



JUUST
daarom!

Plan van Aanpak Mobiliteitsplan Sluis

Uitwerking thema's op hoofdlijnen

adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte

Colofon

Documentgegevens

<i>Titel</i>	Uitwerking thema's op hoofdlijnen
<i>Rapportnummer</i>	000623_R03
<i>Datum</i>	December 2021
<i>Status</i>	Concept

Opdrachtgever

<i>Naam</i>	Gemeente Sluis
<i>Contactpersoon</i>	Daan van Dieren

Opdrachtnemer

<i>Naam</i>	Juust
<i>Adresgegevens</i>	Goessestraatweg 17a, 4421 AD Kapelle

<i>Auteur(s)</i>	Jan d'Haens Joep Steijaert Gerwin Foesenek Fabian van Beek
------------------	---

<i>Contactgegevens</i>	jan@juust.nl joep@juust.nl gerwin@juust.nl fabian@juust.nl
------------------------	--

01 | INLEIDING

INLEIDING

De verkeersstructuur in Zeeuws-Vlaanderen is de afgelopen decennia ingrijpend gewijzigd. Sinds 2003 heeft Zeeuws-Vlaanderen een vaste oeververbinding met de rest van Zeeland via de Westerscheldetunnel. De tunnel vervangt de twee veerverbindingen (Breskens-Vlissingen en Perkpolder-Kruiningen) en verplaatst hiermee ook de vervoersstromen. De veerverbinding Breskens-Vlissingen is omgetoverd tot een fiets-voetveer dienst, de Westerschelde Ferry. Waar we tot opening van de tunnel in Zeeuws-Vlaanderen voornamelijk gericht waren op de oost- en westzijde van de streek verzamelt nu het noord-zuid verkeer zich in de Kanaalzone. Sinds 2015 is net ten zuiden van de kern Terneuzen dan ook de Sluiskiltunnel beschikbaar. De twee tunnels zorgen samen met de reconstructie van de N62 voor een robuuste en veilige noord-zuid route. Een directe verbinding voor Zeeuws-Vlaanderen met Gent (Vlaanderen) en Zeeland ten noorden van de Westerschelde. Ook de verkeersstructuur in de oost-west verbinding heeft de afgelopen decennia een transformatie doorgemaakt met de realisatie van de N61. Hierbij is flink geïnvesteerd in de hoofdinfrastructuur en de randwegen om de kernen Biervliet, IJzendijke en Schoondijke. Op deze manier is het doorgaande – en het bestemmingsverkeer beter van elkaar gescheiden. Hiermee is ervoor gezorgd dat de er een robuuste infrastructuur ligt in de oost-west verbinding en dat het hoofdwegennetwerk op orde is. Dit geldt echter niet voor het onderliggende wegennetwerk, deze is namelijk nog niet aangepast op de ontwikkelingen in de kuststreek (ontwikkelingen Cadzand-Bad/Breskens) van de afgelopen jaren. Op veel locaties zijn de verschillende verkeerstromen (auto's, landbouwvoertuigen, fietsers, voetgangers) namelijk nog te veel in elkaar verweven en zijn er geen duidelijke keuzes gemaakt op het gebied van verkeer en vervoer.

Nu we gewend zijn aan de ontwikkelingen en alles steeds meer vorm heeft gekregen is het de hoogste tijd om op gemeentelijke niveau aan te haken. Afgelopen jaren is hierop vooruitlopend reeds werk gemaakt van het IVVP – Veilig Sluis, waarbij de verkeersveiligheid centraal staat. Dit vormt samen met Krachtig Verbonden 2.0 de belangrijkste richting. Om goed voorbereid te zijn op de toekomst is er echter meer duiding noodzakelijk. We moeten antwoord kunnen geven op de vragen die vanuit verkeerskundig beleidsoogpunt een antwoord verdienen. Denk hierbij aan: Hoe gaan we in de toekomst om met de toeristische drukte op de wegen, wat is acceptabel? Hoe gaan we om met het landbouwverkeer door de dorpskernen? En hoe geven we het grensoverschrijdende verkeer vorm?

De hiervoor geschetste infrastructurele wijzigingen zijn echter niet de enige reden waarom er behoefte bestaat aan een Mobiliteitsplan voor de gemeente Sluis. Er spelen diverse ontwikkelingen die mogelijk nóg meer reden zijn om als gemeente eigen mobiliteitsbeleid vast te stellen. We bevinden ons op mobiliteitsgebied immers in een transitiefase. Ingegeven door enerzijds de centralisatie van voorzieningen en anderzijds de ontwikkelingen en wensen op het gebied van klimaat en duurzaamheid. Ook in Sluis speelt dit volop en bestaat de vraag naar een duidelijke reactie vanuit het vakgebied verkeer en vervoer.

