

Zienswijze

Gericht aan het college van B&W Gemeente Sluis, de Gemeenteraad, GS Provincie Zeeland, projectleider Masterplan Nieuwvliet (niet vertrouwelijk)

betreffende de voorlopige versie **Masterplan Nieuwvliet BAD**

Wij verzetten ons tegen de verhoogde verkeersdruk, gebrekkige mobiliteit, ook door de impact van andere vergunningen op Nieuwvliet Bad en Nieuwvliet dorp. Het heeft impact op milieu schade in het duingebied en door saturatie waterzuivering, gezondheidsschade en een gegarandeerde bouwoverlast de komende 10 jaar.

Het Masterplan Nieuwvliet, conceptversie zonder duidelijke strategie, of verschil met de vorige versie, werd voorgelegd op 1 namiddag, waardoor verschillende omwonenden onmogelijk konden inschrijven. Er is achteraf een samenvatting van ongeveer 80 bezoekers gepresenteerd. Deze behelst bijlange na niet de zorgen die de directe omwonenden ervaren en verwachten. Bovendien is er blijkbaar toch een versie van definitieve plannen vastgesteld en is er pas inspraak op 8 maart. Als mosterd na de maaltijd? Er is al een Nieuwvliet Bad 1 Roompot?, er komt dus een tweede Nieuwvliet Bad? Het vergroot enkel de bouwwerf.

Er is niet enkel een Masterplan. Wat hier nog steeds lopende is en wat zit er in de koker:

Roompot, 53 ha (de Wandelaar en Boshoeve nog 400 te gaan?) van 2010 tot 2024?

Zonneweelde, zwembad en 29 chalets, bedrijfsgebouw

Camping International, horeca, zwembad kwaliteitsslag chalets

Vijf Weeghen, 5 vakantiewoningen

Dormio 10 ha, 124 woningen (tot 20 persoonshuizen)

Schippers camping, kwaliteitsslag, camping én huizen, open ruimte volbouwen tot aan Landal,

De manege Hippo d'or, kwaliteitsslag, naar derde projectontwikkelaar op zoek, huizenbouw

Fletcher hotel, grootscheepse renovatie uitbreiding naar appartementen, niet in pipeline kustvisie.

Deze 8 bouwprojecten én het masterplan, met een 6 tal van de 18 projecten Masterplan zorgen voor een verkeersinfarct op de smalle dijkjes. Bovendien kan geen enkele prefabwoning onder de "roompot-strandbrug" via de aanrijroute St Jansdijk.

Algemeen: De volledige trechter van het vroegere Zwarte Gat tot aan het dorp, was enkele jaren geleden nog omgeven door landbouwgrond en natuur. Sinds 2012 werd bijna 70 ha natuur en landbouwgrond gebruikt voor Landal (17 ha) en startte Roompot (53 ha). Vooral Roompot overtreedt de norm max 20 woningen per ha, handhaving volgt niet. De huidige plannen die in 2021 starten zijn een gesel voor de omwonenden, de laatste snippers open ruimte worden volgebouwd. Dit zal leiden tot achteruitgang van het toerisme. Zelfs aangelegde gesubsidieerd nieuwe natuur wordt omgewoeld (achter manege). Dit stelsel van dijken en wegen geven allen uit op het Natura 2000 gebied en er wordt gebouwd tot in het kustfundament. (Roompot/Manege/parking).

Deze omgeving is onderdeel onder het natuurnetwerk NNN, behoort tot de Zeeuwse Topkwaliteit en West Zeeuws Vlaanderen in zijn geheel is Nationaal Landschap. De eeuwenlange inpolderingsactiviteiten rond Nieuwvliet begin 1500 en het verlies van het dorp in diverse vloedten speelde zich af in dit exacte gebied. De besproken dijken zijn de vroegere zeeweringen geweest en zijn als regionale dijk beschermd (meerlagige bescherming) en zeer divers begroeid. De kust is van publiek belang. Voor het geheel van het Masterplan komt men tot in het kustfundament (parking in de duinen) hetgeen een VGGB vereist van de Provincie én minister. Ook is een benzeenonderzoek vereist als men daar een concentratie van auto's gaat stallen. De stikstofconcentratie tot in het natuurgebied brengen is een catastrofale ontwikkeling en staat haaks op de Kustvisie.

Het lanceren van 14 projecten (tot 26 projecten later) quasi tegelijkertijd is een aantasting van ons woongenot of ons recht op normale bewoning. Temeer daar we ons met de gekozen plaatsen in de schaarse naturomgeving veilig waanden. Maar zelfs daar wordt hier geen rekening mee gehouden. We wensen deze overlast niet.

