uitgangspunten van de trias mobilica volgen. Oftewel, verminderen, veranderen, verduurzamen. In de eerste plaats kijken we of we minder (ver) kunnen reizen. Dichter bij het werk gaan wonen is hier een voorbeeld van, net als één of meerdere dagen thuiswerken. Naast het verminderen van reizen kijken we ook naar het veranderen van de manier waarop we reizen. Niet elke dag met de auto, maar ook eens met de fiets. Een e-bike of speed pedelec maakt het mogelijk om ook langere afstanden af te leggen. Met het eind 2026 in te voeren publiek vervoer worden ook nieuwe mobiliteitshubs geïntroduceerd. Dit zijn mooie overstaplocaties om in een reis bijvoorbeeld bus en fiets te combineren. Naast verminderen en veranderen zetten we ten slotte ook in op verduurzamen. Dan hebben we het voornamelijk over het emissie-loos maken van onze voertuigen. Een brandstofauto vervangen door een elektrisch exemplaar, of de op brandstof aangedreven veerboten op de lijn Breskens-Vlissingen vervangen door een emissie-loze oplossing.

2.2 STOMP

Het vanuit duurzaamheid bezien belangrijkste kader dat we in dit plan opnemen betreft de keuze voor het STOMP principe. Daarmee verplichten we onszelf eerst aan de stappers en trappers te denken, daarna aan het openbaar/publiek vervoer en pas als laatste aan de auto. 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.

Op een wat hoger abstractieniveau is het in de gemeente Sluis lastiger in te zetten op alternatieven. Op structuurniveau ontbreekt het immers aan goede alternatieven voor het autoverkeer. Met het nieuwe publiek vervoerssysteem verbeteren we de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Er is echter nog geen sprake van een treinverbinding of een echt snelle busverbinding. Er ligt straks een basis waarmee we onder andere met flex het gehele buitengebied bereikbaar maken. Van daaruit kunnen we waar mogelijk bouwen naar het aanbieden van meer en beter openbaar vervoer. In het kustgebied liggen mogelijkheden om met op de locatie en doelgroep aangepast busvervoer te concurreren met de auto. We hebben hier ook immers de ambitie om de auto meer te laten staan. Aan de Opaalkust, meer specifiek Calais en omgeving, rijdt er een gratis busdienst bestaande uit een dubbeldekker met mogelijkheid tot het openen van het dak. In de zomerperiode maken veel toeristen gebruik om met deze bus naar het strand te gaan of juist omgekeerd richting Calais. Een dergelijk principe zou ook denkbaar zijn op de route onderlangs de kust tussen Cadzand-Bad en Breskens. De prachtige fietsroute in het duingebied met zicht op de zee toont al aan wat een dergelijke voorziening voor aantrekkingskracht kan hebben. Een goede openbaar vervoer verbinding naast deze fietsroute verhoogd de keuzemogelijkheden voor vervoer in dit gebied.

In Calais zelf rijden kleinere emissieloze busjes (Balad'in) die de belangrijkste bestemmingen (o.a. haven en station) met elkaar verbinden. Dergelijke kleine busjes kunnen in Sluis ingezet worden om de meer in het binnenland gelegen kernen als Oostburg, Sluis en Aardenburg voor toeristen bereikbaar te maken.



Oostburg is de dragende kern voor de gemeente Sluis. Daarnaast zijn ook IJzendijke, Breskens, Sluis en Aardenburg aangewezen als kernen met een concentratie van voorzieningen. In het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets is vanuit de gemeente Sluis hierop voortgeborduurd door belangrijke fietsroutes van en naar deze kernen aan te duiden. Deze vormen samen met fietsroutes naar belangrijke kernen/bestemmingen rondom de gemeente Sluis (fiets/voetveer, Terneuzen, Brugge) een belangrijk netwerk. In theorie is dit fietsnetwerk al aanwezig, nu dient dit nog verder in praktijk te worden gebracht.

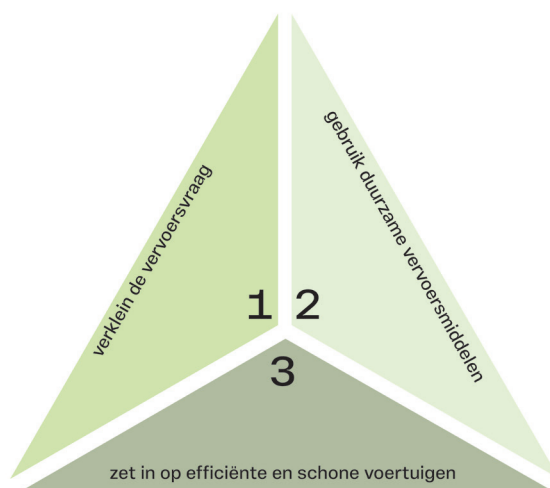
Voorgaande zijn slechts voorbeelden ter inspiratie hoe toepassing van een STOMP principe kan leiden tot verbeteringen in het mobiliteitssysteem in de gemeente Sluis. Belangrijk hierbij is dat we wanneer we dergelijke maatregelen nemen goed bedenken dat het effect hiervan vaak even op zich laat wachten. Mensen gaan niet ineens een bus gebruiken omdat deze beschikbaar is. Het moet makkelijk zijn (dat wordt bepaald door opstapplaatsen, frequentie, etc.), toegankelijk (prijs), etc.. Mensen moeten ook eerst bekend zijn en de voordelen gaan ervaren. Een goed voorbeeld hiervan is het aanbieden van deelfietsen of deelauto's. Het gaat niet enkel om het aanbieden van een functie, de gehele communicatie en toegankelijkheid daaromheen is van belang. Het betrekken van doelgroepen (bijvoorbeeld werkgevers, recreatieondernemers) is daarbij wenselijk.

2.3 Trias Mobilica

Verminderen, veranderen, verduurzamen. Minder of minder ver reizen 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. Minder ver reizen betekent dat op korte(re) afstand ook werk en school beschikbaar moet zijn. Voor bepaalde type werkzaamheden moeten inwoners van Sluis vaak buiten de gemeentegrenzen op zoek naar een werkgever. Het is een trend dat steeds meer voorzieningen uit de gemeente en uit de regio vertrekken. Via diverse initiatieven, o.a. de Regiovisie Zeeuws-Vlaanderen en Elke Regio Telt, wordt er op ingezet om deze trend te keren.

Om te veranderen is er meer diversiteit in het aanbod nodig. Het ontbreekt bijvoorbeeld aan een concurrerend (met de auto) openbaar vervoer. Dit in combinatie met het ontbreken van files of hoge parkeerkosten maakt het lastig om het autogebruik in te ruilen voor een andere mobiliteitsvorm. Het feit dat we te maken hebben met een dunbevolkt gebied maakt een en ander niet makkelijker. Kansen liggen er in combinatie met voorzieningen afgestemd op toeristen. Daarmee verbreden we het draagvlak en het aantal gebruikers wat tevens positief kan werken op de betaalbaarheid.

Verduurzamen is wel een onderdeel waar we als gemeente al op korte termijn meer actie op kunnen ondernemen. Of mensen bij aanschaf van een andere auto overgaan tot een elektrische of hybride variant is afhankelijk van verschillende factoren die buiten het invloedsgebied van de gemeente Sluis vallen. Wel kunnen we als gemeente zorgdragen voor een fijnmazig net van laadvoorzieningen en goede mogelijkheden om thuis voertuigen op te laden. Snellaadvoorzieningen langs de hoofdroutes en voldoende laadpalen bij locaties waar voertuigen langer geparkeerd staan. Denk daarbij aan het strand, het veerplein, maar ook bijvoorbeeld de parkeerplaatsen nabij de centra van Sluis en Oostburg. Ook hier is het wenselijk om waar mogelijk aan te sluiten bij andere initiatieven. Hubs en opstapplaatsen zijn bijvoorbeeld goede locaties om laadmogelijkheden aan te bieden.



TO DO:

STOMP als basis uitgangspunt bij inrichting van openbare ruimte en opzetten van mobiliteitssystemen

TO DO:

Plan van aanpak laadvoorzieningen

3. Bereikbaarheid

3.1 Inleiding

Een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid is van groot belang voor de leefbaarheid en vitaliteit. Bereikbaarheid gaat over de mogelijkheid om vlot en veilig van A naar B te reizen. In een uitgestrekte plattelandsgemeente als Sluis is het waarborgen van basisbereikbaarheid een belangrijke opgave. De gemeente beschikt over een fijnmazig wegen- en fietsnetwerk. Het openbaar vervoerssysteem daarentegen is beperkt. Daarbij speelt ook seizoensdrukke een rol: in de zomermaanden neemt de verkeersintensiteit aanzienlijk toe, met name in de kustzone en bij toeristische trekpleisters. Dit vraagt om een flexibele en robuuste benadering van mobiliteit waarbij infrastructuur, vervoersaanbod en ruimtelijke functies goed op elkaar zijn afgestemd.

In de bouwsteen bereikbaarheid benaderen we dit onderwerp vanuit de verschillende modaliteiten. Uiteraard hanteren we de volgorde van het STOMP principe. Aanvullend besteden we ook aandacht aan het landbouwverkeer wat voor een agrarische gemeente uiteraard een belangrijk onderdeel vormt. Daarnaast kijken we ook naar vrachtverkeer.

3.2 Stappers

Tijdens een verplaatsing van A naar B start en eindigt (bijna) iedereen te voet. Zelfs de meest verstokte automobilist loopt in de ochtend naar de auto en is zo naast automobilist in eerste instantie een voetganger. Lopen heeft veel voordelen boven andere vormen van verplaatsing. Het is goed voor de gezondheid, goed voor het milieu, goed voor de verkeersveiligheid en biedt bovendien de beste mogelijkheden voor sociaal contact in de openbare ruimte.

In Sluis beschikken we over een zeer uitgebreid netwerk voor het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). In de verschillende kernen is voldoende ruimte voor de voetganger en ook in het buitengebied en het kustgebied wordt er alle ruimte geboden aan de wandelaar. Een mooi voorbeeld zijn de looproutes door Recreatienatuur Groese Polders welke gelijktijdig met de recreatieontwikkelingen in en om Nieuwvliet-Bad zijn gerealiseerd. In heel Zeeuws-Vlaanderen is een uitgebreid wandelnetwerk in de vorm van een knooppuntensysteem beschikbaar.

Het voorbeeld van het wandelpad door Recreatienatuur Groese Polders vinden we op meerdere plaatsen in het kust- en buitengebied terug. Hier kunnen wandelaars lopen zonder hinder van autoverkeer en volop genietend van het prachtige landschap. 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.

Kaart wandelnetwerk



3.3 Trappers

Met mooi weer zie je de ene na de andere fietser door de duinen tussen Cadzand-Bad en Breskens fietsen. Qua intensiteit doet het op dergelijk momenten denken aan een fietssnelweg. Ondanks de goede fietsvoorzieningen zien we dat het daadwerkelijke fietsgebruik, zeker voor wat woon-werk en woon-school verkeer betreft, dat in Sluis achterblijft ten aanzien van het landelijk gemiddelde. Mede vanuit duurzaamheid en gezondheid bezien ligt hier een mooie kans om het fietsgebruik te enthousiasmeren en als het kan met een vermindering van het autogebruik tot gevolg.

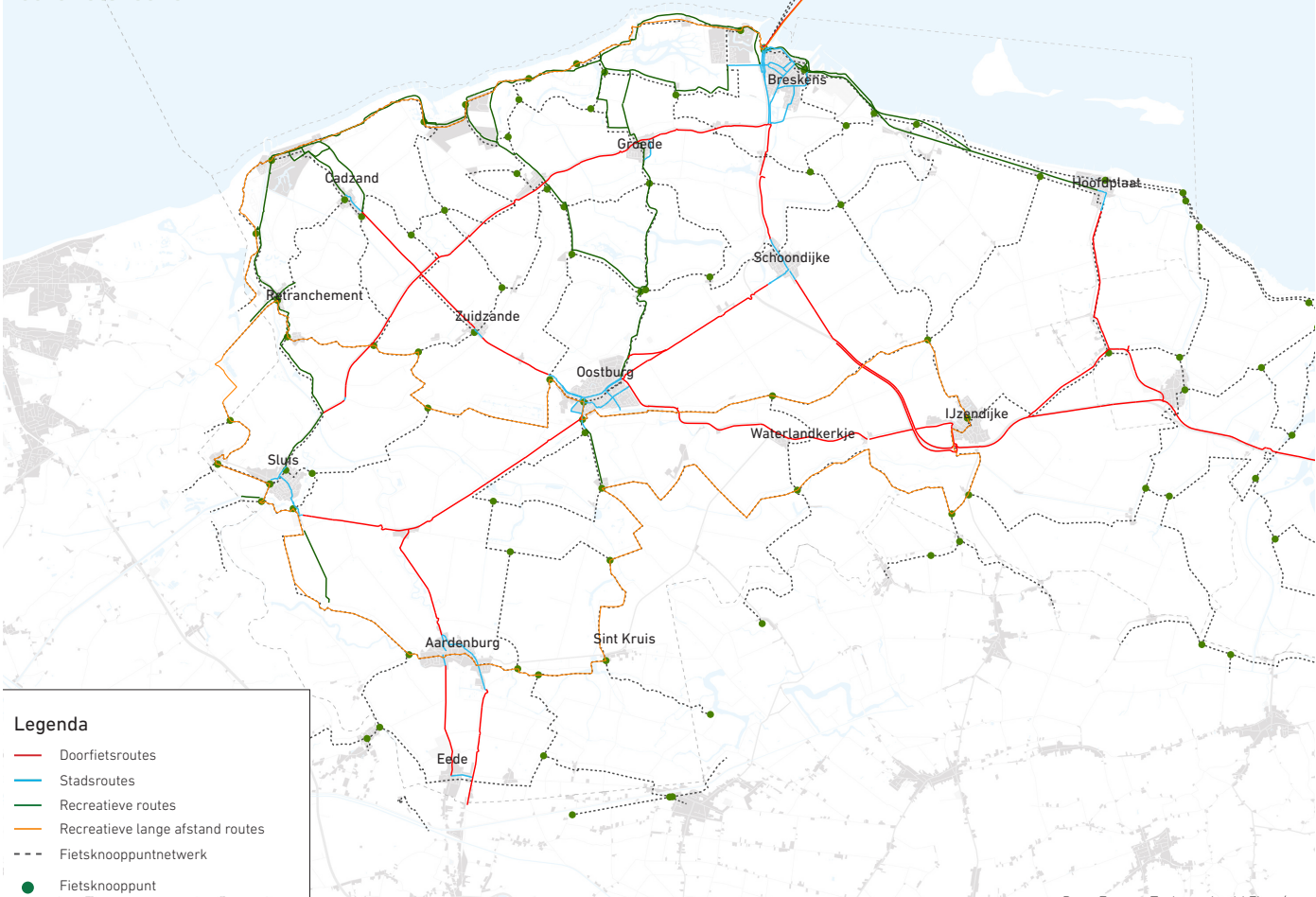
In het kader van het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets (ZTF, Fietz) is in de gemeente Sluis een fietsnetwerk

vastgesteld wat hier een prima basis voor legt. Een fietsnetwerk dat recht doet aan Oostburg als dragende kern en ook de andere kernen met voorzieningen (Aardenburg, Sluis, Breskens en IJzendijke) optimaal ontsluit. Verder zijn er directe verbindingen naar Terneuzen en Brugge opgenomen en is er voorzien in recreatieve paden langs de kust en verspreid door het binnenland. Het goed inrichten van deze routes heeft tot gevolg dat er een optimale hoofdfietsstructuur aanwezig is. In de gebieden tussen deze hoofdstructuur is de fietser ook nog steeds meer dan welkom. Door ook daar bij de (weg) inrichting te werken conform het STOMP principe behouden we nog steeds een fietsvriendelijke omgeving.

Tabel inrichtingseisen fietsroutes

WEG- CATEGORIE	MAXIMUMSNELHEID GEMOTORISEERD VERKEER (KM/H)		INTENSITEIT GEMOTORISEERD VERKEER (MVT/ETM)	FIETSNETWERKCATEGORIE		
				BASISSTRUCTUUR (IFIETS <750/ETM)	HOOFDFIETSNETWERK (IFIETS 500-2.500/ETM)	SNELLE FIETSROUTE (IFIETS >2.000/ ETM)
Erftoegangsweg	Stapvoets of 30		< 2.500	Gemengd verkeer	Gemengd verkeer of fietsstraat	Fietsstraat (met voorrang)
			2.000-5.000		Gemengd verkeer of fietsstrook	Fietspad of fietsstrook (met voorrang)
			> 4.000	Fietsstrook of fietspad		
Gebiedsontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	Niet relevant	Fietsstrook of fietspad	Fietspad	
		2x2 rijstrook				
	70			Fiets-/bromfietspad		

Kaart fietsnetwerk



Het is nu nodig om ook in de praktijk deze sterke structuur herkenbaar te maken. In eerste instantie betekent dit de aangewezen routes inrichten conform de daarvoor opgenomen richtlijnen uit het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets. Ook hier is wederom een integrale aanpak gewenst en is het logisch deze aanpak te combineren met werkzaamheden op het gebied van beheer en onderhoud. Voor één deel van het fietsnetwerk is nog een nadere uitwerking benodigd. In dit document hebben we al enkele malen de fietsroute door de duinen tussen Cadzand-Bad en Breskens genoemd. Niet voor niets, want het is een kwalitatief erg hoogwaardige route. Een goede ondergrond met voldoende breedte, en een prachtige beleving al fietsend door de duinen met zicht op zee. Door de drukte tijdens het toeristisch seizoen is de mogelijkheid tot meer spreiding gewenst. De drukte bestaat immers niet alleen uit fietsers maar ook uit kruisende voetgangers (van/naar het strand) en parallel lopende wandelaars. Onderlangs het duin loopt een weg die de gehele kust verbindt, uitgezonderd een stukje ter hoogte van Waterdunen. Het is een uitgangspunt om deze weg in beide

richtingen beschikbaar te houden voor autoverkeer. Uiteraard mag dit in een minder luxe vorm dan dat dit gebeurt op de N675. Deze provinciale weg is optimaal ingericht voor de afwikkeling van autoverkeer. Voor de route onderlangs de kust kunnen we juist kijken naar een inrichting die het primaat geeft aan de fietser en de voetganger waarbij de auto als gast van de route gebruik maakt. Snel van A naar B of met de caravan op weg naar je eindbestemming? Dan is de N675 de te volgen route. Rustig een rondje rijden met de auto en het gebied verkennen? Dan is de route onderlangs de kust ook beschikbaar, met voetgangers en fietsers als "concurrent". Door onder het duin ook een route aan te leggen die fijn is voor fietsers zal er meer spreiding ontstaan en de druk op het fietspad in de duinen enigszins afnemen.