Bereikbaarheid, of nabijheid, van voorzieningen. Een belangrijk agendapunt wat nauw samenhangt met leefbaarheid. We zien een steeds grotere vorm van clustering van voorzieningen. Zeker voor een landelijke gemeente als Sluis heeft dit grote gevolgen voor bereikbaarheid. We willen aan de ene kant een inclusieve samenleving waaraan eenieder kan deelnemen. Aan de andere kant verdwijnen voorzieningen uit de regio en worden afstanden steeds groter. Hoe houden we de verschillende stadjes, dorpen en het buitengebied van Sluis leefbaar en bereikbaar? Verkeer en vervoer kan hier een belangrijke rol in spelen. Zeker wanneer we een combinatie zoeken met klimaat en duurzaamheid. In Zeeuws-Vlaanderen kunnen we overal prima komen met de auto. Files, behalve op enkele momenten in het zomerseizoen op weg naar het strand, kennen we eigenlijk niet. Autorijden wordt echter steeds duurder en de negatieve gevolgen voor het klimaat zetten de auto als vervoersmiddel in een ander daglicht. De jongste automobilisten zijn tevens onderdeel van een groep mensen die steeds minder waarde hechten aan bezit. Dit biedt kansen om ook in een regio als Zeeuws-Vlaanderen in te zetten op andere vormen van vervoer. Met slimme mobiliteit en

nieuwe vervoersvormen als de elektrische (deel)auto en e-bikes is er ook in Zeeuws-Vlaanderen winst te behalen. Stapje voor stapje en in een tempo en schaal passend bij de gemeente, maar wel met een toekomstgerichte blik.

Kortom, het moge duidelijk zijn dat deze periode ideaal is om als gemeente een eigen visie en beleid vast te stellen op het gebied van verkeer en vervoer. Deels zoals we dat gewend zijn te doen met maatregelen op het gebied van infrastructuur. We gaan aan de slag met het Mobiliteitsplan Sluis – ‘Onbegrensd genieten van mobiliteit’. Zeeuws-Vlaanderen in het algemeen en de gemeente Sluis in het bijzonder is een ‘landje apart’. Het valt niet in een begrensd hokje te plaatsen, en dat hoeft ook niet. Dat maakt het zo uniek. We gaan in het Mobiliteitsplan uit van de kracht van het gebied, en dat zit het hem voornamelijk in het onbegrensde. Dit onbegrensde valt te vertalen in meerder opzichten. Onbegrensd in de zin van toegankelijk voor iedereen (van jong tot oud) samen waar het kan, maatwerk waar het moet. Onbegrensd vanuit het perspectief van de reiziger, over de gemeentegrenzen heen (naar Terneuzen en Vlissingen). Maar ook begrensd over de landsgrens heen. In de ideale situatie merk je de landsgrens niet. Onbegrensd in de zin van zonder barrières overstappen op andere vervoerwijzen. Al met al onbegrensd genieten in de mooie gemeente Sluis!

LEESWIJZER

In het visiedocument Krachtig Verbonden 2.0 staan de hoofdlijnen opgenomen over de toekomst van de mobiliteit voor de gemeente Sluis. Om een compleet inzicht te krijgen in het verleden, het heden en de toekomst zijn we gestart met het opstellen van het inventarisatiedocument – ‘De Staat van Sluis’ (Juust, 000623_R02_D). In dat document zijn de resultaten van de literatuurstudie en de data-analyse op hoofdlijnen samengevat. Hierin is beschreven hoe we er op dit moment voor staan, zie het als een nulmeting. Dit is het startpunt om vooruit te kunnen kijken. De volgende stap is om verder in te zoomen op de thema’s.

Op basis van Krachtig Verbonden en de uitgevoerde inventarisatie wordt nu een voorstel gedaan voor het participatieproces. In dit document – ‘Uitwerking thema’s op hoofdlijnen’ (Juust, 000623_R03_EC) maken wij een vertaling, specifiek door naar de verschillende thema’s op mobiliteit binnen de gemeente.

Het voorstel bouwen we op aan de hand van een drietal hoofdstukken waarbij de bouwstenen en thema’s van het mobiliteitsplan op hoofdlijnen worden toegelicht. Zie dit als de samenvatting van de belangrijkste zaken. Dit zal als kapstok worden gebruikt in het participatieproces, zowel richting de commissie/raad als alle andere stakeholders. De uiteindelijke richting van het Mobiliteitsplan zal mede worden bepaald door de inbreng die wordt geleverd vanuit de stakeholders.

We sluiten af met een hoofdstuk over de beschrijving over het proces en het participatieproces om te komen tot een breed gedragen Mobiliteitsplan.

02 | VISIE OP MOBILITEIT

Aan de hand van een bureaustudie en een data-analyse is de huidige situatie van verkeer en vervoer in de gemeente Sluis in beeld gebracht. In een inventarisatiedocument en de samenvattende 'Staat van Sluis' (Juust, 000623_Ro2_D) geven we weer hoe verkeer en vervoer nu in de praktijk verloopt en welke beleidsvoornemens er zijn. Met deze input willen we komen tot een Mobiliteitsplan voor de gehele gemeente Sluis. In dit plan willen we een verbinding maken tussen deze inventarisatie en de volgende twee onderdelen:

- Krachtig verbonden: in deze totaalvisie voor de gemeente Sluis is ook voor de onderdelen verkeer, vervoer en waterstaat, parkeren en mobiliteit een richting bepaald.
- Gebruikers: hoe denken de uiteindelijke gebruikers (inwoners, ondernemers, weggebruikers, etc.) en onze partners (mede wegbeheerders) over deze ideeën?