A. VERKEERSDRUK ST BAVODIJK, BAANSTPOLDERSEDIJK, LAMPZINSDIJK, ADORNIS

1. **Er is geen bouwplan, geen uitleg hoe men dit gaat realiseren. Gaat men onze groenzone ten opzichte van de weg verkleinen? Dit is niet aanvaardbaar. Hoe komen we op het fietspad als het niet**

naast onze huizen ligt? Komen onze woningen door verbreding dicht op de weg? Er is geen verkeersstudie gemaakt, er is geen bouwplan WAT men gaat doen. 'Op maat' binnen de Omgevingswet zal de verplichte burgerparticipatie niet kunnen verhinderen. Er zal geen enkele particulier of bedrijf gronden verkopen om zo korter op ongezond verkeerslawaaï te zitten. U noemt dat kwaliteitsslag?

2. Het **wegverkeerslawaaï** (enkel voor Dormio) werd gebaseerd op tellingen van 2010 (Roompot) zie schema betrokken wegen. De toekomst wordt voorspeld door toerisme 13 jaar terug en bureau-veronderstellingen. Dit zijn hele slechte bouwmanieren, die weinig vertrouwenwekkend zijn naar de omwonenden. Men kent de truc, men doet een doorgroeisteen aanvoegen en de auto's zoeven zo wat luidruchtiger voorbij. Doorgroei- en groeistenen genereren geluid en is ongeschikt voor permanent gebruik. Dergelijke volumeaanpassingen door een strookje bij te passen is een ongestructureerde manier van werken. Er wordt vereveningsgeld gegeven bij iedere ha. U verkoopt rijks- en landbouwgronden voor dure bouwgrond en u kan geen weg maken op diezelfde landbouwgrond?? U zit op miljoenenfondsen door de recreatie, dit kan niet doorgedrukt worden op een middeleeuwse dijk, waar de woningen vaak zelfs mee verbonden zijn op 1 gevel of er bovenop staan. Er dient een verkeersstudie gemaakt te worden met zichtjaren tot 2032. Gaat u als Gemeente de nulzetting betalen als onze huizen scheuren door het vrachtverkeer?
3. De bouwroute is niet uitgestippeld, dat zijn last minute verrassingen? Dus alle verkeer mag **weer door Boerenhol, Groede en Nieuwvliet** en allemaal over de aansluiting Dwarsdijk? In de file wachten tot de 2000 auto's van Roompot binnen geraakt zijn? Of gaan ze blijkbaar allemaal, net zoals Waterdunen straks heen en terug langs de Noordweg II /Puijendijk? Over de al overbelaste Zeedijk?
4. **Geen MER:** Dat de Gemeente meent hier geen MER studie te moeten overleggen is fout. U moet immers bewijzen dat dit geen impact heeft op **de natuur en de omgeving**. U kan dit niet nalaten. Die duinen omvormen tot parking en dus nu opnieuw aantasten met bouwwoede is frustrerend voor de omgeving en bewoners. Duin van Strandganger is bovendien Natura 2000. Conclusies uit enige verkeersonderzoek in de streek:

blz 37 conclusies milieuonderzoek Roompot Nieuwvliet, uitgevoerd in 2010

nr	weg	weg breedte	capaciteit	intensiteit			
				referentiesituatie situatie	basis alterna- tief	varianten	
						verkeersontsluiting	
						A	B

binnen bebouwde kom

3	St Bavodijk	nvt?	4300 ²⁾ (5000- 6000 ^{3o})	4300	4800	4200	
---	-------------	------	--	------	------	------	--

wegen buiten bebouwde kom

1	N 675 (A)	nvt	20000	3470	3720	3720	3720
2	N 675 (B)	nvt	20000	5170	5410	5410	5140
4a	St Jansdijk	5,10	4300	1890	1990	2430	2430
4b	St Jansdijk	4,75	1950	1890	1990	2430	2430
5	Adornisdijk	4,60	1750	1410	1970	1370	1440
6	Baanstpoldersedijk	4,95	2200	2480	2670	2500	2500
7a	Zeedijk	5,10	4300	3620	3790	3790	3790
7b	Zeedijk	5,00	2300	3620	3790	3790	3790
8	Dwarsdijk	5,35	4400	3790	3880	3800	4510
9	Strijdersdijk	4,70	1850	1130	1170	1220	1210
10	Zwartepolderweg	5,10	4300	3680	3750	3860	3860
11	Lampzinsdijk	5,00	2300	3540	4100	3500	3570