Kaart fietsroute duinen



Fietsroutes zijn belangrijk, maar ook het parkeren van fietsen dient goed geregeld te zijn. Bij het onderdeel parkeren werken we dit verder uit.

Om gebruik te maken van de fietspaden is de beschikking over een fiets noodzakelijk. Naast eigen fietsen kan fietsverhuur of het aanbieden van deelfietsen het aandeel van de fiets in de modal split verhogen. De modal split geeft weer welk deel van de verplaatsingen met de fiets, auto, het openbaar vervoer of te voet plaatsvindt. Diverse fietsenwinkels bieden reeds fietsverhuur aan en ook recreatieve ondernemers bieden mogelijkheden aan om fietsen en trendy vervoersmiddelen te gebruiken voor een (halve) dag. Het aanbod is nu vooral gericht op de toerist, maar er zijn mogelijkheden om dit ook meer structureel aan te bieden voor andere bezoekers en bewoners. Bij het onderdeel openbaar vervoer gaan we hier nader op in.

3.4 Openbaar vervoer

In dit mobiliteitsplan hebben we het eigenlijk alleen over vervoer over het land. Het openbaar vervoerssysteem speelt zich hier ook grotendeels af. Echter, in Sluis beschikken we over een ov-verbinding via het water: de Fastferry Breskens-Vlissingen (fiets voetveer). Een belangrijke voorziening die de gemeente Sluis verbindt met onderwijs- en werklocaties in met name Vlissingen en Middelburg. Toeristen maken ook graag gebruik van deze voorziening. De huidige verbinding is niet altijd even betrouwbaar. Belangrijk om bij keuzes richting de toekomst goed op te volgen dat de betrouwbaarheid en toegankelijkheid van het systeem gewaarborgd blijft. Nieuwe duurzame veerboten of een alternatief systeem dat aan deze voorwaarden voldoet. Bijna net zo belangrijk is het voor en na transport. Het veerplein is niet voor niets als hublocatie aangewezen. Dit moet nog meer een overstaplocatie worden om te wisselen tussen verschillende vervoerssystemen.

Eind 2026 start in Zeeland en dus ook de gemeente Sluis een nieuwe concessie voor het openbaar vervoer, of beter gezegd publiek vervoer. Door de gemeente verspreid rijden nog enkele buslijnen. Het buitengebied tussen de lijnen wordt ingevuld met flex. Een flexibel (taxi)systeem dat zorgt voor een betere bereikbaarheid van het buitengebied. Ten opzichte van de huidige situatie ontstaat een betere dekking gedurende meer uren per dag. De reistijden zijn niet concurrerend en/of vergelijkbaar met reizen met de auto. Het openbaar vervoer zal dan ook nog voornamelijk gebruikt worden door de doelgroepen die er echt op zijn aangewezen, zoals scholieren en studenten. Aanvullend aan de nieuwe dienstregelingen zetten we ook in op de aanleg van hubs. Niet alleen meer standaard bushaltes, maar echte overstaplocaties. Ideaal gezien zijn daar ook deelauto's en deelfietsen beschikbaar. We zien dan ook kansen om dit nieuwe openbaar vervoer netwerk verder uit te bouwen. Vanuit toeristisch oogpunt liggen er kansen om de kustzone beter te ontsluiten en tevens te verbinden met belangrijke bestemmingen in het "achterland". Vanuit de hubs zien we mogelijkheden om ook deelvervoer verder uit te rollen. Dit kan enkel slagen wanneer we ook hier het sectorale denken loslaten en integraal aan de slag gaan. Deelfietsen aanbieden voor ov-gebruikers is een stuk kansrijker wanneer we dit kunnen combineren met bijvoorbeeld recreatieve initiatieven welke al aanwezig zijn. 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.



TO DO:

Inrichtingsprincipe
route onderlangs de
kust Cadzand-Bad-
Breskens op basis
van STOMP



TO DO:

De hubs hebben ook in potentie een functie in de sociale cohesie. Waar we overstappen kunnen we elkaar gelijktijdig ook eenvoudig ontmoeten. Door aan een hub nog meer faciliteiten toe te kennen vergroten we de kans hiertoe. Denk bijvoorbeeld aan het plaatsen van kluisjeswanden bij hubs zodat bestelde boodschappen hier afgehaald kunnen worden.

Als laatste onderwerp in het onderdeel openbaar vervoer gaan we in op de grensoverschrijdende bereikbaarheid. Er is een vaste busverbinding met Brugge. Een belangrijke link met deze grote stad op steenworp afstand van de gemeente Sluis. Het is zaak om samen met de Vlaamse collega's de snelheid en directheid van deze busverbinding te bewaken. Voor studenten uit de gemeente Sluis biedt Brugge naast Vlissingen/Middelburg diverse studiemogelijkheden die als alternatief kunnen dienen voor de verder weg gelegen Nederlandse opleidingen. Met een snelle verbinding blijft de binding met de streek makkelijker behouden en is de kans op uitstroom van jong talent kleiner.

Waar we in Nederland een flexibel systeem introduceren met de flex wordt er vanuit Vlaanderen met Hoppin punten een vergelijkbaar systeem uitgerold. Het is zaak de komende periode te onderzoeken hoe deze systemen op elkaar aan kunnen sluiten dan wel in elkaar over kunnen gaan.

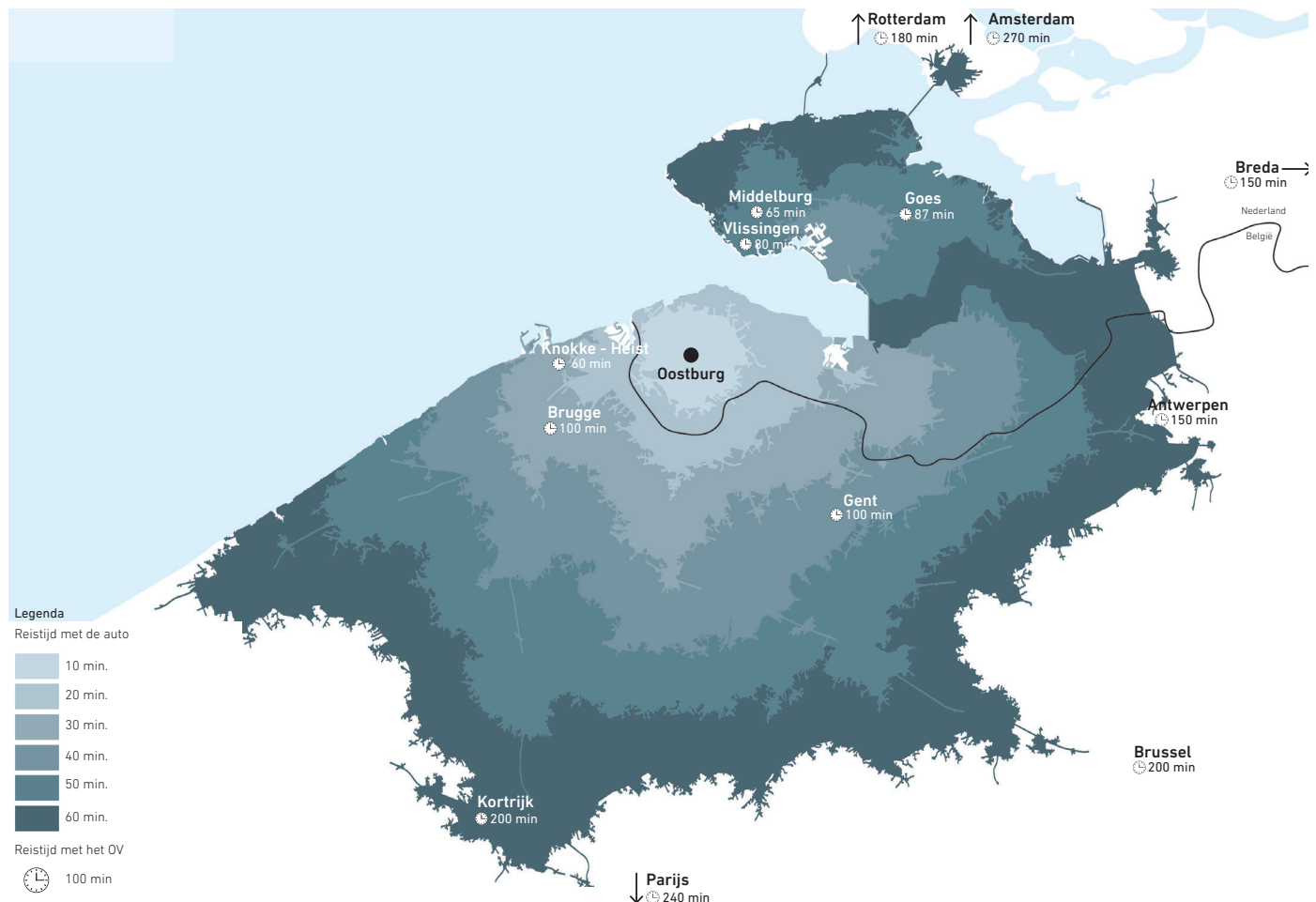
Principe
toeristisch
openbaar vervoer
in kustzone en van/
naar belangrijke
bestemmingen in
achterland

TO DO:

Verkenning
kansen
deelvervoer (eventueel
volgend op provincie
Zeeland)

Verkenning aansluiting
hubs/flex op Hoppinpunten

Kaart bereikbaarheid OV



3.5 Mobility as a service

We kunnen nog zoveel vervoersvormen aanbieden, als de doelgroep deze niet weet te vinden zal er geen gebruik van worden gemaakt. Zowel voor inwoners en werknemers als toeristen dient een goede toegankelijkheid gewaarborgd te zijn. Via MAAS-apps wordt hier reeds aan gewerkt. Voor toeristen is het van belang dat zij ook worden gewezen op de mogelijkheden. Gelijktijdig moeten we ervoor zorgen dat het minder een automatisme wordt om de auto te pakken. Dat kan met kleine ingrepen door bijvoorbeeld de auto iets verder van de eigen woning of staanplaats op een recreatieterrein te parkeren. Ook bij voorzieningen helpt het wanneer we nabij de entree parkeren voor de fiets en in/uitstappen van het openbaar vervoer voorzien en de autoparkeerplaatsen net iets verder weg leggen.

3.6 Personenauto

Op het gebied van de bereikbaarheid per auto staan we voor een complexe opgave. De spreiding van de kernen, de sterke seizoensinvloeden en de beperkte ontsluiting van de regio vragen om scherpe keuzes in de inrichting en het gebruik van het wegennet. Wegen in Sluis vervullen uiteenlopende functies: van verblijfsstraat tot regionale ontsluitingsroute, van schoolroute tot landbouwverbinding. Tegelijkertijd is de ruimte beperkt, de omgeving gevoelig en zijn verkeersstromen sterk wisselend door toerisme, recreatieverkeer en seizoensarbeid. Vanuit beleidsoogpunt streven we naar:

- Een robuuste hoofdstructuur die recreatieverkeer spreidt en dorpen ontlast.
- Een geloofwaardige, functiegerichte inrichting van wegen.
- Afstemming van infrastructuur op het gebruik door langzaam verkeer, landbouw, hulpdiensten en toeristen.

De huidige inrichting voldoet echter niet overall 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 wegcategorisering.
- Betere afstemming tussen functie, gebruik en inrichting.
- Een uitvoerbaar kader voor onderhoud, investeringen en gedragsmaatregelen.

Wegencategorisering buiten de bebouwde kom

In principe beheren we als gemeente geen wegen in beheer buiten de bebouwde kom in Sluis. Uiteraard is dit wegennet wel alles bepalend voor de ontsluiting van de gemeente. Om die reden nemen we ook dit onderdeel op in het mobiliteitsplan. De belangrijkste invalsweg is de N61. Deze splitst bij Schoondijke

in de N253 richting Oostburg, Sluis en de grens bij Vlaanderen en de N676 richting Breskens. De N61 is gecategoriseerd als stroomweg. In principe betekent dit gescheiden rijbanen met ongelijkvloerse kruisingen. De N61 is echter een regionale stroomweg, wat onder andere tot gevolg heeft dat de kruispunten gelijkvloers (rotonde) zijn uitgevoerd met ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer. Op piekmomenten in het hoogseizoen is een uitvoering met ongelijkvloerse aansluitingen misschien denkbaar, maar gemiddeld over het gehele jaar ligt er een robuuste en duurzame oplossing. Eigenlijk een mooi voorbeeld van hoe je vanuit mobiliteit kunt reageren op de bijzondere ligging van en seizoensinvloeden in Sluis. Richting de toekomst, zeker wanneer er sprake is van een groei van onder andere inwoners in Sluis, moeten we ons afvragen of deze hoofdontsluiting voldoende robuustheid biedt.

Bij grote vertraging of een afsluiting op deze route ontbreekt het immers aan een alternatief. De inrichting van de N253 van Schoondijke tot aan de grens is van een lagere orde, passend bij de daar gehanteerde wegcategorisering: gebiedsontsluitingsweg. In verlengde van de vraag voor de N61 moet ook voor deze route richting de toekomst gekeken worden of dit afdoende is. Samen vormen deze wegen immers de ruggengraat voor het (vracht)autoverkeer door de gemeente Sluis. De N251 vormt hierin ook een belangrijke rol als één van de verbindingen tussen de ruggengraat N253-N61 en de N49 Expressweg in Vlaanderen.

Voor de ontsluiting van de kust ligt er min of meer een recreatieverdeeltweg in het achterland. Deze N675 vormt een ontsluitingsroute vanaf Breskens tot en met grofweg Sluis. Deze route gaat door de kern van Boerenhol en Groede heen waarbij de balans leefbaarheid/ontsluiting niet altijd in balans is. Na de kruising met de N674 (rotonde Potjes) loopt de weg richting Sluis langzaam af, zowel in snelheidsregime als in type categorisering. Waar deze in het begin nog een gebiedsontsluitende functie kent gaat deze uiteindelijk over in een erftoegangsweg.

TO DO:

**Principeuitwerking
ontsluiting kust met
recreatieverdeelweg,
inprikkers en route
onderlangs de kust**

Vanaf de N675 zijn met diverse inprikkers de belangrijke bestemmingen aan de kust te bereiken. Voorheen maakten deze inprikkers onderdeel uit van de slagenstructuur. Deze structuur is inmiddels achterhaald omdat bepaalde onderdelen door o.a. de ontwikkeling van Waterdunen zijn onderbroken. Tevens zijn we nu van mening dat het kustgebied wel bereikbaar moet zijn met de auto, maar dat bezoekers vervolgens de auto zoveel als mogelijk laten staan. Wederom een mooie balansopgave in bereikbaarheid en leefbaarheid. Het is zaak om in eerste instantie op structuurniveau en daarna op inrichtingsniveau hernieuwde keuzes te maken in deze ontsluiting. Daarin kan direct ook de inrichting van de route onderlangs de kust worden meegenomen waarbij het uitgangspunt is dat ook deze route beschikbaar dient te blijven voor autoverkeer in twee richtingen. Wanneer we zo de gehele kustontsluiting (min of meer vanaf Sluis tot aan Breskens) bezien moet ook de routing van de N675 ter hoogte van Boerenhol en Groede worden meegenomen alsmede de verbinding (of juist niet) van de N675 aan de ene zijde van de kern Sluis met de N253 en de Sint Annastraat aan de andere zijde.

Een laatste belangrijk onderdeel uit de wegencategorisering voor de gemeente Sluis vormen enkele routes in het gebied tussen de hiervoor benoemde hoofdroutes die in de wegencategorisering zijn aangeduid als 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.

TO DO:

**Doorkijk robuustheid
hoofdwegennet bij
toekomstige groei
van de gemeente
Sluis**

TO DO:

**Controle
voorgestelde
wegencategorisering
buiten de bebouwde
kom**

Wegencategorisering binnen de bebouwde kom

Voor de wegcategorisering binnen de bebouwde kom hebben we op basis van de huidige situatie het wegennet ingedeeld in de volgende categorieën:

- Gebiedsontsluitingsweg 50 (GOW 50)
- Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW 30)
- Erftoegangsweg: Zone 30

Een gebiedsontsluitingsweg 50 betreft een doorgaande route door een kern en/of een wegvak waar de ontsluitende functie primair is boven de functie als woonstraat/verblijfsgebied. Op plaatsen waar de functies ontsluiten en verblijven meer in balans (dienen te) zijn kiezen we voor een gebiedsontsluitingsweg 30. De echte woonstraten en verblijfsgebieden zijn als erftoegangsweg gecategoriseerd. Per kern is zowel tekstueel als op kaart de structuur uiteengezet.

