From: hetty van trijp <hvantrijp@hotmail.com>
Sent: maandag 14 maart 2022 09:15:06
To: Info Gemeente Sluis
Cc:
Subject: Zienswijze masterplan Nieuwvliet
Attachments: zienswijze masterplan Nieuwvliet.docx

---

beste gemeenteraadsleden,
ik sta achter de zienswijze in de bijlage.
Met vriendelijke groeten,
Hetty van Trijp,
Bavodijk 30
Nieuwvliet

Nieuwvliet 08.03.2022

Zienswijze

Gericht aan het college van B&W Gemeente Sluis, de Gemeenteraad (niet vertrouwelijk)

betreffende de voorlopige versie **Masterplan Nieuwvliet BAD**

Wij maken bezwaar tegen de hoge verkeersdruk op onze wegen en dijken, de gebrekkige mobiliteitsmogelijkheden, de milieuschade in het duingebied door ongebreidelde uitbreiding van parken en aanleg van allerlei voorzieningen voor toeristen, de overbelasting van waterzuiveringssystemen, de gezondheidsschade en de bouwoverlast, die inwoners nu al ervaren en die komende jaren sterk zullen toenemen door alle uitbreidingsplannen die in Nieuwvliet Dorp- en Bad en in de hele kuststreek op stapel staan.

Bewoners werden o.i. minimaal betrokken bij alle fases van dit plan. Een groep van 23 Bavodijkbewoners stuurde eerder gezamenlijk een zienswijze in op de eerste versie, specifiek aangaande de verkeersoverlast op de Bavodijk door te hard rijdend en te veel (bouw)verkeer agv (recente en bestaande) uitbreidingen van huisjesparken. Met onderstaande zienswijze willen de bewoners van de Bavodijk en omstreken nadrukkelijk protesteren tegen de grote impact die alle geplande uitbreidingen hebben op het leefklimaat in Nieuwvliet en omgeving, zie bijgevoegde handtekeninglijst.

Het Masterplan is niet het enige plan. Wat loopt nog en wat zit er nog meer 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.
Molecaten Waterdunen: 100en vakantiewoningen en 220 campingplaatsen

Algemeen: De volledige trechter van het vroegere Zwarte Gat tot aan Nieuwvliet-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 Roompot (52 ha). Vooral Roompot overtreedt de norm van maximaal 20 woningen per ha, handhaving volgt niet. De huidige plannen die in 2021 starten zullen een grote belasting voor de omwonenden zijn, de laatste snippers open ruimte worden volgebouwd. Dit zal niet leiden tot het duurzame toerisme dat men voor ogen had maar veeleer tot kwalitatieve achteruitgang van natuur, milieu en leefruimte voor toeristen en bewoners. Dijken en wegen rondom Nieuwvliet komen uit op het Natura 2000 gebied en toch wordt er gebouwd tot in het kustfundament. (Roompot/Manege).

Deze omgeving is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en behoort tot de Zeeuwse Topkwaliteit; West Zeeuws Vlaanderen in zijn geheel is Nationaal Landschap. De eeuwenlange inpolderingsactiviteiten rond Nieuwvliet begin 1500 en het verlies van het dorp in diverse vloeden

speelden zich af in dit exacte gebied. De besproken dijken zijn de vroegere zeeweringen geweest en zijn als regionale dijk beschermd 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 Verklaring van Geen Bedenkingen (VVGB) vereist van de Provincie. 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) vrijwel tegelijkertijd is een aantasting van ons woongenot of ons recht op normale bewoning. Temeer daar we ons met de gekozen plaatsen in de schaarse natuuromgeving veilig waanden. Maar zelfs daar wordt hier geen rekening mee gehouden.