In deze aanzet voor het 'mobiliteitsplan op hoofdlijnen' zoomen we hier verder op in. We koppelen de bevindingen die we tot nu toe hebben verzameld koppelen aan de visie uit Krachtig Verbonden en de mening van diverse stakeholders. Dit gaat verder dan verkeersveiligheid. Het mobiliteitsplan heeft raakvlakken met verschillende disciplines en hangt samen met grote overkoepelende thema's zoals bereikbaarheid, leefbaarheid & voorzieningen en ruimtelijke ontwikkelingen. Om dit tastbaar te houden bouwen het mobiliteitsplan op aan de hand van een drietal hoofdstukken, waarbinnen we per concreet thema waar de link ligt met Krachtig Verbonden en beschrijven we hoe dit in het mobiliteitsplan verder uit te werken. Dit resulteert in de volgende overkoepelende thema's:

- Een gastvrij en bereikbaar Sluis
- Een veilig Sluis
- Een vitaal en toekomstgericht Sluis

Alvorens we in het volgende hoofdstuk verder inzoomen op deze thema's is het noodzakelijk om de visie en ambities te bepalen. Dit beschrijven we als volgt.

Aanzet voor Visie & ambitie

- Mobiliteit helpt de gemeente Sluis vooruit – "Onbegrensd genieten van mobiliteit"
- Gemeente Sluis streeft naar groei, ook in het mobiliteitsplan
- Gemeente Sluis kiest voor een proactief mobiliteitsbeleid
- Mobiliteit stimuleert de vitaliteit in Sluis
- Aandacht voor overkoepelende thema's: bereikbaarheid, leefbaarheid & voorzieningen, ruimtelijke ontwikkelingen
- Kansen op het gebied van omschakeling mobiliteit (transitie)
- Verduurzaming is een belangrijk overkoepelend thema.
- Grensoverschrijdende bereikbaarheid, verplaatsingen en samenwerking van groot belang

Planhorizon

- 2030 (fase 1: 2022 – 2026 | fase 2: 2026 – 2030)

03 | UITWERKING THEMA'S

In dit hoofdstuk volgt een nadere uitwerking van de verschillende thema's. Deze leveren op hun beurt een bijdrage aan het grotere geheel, de overkoepelende visie -> Krachtig Verbonden 2.0. Om dit goed te structureren is in dit document vastgehouden aan de structuur waarin de hoofdthema's de basis vormen en per onderdeel een nadere beschrijving te geven.

Per thema geven we een korte beschrijving van het kader en schetsen de visie vanuit Krachtig Verbonden (onderdeel wat willen we bereiken). De volgorde van de thema's is overigens willekeurig. Dit voorstel zal worden gebruikt als kapstok voor de te voeren gesprekken met stakeholders zodat zij inbreng kunnen geven hierop. Het kan dus zijn dat de stakeholders extra thema's aanrijken of accenten leggen die nu nog niet zijn meegenomen. Alle opgehaalde inbreng zal vervolgens worden verwerkt in de eerste conceptversie van het Mobiliteitsplan (zie planning). Daarom is het participatieproces van groot belang zodat de belangrijkste thema's voor het uiteindelijke Mobiliteitsplan aan de voorkant van het proces opgetekend kunnen worden.

03.1 | EEN GASTVRIJ EN BEREIKBAAR SLUIS

We beschrijven een aantal thema's die onderdeel uitmaken van een gastvrij en bereikbaar Sluis. Het gaat hierbij om de volgende thema's:

- Wegencategorisering
- Ontsluiting kust
- Verkeer door de kernen
- Parkeren
- Slimme mobiliteit
- Actieve mobiliteitsvormen (wandelen, fietsen, ...)

Wegencategorisering

Met wegcategorisering bedoelen we het vastleggen van de functies van onze wegen. Wat vinden we belangrijk. De N61 is bijvoorbeeld een stroomweg. Een weg die primair bedoeld is om verkeer snel van/naar onze gemeente te geleiden. Een woonstraatje noemen we verkeerskundig een erftoegangsweg. Op dergelijke wegen is verblijven belangrijk, en is doorstroming juist ondergeschikt. In het IVVP (Integraal Verkeersveiligheidsplan) Sluis is de wegcategorisering voor het wegennet binnen de bebouwde kom vastgesteld. Dat zijn ook de wegen die we zelf als gemeente in beheer hebben. Buiten de bebouwde kom zijn de wegen in beheer bij Rijkswaterstaat, provincie Zeeland en waterschap Scheldestromen. Het zijn uiteraard ook onze inwoners en ondernemers die gebruik maken van deze wegen. Het is dan ook gewenst dat we als gemeente een visie hierop vormen. Deze kunnen we dan inbrengen in overleg met de andere wegbeheerders om te komen tot een gezamenlijke visie. Hiermee borgen we immers ook hoe bijvoorbeeld onze kust bereikt wordt. Een verkeersoplossing in Zuidzande en/of Groede valt of staat ook met keuzes die buiten de bebouwde kom gemaakt worden.