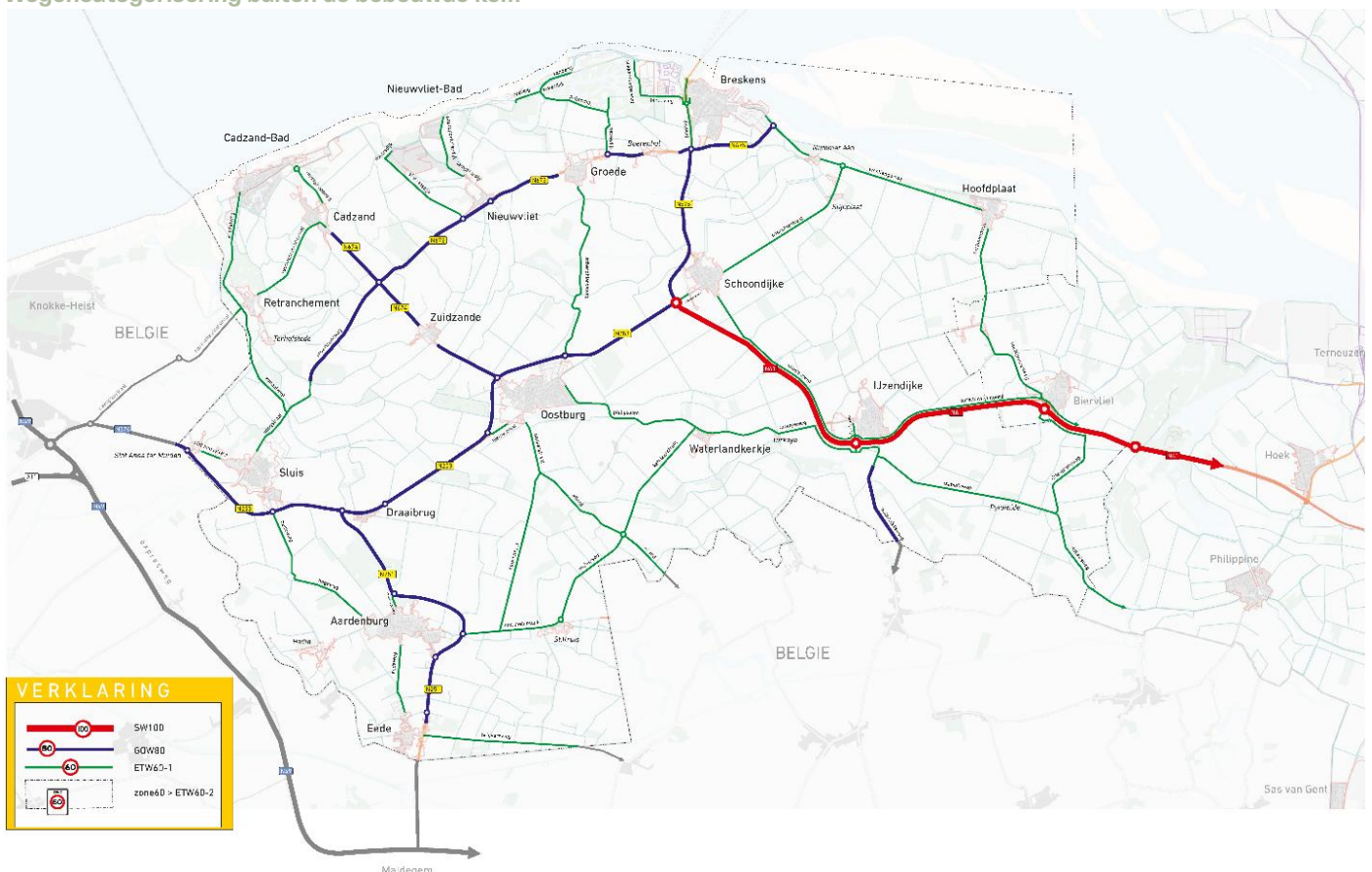
Met het oog op de toekomst zijn er een aantal routes die we, vaak in samenspraak met keuzes buiten de bebouwde kom, moeten bezien. Voor de kern Breskens en Boerenhol betekent dit in beeld brengen wat er nodig is om de balans ontsluiting en leefbaarheid op deze traverse te behouden dan wel verbeteren. Voor de traverse door Eede en Zuidzande geldt dit ook. Waar bij Zuidzande het voor

Zuidzande net als in Boerenhol en Groede veelal ook recreatieverkeer betreft is in Eede ook sprake van een hoofdontsluiting naar de E49 Expressweg. Deels hangen deze uitdagingen dus samen met acties die we al onder wegcategorisering buiten de bebouwde kom hebben benoemd. Specifiek voor de situatie in de kernen nemen we in dit onderdeel een actie op voor de functie en inrichting van de traversen.

TO DO:

**Principeuitwerking
categorisering en
inrichting traversen
met oog voor
balans ontsluiting,
leefbaarheid en
verkeersveiligheid**

Wegencategorisering buiten de bebouwde kom



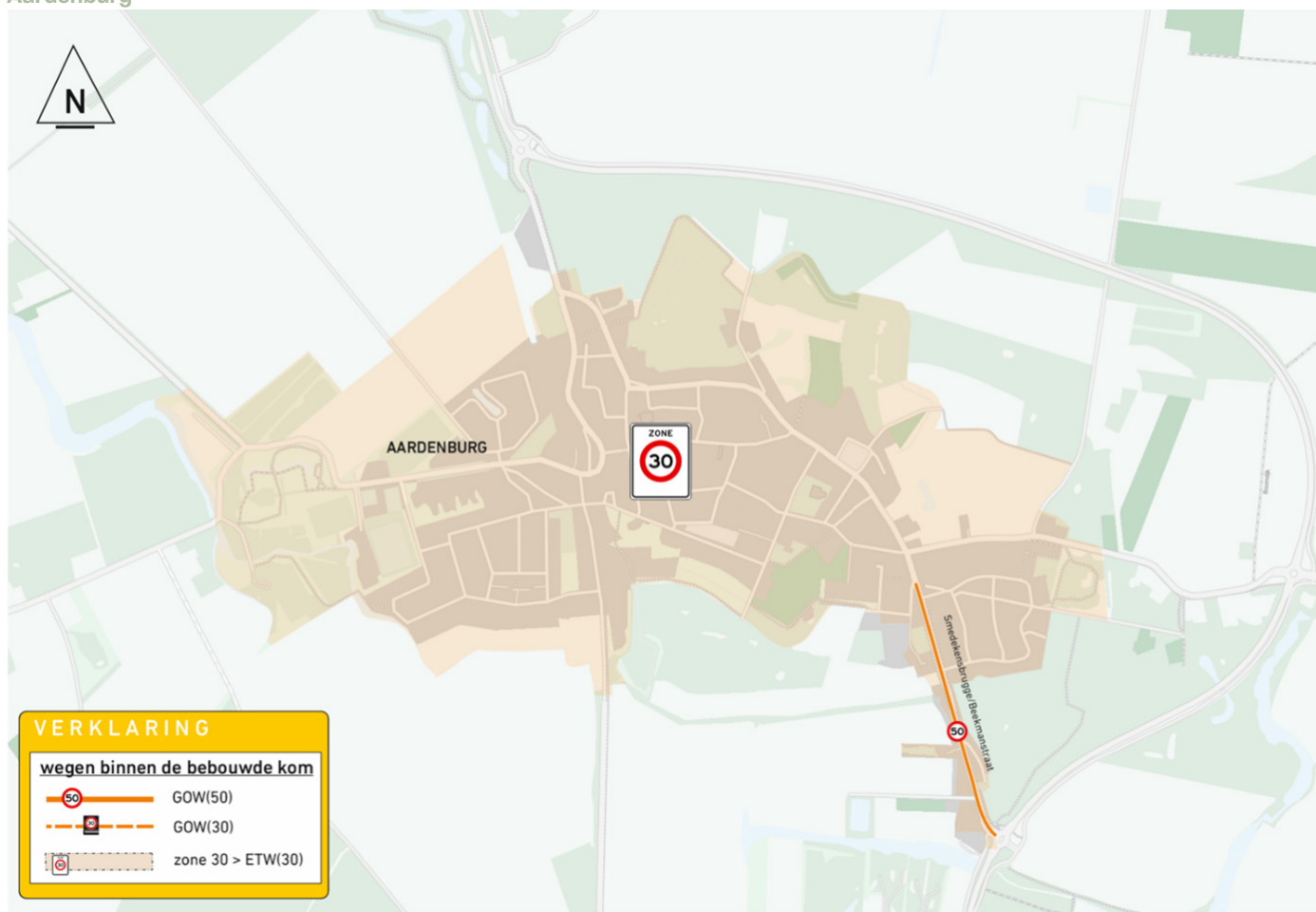
3.7 Kernen

Aardenburg

Binnen de bebouwde kom van Aardenburg geldt zone 30; de meeste wegen zijn daarmee gecategoriseerd als ETW30. Dit betreft het fijnmazige netwerk van woonstraten en verblijfsgebieden, waar gemengd gebruik door auto's, fietsers en voetgangers voorkomt.

De Smedekensbrugge / Beekmanstraat is aangeduid als gebiedsontsluitingsweg (GOW50). Deze route vormt de zuidelijke entree van de kern en sluit aan op de N251. Daarmee vervult de weg een belangrijke ontsluitende functie voor verkeer van en naar de kern, terwijl binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

Aardenburg



Breskens / Boerenhol

Binnen de bebouwde kom van Breskens en Boerenhol geldt zone 30; het grootste deel van de wegen is daarmee gecategoriseerd als ETW30. Dit betreft de woonstraten en verblijfsgebieden, waar gemengd gebruik door auto's, fietsers en voetgangers voorkomt.

Daarnaast zijn enkele wegen aangeduid als gebiedsontsluitingsweg.

- In Boerenhol is de doorgaande weg gecategoriseerd als GOW50. Deze verbinding heeft een belangrijke ontsluitende functie en sluit direct aan op het buitengebied en de provinciale routes richting Schoondijke en Groede.
- In Breskens zijn de Singel en de Scheldekade aangeduid als GOW30. Deze wegen hebben een interne ontsluitende functie en verbinden de kern met de omliggende woongebieden en het havengebied.

Breskens / Boerenhol



Cadzand / Cadzand-Bad

Binnen de bebouwde kommen van Cadzand en Cadzand-Bad geldt zone 30; het grootste deel van de wegen is daarmee gecategoriseerd als ETW30. Dit betreft de woonstraten en verblijfsgebieden waar gemengd gebruik door auto's, fietsers en voetgangers voorkomt.

Daarnaast zijn enkele wegen aangeduid als gebiedsontsluitingsweg.

- In de kern Cadzand is de Zuidzandseweg aangeduid als GOW50. Deze weg vormt de entree van de kern vanuit het buitengebied en sluit aan op de provinciale wegen richting Zuidzande en Oostburg.
- In de kern Cadzand is ook de Ringdijk Noord aangeduid als GOW50. Deze weg verzorgt de ontsluiting van de noordzijde van de kern en de kust.

Cadzand / Cadzand-Bad

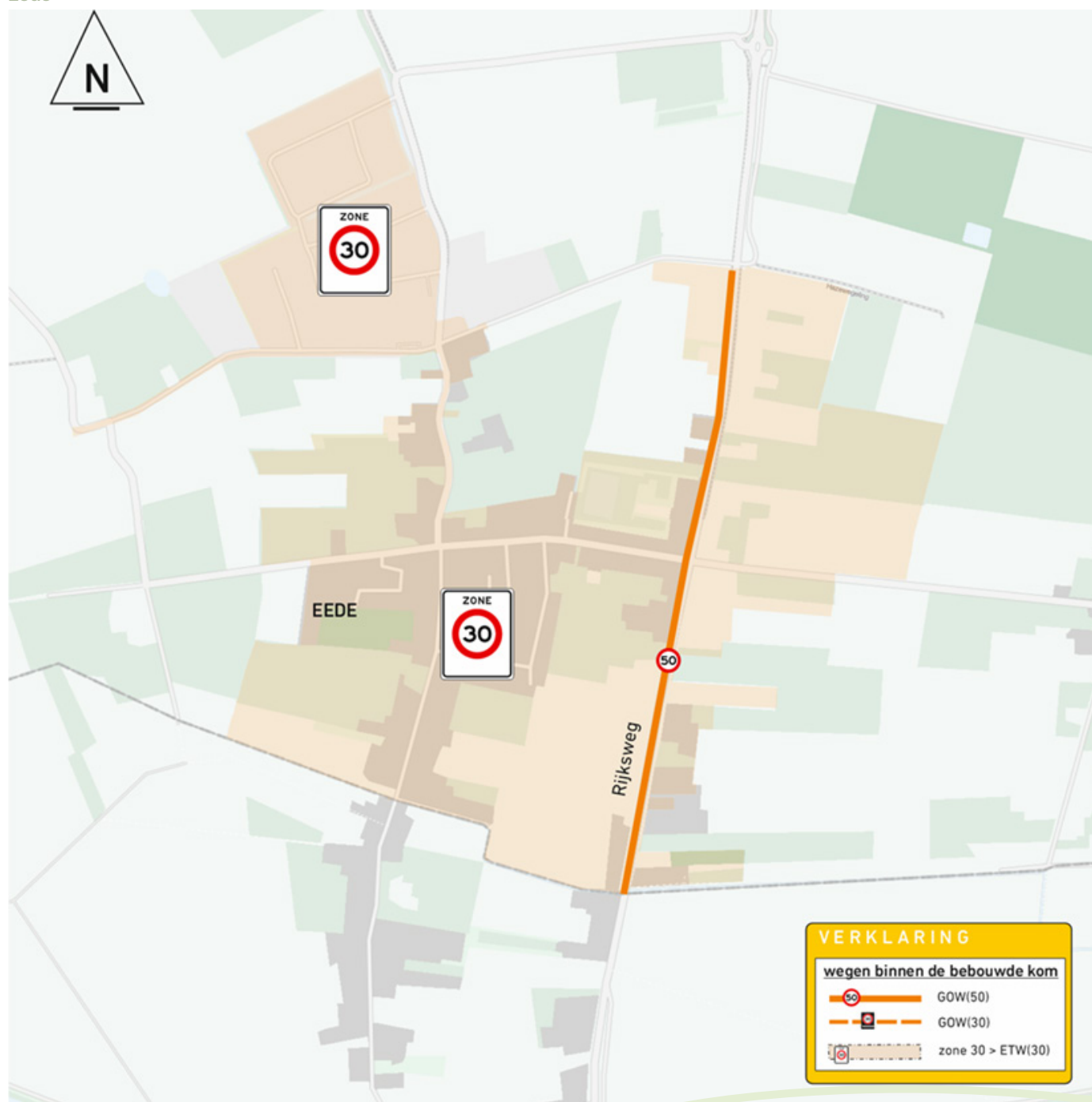


Eede

Binnen de bebouwde kom van Eede geldt zone 30; het grootste deel van de wegen is daarmee gecategoriseerd als ETW30. Dit betreft de woonstraten en verblijfsgebieden van de kern. En ook bedrijventerrein de Vlasschaard.

Daarnaast is de Rijksweg aangeduid als gebiedsontsluitingsweg (GOW50). Deze weg vormt de doorgaande verbinding door de kern en sluit aan op de N251 richting Aardenburg en Maldegem (België). De weg heeft binnen de bebouwde kom een ontsluitende functie en kent een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Eede



Groede

Binnen de bebouwde kom van Groede geldt zone 30; het grootste deel van de wegen is daarmee gecategoriseerd als ETW30. Dit betreft de woonstraten en verblijfsgebieden, waar gemengd gebruik door auto's, fietsers en voetgangers voorkomt.

Daarnaast is de Traverse aangeduid als gebiedsontsluitingsweg (GOW50). Deze weg vormt de doorgaande verbinding door de kern en sluit aan op de omliggende gebiedsontsluitingswegen richting Breskens en Nieuwvliet. De Traverse heeft binnen de kom een ontsluitende functie en kent een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Groede



Hoofdplaat

Binnen de bebouwde kom van Hoofdplaat geldt zone 30; alle wegen zijn daarmee gecategoriseerd als ETW30. Dit betreft de woonstraten en verblijfsgebieden van de kern, waar gemengd gebruik door auto's, fietsers en voetgangers voorkomt.

Binnen de kom zijn geen wegen aangeduid als gebiedsontsluitingsweg.