A. VERKEERSDRUK ST BAVODIJK, BAANSTPOLDERSEDIJK, LAMPZINSDIJK, ADORNIS

1 **Er is geen plan om de hoge verkeersdruk, die door bewoners al jaren als een groot probleem wordt ervaren, aan te pakken. In het Masterplan Nieuwvliet wordt alleen gesproken over 'verkeersveiligheid'. Dit plan zal nooit een duurzame oplossing kunnen bieden voor de verkeersveiligheid als daarbij niet de verkeersdruk wordt aangepakt; deze hangen nu eenmaal sterk samen met elkaar.**
'Auto te gast' op het druk bereden stuk van de Bavodijk is van de baan. Men overweegt nu de aanleg van een doorlopend fietspad met mogelijk meer ruimte voor auto's. Is dit werkelijk veiliger? Nergens vinden wij uitleg hoe men dit gaat realiseren. Gaat men onze groenzone ten opzichte van de weg verkleinen? Hoe komen we op het fietspad als het aan de overkant van onze huizen ligt?
Er is geen verkeersstudie gemaakt om de huidige en de te verwachten verkeersdruk in kaart te brengen, er is geen bouwplan WAT men precies gaat doen, hoe dit structureel en duurzaam aangepakt zal worden. Dit is niet de kwaliteitsslag waar wij op hoopten. (

2 Het **wegverkeerslawaai (**enkel voor Dormio) werd gebaseerd op tellingen van 2010 (Roompot) zie schema betrokken wegen. De toekomst wordt dus voorspeld op basis van het toerisme van meer dan 10 jaar terug. Dit is achterhaald en onbruikbaar als basis voor nieuwe plannen. Er dient een verkeersstudie gemaakt te worden met zichtjaren tot 2032. We vrezen anders voor 'oplossingen' als het aanvoegen van doorgroeistenen waardoor auto's nog luidruchtiger voorbij zullen zoeven.
Voor de verkoop van rijks- en landbouwgronden als dure bouwgrond voor parken en recreatiewoningen wordt vereveningsgeld betaald. Toerisme, recreatie en vereveningsbijdragen leveren de gemeente Sluis veel geld op. Zou het niet redelijk zijn om dit geld deels aan te wenden voor de aanleg van een behoorlijke weg in plaats van bestaande, middeleeuwse dijkjes steeds maar verder te belasten.

3 Er is een enorme **hoeveelheid bouwverkeer** te verwachten. Welke route zal dit volgen? De bouwroute is niet uitgestippeld, en we willen niet voor last minute verrassingen te komen staan. Als het bouwverkeer **door Boerenhol, Groede en Nieuwvliet** en via de aansluiting Dwarsdijk gaat zal dat enorm veel geluids-, stank- en milieuoverlast geven wegens filevorming en zwaar verkeer.

4 **Geen Milieu Effect Rapportage**: De gemeente Sluis moet bewijzen dat plannen geen impact hebben op **de natuur en de omgeving**. In de duinen een parking bouwen, zoals nu gepland staat, betekent het aantasten van het duingebied, met mogelijk nadelige gevolgen voor natuur en milieu. Daarom is het noodzakelijk dat zij zich baseert op een MER rapportage van voldoende recente datum.

5 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		4300 [2]) (5000-6000[3]°	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 de verkeersdruk op de Baanstpoldersedijk, Adornisdijk, St Jansdijk, Lampzinsdijk en zelfs de Zeedijk, 10 jaar geleden al boven de berekende capaciteit ging. Ons inziens valt er niet te ontkomen aan het creëren van een alternatieve weg na het goedkeuren van al deze projecten. Er zou een nieuwe weg aangelegd moeten worden, die het volume van de N 675 evenaart en hiervoor zijn best mogelijkheden te bedenken.
Als er in het Masterplan in 2018 sprake is van 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 zou dat resulteren in **14250 MVT voor de omgeving** (want ondanks het voornemen in de plannen om de toeristen uit de auto te krijgen moet men, vanwege het ontbreken van enige vorm van publiek transport, toch voor ieder boodschapje of uitstapje met de auto).

Dit alleen al bewijst dat er een deskundig verkeersonderzoek én akoestisch onderzoek nodig is.

B Milieu

1 Sinds maart 2021 bestaat er in Nederland een resultaatsverplichting 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 Programma Aanpak Stikstof (PAS) vergunning is reeds afgeschaft, de stikstofnormen reeds 2 x aangepast. Een test is verplicht. Er dient ook specifiek op gelet te worden dat de uitlaatgassen nu rechtstreeks op het Natura 2000 gebied worden uitgestrooid.
"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 er 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."