In dit onderdeel komen de volgende aspecten uit Krachtig Verbonden aan bod:

- Verkeer: Een breed gedragen vastgestelde wegcategorisering.
- Verkeer: Het kernenbeleid staat een clustering van voorzieningen voor in de vijf grote kernen. Dit kan alleen als er goede verbindingen zijn tussen de overige kernen of leefgebieden en deze vijf. Wanneer voorzieningen ook hier niet aanwezig zijn, zijn er goede verbindingen nodig met andere concentraties van voorzieningen in de omgeving (Knokke, Brugge, Vlissingen, Terneuzen et cetera).
- Mobiliteit: voor mensen van buiten de gemeente blijft de auto de belangrijkste vervoersmodaliteit om Sluis te bereiken. Verduurzaming richt zich hier met name op duurzamere auto's en mogelijk een

verbeterslag van het openbaar vervoer (aanvulling op K.V: naast dat de auto één van de belangrijkste vervoersmodaliteiten blijft voor de inwoners van de gemeente).

Ontsluiting kust

Voor de bereikbaarheid van de kust zijn en blijven we voorsnog grotendeels afhankelijk van de auto. Bereikbaarheid van de kustgebieden in gemeente Sluis is met de auto prima. Afhankelijk van de route die bezoekers uit Nederland nemen, zullen zij of via de A58, Westerscheldetunnel en de N61 rijden, of via de ring van Antwerpen om vervolgens bij Maldegem Nederland binnen te rijden. Binnen de gemeente geldt de route Sluis-Potjes-Nieuwvliet-Groede-Breskens als Recreatieverdeelweg. Vanaf hier heeft het wegverkeer meerdere mogelijkheden om de kust te bereiken. Hoe willen we dat laatste stuk van de reis organiseren? Welke routes moet men volgen en hoe zijn die routes ingericht? Het basisprincipe noemen we de slagenstructuur. In Sluis bestaat deze uit een recreatieverdeelweg, De N675, vanwaar via diverse inpridders de recreatiegebieden bereikt worden. Het is wenselijk om dit systeem tegen het licht te houden en beleidsmatig vast te leggen. Welke routes fungeren als verdeelweg en welke als slag/inprikker?

Om in te zetten op dit secundaire wegennetwerk (de haarvaten van de wegenstructuur) is het van belang om in te zetten op de geoptimaliseerde vorm van de slagenstructuur. Op deze manier creëren we prioriteit van de ontsluiting van deze 'inpridders'. Hiermee zetten we in op gerichte automobiliteit voor inwoners en bezoekers: niet het afdwingen maar het stimuleren van een bepaalde vervoerswijze. De geoptimaliseerde vorm van de slagenstructuur bestaat volgens het coalitieakkoord uit de slagen welke autogericht zijn en de tussengelegen gebieden die op fietser en de voetganger zijn gericht, zonder dat de auto wordt uitgesloten. Hier sluit de wegcategorisering naadloos op aansluiten. De slagen moeten worden ingericht als gebiedsontsluitingsweg (GOW) en de tussengebieden ETW+ of GOW. Als onderdeel daarvan dient ook gekeken te worden naar welke inrichting daarbij hoort en welk verkeersgebruik we acceptabel vinden. Ook de route onderlangs de duinen parallel aan de kust maakt onderdeel uit van deze discussie.

In dit onderdeel komen de volgende aspecten uit Krachtig Verbonden aan bod:

- Verkeer: Een vastgestelde slagenstructuur.
- Verkeer: Geen knip in de zeeweg langs de kust. Inwoners en bezoekers moeten gebruik kunnen maken van een ononderbroken kustweg voor tweerichtingsverkeer voor alle vormen van mobiliteit tussen Cadzand-Bad en Breskens.
- Parkeren: Parkeren aan de kust is afgestemd op de slagenstructuur.

Verkeer door de kernen

Schoondijke, Oostburg, Aardenburg. Voorbeelden van kernen met een rondweg. In onder andere Boerenhol, Groede, Eede en Zuidzande rijdt verkeer echter nog door de kern. Hoe gaan we hier mee om? De aanleg van bijvoorbeeld een rondweg is niet alleen een verkeerskundige afweging. We hebben het ook over leefbaarheid, toerisme/economie, etc... Het is wel wenselijk om een visie te vormen hoe we hier vanuit mobiliteit instaan. Wat vinden we vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid nog acceptabel aan bijvoorbeeld intensiteiten door een kern? En hoe richten we die dan in? Een duidelijke GOW 50 km/u of kan het ook een echt verblijfsgebied worden?

In dit onderdeel komen de volgende aspecten uit Krachtig Verbonden aan bod:

- Verkeer: Een duurzame oplossing voor de met ontsluiting van de kust samenhangende leefbaarheidsproblemen in Zuidzande, Groede, Boerenhol en Nieuwvliet.