Hoofdplaat



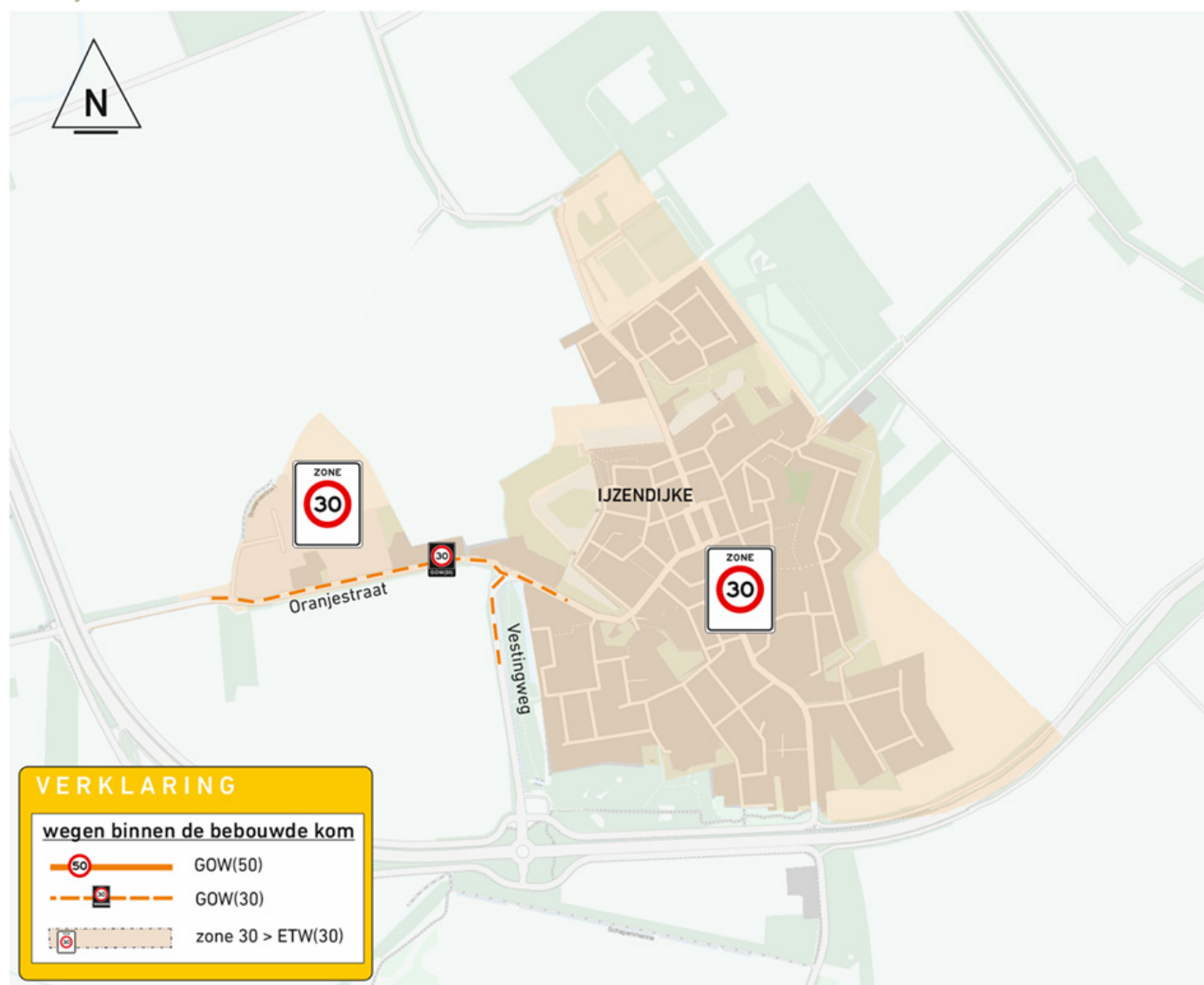
IJzendijke

Binnen de bebouwde kom van IJzendijke geldt zone 30; het grootste deel van de wegen is daarmee gecategoriseerd als ETW30. Dit betreft de woonstraten en verblijfsgebieden van de kern, waar gemengd gebruik door auto's, fietsers en voetgangers voorkomt.

Daarnaast zijn enkele wegen aangeduid als gebiedsontsluitingsweg.

- De Oranjestraat is aangeduid als GOW30. Deze weg vormt een belangrijke verbinding binnen de kom en sluit aan op de ontsluitingsroutes richting de omliggende wegen.
- De Vestingweg is eveneens aangeduid als GOW30 en verzorgt de verbinding tussen de Oranjestraat en de westelijke entree van de kern.

IJzendijke



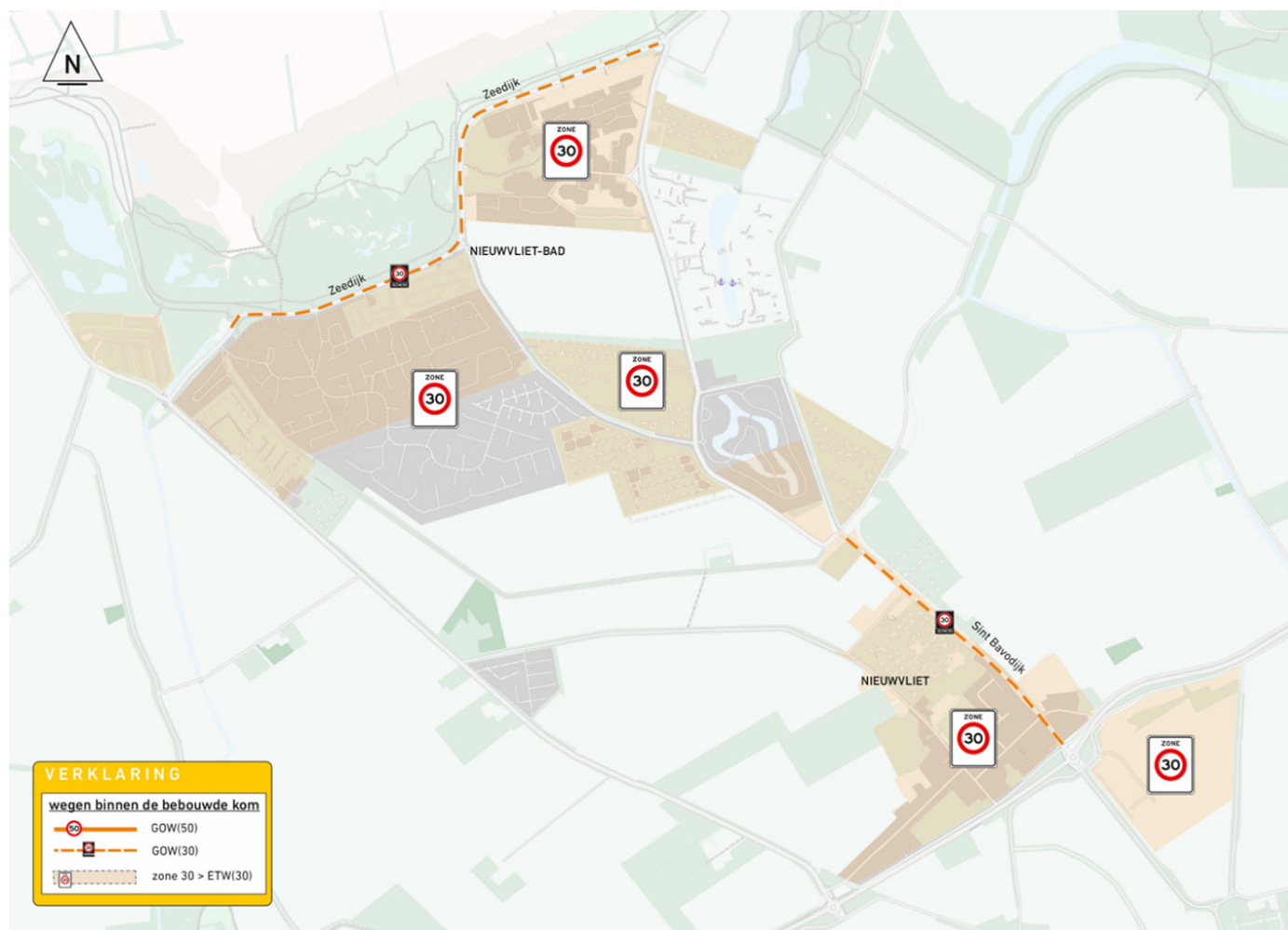
Nieuwvliet / Nieuwvliet-Bad

Binnen de bebouwde kommen van Nieuwvliet en Nieuwvliet-Bad geldt zone 30; het grootste deel van de wegen is daarmee gecategoriseerd als ETW30. Dit betreft de woonstraten en verblijfsgebieden, waar gemengd gebruik door auto's, fietsers en voetgangers voorkomt.

Daarnaast zijn enkele wegen aangeduid als gebiedsontsluitingsweg (GOW30).

- 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 de kustkern en sluit aan op de omliggende ontsluitingsroutes.

Nieuwvliet / Nieuwvliet-Bad



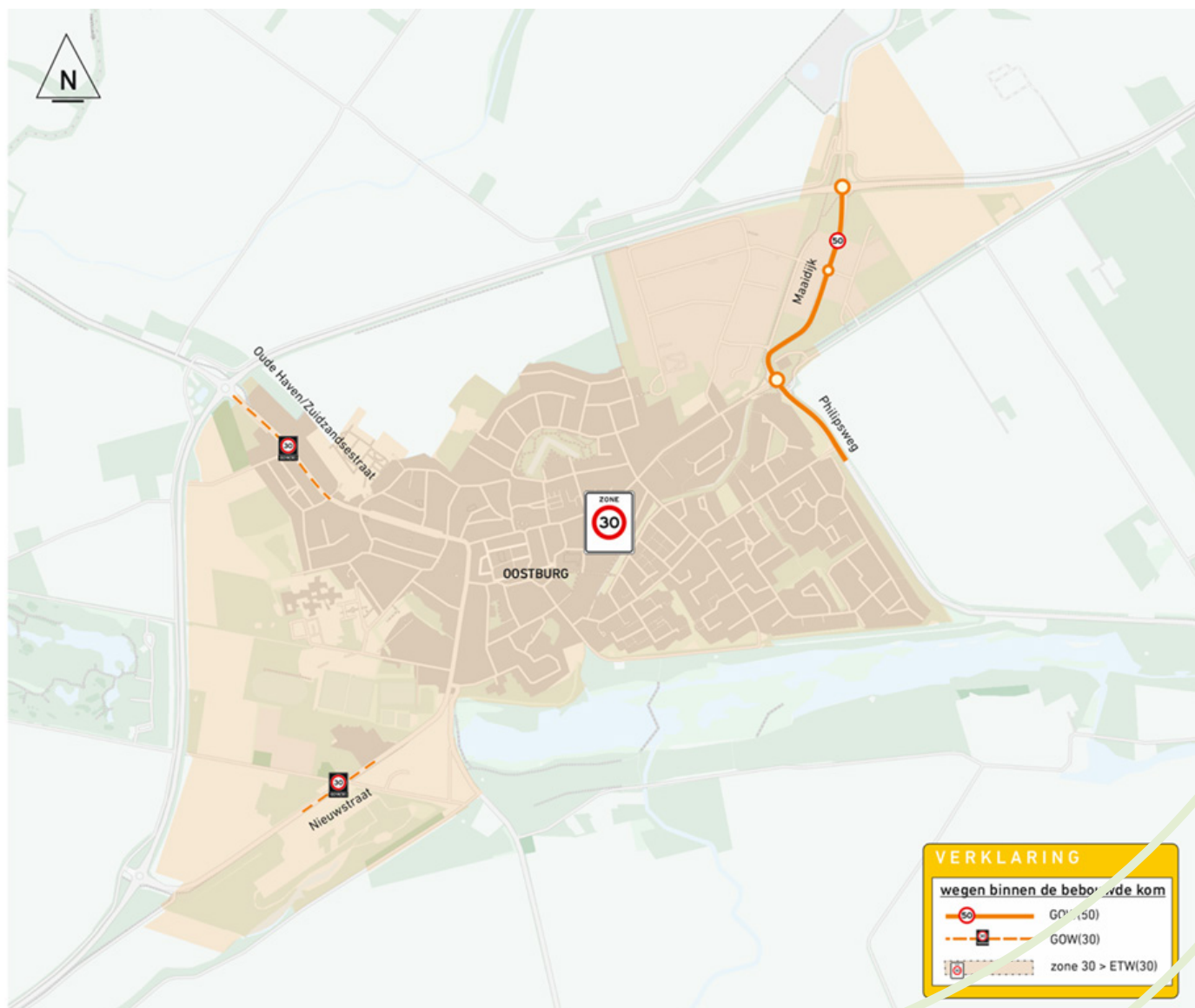
Oostburg

Binnen de bebouwde kom van Oostburg geldt zone 30; het grootste deel van de wegen is daarmee gecategoriseerd als ETW30. Dit betreft de woonstraten en verblijfsgebieden, waar gemengd gebruik door auto's, fietsers en voetgangers voorkomt.

Daarnaast zijn enkele wegen aangeduid als gebiedsontsluitingsweg.

- De Maaidijk en de Philipsweg vormen samen de noordelijke / oostelijke entree van de kern en zijn aangeduid als GOW50. Deze verbinding sluit aan op de provinciale wegen richting Breskens en Schoondijke.
- De Oude Haven/Zuidzandsevaart is aangeduid als GOW30 en verzorgt de ontsluiting van de westzijde van de kern richting Zuidzande.
- De Nieuwstraat is eveneens aangeduid als GOW30 en vormt een ontsluitingsroute aan de zuidzijde van de kern.

Oostburg

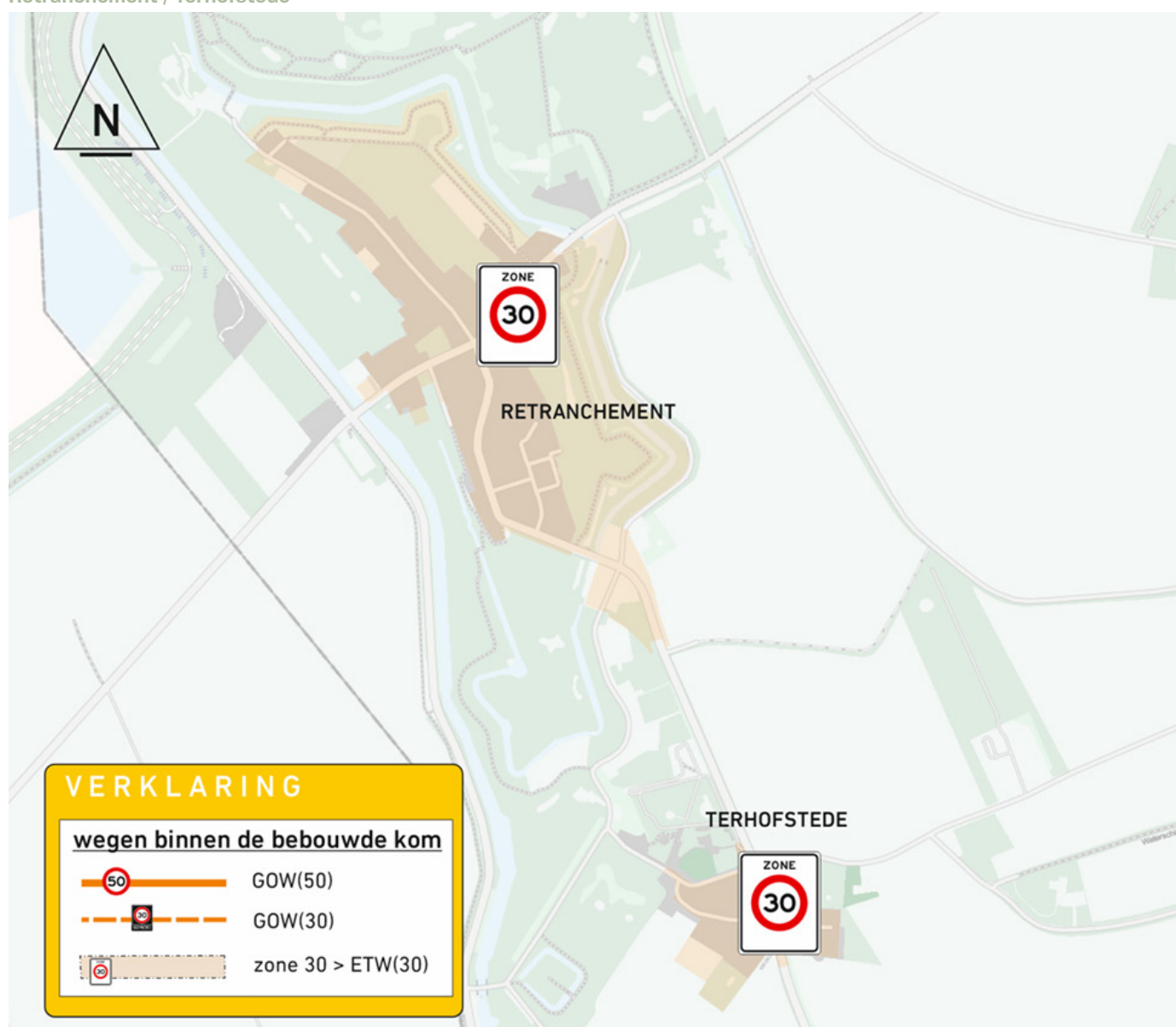


Retranchement / Terhofstede

Binnen de bebouwde kommen van Retranchement en Terhofstede geldt zone 30; alle wegen zijn daarmee gecategoriseerd als ETW30. Dit betreft de woonstraten en verblijfsgebieden van beide kernen, waar gemengd gebruik door auto's, fietsers en voetgangers voorkomt.

Binnen de kommen zijn geen wegen aangeduid als gebiedsontsluitingsweg. De ontsluiting van de kernen verloopt via de gebiedsontsluitingswegen in het buitengebied.