- 1) in groen: overschrijding capaciteit
- 2) waterschappelijke beoordeling capaciteit
- 3) capaciteit volgens landelijke richtlijnen

Deze tabel is een duidelijk bewijs dat 10 jaar geleden Baanstpoldersedijk, Adornisdijk, St Jansdijk, Lampzinsdijk tot zelfs de Zeedijk boven zijn capaciteit ging. **U dient een nieuwe weg aan te leggen, die het volume van de N 675 evenaart volgens dit schema.** Dit kan zelf voor Boerenhol vertrekken en enkel landbouwgebied betreffen. Jammer, maar er is geen andere keus na het goedkeuren van al deze projecten. Als er in het Masterplan in 2018 3500 woningen zijn en we er gemakshalve maar 300 bijtellen met de nieuwe plannen. Dan zit de huidige maatvoering nu op gemiddeld 15 personen per huis. Met 4 in een auto resulteert dat in **14250 MVT voor de omgeving** (voor ieder boodschapje of uitstapje moet de auto uitgehaald want er is NUL openbaar vervoer).

Dit alleen al bewijst dat er een deskundig verkeersonderzoek én akoestisch onderzoek nodig is. Of denkt u dat 450 bewoners (?) en de omliggende dorpen een dergelijke invasie kunnen en willen slikken?

B Milieu

1. De nieuwe resultaatsverplichting vanaf maart 2021 in NL is een verplichting tot **reductie van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden** door het bij wet vaststellen van drie omgevingswaarden, namelijk: in 2025 ten minste 40%, in 2030 ten minste 50%, in 2035 **ten minste 74%**. Deze resultaatsverplichting kan nooit bereikt worden, niet nu en niet binnen de bouwtijd, noch in exploitatie ervan. De PAS vergunning is reeds afgeschaft, de stikstofnormen reeds 2 x aangepast. Een test is verplicht. Er dient ook specifiek gelet worden dat de uitlaatgassen nu rechtstreeks op het Natura 2000 gebied worden uitgestrooid. Dat dit zomaar zou kunnen is fout bedacht.
2. Verbod op bouwen in **Zeeuwse Topkwaliteitsgebieden**. Na Cavelot is er ondanks opmerkingen in Kustvisie/Bosch en Slabbers niets aan landschappelijke kwaliteiten gebeurd. Zelfs de landschappelijke inpassing met bomen en paden is niet uitgevoerd. De open sfeer die men in Cadzand nastreeft wordt niet gevolgd. Dit geeft dus geen garanties, zelfs niet in PPS samenwerking, waar de Gemeente zelf partij was. De **Nederlandse Milieuwetgeving**: De NL milieu-inspanning 25% lager dan in 1990 is niet behaald.
3. Milieu : "Als het wijzigen of intrekken van de vergunning de enige maatregel is die kan worden genomen, genomen ter voorkoming van de verslechtering van de beschermde natuurgebieden, worden dit passende maatregelen genoemd. Op grond van Europese wetgeving is Nederland verplicht om zulke passende maatregelen te nemen. Als geen zicht is op het uitvoeren van andere stikstof verminderende maatregelen binnen een afzienbare tijd, dan komt het wijzigen of intrekken van één of meerdere natuurvergunningen in beeld als daarmee wel op korte termijn stikstof vermindering kan plaatsvinden. Het bevoegd gezag moet dan de vergunning wijzigen of intrekken. Anders dan bij de keuze om de vergunning te wijzigen of in te trekken, is er geen ruimte meer voor een belangenafweging."
4. **Binnen Zeeuwse Kustvisie (7.3 STRATEGIE VOOR DE KUST VAN WEST ZEEUWS VLAANDEREN)** - Zeeuwse topkwaliteit - De Zeeuwse topkwaliteit komt tot uiting in het strand, de duinen en **grote delen van de binnenduinrand**. In zijn algemeenheid zijn er binnen de categorie Zeeuwse topkwaliteit geen nieuwe (recreatieve) ontwikkelingen mogelijk.
5. Vele toeristen, tweede verblijvers zijn hier vanwege gezondheidsproblemen. Of om de ongezonde hectiek van de stad te ontlopen, niet om opnieuw klem te zitten in verkeersdruk.
6. Frappant is dat al jaren blijkt dat de waterzuivering in Cadzand de bouwwoede niet kan volgen, er dringt zich een 9 mio kostende nieuwe waterzuivering op. Tot die tijd blijft u de zee contamineren door het spuien vanuit het kanaal in de Cadzandse Haven. Gevolg is dat de Blauwe Vlag niet gehaald wordt en er gezondheidsrisico's ontstaan die het imago van Sluis schenden.
7. De steekproeven en risicoanalyse op regionale en primaire dijk willen we inzien.
8. Wat zijn de adviezen van Rijkswaterstaat, Waterschap, Provincie?