Parkeren

Op gebied van parkeren moet vervolgens worden aangesloten bij het bestaande parkeerbeleid/uitvoering daarvan. Centraal hierin moet staan: de juiste parkeerder op de juiste plek. Naast dat dit met parkeerbeleid kan worden bijgestuurd met de juiste voorziening op de juiste plek. Denk hierbij aan het uitrusten van grote strandparkings met voorzieningen zoals een douchegebouw en verhuurpunt van bolderkarren, fietsen en strandmateriaal. Op andere plaatsen in de gemeente kunnen opstapplaatsen voor fietsen worden gerealiseerd door parkeerplaatsen aan te vullen met voorzieningen als oplaadpunten, fietsreparatie, digitale kaarten en ruime parkeerplekken.

In een ideale situatie wordt de juiste parkeerder naar de juiste parkeerplaats geleid. Bij voorkeur regelt dit natuurlijk zichzelf, en worden er dus niet meteen parkeerregimes ingevoerd. Betaald parkeren is dus geen verdienmodel voor de gemeente, maar een sturingsmiddel om parkeerders op de gewenste locatie te krijgen. Hierbij hoort een hoog serviceniveau met zo min mogelijk drempels voor de gebruiker. Daarnaast bestaat er een passend parkeerbeleid, dat juridisch klopt en goed uitvoerbaar is bij nieuwbouwprojecten en andere ontwikkelingen in Sluis.

Slimme mobiliteit

Vanuit de provincie Zeeland is via de Regionale Mobiliteitsstrategie uiteengezet hoe we de komende jaren aankijken tegen wat we voorheen openbaar vervoer noemden. We hebben het straks niet allen meer over de bussen, maar juist veel meer over de ketenmobiliteit. Hierbij moet aandacht zijn voor de ontwikkeling van mobiliteitsknooppunten. Hoe moet dit er op de schaal van Sluis eruitzien? De basis ligt er straks, maar zijn we daarmee tevreden? Of willen we als Sluis juist een veel fijnmaziger netwerk gaan uitrollen? Welke rol pakken we als gemeente hierin? Juist het koppelen van ontwikkelingen biedt hier kansen. Ons hogere inwonersaantal in de zomer biedt bijvoorbeeld kansen om ook op ov-gebied meer voorzieningen aan te bieden dan dat je op basis van inwoneraantal mag verwachten.

In dit onderdeel komen de volgende aspecten uit Krachtig Verbonden aan bod:

- Verkeer: Het kernenbeleid staat een clustering van voorzieningen voor in de vijf grote kernen. Dit kan alleen als er goede verbindingen zijn tussen de overige kernen of leefgebieden en deze vijf. Wanneer voorzieningen ook hier niet aanwezig zijn, zijn er goede verbindingen nodig met andere concentraties van voorzieningen in de omgeving (Knokke, Brugge, Vlissingen, Terneuzen et cetera).
- Mobiliteit: voor mensen van buiten de gemeente blijft de auto het belangrijkste vervoermiddel om Sluis te bereiken. Verduurzaming richt zich hier met name op duurzamere auto's en mogelijk een verbeterslag van het openbaar vervoer.
- Mobiliteit: voor inwoners van Sluis is qua bereikbaarheid winst te behalen door meer in te zetten op fietsgebruik (dankzij e-bikes bijvoorbeeld zijn langere afstanden mogelijk) en alternatieven zoals openbaar vervoer. Hierbij moet het aanbod beter afgestemd worden op de vraag. Bijvoorbeeld niet zomaar een kustbus inzetten, maar in beeld brengen waar behoefte aan is en daar vervoer op afstemmen. Onze inzet is: als het moet de auto maar, als het (enigszins) kan, een alternatief.
- Mobiliteit: We zetten meer in op ketenmobiliteit. De bus hoeft niet overal voor de deur te stoppen. Een combinatie met bijvoorbeeld een deelfiets of -auto behoort ook tot de mogelijkheden.

Actieve mobiliteitsvormen

De fiets krijgt steeds meer aandacht in Zeeland en dat is in de gemeente Sluis niet minder. We vinden het misschien normaal dat we nagenoeg bovenop alle duinen kunnen fietsen, maar dat is eigenlijk best wel uniek voor onze streek. De fiets is een belangrijk product voor toerisme en recreatie. Daarnaast is de fiets ook belangrijk in verplaatsingen ten behoeve van woon-werk en school, zeker door de opkomst van de e-bike. Samen met de provincie Zeeland werken we aan een Zeeuwse Fietsvisie. Goed om dit ook in het gemeentelijk beleid te borgen en beleid te formuleren. Hoe gaan we de visie uitrollen? Dit krijgt vorm in een categorisering van fietsroutes. Ontsluiting van de vijf "dragende" kernen, maar ook de verbindingen met onze (Belgische) buurgemeenten. Maar wat te denken bijvoorbeeld van fietsparkeren en laadvoorzieningen?