Retranchement / Terhofstede

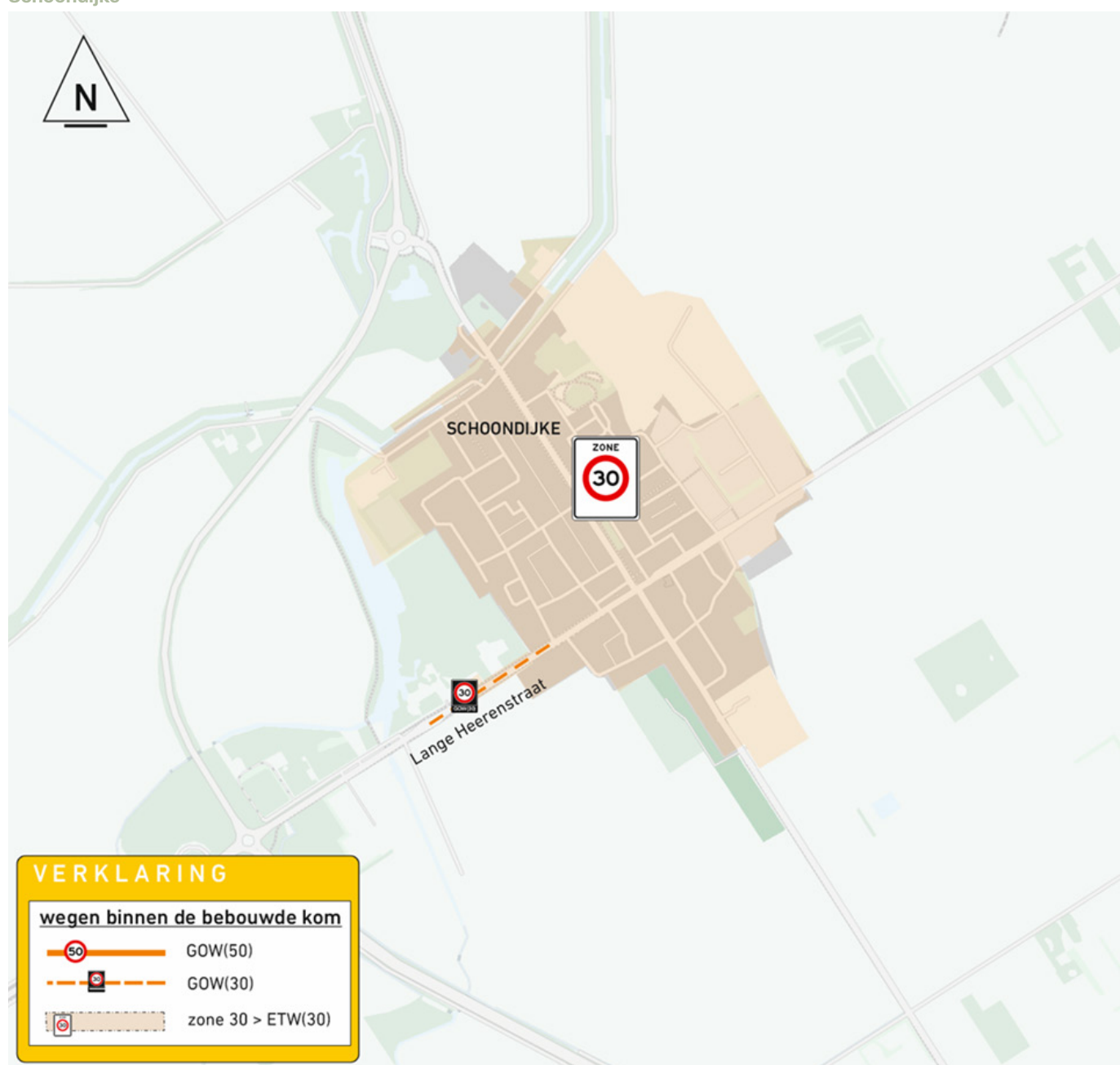


Schoondijke

Binnen de bebouwde kom van Schoondijke geldt overwegend zone 30, waarmee de meeste straten zijn gecategoriseerd als ETW30. Dit betreft de woonstraten en verblijfsgebieden waar de nadruk ligt op gemengd gebruik door auto's, fietsers en voetgangers.

De Lange Heerenstraat is aangeduid als gebiedsontsluitingsweg binnen de kom (GOW30). Deze weg vervult de functie van hoofdontsluiting van het dorp en sluit aan op de gebiedsontsluitingswegen in het buitengebied richting de N61.

Schoondijke



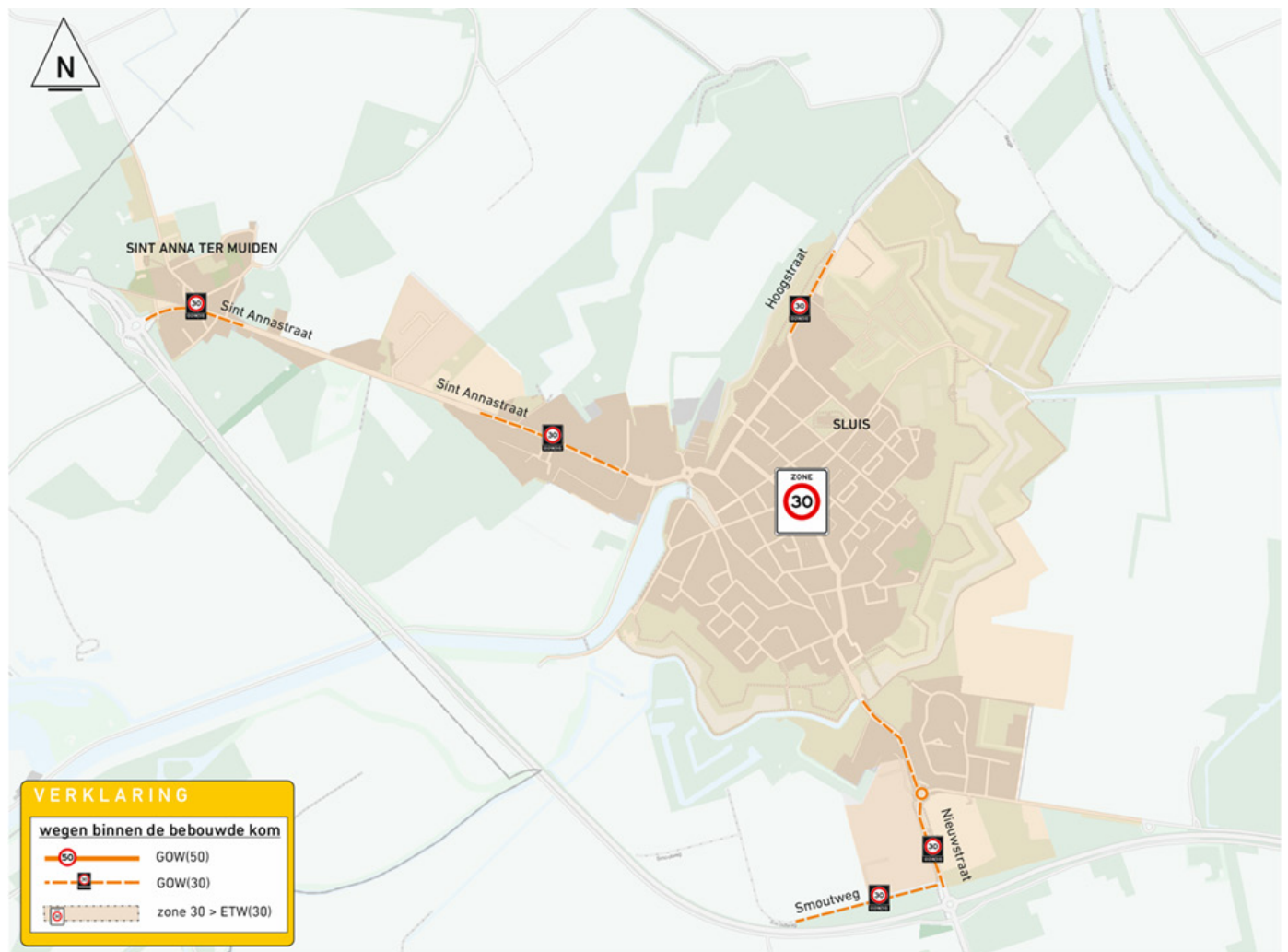
Sluis / Sint Anna Ter Muiden

Binnen de bebouwde kom van Sluis en Sint Anna ter Muiden geldt overwegend zone 30, waarmee de meeste wegen zijn gecategoriseerd als ETW30. Deze wegen vormen de woonstraten en verblijfsgebieden van de kernen, waar gemengd gebruik door auto's, fietsers en voetgangers plaatsvindt.

Daarnaast zijn enkele wegen aangeduid als gebiedsontsluitingsweg.

- De Hogestraat aan de noordzijde van Sluis is aangewezen als GOW30 en fungeert als hoofdontsluitingsroute richting het buitengebied.
- 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 van doorgaande route tussen beide kernen.

Sluis / Sint Anna Ter Muiden

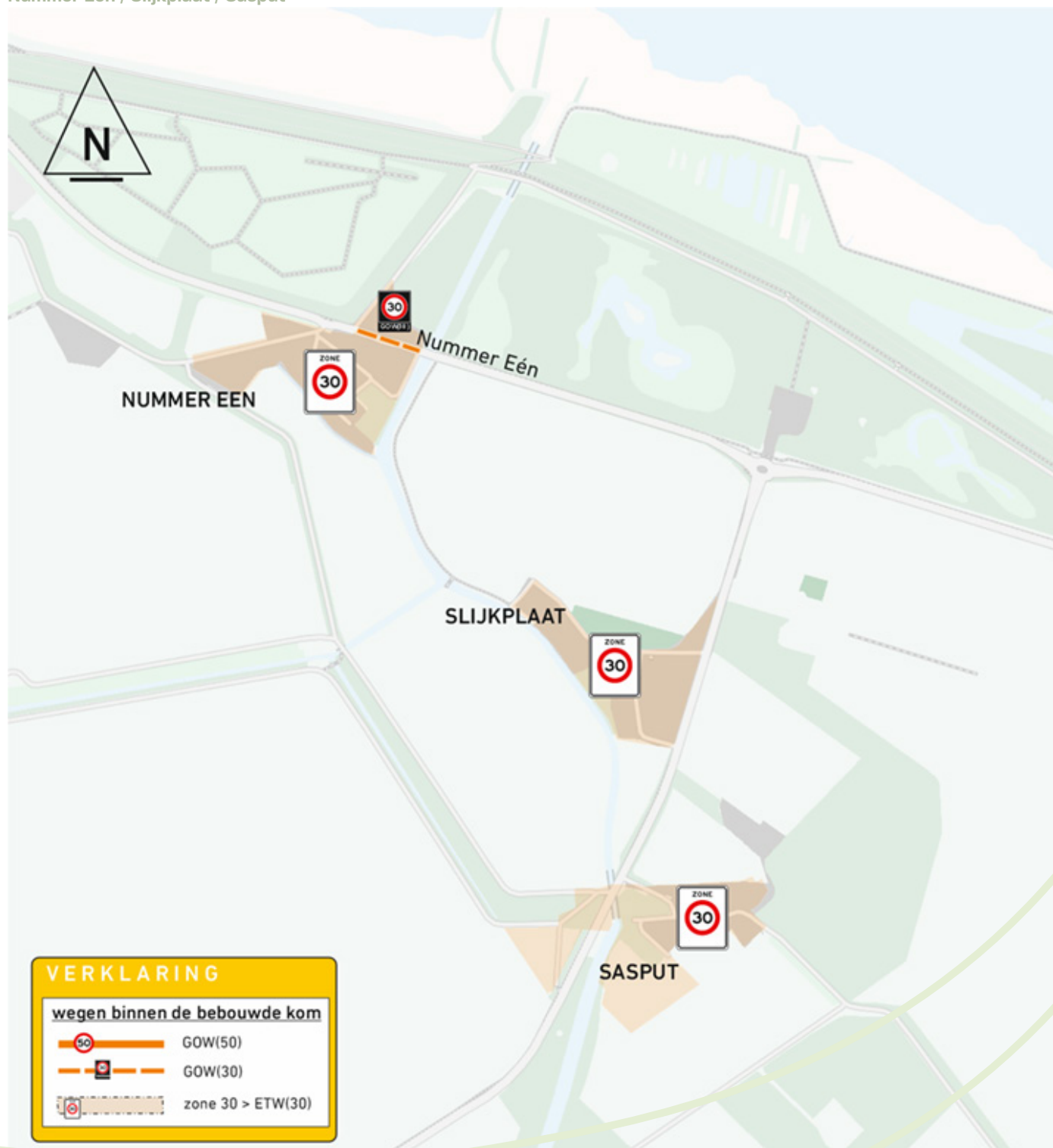


Nummer Eén / Slijkplaat / Sasput

Binnen de kleine kernen Nummer Eén, Slijkplaat en Sasput geldt overal zone 30, waarmee de wegen primair functioneren als ETW30. Deze inrichting sluit aan bij het karakter van de lintbebouwing en kleine woonkernen, waar gemengd gebruik van de weg door auto's, fietsers en voetgangers de norm is.

Een uitzondering hierop vormt de ontsluitingsweg bij Nummer Eén. Deze is gecategoriseerd als GOW30 en vervult een belangrijke verbindingfunctie met de omliggende gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom.

Nummer Eén / Slijkplaat / Sasput

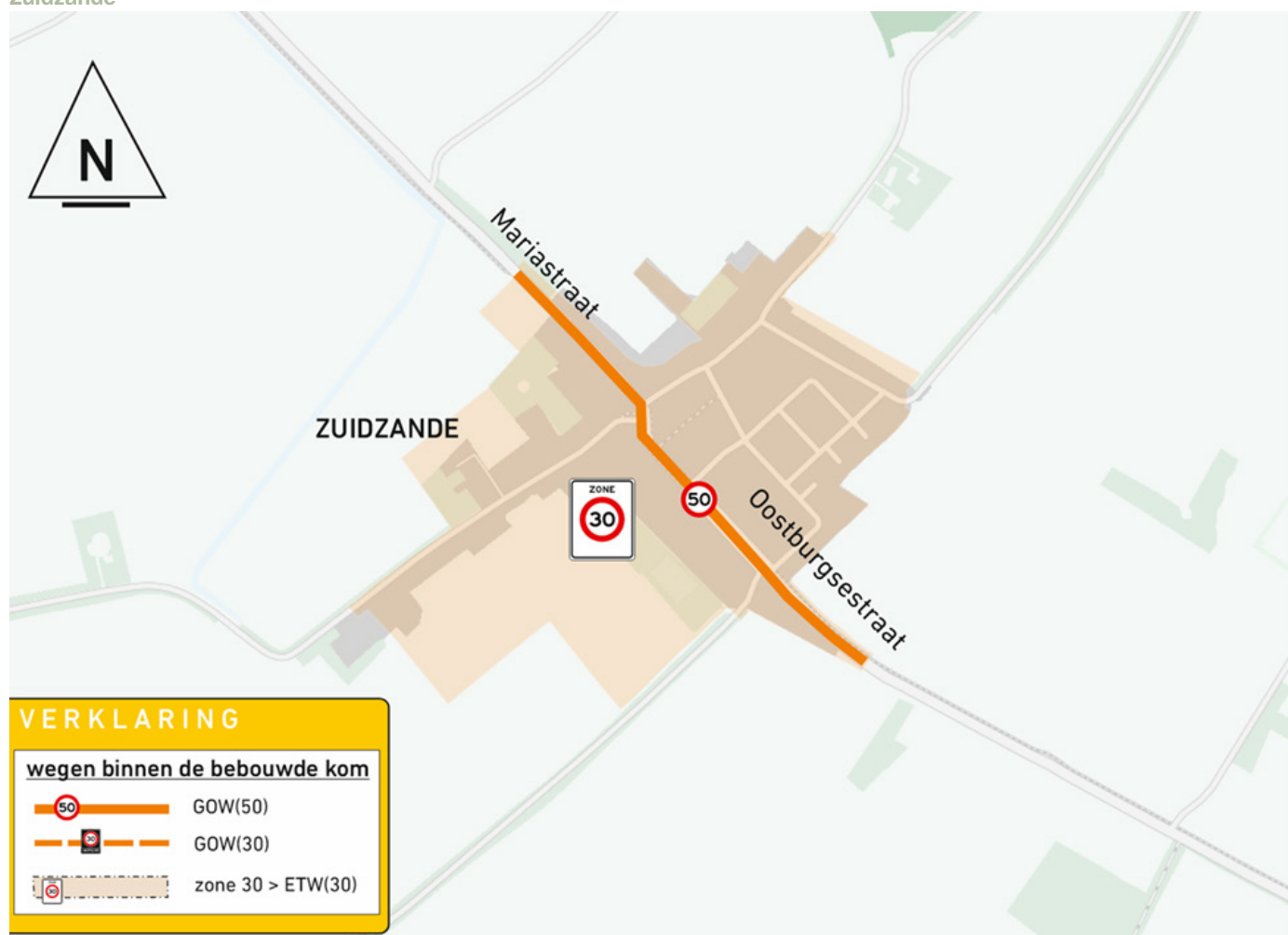


Zuidzande

Binnen de kern Zuidzande geldt in principe zone 30, waarmee de meeste wegen functioneren als ETW30 en ingericht zijn op verblijfsfunctie en gemengd verkeer.

Een uitzondering vormt de doorgaande route door de kern richting de kust. Deze is gecategoriseerd als GOW50 en loopt dwars door Zuidzande. Deze weg verzorgt de gebiedsontsluiting en verbindt de kern met de omliggende kernen en gebiedsontsluitingswegen buiten de kom. De inrichting van deze weg is gericht op doorstroming van verkeer, waarbij de maximumsnelheid op 50 km/h ligt.