Nee, dit kan echt niet qua verkeersdruk en milieu! Zelfs al bewandel je alle wegen, al is het strijdig met het bestemmingsplan, het Barro, of de Rechten van de Mens of de instandhoudingsdoelen van een natuurgebied. Het Lampzinsdijkproject had niet gemogen zonder een verkeersstudie in de MER, maar ze hadden nog wat oude

onderzoeken op het schab liggen, die in 2019 afliepen, maar wie kijkt daarnaar! Dat weten die Bavodijkers toch niet?

De Regiodeal levert de benodigde miljoenen en de bewoners krijgen enkel de last, de middenvinger, het stof, de stikstof en het nakijken. U zet provinciale gelden in om bij de inwoners van deze dijken, toeristen of bewoners, het stikstofdebiët genadeloos te verhogen, dwars tegen alle duurzaamheidsprincipes en klimaatobjectieven. Tenzij.....u toch luistert.

Inez de Groot,

Bondgenootschap Zeekraal, 'de Zwarte Polder is opnieuw verdrongen' FB, na overleg met verschillende bewoners van Nieuwvliet dorp en Nieuwvliet Bad.

Wat is een no go voor de mensen die hier wonen? Tussen haakjes de artikelen in media/masterplan.

1. LAAT HET NATUURGEBIED MET RUST . Stop met het opleuken en allerlei bouwsels te maken, maak van natuur geen recreatie, dit is voor ons overlast, blijf er af.
(Behalve het veiliger maken van de Sint Bavodijk hoopt de gemeente Sluis vóór 2023 ook natuurgebied Baanstpolder ten oosten van de kustplaats om te vormen tot een recreatie-natuurgebied met zitelementen, steigers, speelattributen en een voetgangersbrug richting strandpaviljoen Groede aan Zee.)
2. GEEN FIETSSTRAAT, GEEN AUTO's TE GAST. Het is ongewenst om meer verkeersdruk te hebben op deze oude dijkes. We worden teveel aangetast door steeds meer uitlaatgassen op enkele meters. Er dient een andere route gezocht te worden. Er dient parkeergelegenheid te blijven voor de vele dijkhuisjes, die geen parking hebben.
(Zo lost de herinrichting van de Sint Bavodijk tot fietsstraat met rood in plaats van zwart asfalt, het vele bermparkeren niet op, denken omwonenden. In het hoogseizoen zorgen geparkeerde auto's regelmatig voor onveilige situaties, omdat doorgaand verkeer er nauwelijks nog tussendoor kan. De weg staat bovendien zo vol, dat er voor henzelf geen parkeerplek meer is, ervaren ze.)
3. Het is ONNODIG OM IN DE DUINEN te parkeren, dit zorgt voor een hoogte (paardentrailers externen niet meer welkom?) een concentratie en aantasting op enkele meters van het Natura 2000 gebied en in de EHS en kan NEGATIEVE IMPACT HEBBEN op de natuur, er is geen verkeersstudie, noch benzeenonderzoek voor gevraagd, noch toelating aan de Provincie én minister (Natura 2000). De huidige parking kan ook heraangelegd worden, de huidige moeilijke bocht aan de manege moet gewoon ruimer en het is ok. Waarom je meerdere parken zet en dan toch het aantal parkeerplekken verminderd is onlogisch. Er is een negatieve impact door het verleggen van de weg richting bewoners Crox Houcke en Fletcher, die plots aan de weg komen te liggen. De weg onder de duinen zou nooit aangetast worden, is een oude belofte, die zo gebroken wordt en wordt wellicht na de bouwroutes pas autoluw. Dat betekent dat er geen verkeer meer van Cadzand tot in Breskens kan en ieder verkeer door de dorpen moet, extra belasting. Zo kiezen mensen hier om boodschappen te doen in Cadzand of Breskens, u haalt dit zomaar even weg? De terugrit via Boerenhol en Groede is al een ergernis zo ver van de kust! Wat gebeurt er met Rent & Joy? Wordt dat na de subsidie ook nog eens op de gemeenschap zijn kosten verplaatst? We willen ook geen natuurcompensatie elders in Sluis, maar gewoon hier de natuur behouden! Een openlucht sportpodium op de huidige parkeerplek Nieuwvliet is wat overdreven, (op tekening staat ie op het strand?) alle bestaande sport is bij de herstructureringen verdwenen (Pannenschuur had voetbalveld en verschillende sportmogelijkheden op eigen terrein)
(Om de toegang tot het strand te verbeteren, wordt de bocht in de Zeeweg opgehoogd waardoor de weg wat hoger komt te liggen en de overgang tussen land en zee 'zachter' wordt.)
4. DE WATERTAXI'S, maar ook andere lawaaiërgere alternatieve mogelijkheden zijn ONGEWENST. In deze familiebadplaats kwam men voor rust en ruimte. U vergist zich van identiteit? Steek het geld maar in een betrouwbare veerboot Br/Vlissingen. Dat deze tobbe's zeewaardig zouden zijn is een understatement van de gedeputeerde? (Op de lijst met projecten staan verder nog de aanleg van een 'beleefbare pier' bij De Boekanier waar in de toekomst watertaxi's kunnen aanmeren en de realisatie van een duinpromenade tussen de Nieuwvlietse strandpaviljoens De bedoeling is dat de taxi vanuit