De openbare ruimte moet toegankelijk zijn voor alle verkeersdeelnemers. We streven naar een inclusieve samenleving, dat betekent ook een openbare ruimte die voor iedereen bereikbaar is. Er is dus ook aandacht nodig voor de andere actieve mobiliteitsvormen, zowel de voetgangers, ruiters, mountainbikers, etc. Hoe zorgen we dat dit in de toekomst geborgd is? En hoe gaan we daarnaast om met alle nieuwe vormen van vervoer op het fietspad en voetpad? E-choppers, golfkarretjes en elektrische steps maken namelijk gebruik van dezelfde openbare ruimte. Maar hoe gaan we om met verdeling van deze ruimte?

In dit onderdeel komen de volgende aspecten uit Krachtig Verbonden aan bod:

- Verkeer: Een vastgesteld netwerk van de belangrijkste fietsroutes die aan de eisen voor e-bikes en speed pedelecs dienen te voldoen.
- Mobiliteit: voor inwoners van Sluis is qua bereikbaarheid winst te behalen door meer in te zetten op fietsgebruik (dankzij e-bikes bijvoorbeeld zijn langere afstanden mogelijk) en alternatieven zoals openbaar vervoer. Hierbij moet het aanbod beter afgestemd worden op de vraag. Bijvoorbeeld niet zomaar een kustbus inzetten, maar in beeld brengen waar behoefte aan is en daar vervoer op afstemmen. Onze inzet is: als het moet de auto maar, als het (enigszins) kan, een alternatief.

03.2 | EEN VEILIG SLUIS

We zoomen specifiek in op de volgende thema's:

- Verkeersveiligheid
- Landbouw / zwaar verkeer
- Monitoring en data

Verkeersveiligheid

In 2019 is door de gemeenteraad van Sluis het verkeersveiligheidsplan 'Een Veilig Sluis' vastgesteld. Een verkeersveilig Sluis draagt bij aan een verkeersveilig Zeeland én Nederland. Het document eindigt met een actielijst bestaande uit 10 actiepunten. Met het opstellen van het gemeentelijke mobiliteitsplan wordt een belangrijke stap gezet om met deze 10 actiepunten aan de slag te gaan. De overige acties zijn grotendeels nog niet uitgevoerd. Hoog tijd om na te gaan waarom niet. We checken of de acties nog actueel zijn en vullen deze waar nodig aan. Inmiddels hebben we een landelijke aanpak conform het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Nieuwe ontwikkelingen die hieruit voortkomen koppelen we aan het onderdeel verkeersveiligheid.

Landbouwverkeer & Vrachtverkeer

Samen met andere wegbeheerders en belangenorganisatie werken we aan een kwaliteitsnet landbouwverkeer in Zeeland. Dit wordt momenteel geactualiseerd. Mooi moment dus om eventuele actiepunten in de gemeente Sluis direct op te nemen in dit plan. Tevens een goed moment om te controleren of alle pijnpunten in het netwerk zijn opgenomen.

In dit onderdeel komen de volgende aspecten uit Krachtig Verbonden aan bod:

- Verkeer: Een oplossing voor de knelpunten in het kwaliteitsnet landbouwverkeer (de menging van landbouw- en verblijfsverkeer).

Voor wat betreft vrachtverkeer zijn twee onderwerpen van belang. Enerzijds de routing van het verkeer in en door de gemeente Sluis. De N61 mag bijvoorbeeld geen doorgaande route worden voor vrachtverkeer. Daar is de weg niet voor bedoeld. Bij veel mensen leeft het idee dat dit toch stil aan gebeurt. Hoe objectiveren we dit en hoe bepalen we wat we acceptabel vinden. Aanvullend kijken we daarbij ook goed naar de ontsluiting van de bedrijventerreinen en de bevoorrading van onze centra. Een thema wat ook aandacht verdient is het parkeren van vrachtverkeer. Vinden we dit een taak van ons als gemeente en zo ja, hoe faciliteren we dit?

Monitoring

Vanuit de provincie Zeeland wordt ingezet op een Zeeland brede verzameling van data. We merken dat het voor diverse doeleinden op dit moment ontbreekt aan de juiste data voor Sluis. Goed moment dus om in beeld te brengen welke data we nodig hebben om ons beleid te toetsen. Dit gaat ook om inzicht van trends en ontwikkelingen. Verkeerskundig advies wordt gebaseerd op betrouwbare, actuele data over verkeer in het netwerk. De beschikbaarheid van deze (grensoverschrijdende) data stelt ons in staat om de vraag beter te beheersen en op die manier maatwerk te leveren.

In dit onderdeel komen de volgende aspecten uit Krachtig Verbonden aan bod:

- Mobiliteit: We willen inzage in verkeersbewegingen. Door goede monitoring heb je meer zicht op de vraag en kun je dus maatwerk leveren. Nu ontbreekt het vaak aan de juiste data zoals verkeersintensiteiten, de relatie tussen herkomst en bestemming, etc.