Zuidzande

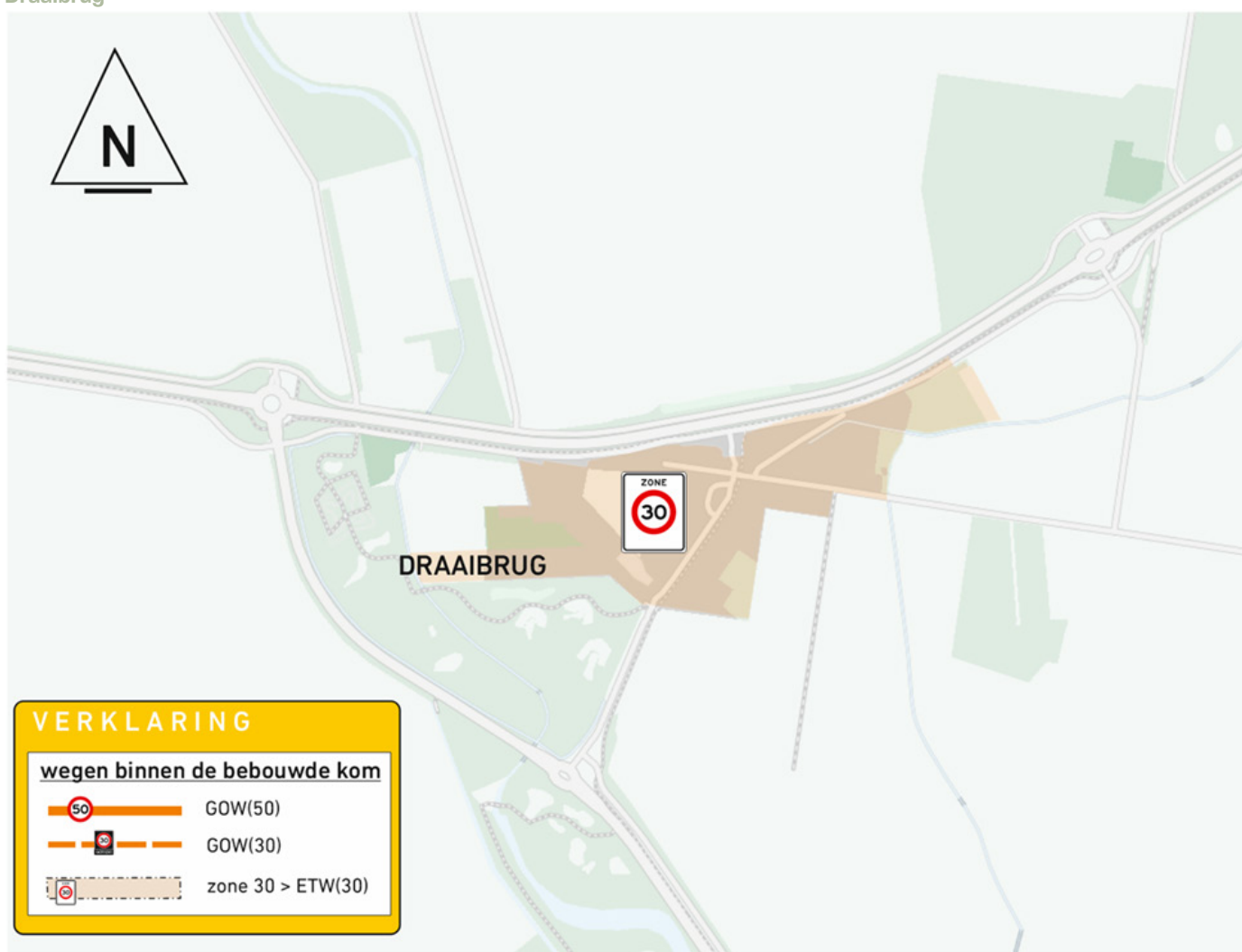


Draaibrug

Binnen de kern Draaibrug geldt een zone 30, waarmee de wegen functioneren als ETW30. Deze zijn ingericht op een verblijfsfunctie, met gemengd gebruik van auto-, fiets- en voetverkeer.

Binnende kom zijn geen gebiedsontsluitingswegen aanwezig. De gehele kern sluit aan op de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom, die de verbinding vormen richting de omliggende kernen en de N-wegen.

Draaibrug



Sint Kruis

Binnen de kern Sint Kruis geldt een zone 30, waarmee alle wegen functioneren als ETW30. Deze wegen zijn ingericht op de verblijfsfunctie, met gemengd gebruik door auto-, fiets- en voetverkeer.

Er zijn binnen de kom geen gebiedsontsluitingswegen aanwezig. De kern sluit aan op de wegen buiten de bebouwde kom, die de verbinding vormen met de omliggende kernen en de regionale wegenstructuur.

Sint Kruis



Waterlandkerkje

Binnen de kern Waterlandkerkje geldt een zone 30, waardoor alle wegen functioneren als ETW30. Het wegennet is hiermee volledig gericht op de verblijfsfunctie, waarbij auto-, fiets- en voetverkeer de ruimte delen.

Er zijn binnen de bebouwde kom geen gebiedsontsluitingswegen aanwezig. De aansluiting met de regionale structuur vindt plaats via de wegen buiten de bebouwde kom.

Waterlandkerkje



Turkeye

Binnen de kern Turkeye geldt een zone 30, waardoor alle wegen functioneren als ETW30. Het wegennet is hiermee volledig gericht op de verblijfsfunctie, waarbij auto-, fiets- en voetverkeer de ruimte delen.

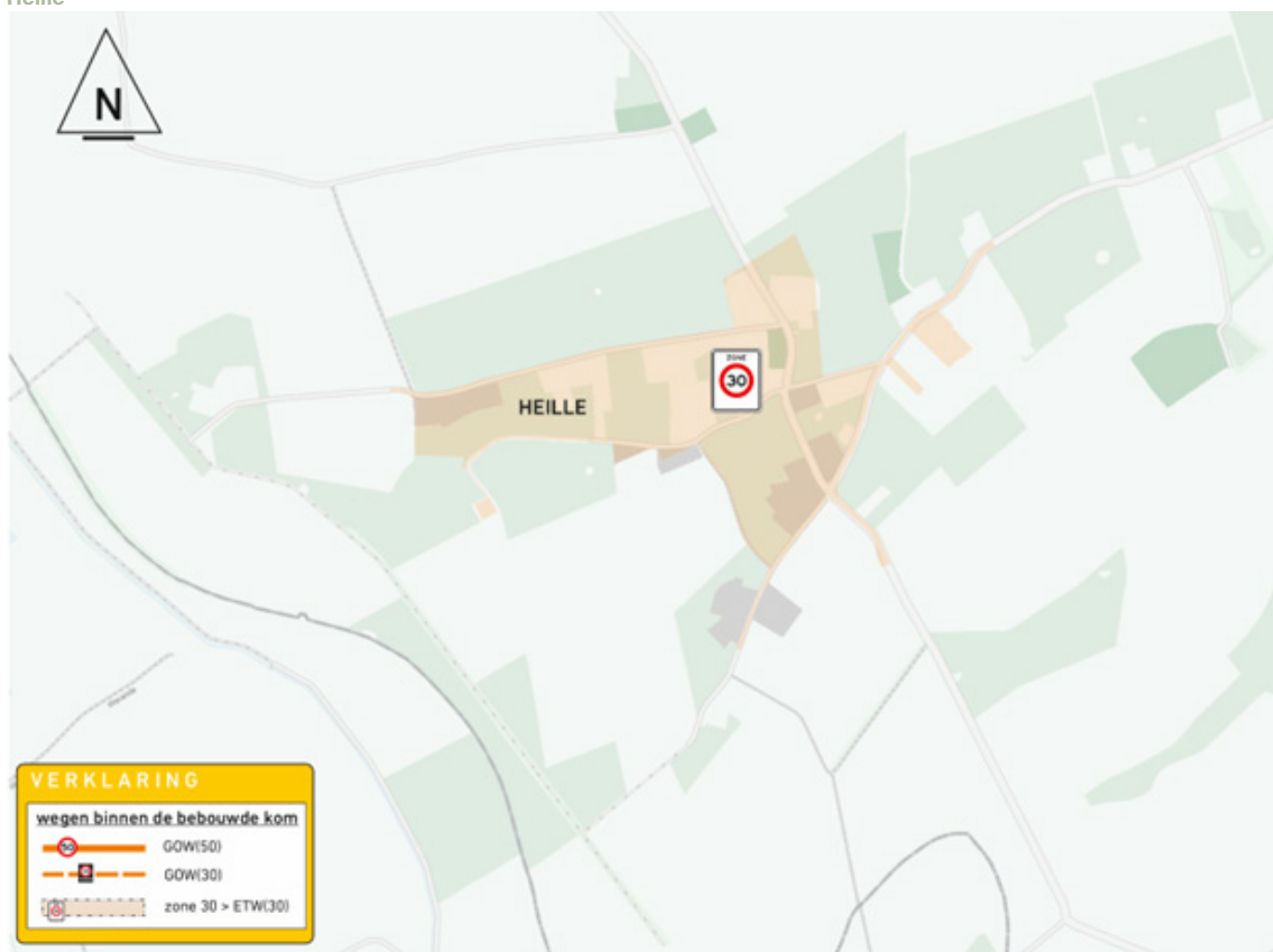
Turkeye



Heille

Binnen de kern Heille geldt een zone 30, waardoor alle wegen functioneren als ETW30. Het wegennet is hiermee volledig gericht op de verblijfsfunctie, waarbij auto-, fiets- en voetverkeer de ruimte delen.

Heille



3.8 Landbouwverkeer

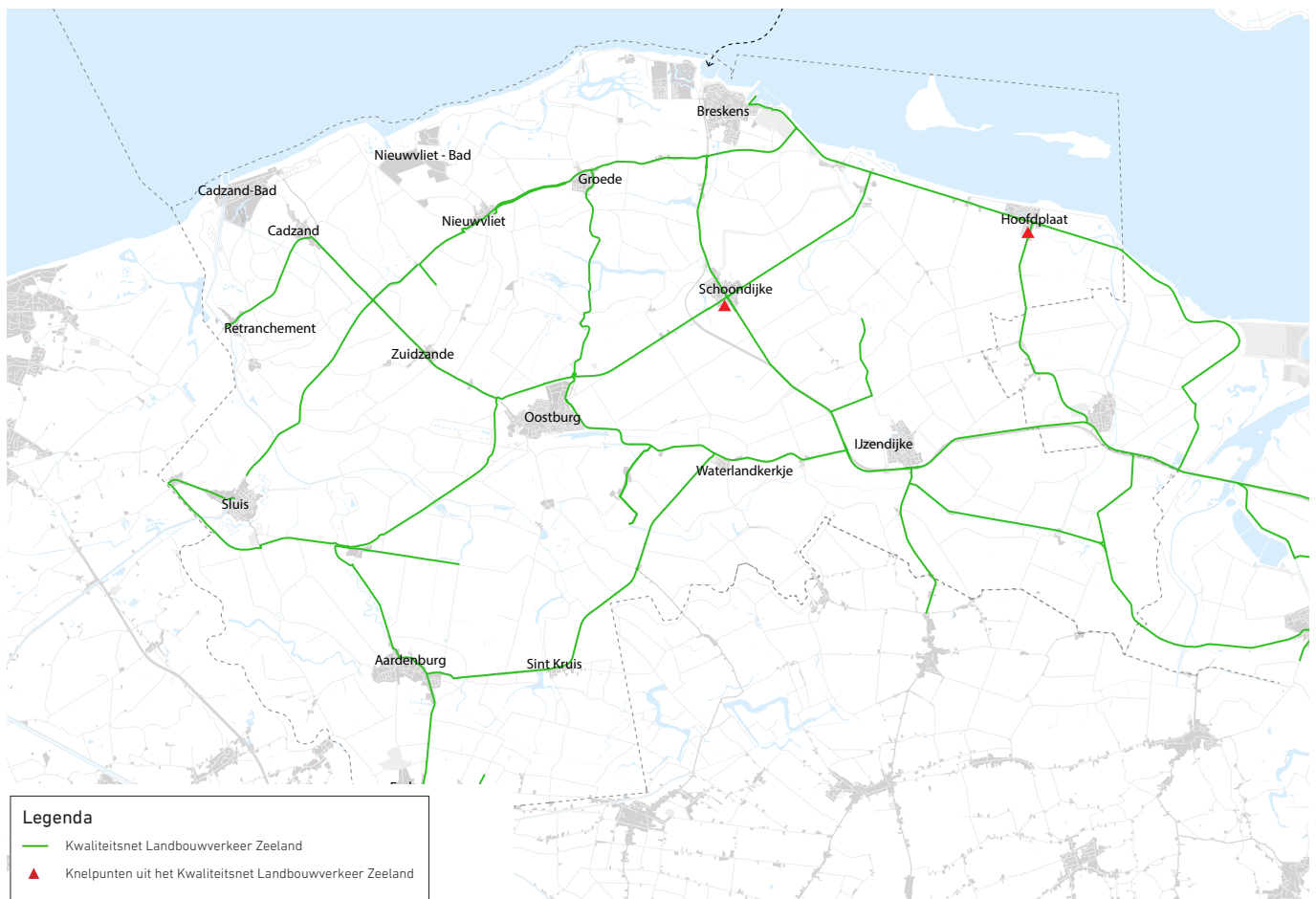
Zeeland is bij uitstek ook een landbouwprovincie. Al jaren werken Zeeuwse wegbeheerders dan ook samen om een zo goed mogelijk mobiliteitssysteem aan te bieden afgestemd op deze doelgroep. In 2011 is er een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland (KLZ) vastgesteld. Het doel van het KLZ is dat het landbouwverkeer zich over grotere afstanden vlot en veilig kan verplaatsen (economisch belang) en tegelijkertijd de verkeersveiligheid en doorstroming van het overige verkeer en de leefbaarheid in de kernen verbetert. In 2017 en 2021 is het KLZ geëvalueerd in samenwerking met een brede groep wegbeheerders en stakeholders. Dit om het draagvlak van netwerkkeuze, maatregelen en prioritering te verbreden. Het geactualiseerde KLZ bevat een lijst met 32 geprioriteerde knelpunten in Zeeland, waarvan er twee gesitueerd zijn in de gemeente Sluis (Kersenlaan/Schoolstraat Hoofdplaat en centrum Schoondijke). Op een tweede lijst staan minder belangrijk geachte knelpunten welke dan ook minder prioriteit zijn toegekend. Hier staan vijf punten op voor de gemeente Sluis.

Sluis is een gemeente met veel landbouw en dus ook landbouwverkeer. Bij de vormgeving en inrichting van wegen is het van belang rekening te blijven houden met deze doelgroep. Landbouwvoertuigen kennen grotere afmetingen en daar dient bij het nemen van bijvoorbeeld snelheidsbeperkende maatregelen rekening gehouden te worden.

3.9 Vrachtverkeer

Het meeste vrachtverkeer in de gemeente Sluis vinden we terug op de hoofdroute N61-N253. De meeste bedrijventerreinen zijn ook aan of nabij een hoofdweg gelegen. Er doen zich momenteel geen knelpunten voor. Wat we wel zien is dat het parkeren van vrachtauto's aandacht vraagt. Op de N61 bij locatie tankstation Aers zien we met name in het weekend een grote concentratie van geparkeerde vrachtauto's. Belangrijk om dit te monitoren. Het is een onderwerp dat provincie breed en landelijk de aandacht heeft.

Kaart landbouwnetwerk



4. Veiligheid

4.1 Inleiding

In de bouwsteen veiligheid benoemen we hoe we ervoor zorgen dat het mobiliteitssysteem op de juiste wijze en door iedereen kan worden gebruikt. Allereerst staan we stil bij de inrichting van de infrastructuur. Hoe richten we de openbare ruimte zo in dat we het gewenste gedrag stimuleren? We nemen de basisrichtlijnen op voor wegvakken en routes binnen de bebouwde kom. Uiteraard is iedere straat uniek en dienen we altijd integraal te bezien wat het beste passend is. De richtlijnen vormen de basis waar vanuit we voor wat mobiliteit betreft vertrekken. Naast inrichting kunnen we met educatie en handhaving ook bijdragen aan “gewenst gedrag”. Educatie, maar ook communicatie. We doen al veel op het gebied van verkeersveiligheidsacties, denk bijvoorbeeld aan de verkeersexamens onder scholieren en de BOB-campagne. Wanneer we dit nog meer promoten en communiceren vergroten we het bereik en het effect van deze campagnes. Als laatste onderdeel van deze bouwsteen staan we stil bij toegankelijkheid. We hechten er veel waarde aan dat iedereen kan deelnemen in Sluis, een voor iedereen toegankelijk mobiliteitssysteem is hiervoor een harde voorwaarde.

4.2 Infrastructuur

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.

Het Sluise wegennet vervult verschillende functies: het verbindt kernen, ontsluit gebieden en maakt uitwisseling van verkeer mogelijk. Tegelijkertijd fungeert een groot deel van het netwerk ook als verblijfsruimte, vooral binnen de kernen en in het landelijk gebied. Dat leidt op veel plekken tot een spanningsveld tussen doorgaand verkeer en langzaam verkeer dat gebruik maakt van de straat om te verblijven, fietsen of oversteken. Met behulp van de wegencategorisering wordt actief gestuurd op dit spanningsveld. De verbindingen tussen kernen en regio's vormen het hoofdwegennet, met een duidelijke stromingsfunctie. Binnen de woonkernen en het buitengebied ligt de nadruk op verblijfskwaliteit en veiligheid. Daartussen bevindt zich een overgangszone van wegen met een gemengde functie: hoofdwegen binnen de kom die zowel doorstroming als verblijf faciliteren. Juist deze wegen vragen om extra aandacht, omdat de risico's op conflicten hier het grootst zijn. In het categoriseringsplan zijn deze routes daarom apart benoemd en voorzien van passende richtlijnen voor inrichting en gebruik.

Inrichtingskenmerken binnen bebouwde kom

We beginnen met de inrichtingskenmerken voor de wegcategorieën binnen de bebouwde kom. Deze kenmerken zijn gebaseerd op de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig, die in heel Nederland worden toegepast en bijdragen aan een herkenbaar wegbeeld. Bij elke wegcategorie wordt een bijpassend inrichtingsprofiel volgens de CROW-richtlijnen gepresenteerd ter ondersteuning.

Binnen de bebouwde kom zijn de ETW(30), GOW(30) en GOW(50) van toepassing. Bij de ETW(30) en GOW(50) wordt een minimaal profiel en een wensbeeld profiel getoond. Het minimale profiel laat zien welke inrichtingskenmerken ten minste benodigd zijn. Bij het wensbeeld gaat het vanzelfsprekend om de meest wenselijke inrichtingskenmerken. Het CROW gaat bij laatstgenoemde uit van de term 'ideaal', maar deze term sluit niet altijd aan op de praktijk. Bij de GOW(30) laten we een type-1 en type-2 variant zien.