Cadzand, via een aan te leggen pier bij Nieuwvliet naar Breskens en eventueel ook naar Vlissingen gaat varen).

5. Het OPKNIPPEN IN BUDGETTAIRE STUKKEN is ongewenst. De plannen van de 8 parken lopen over enkele jaren (Roompot nu al 11 jaar) en zullen zo ook verstoord worden door het werken aan de weg. Met de brug aan Roompot hebt u uit het oog verloren dat diepladers met prefab-huizen boven de 5 meter hoogte zijn. De recreatieslag via St Jansdijk kan dus niet benut worden, wat wordt dan uw aanrijroute?? St.Bavodijk?? De planhorizon loopt nu tot 2030 en betekent dat we via parken én masterplan geen rustig moment beleven in onze huizen en vaak ook onbereikbaar zullen worden? Is de clou dat het enkel voor vrachtverkeer nog mag en we daarna niet meer naar het strand kunnen, maar bijvoorbeeld 3 tot 5 km moeten lopen, volgens uw inschattingen?? De meesten doen liever een wandeling op het strand, niet tussen de gevels.
6. De zeedijk richting west verbreden naar duinboulevard is quasi onmogelijk, de dijkvoet is de onderliggende weg en fietspad, deze kan nauwelijks versmald worden. De dijk hoger maken (2 meter) is nu al een drama op Roompot en doet mensen uitwijken naar andere oversteken. Een tweede fietspad is quasi overal nodig evenals handhaving op het verwijderen van golfkarren, die niet op de fietspaden mogen.
7. Dramatisch is de insteek om St Jansdijk en St Bavodijk als inprikkers te gebruiken. Is er dus geen parkeerplek aan het Gemaal, mag je terugkeren naar Nieuwvliet dorp in beide gevallen en een ingang zoeken naar Nieuwvliet (zonder de parking van Groede aan zee te benutten) en naar Groede te trekken waar geen parking is, dus door naar Breskens?? 10 km voor een plekje te vinden? Een toeristenlusje? Een parkingfile? Eerst de file aan Roompot voorbij geraken om te zien of er één van de 20 plekjes vrij is? Ook voor het parkeerterrein duinen zegt men minder maar afdoende, waar zijn de cijfers? (Voor het bereiken van de vakantieparken of parkeerterreinen aan het strand volstaan primair de twee 'inprikkers' via de Sint Jansdijk en de Sint-Bavodijk. De route parallel aan de kust blijft wel bestaan, o.a. voor de bereikbaarheid van een aantal kleinere parken aan de Zeedijk, maar wordt zo veel mogelijk ontlast).
8. Grotere groenere structuren zouden tijdig worden vastgelegd? Er wordt niets met name genoemd. Als overal het fietspad 3 meter moet worden, zal dit immers ten koste gaan van groen.

WAT MOET ER WEL?

1. Een nieuwe aanrijroute van voor Boerenhol naar Nieuwvliet Bad (of intrekken van alle expansie?)
2. De vrijliggende fietspaden
3. Het tweede fietspad op de duinen
4. Het verbod van golfkarren en elektrische snelle fun-verkeer op de fietspaden dijk
5. Deels parkingverbod op de St Bavodijk zeezijde
6. Zeedijk en zeeweg Cadzand/Breskens moet autoroute blijven
7. Openbaar vervoer en nachttaxi organiseren
8. Alle uitbreiding bevrozen, kustvisie respecteren.