03.3 | EEN VITAAL EN TOEKOMSTGERICHT SLUIS

Duurzame mobiliteit

Dit is eigenlijk geen thema op zich, maar een aspect dat in alles terug moet komen. Juist in dit mobiliteitsplan kunnen we concretiseren hoe we bepaalde doelen uit bijvoorbeeld de Regionale Energie Strategie kunnen uitwerken/realiseren. We denken aan het stimuleren van elektrisch rijden met bijvoorbeeld een laadplan. Maar ook meer mensen op de fiets krijgen, inzet van deelauto's.

In de afgelopen 8 jaar is er met behulp van de Visie Duurzaam Sluis gewerkt aan verschillende onderwerpen om in te zetten op duurzaamheid. Onder andere afval, water, biodiversiteit en duurzaam bouwen kwamen hierin voor. Ook verkeer en vervoer was één van de onderwerpen. Twee doelstellingen waren hierin leidend:

- Meer mensen gebruik laten maken van het openbaar vervoer
- Het optimaliseren van de verkeersstromen aan de kust

Aan deze doelstellingen is gewerkt via een aantal benoemde 'activiteiten'. Hierbij hoorde bijvoorbeeld het stimuleren van autodelen, het kiezen van energiezuinige bedrijfswagens en het stimuleren van openbaar vervoer.

De gemeente Sluis wil een sturend beleid hanteren op het gebied van duurzame mobiliteit. Hierdoor wordt de aantrekkelijkheid van woongebied en voor toeristen en recreanten versterkt. De hinder en schadelijkheid als gevolg van emissies (lucht, geluid en licht) moeten zoveel mogelijk worden teruggedrongen dan wel te worden voorkomen. Daarnaast moet er actief gestuurd worden op het plaatsen van laadpalen voor elektrische auto's bij voorzieningen en woonomgevingen. Maar hoe gaan we hier mee om? Hoe moet zo'n laadplan eruit komen te zien? En hoe rollen we dat verder uit?

Ketenmobiliteit

Om daarnaast de duurzame mobiliteit te bevorderen willen we in de gemeente Sluis inzetten op het faciliteren van ketenmobiliteit en investeren in knooppunten. Het gaat hierbij om de combinatie van het gebruik van het openbare vervoer met andere vervoersnetwerken. Door op knooppunten (bijvoorbeeld bushaltes en belangrijke parkeerplaatsen) in te zetten op het aanbod van meerder vervoerswijzen kunnen deze worden gecombineerd en een makkelijke overstap worden gerealiseerd.

Mede door de aanwezigheid van voorzieningen op deze locaties worden deze ketenverplaatsingen aantrekkelijk. Ook een goede toegankelijkheid en informatievoorziening maken het reizen via meerdere vervoersmiddelen en – systemen aangenaam. Dit heeft een nauwe relatie met de invullingen van het toekomstige mobiliteitssysteem, waarbij het openbaar vervoer een andere invulling krijgt. Het vervoer op maat waarin de reiziger centraal staat, sluit goed aan bij de ideologie van de mobiliteitsknooppunten. Hiervoor dient het netwerk en de prioritering verder worden uitgewerkt.

Hierbij kan worden gedacht aan het ontsluiten van het onderliggende netwerk met kleine bussen en (deel-e-bikes). De prioriteit moet worden gegeven aan de grootste doelgroep in het OV, namelijk de scholieren/studenten. Voor de overige doelgroepen moet mobiliteit op maat worden aangeboden, waarin kansen worden gezien door de bundeling met het wmo-doelgroepenvervoer. Deze bundeling van reizigerskilometers heeft een duidelijke relatie met het duurzaamheidsbeleid, het levert namelijk minder kilometers en minder uitstoot op. Ook voor de toerist moeten aantrekkelijke alternatieven (watertaxi, cabrio bus, Hop on Hop off) worden aangeboden. Om aan te haken bij het thema gerichte automobilititeit is het van belang om ook voor de toerist wenselijke en gerichte alternatieven aan te bieden om te stimuleren dat ze eenmaal op de bestemming (aan de kust) hun auto kunnen laten staan. De alternatieven moeten vervolgens ook voldoende zichtbaar en toegankelijk zijn. Al deze voorbeelden hebben betrekking op uitrol en opschaling van zero-emissie doelgroepenvervoer.

Daarnaast kunnen initiatieven met alternatieve vormen van vervoer (bv., deelauto's met bedrijfsleven of elektrische schoolbus) gestimuleerd worden. Maar ook het verder stimuleren van actieve vormen van mobiliteit valt veel winst te behalen. Hier kan de gemeente Sluis zich profileren als duurzame mobiliteitsproeftuin. In die lijn kan de gemeente zelf starten en het goede voorbeeld geven.