ETW(30) wensbeeld

Binnen het wensbeeld heeft een erftoegangsweg (30) het karakter van een woonstraat met minimaal of beperkt doorgaand autoverkeer en geen zwaar verkeer. De rechtstanden worden bij dit type weg zo kort mogelijk gehouden om hogere snelheden te vermijden. Er is sprake van gemengd verkeer zonder specifieke voorzieningen voor de fiets. Het hoofdnetwerk voor fietsers kan wel via dit type

weg lopen. Het wegprofiel is idealiter 4,80 meter breed zonder rijbaanscheiding en zonder parkeren op de rijbaan. Indien er wel sprake is van parkeren op de rijbaan dient een wegbreedte van 5,8 meter te worden gehanteerd. Bij wegen waarvan bekend is dat zwaar verkeer er meer dan gemiddeld gebruik van maakt is de keuze voor een breedte van 5,8 meter gelet op het voorkomen van schade aan te raden.

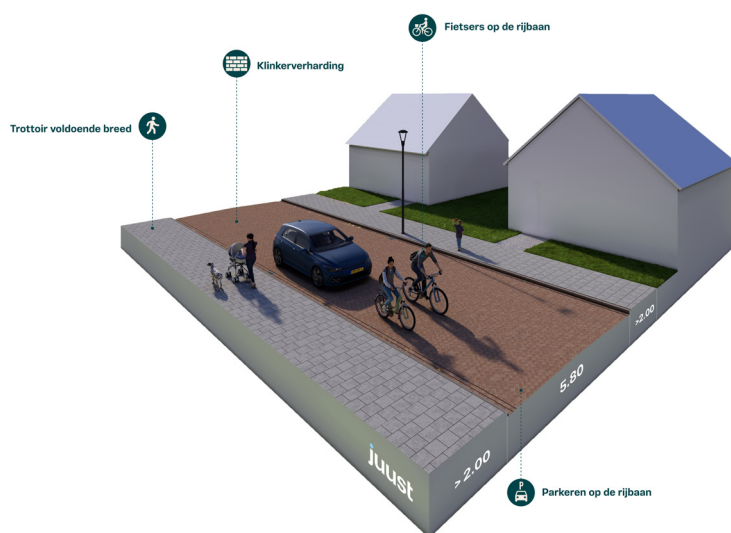
Voor een ETW 30 wordt open verharding of streetprint toegepast voor een snelheidsremmend effect. Idealiter is er geen lengtemarkering op de rijbaan aanwezig en worden opsluitbanden toegepast. Langsparkeren wordt op een duurzame manier op trottoirniveau met doorgroeistenen gefaciliteerd.

Vanwege de beperkte hoeveelheid verkeer zijn er geen aangewezen oversteekplaatsen noodzakelijk. De gedachte is dat langzaam verkeer altijd veilig kan oversteken. Bij de ETW 30 rijdt geen openbaar vervoer met bussen langer dan 8 meter. Dit houdt in dat alleen vervoer op maat hier aanwezig kan zijn. Onderlinge kruispunten met andere erftoegangswegen zijn gelijkwaardig met eventuele snelheidsremmende maatregelen. Bij kruispunten met gebiedsontsluitingswegen is meestal sprake van een voorrangskruispunt of rotonde.

ETW(30) minimaal

Veel van de kenmerken uit het wensbeeld gelden ook voor het minimale profiel. In werkelijkheid zijn vaak niet alle inrichtingseisen haalbaar of is behoefte aan iets bredere inrichting om de inrichtingseisen te kunnen faciliteren.

Het belangrijkste verschil is de te hanteren rijbaanbreedte. Een erftoegangsweg dient als woonstraat niet te ruim te worden ingericht. Zoals benoemd is 4,80 meter het meest wenselijk, maar dient de rijbaanbreedte niet breder dan 5,80 meter te zijn. Hierbij wordt verharding in klinkers of streetprint toegepast. Parkeren is indien noodzakelijk op de rijbaan mogelijk. Openbaar vervoer mag in de vorm van lange bussen aanwezig zijn, waarbij alleen halteren op de rijbaan mogelijk is. Eventuele fietsvoorzieningen kunnen aanwezig zijn door af te wijken van de verhardingskleur. Hierbij wordt geen witte lengtemarkering toegepast.



Fietsstraat, speelstraat of parkstraat

De fietsstraat is een vorm van een erftoegangsweg, maar dan met hogere fietsintensiteiten. De fietsstraat wordt toegepast als onderdeel van een belangrijke hoofd fietsroute. Hierbij zijn de fietsintensiteiten hoog in verhouding tot het gemotoriseerd verkeer. De automobilist is te gast en past de rijnsnelheid aan op het fietsverkeer. De fietser voelt zich comfortabel en krijgt de ruimte om te fietsen. Op deze manier wordt zowel de veiligheid van de fietser als de verblijfskwaliteit gewaarborgd. Om de herkenbaarheid te vergroten heeft het CROW Fietsberaad verschillende inrichtingskenmerken voor een fietsstraat geformuleerd. De belangrijkste hoofdrichtlijnen zijn de toepassing van rood asfalt over het gehele wegvak en bebording ter aanduiding van het begin van de fietsstraat.

Verder zijn binnen het CROW Fietsberaad diverse vormgevingselementen opgenomen. Qua vormgeving bestaan fietsstraten er in allerlei verschillende soorten en maten. Er is geen sprake van een “minimaal” of “wensbeeld” profiel. We nemen daarom bewust niet deze CROW-kenmerken hier op, maar gaan in op de praktijk in Sluis. Belangrijk is om een uitstraling te creëren die laat zien dat de fietser de primaire weggebruiker is en de auto te gast.

Waar we bij een fietsstraat de nadruk leggen op de functie van fietsroute leggen we dit in een speelstraat en parkstraat op de functie verblijven. Het kunnen spelen en verblijven op straat is eigenlijk belangrijker dan de verkeersfunctie. Een auto of ander vervoersmiddel moet van de straat gebruik kunnen maken, maar dat mag wel enige moeite kosten. Dit alles om de verblijfskwaliteit te verhogen.



GOW(30)

De Gebiedsontsluitingsweg (30) vormt een relatief nieuwe wegcategorie binnen de bebouwde kom. Daarvoor is altijd sprake geweest van twee verschillende wegcategorieën: de GOW(50) en ETW(30) met beide in theorie duidelijk afwijkende functies en inrichtingseisen. De praktijk leert ons dat dit onderscheid lang niet altijd zichtbaar is, in dat geval is sprake van grijze wegen. Enerzijds komt het regelmatig voor dat een weg in praktijk een duidelijke ontsluitingsfunctie heeft, echter is er dan onvoldoende fysieke ruimte aanwezig om een breed genoeg wegprofiel te realiseren of vrijliggende fietspaden in te passen. Anderzijds kan de situatie ook omgekeerd zijn. In dat geval kent de weg een te breed wegprofiel in relatie tot de verkeersintensiteiten of ontbreken snelheidsbeperkende maatregelen. Gevolg is dat gemotoriseerd verkeer meer ruimte krijgt om een (te) hoge snelheid aan te houden. De kans op ongevallen neemt zo toe. Daarnaast bestaan er ook wegen met een dubbele functie binnen de bebouwde kom. In praktijk is op basis van de verkeersintensiteiten sprake van een ontsluitingsfunctie die past bij de gebiedsontsluitingsweg. De aanwezigheid van verblijfsfuncties in hetzelfde gebied vraagt om een lagere maximumsnelheid.

Om te kunnen omgaan met bovengenoemde wegen is de gebiedsontsluitingsweg 30 of GOW(30) geïntroduceerd. Voor toepassing van de GOW(30) zijn inrichtingskenmerken vastgesteld. Het wegprofiel is in verhouding tot de GOW(50) relatief smal en kan zo worden ingepast bij beperkte beschikbare ruimte. Het smalle wegprofiel remt de snelheid van gemotoriseerd verkeer en verkleint het snelheidsverschil met langzaam verkeer. Op deze manier ontstaat een weg die veilig is voor alle typen verkeersdeelnemers. Het kan moeilijk zijn om de juiste inschatting te maken bij de overweging om een GOW(30) weg of een andere wegcategorie te kiezen. Elke weg staat immers op zichzelf en is daarmee niet één op één vergelijkbaar met andere locaties. Als ondersteuning is daarom onderstaand afwegingskader op netwerkniveau ontwikkeld. Met dit afwegingskader kan worden bepaald welke wegcategorie van toepassing is bij bestaande wegen binnen de gemeente.

Wanneer bij het doorlopen van de stappen de GOW(30) als gewenste wegcategorie naar voren komt is de volgende stap om de weginrichting te bepalen. Voor de GOW(30) zijn nog geen definitieve ontwerprichtlijnen vastgesteld. Wel heeft het CROW een interpretatie met voorlopige inrichtingskenmerken vastgesteld (publicatie Handreiking inrichtingskenmerken GOW(30)) die bruikbaar is voor de uitvoering. De belangrijkste inrichtingskenmerken luiden als volgt:

De GOW(30) heeft zowel een verblijfs- als verkeersfunctie;

De GOW(30) wordt alleen toegepast bij de herinrichting van bestaande wegen en niet bij de aanleg van nieuwe wegen;

De GOW(30) heeft altijd fietsvoorzieningen. Dit zijn voldoende brede fietsstroken of reeds aanwezige vrijliggende fietspaden;

Langzaam verkeer kan de rijbaan oversteken bij oversteekplaatsen;

Bij de GOW(30) is altijd een voetpad aanwezig;

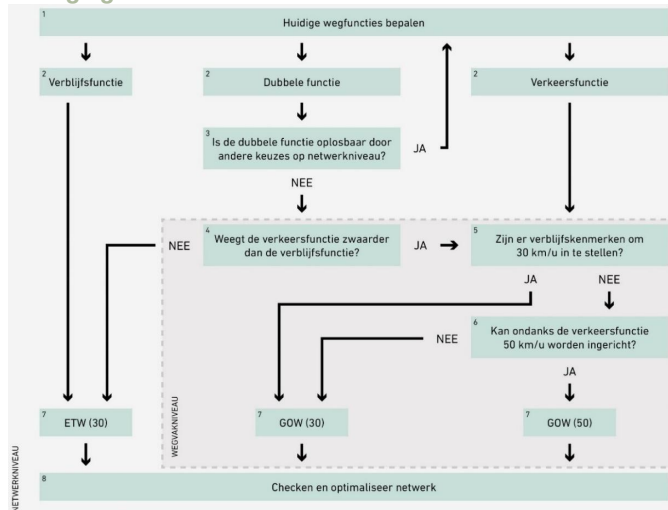
De kruispunten met erftoegangswegen zijn gelijkvloers met voorrangmaatregelen;

Bij kruispunten en eventueel oversteekvoorzieningen worden snelheidsremmende maatregelen toegepast, bijvoorbeeld met behulp van uitbuigende middengeleiders en plateau's;

Parkeren is niet toegestaan op de rijbaan. Bij voorkeur vindt parkeren ook niet plaats naast de rijbaan (parkeerstroken of parkeervakken);

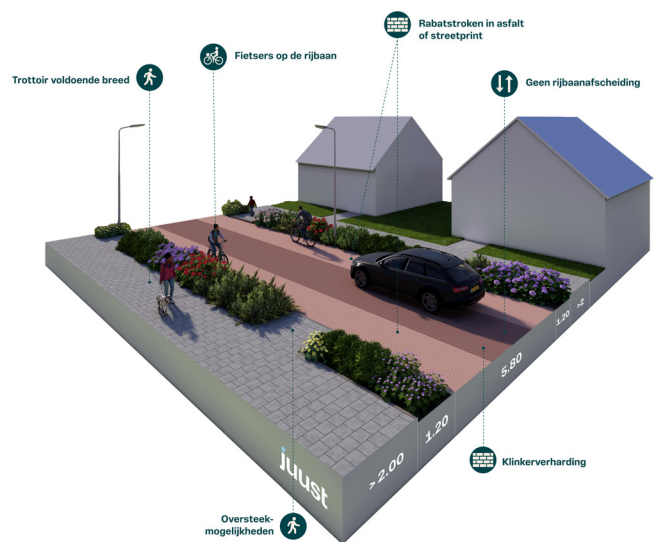
De verharding bestaat uit klinkers met eventueel asfalt voor fietsers.

Afwegingskader GOW30



GOW(30) type 1

Bij dit type profiel gaan we uit van een relatief krappe rijbaanbreedte. De keuze hiervoor kan gemaakt worden vanwege ruimtegebrek, maar bijvoorbeeld ook vanwege lagere intensiteiten autoverkeer. Net als bij de andere wegcategorieën binnen de bebouwde kom hoort een voldoende breed trottoir waar voetgangers voldoende ruimte hebben om elkaar te passeren. Op verschillende plaatsen is het door de snelheid van 30 km/u mogelijk om veilig te kunnen oversteken. De rijbaan is aangelegd in klinkerbestrating of streetprint. Aan weerskanten zijn rabatstroken toegepast in andere kleuren en materialisatie om fietsverkeer op de rijbaan voldoende fietsruimte te bieden. De rabatstroken zijn in streetprint of asfalt uitgevoerd om voldoende fietscomfort te bieden.



GOW(30) type 2

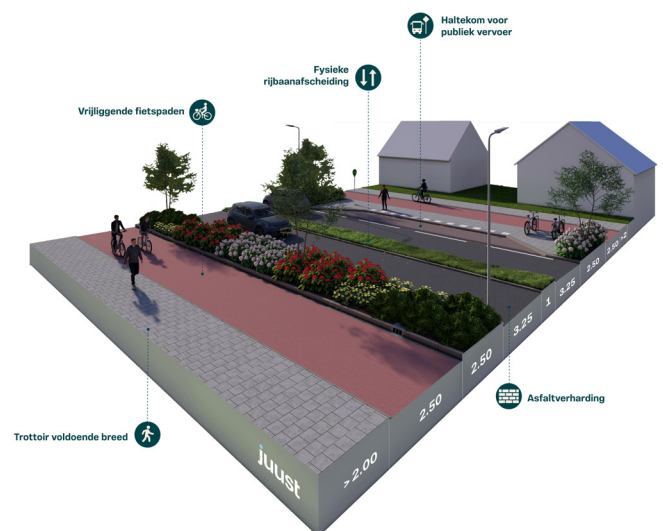
Bij dit type gaan we uit van een breder profiel voor de GOW(30). Dit houdt in dat voetgangers fietsers en motorvoertuigen van elkaar gescheiden zijn. Dit is bijvoorbeeld wenselijk wanneer de intensiteiten voor auto- of fietsverkeer relatief hoog zijn. Hierbij dient dus voldoende ruimte binnen het wegprofiel beschikbaar te zijn. Voor fietsverkeer realiseren we brede vrijliggende fietsstroken. Het rijbaanprofiel bestaat uit klinkerverharding met een fysieke overrijdbare rijbaanafschieding. Ondanks de hogere intensiteiten kan op verschillende plaatsen veilig worden overgestoken. De maximumsnelheid van 30 maakt dit immers mogelijk.



GOW(50) wensbeeld

De gebiedsontsluitingsweg 50 of GOW(50) heeft primair een functie van uitwisselen en stromen. Het wegtype wordt toegepast voor de belangrijkste hoofdroutes voor doorgaand gemotoriseerd (vracht)verkeer en de hulpdiensten binnen de bebouwde kom.

In principe worden geen snelheidsbeperkende maatregelen toegepast op de weg. Bij een GOW(50) wordt gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk gescheiden van langzaam verkeer. Dit betekent dat er vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn en langzaam verkeer oversteeft bij oversteekplaatsen en kruispunten. Er is sprake van asmarkering of een fysieke middenscheiding. Idealiter is bij asmarkering de rijbaan in totaal 7 meter breed en 3,5 meter breed per richting, en een niet overrijdbare middengeleider van minimaal 1,5 meter. Als verhardingstype wordt asfalt toegepast. Er wordt niet geparkeerd op of langs de rijbaan. Verder zijn kruispunten gelijkvloers en worden kruispunten met erftoegangswegen door middel van voorrang geregeld. Erfaansluiting zijn niet of zo weinig mogelijk aanwezig.



GOW(50) minimaal

In de praktijk blijkt het vaak niet mogelijk te zijn om de inrichtingseisen bij het wensbeeld in te passen. Om hier van af te kunnen wijken zijn door het CROW ook inrichtingseisen voor een minimaal profiel vastgesteld. De GOW(50) dient hierbij wel minstens aan dit profiel te voldoen. Bij het profiel met minimale eisen bestaan een aantal belangrijke verschillen met het wensbeeld. Bij dit profiel is er sprake van gescheiden verkeer met asmarkering, en een minimale rijbaanbreedte in totaal 5,8 meter en 2,9 meter per richting. Fietsverkeer mag worden gefaciliteerd met behulp van fiets(suggestie) stroken in plaats van vrijliggende fietspaden. Parkeren op parkeerstroken of parkeervakken naast de rijbaan is hier wel toegestaan.



4.3 Gedrag en educatie

Verkeersveiligheid is in belangrijke mate afhankelijk van het gedrag van weggebruikers. Educatie en bewustwording zijn dan ook onmisbare instrumenten binnen het verkeersveiligheidsbeleid. We zetten actief in op het bevorderen van veilig verkeersgedrag – niet alleen via verkeerseducatie op scholen, maar ook door gerichte voorlichting, campagnes en gedragsinterventies in de openbare ruimte. Deze inzet is relevant voor alle verkeersdeelnemers, van jonge fietsers tot ouderen op e-bikes, en draagt bij aan een verkeerssysteem waarin risico's structureel worden verminderd.