Dit sluit aan bij de mobiliteitsvisie van de Provincie Zeeland (2028), hierin staat beschreven dat Zeeland gasten en inwoners wil stimuleren om andere vervoermiddelen dan de auto te gebruiken als ze eenmaal op de plaats van hun bestemming zijn, vooral in de grote recreatieve en toeristische gebieden. Daarnaast wil de Provincie Zeeland de beleving van Zeeland vergroten door het aanbod van mobiliteitsvormen te stimuleren. Hierbij moet wandelen, fietsen en waar mogelijk het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd worden voor verplaatsingen binnen de provincie. Ook wordt beschreven dat recreanten en toeristen gestimuleerd moeten worden om het 'juiste' vervoermiddel te kiezen. Daarnaast wordt ook in de 'Zeeuwse Kustvisie' vermeld dat moet worden ingezet op het verleiden van de toerist om de auto te laten staan en bij uitstapjes gebruik te maken van diverse duurzame vervoerswijzen. Hier actief op worden ingezet.

In dit onderdeel komen de volgende aspecten uit Krachtig Verbonden aan bod:

- Mobiliteit: voor mensen van buiten de gemeente blijft de auto het belangrijkste vervoermiddel om Sluis te bereiken. Verduurzaming richt zich hier met name op duurzamere auto's en mogelijk een verbetering van het openbaar vervoer.
- Mobiliteit: daarnaast blijft de auto voor inwoners van de gemeente een belangrijk vervoersmiddel.

04 | PROCES & PARTICIPATIE

Proces

Door de thematische uitwerking te koppelen aan de opzet uit Krachtig Verbonden 2021-2025 leggen we de link met deze totaalvisie voor de gemeente Sluis. Op basis van Krachtig Verbonden en de inventarisatie zijn de thema's op hoofdlijnen inzichtelijk gemaakt. De volgende stap is om samen met stakeholders hier verder invulling aan te geven. Dit geven we vorm in het participatieproces waarbij informatie wordt opgehaald en de richting kan worden bepaald. Door via participatie ook de stakeholders te betrekken willen we draagvlak borgen en zorgdragen voor een beleidsplan dat ook echt in een behoefte voorziet en gaat leiden tot een beter functionerende mobiliteit in en om de gemeente Sluis.

We stellen het volgende stappenplan voor:

- Stap 0, de aftrap: de raad neemt kennis van de bestuursopdracht mobiliteitsplan en stemt in met de uit te werken mobiliteitsthema's (voorzien in januari 2022).
- Stap 1, toets moment: we bespreken de inventarisatie en thema's met de diverse stakeholders incl. nieuwe raad (voorzien eerste / begin tweede kwartaal 2022).
- Stap 2, mobiliteitsplan: we werken alle informatie uit in een compleet mobiliteitsplan in concept (tweede kwartaal 2022).
- Stap 3, toets moment: we bespreken het concept mobiliteitsplan met de diverse stakeholders en passen waar nodig aan (derde kwartaal 2022).
- Stap 4, vaststelling: we doorlopen een inspraakprocedure (september 2022) en uiteindelijke vaststelling in de raad (december 2022).

Voorgaande betekent dat we inzetten op een vaststelling in de Raad in de loop van het vierde kwartaal van 2022. Daarbij wel het voorbehoud dat stap 1 resulteert in een bevestiging. Wanneer de stakeholders een heel andere mening zijn toegedaan koppelen we dit terug en bepalen we gezamenlijk of aanpassing van bijvoorbeeld de thema's gewenst is.

Participatie

Wat stakeholders betreft stellen we voor de volgende groepen te betrekken in het proces:

- Interne stakeholders ambtelijk: projectgroep van diverse medewerkers van de gemeente. Denk aan wegbeheerders, beleidsmedewerkers, afvaarding van cluster beheer/beleid/vergunningen/externe dienst.
- Interne stakeholders bestuurlijk: College en Raad worden betrokken in het proces en nemen uiteindelijk de besluiten.
- Mede overheden: de andere wegbeheerders zoals provincie Zeeland, Rijkswaterstaat en waterschap Scheldestromen, maar ook buurgemeente Terneuzen.
- Grensoverschrijdend: overheden en organisaties aan Vlaamse zijde zoals de buurgemeenten, vervoersregio's, etc.
- Dorps-, stadsraden.
- Ondernemersverenigingen, inclusief recreatieondernemers.
- Belangengroepen omtrent vervoer (Connexxion, Fietzersbond, VVN, ANWB, etc).
- Belangengroepen overig (ZLTO, Cumela bijvoorbeeld).
- Input vanuit bewoners op mobiliteitsplan.

Waar nodig en mogelijk gaan we soms 1 op 1 gesprekken aan, maar meestal zetten we in op groepsbijeenkomsten. Hierbij moet nader bepaald worden hoe de groepssamenstelling wordt ingevuld. Gedacht kan worden aan gemengde groepen van stakeholders per gebied of een sessie met alle dorps- en stadsraden organiseren. Insteek is om dit dus in te delen in twee periodes. Een eerste periode als toets moment voor inventarisatie en thema en een tweede periode als toets moment voor het plan zelf. Aansluitend heeft men vervolgens nog de mogelijkheid om, al dan niet individueel, gebruik te maken van de mogelijkheden tijdens de inspraakperiode.



Goessestraatweg 17a, 4421 AD, Kapelle
+31 (0) 113-405051 • info@juust.nl

juust.nl