Veilig verkeersgedrag ontstaat niet vanzelf, maar vraagt om een langdurige en gezamenlijke inzet van onderwijs, ouders, overheid en maatschappelijke partners. Educatie, bewustwording en gedragsbeïnvloeding zijn daarom essentieel binnen elk verkeersveiligheidsbeleid. Ook wij onderschrijven dit principe en zetten actief in op het bevorderen van gewenst verkeersgedrag voor álle verkeersdeelnemers – van jonge fietsers tot oudere e-bikegebruikers.

We zien dat gedragsfactoren op verschillende manieren bijdragen aan risico's in het verkeer. Dit blijkt niet alleen uit landelijke trends, maar ook uit lokale signalen van inwoners, verkeerswerkgroepen en de gemeenteraad. Rondom scholen, oversteeklocaties en drukke routes worden regelmatig zorgen geuit over snelheid, afleiding en onduidelijk verkeersgedrag. Daarnaast zijn kwetsbare groepen zoals ouderen en jongeren extra gevoelig voor ongevallen, mede door gebrekkige ervaring of fysieke beperkingen.

In lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 richten we ons daarom niet alleen op fysieke maatregelen, maar ook op bewustwording, educatie en gedragsbeïnvloeding. Daarbij wordt samengewerkt met scholen, politie, het ROVZ, VVN en lokale partners. In de volgende paragrafen wordt de aanpak van gedragsmaatregelen uitgewerkt.

We kiezen voor een integrale gedragsaanpak waarin educatie, communicatie en samenwerking met maatschappelijke partners centraal staan. Deze aanpak is in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en richt zich op het vergroten van verkeersbewustzijn, het stimuleren van veilig gedrag en het versterken van verkeersveiligheid in de dagelijkse praktijk. De aanpak bestaat uit drie samenhangende sporen:

1. Educatie en voorlichting

Verkeerseducatie vormt de basis voor veilig gedrag. We ondersteunen basisscholen actief bij verkeerseducatie, in samenwerking met VVN, verkeersouders en politie. Scholen worden gefaciliteerd in het geven van praktijkgerichte verkeerslessen, en er is specifieke aandacht voor kinderen die zelfstandig naar het voortgezet onderwijs reizen. Voor ouderen wordt gewerkt aan bewustwording rond e-bikegebruik, reactievermogen en verkeersdeelname via programma's zoals Doortrappen.

2. Gedragsbeïnvloeding in de openbare ruimte

Gedrag wordt beïnvloed door waarneming, context en inrichting. Op risicolocaties zet de gemeente gedragsmaatregelen in zoals snelheidsdisplays, tijdelijke bebording en ludieke bewustwordingsacties. Deze interventies worden afgestemd op piekmomenten in het jaar, zoals de start van het schooljaar, het toeristisch hoogseizoen of de winterperiode. Zo wordt de geloofwaardigheid van snelheidslimieten vergroot en het naleven ervan gestimuleerd.

3. Campagnes en samenwerking

We sluiten aan bij regionale en landelijke verkeersveiligheidscampagnes, zoals MONO, 'De scholen zijn weer begonnen' en acties rond snelheid of afleiding. Via samenwerking met dorpsraden, scholen en ondernemers worden deze campagnes lokaal zichtbaar gemaakt. De gemeente benut meldingen en signalen uit de samenleving actief als input voor nieuwe gedragsinterventies, en borgt effectiviteit via structureel overleg met partners. Zo ontstaat een adaptieve aanpak die aansluit op actuele risico's en behoeften.

Door deze drie sporen in samenhang toe te passen en te koppelen aan fysieke maatregelen, ontstaat een aanpak die zowel objectieve als ervaren verkeersveiligheid versterkt.



TO DO:

Borgen gedrag
en educatie in
uitvoeringsplan



4.4 Handhaving

Verkeershandhaving speelt een essentiële rol in het bevorderen van veilig verkeersgedrag. Het maakt duidelijk dat verkeersregels niet vrijblijvend zijn en dat overtredingen consequenties hebben. Door middel van gerichte controles, zichtbare aanwezigheid en sancties kan de naleving van verkeersregels effectief worden afgedwongen. Dit verkleint niet alleen de kans op verkeersongevallen, maar versterkt ook het normbesef en de ervaren verkeersveiligheid.

Effectieve verkeershandhaving draagt bij aan het naleven van verkeersregels en daarmee aan de verkeersveiligheid. Het verhoogt niet alleen de kans dat overtreders worden gecorrigeerd, maar draagt ook bij aan bewustwording en gedragsverandering. Daarbij speelt vooral de subjectieve pakkans – de indruk dat controle mogelijk is – een doorslaggevende rol. Dit effect wordt versterkt door zichtbare en herhaalde handhavingsacties, zoals snelheidsmetingen, politiecontroles of het inzetten van verkeersregelaars bij piekmomenten.

Tegelijkertijd staat de handhavingscapaciteit onder druk. Politie en buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) kunnen slechts beperkt structurele inzet leveren, waardoor handhaving veelal ad hoc of incidentgericht plaatsvindt. Dit leidt tot een lage (ervaren) pakkans, wat negatieve gevolgen heeft voor de naleving van regels. Daarom is het noodzakelijk om handhaving strategisch te versterken, beter te positioneren binnen de gemeentelijke aanpak en slim te combineren met educatie en infrastructuurmaatregelen.

De gemeente Sluis kiest voor een strategische benadering van verkeershandhaving, waarin risicogestuurd werken, zichtbare aanwezigheid en samenwerking met partners centraal staan. Door de beperkte capaciteit bij politie en BOA's en de landelijke beleidskaders van het Openbaar Ministerie, die niet altijd ruimte bieden voor preventieve inzet, wordt actief gezocht naar aanvullende handhavingsmogelijkheden.

De handavingsaanpak rust op drie pijlers:

1. Risicogestuurde inzet

De inzet van handhaving wordt afgestemd op risico's en signalen. Op basis van ongevallendata, verkeersmetingen, meldingen en subjectieve onveiligheidsbeleving worden locaties geselecteerd waar de kans op incidenten verhoogd is. De focus ligt op:

- Dorpsentrees met overschrijding van snelheidslimieten
- Schoolomgevingen en routes met veel kwetsbare verkeersdeelnemers
- Trajecten waar herhaaldelijk meldingen zijn gedaan door inwoners

2. Slimme en zichtbare handhaving

Omdat permanente inzet van handhavers niet altijd mogelijk is, worden technologische en tijdelijke middelen ingezet om toezicht zichtbaar en effectief te maken. Denk hierbij aan:

- Snelheidsdisplays en verplaatsbare meetapparatuur ter bewustwording en signalering
- Ondersteuning van landelijke themaweken (bijvoorbeeld MONO, 'De scholen zijn weer begonnen', NIX18)
- Combinatie van zichtbare controle met educatieve opvolging of ludieke signalering

3. Lokale samenwerking

De gemeente werkt actief samen met politie, BOA's, scholen, dorpsraden en maatschappelijke partners. Deze samenwerking is gericht op:

- Afstemming van prioritaire locaties
- Informatie-uitwisseling over terugkerende meldingen
- Gezamenlijke acties in het kader van campagnes of evenementen

Door handhaving te verankeren binnen de bredere verkeersveiligheidsaanpak ontstaat een sluitende keten van voorkomen, beïnvloeden en corrigeren. Dit versterkt de geloofwaardigheid van maatregelen en draagt bij aan zowel gedragsverandering als normbevestiging.

TO DO:

**Borgen acties handhaving
in uitvoeringsplan**

4.5 Toegankelijkheid

De gemeente Sluis kiest voor een toegankelijke inrichting van de openbare ruimte, waarbij de gebruiker centraal staat. Toegankelijkheid wordt niet gezien als aanvullend onderdeel, maar als integraal uitgangspunt bij ontwerp, aanleg, beheer en participatie. De aanpak richt zich op zes samenhangende pijlers:

Toegankelijke routes voor voetgangers

We streven naar brede, vlakke en obstakelvrije trottoirs. Bij de inrichting van looproutes is nadrukkelijk aandacht voor:

- Mindervalide opritten bij oversteekpunten;
- Voldoende doorrijbreedte voor scootmobielen en rollators (volgens ASVV 2021);
- Verwijderen of verplaatsen van obstakels zoals paaltjes, lantaarnpalen of verkeersborden;
- Goed zichtbare en veilige oversteekplaatsen, conform de richtlijnen.

Bereikbare en veilige bushaltes

Openbaar vervoer is essentieel voor de bereikbaarheid van voorzieningen, zeker voor jongeren en ouderen zonder eigen vervoer. We werken aan:

- Goed toegankelijke haltes met voldoende ruimte voor op- en afstappen;
- Duidelijke looproutes naar de halte;
- Aansluiting op het voet- en fietspadennetwerk;
- Voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsen of scootmobielen.

Verbindingen naar belangrijke voorzieningen

Toegankelijkheid betekent ook dat mensen zelfstandig naar school, het dorpshuis, de supermarkt of huisarts kunnen gaan. Daarom letten we extra op:

- Logische en veilige loop- en fietsroutes zonder barrières of onduidelijke oversteken;
- Herkenbare bewegwijzering en straatmeubilair;
- Verkeersveilige schoolomgevingen en routes voor kinderen;
- Toegankelijke infrastructuur rondom zorginstellingen en seniorenwoningen.

Verlichting en zichtbaarheid

Een goed verlichte omgeving verhoogt het gevoel van veiligheid en voorkomt valgevaar of misverstanden over de route of verkeerssituatie. We zetten in op:

- Heldere verlichting bij oversteekpunten, trottoirs en fietsroutes;
- Het vermijden van donkere of onduidelijke overgangen;
- Het toepassen van contrast of tactiele elementen voor mensen met een visuele beperking.



Toegankelijkheid in ontwerp en beheer

Bij herinrichting en onderhoud wordt toegankelijkheid vanaf de planvorming meegenomen. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Toepassen van de meest actuele CROW-richtlijnen voor toegankelijkheid;
- Het betrekken van ervaringsdeskundigen bij het testen van ontwerpen;
- Het combineren van verkeersveiligheid en toegankelijkheid als één integraal thema.

Participatie en bewustwording

De gemeente betreft inwoners actief bij het signaleren van knelpunten. Via samenwerking met dorpsraden, belangenverenigingen en maatschappelijke organisaties worden verbeterpunten vroegtijdig opgehaald. In de communicatie over projecten wordt expliciet aandacht besteed aan het belang van een toegankelijke leefomgeving voor iedereen. Deze zes pijlers vormen samen het fundament voor een inclusieve mobiliteitsaanpak, waarin de openbare ruimte voor iedereen bruikbaar en veilig is – ongeacht leeftijd, mobiliteit of beperking.

**Borging van
zes pijlers voor
een inclusieve
mobiliteitsaanpak
(toegankelijkheid)
in de uitvoering
van mobiliteits- en
infraprojecten**

5. Parkeren

5.1 Inleiding

In 2021 hebben we beleid rondom parkeernormen vastgesteld. Deze zijn grotendeels gebaseerd op de landelijk gehanteerde CROW normen. Voor een aantal locaties is afgeweken en zijn eerdere gemaakte afspraken in het kader van ruimtelijke procedures overgenomen. Dit betreft bijvoorbeeld Havengebied Breskens, ontwikkelingen Cadzand-Bad en het centrum van Oostburg. Inmiddels is er door CROW een update gepubliceerd en is het wenselijk om na te gaan of we de parkeernormen daarop aan willen passen. Gelet op het feit dat we het STOMP principe hanteren en aan stappers en trappers veel belang hechten is het gewenst ook fietsparkeernormen vast te stellen. Daarmee verplichten we onszelf en initiatiefnemers om nog meer na te denken over het stallen en parkeren van fietsen.

Deze normen zeggen iets over het aantal benodigde parkeerplaatsen. Ze zeggen minder over de locatie en vormgeving van de parkeerplaatsen. Ook dit zijn onderwerpen die we binnen dit mobiliteitsplan nader moeten uitwerken, of in ieder geval de kaders moeten meegeven. Met name op de toeristische bestemmingen aan de kust en in de kernen die veel bezoekers trekken merken we dat aandacht nodig is voor de wijze waarop we parkeren organiseren.

5.2 Kust

Er is behoefte aan een duidelijke visie voor het parkeren aan de kust. De huidige parkeervoorzieningen zijn organisch gegroeid en er is eigenlijk nog nooit overkoepelend gekeken naar een totale parkeeroplossing. Met een locatiekeuze voor parkeerplaatsen kunnen we bijvoorbeeld ook bezoekers sturen aan de kust. Bij de badplaatsen en concentraties van verblijfsrecreatie is vaak al veel publiek aanwezig en sprake van drukke stranden. Deze personen bevinden zich al in de kustzone en willen we eigenlijk te voet of per fiets naar het strand bewegen. Door hier juist weinig parkeerplaatsen te faciliteren bewerkstelligen we dit. De parkeerplaatsen leggen we vanuit het strand gezien dan bij voorkeur aan op locaties waar geen verblijfsrecreatie is zodat we hier de dagjestoeristen welke afhankelijk zijn van de auto naar toe verplaatsen. In theorie een eenvoudig systeem, maar in de praktijk een pak lastiger uitvoerbaar. In de praktijksituatie hebben we immers te maken met aanwezige infrastructuur, eigendom van gronden, etcetera. Het voorstel is dan ook om

op basis van deze “werkwijze”, gecombineerd met de uitwerkingsstudie naar de bereikbaarheid van de kust het gewenste parkeren in de kuststrook in beeld te brengen. Daarbij dienen recreatieondernemers betrokken te worden en dient er afstemming te zijn met het strandbeleid. Waterschap Scheldestromen is als wegbeheerder en eigenaar van diverse gronden uiteraard ook een belangrijke partner.

Ook voor fietsparkeren dient min of meer een “standaard” te worden uitgewerkt. Een herkenbare wijze van fietsen stallen (bijvoorbeeld de al aanwezige houten planken) op plaatsen waar we veel fietsen verwachten en fietsnietjes op kleinere fietsparkeerplaatsen. Belangrijk is dat de faciliteiten worden aangeboden daar waar ook de fietsen worden geparkeerd. We kunnen wel parkeerplaatsen aanduiden bovenop het duin, als de praktijk zo is dat fietser tot aan het strand rijden zal men er alsnog voor kiezen daar de fiets te parkeren.

5.3 Kernen

In diverse kernen speelt een uitdaging met parkeren. De centra van Sluis en Oostburg trekken van oudsher veel bezoekers om te winkelen en boodschappen te doen. Inmiddels kunnen we het centrum van Breskens hier ook toe. De beschikbare parkeerplaatsen dienen gedeeld te worden met bewoners, werknemers en bezoekers van deze categorieën. De voorkeur gaat er naar uit om die op voorhand niet te regelen en dat er automatisch een goede verdeling in het gebruik van parkeerplaatsen ontstaat. In de genoemde kernen is reeds sprake van parkeerregulering. Daarbij is er vaak reactief ingegaan op een ontstane situatie. Het is wenselijk om dit beleidsmatig te benaderen en bij voorkeur een eenduidige aanpak binnen de gehele gemeente te ontwikkelen. Zo kunnen we vastleggen in welke volgorde we maatregelen nemen. Een blauwe zone is bijvoorbeeld een relatief eenvoudige en enigszins vriendelijke methode om regulering in te voeren. Wanneer de druk te hoog wordt is de combinatie betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren vaak een volgende stap.

Voor vergunningen is het dan beter in zones te werken dan deze per persoon en/of adres aan te duiden zoals in de stad Sluis op enkele plaatsen het geval was.

Onder de vele recreanten die Sluis bezoeken bevinden zich ook veel fietsers. Een deel van deze doelgroep komt met de auto inclusief fietsendrager naar Sluis toe gereden. Fijn dat deze fietsers een hele dag in onze gemeente verblijven en investeren in onze economie. Minder fijn wanneer deze auto een parkeerplaats in een drukbezocht gebied als de Markt te Groede of de kern van Retranchement bezet. Dit type bezoekers moeten we verleiden naar de juiste locatie door parkeerplaatsen aan te bieden op interessante startplaatsen met bijvoorbeeld ruime parkeerplaatsen en voorzieningen om fietsen te repareren.

5.4 Normen fietsparkeren

Met het STOMP principe vestigen we extra de aandacht op onder andere de fietsers. Het parkeren en stallen van fietsen is een belangrijk onderdeel hierin. In het huidige parkeerbeleid zijn geen fietsparkeernormen opgenomen. Dit betekent dat we nieuwe initiatieven wel toetsen aan het aantal parkeerplaatsen voor autoverkeer, maar niet toetsen op het gebied van fietsparkeerplaatsen. Door het toevoegen van fietsparkeernormen, die landelijk ook via het CROW beschikbaar zijn, brengen we hier verandering in. Aanvullend is het gewenst om eisen te stellen aan type en locatie van fietsparkeervoorzieningen en stallingen. De locatie van stallingsmogelijkheden ten opzichte van autoparkeerplaatsen kan bij nieuwbouw bijvoorbeeld net mede de keuze bepalen of iemand snel de fiets pakt of toch de auto.

5.5 Normen autoparkeren

Met de update van de ook in onze gemeente gehanteerde CROW-parkeerrichtlijnen is het wenselijk het beleid parkeernormen te herijken. Daarbij is het een goed moment om na te gaan of we de verschillende normen voor Sluis, Oostburg, Cadzand-Bad, Havengebied Breskens en de bedrijventerrein dienen te behouden. 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). In verhouding tot fietsparkeren moeten we ook goed bezien waar we de fietser willen zien en waar we de geparkeerde auto's willen onderbrengen.

TO DO:

**Uitwerken auto- en
fietsparkeren aan de
kust**

TO DO:

**Herijking
parkeerbeleid op
basis van hernieuwde
kaders**