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 **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 "(zie Zeeuwse Kustvisie pag.143).
Over de omgeving van Nieuwvliet stelt de Kustvisie dit (blz. 133): *"In feite heeft de gehele zone van het polderlandschap in het voormalige Zwarte Gat zich in urbane zin ontwikkeld. Het karakter van de geulpolders is niet of nauwelijks herkenbaar meer. Doordat parallelle landschappelijke investeringen (noch in het recreatief product zelf, en evenmin in de directe omgeving ervan) vrijwel zijn uitgebleven is er in het gebied sprake van een gestaag landschappelijk kwaliteitsverlies."* En op pagina 139: "*Ook Nieuwvliet Bad en het gebied ten westen van Breskens is helemaal door private ontwikkelingen in beslag genomen. De aanleg van Noordzee Résidence Cadzand-Bad heeft niet geleid tot een parallelle landschappelijke*

impuls, eerder is de kwaliteit van het gebied door de mate van verstening achteruitgegaan. Hetzelfde geldt voor het gebied tussen Nieuwvliet-Dorp en Nieuwvliet-Bad. Het gebied direct ten westen van Breskens is te eenzijdig doorgeslagen in de richting van verblijfsrecreatie. Ook de herstructureringsprojecten leiden hier niet tot een landschappelijke kwaliteitsverbetering." En op pagina 143: "*Voorkomen dient te worden dat Nieuwvliet-Bad en Nieuwvliet verder aan elkaar groeien".*

4 Vele toeristen en tweede woning bezitters zijn hier om de ongezonde hectiek van de stad te ontlopen of vanwege gezondheidsproblemen en niet om opnieuw geconfronteerd te worden met verkeersdrukte en milieuvervuiling.

5 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 (zie PZC januari 2022). Tot die tijd blijft men 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.

6 We willen de steekproeven en risicoanalyse op betreffende regionale en primaire dijken inzien

7 Wat zijn de adviezen van Rijkswaterstaat, Waterschap, Provincie aangaande de dijken die aangepast zullen worden met het Masterplan?

Wat is een no go voor de mensen die hier wonen?

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 ervan af. Geen omvorming van natuurgebied Baanstpolder tot recreatie/speelterrein

2 Het is ongewenst om nog meer verkeersdruk te hebben op deze oude dijkjes. We worden teveel in ons woonplezier en gezondheid aangetast door steeds meer uitlaatgassen en herrie op zeer korte afstand van onze huizen. Geen verbreding van de Bavodijk. Er dient een andere route gezocht te worden. Er dient parkeergelegenheid te blijven of gemaakt te worden voor de vele dijkhuisjes, die geen parking hebben.

3 De slagenstructuur is dramatisch en het autoluw maken van de kustweg heeft als gevolg dat er geen verkeer meer van Cadzand tot in Breskens kan komen en dat alle verkeer door de dorpen moet, wat extra belasting geeft aldaar. De kustweg moet, in alle redelijkheid, als alternatieve route toegankelijk en doorgaanbaar blijven; Boerenhol, Nieuwvliet en Groede zijn al overbelast qua verkeer dat dwars door de dorpen gaat.

4 We willen ook geen natuurcompensatie elders in de gemeente, maar gewoon hier de natuur behouden

5 De planning voor de uitbreiding van de parken bedraagt vele jaren en dat betekent dat we weinig rustig momenten zullen hebben vanwege het vele bouwverkeer. Met de brug aan Roompot is uit het oog verloren dat diepladers met prefab-huizen boven de 5 meter hoogte zijn. De St. Jansdijk kan dus niet benut worden, wat wordt dan de aanrijdroute? Weer de overbelaste St.Bavodijk?

6 De zeedijk richting west verbreden naar duinboulevard is vrijwel 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 oversteekplaatsen. Een tweede fietspad is overal nodig evenals handhaving op het verbieden van golfkarren, die immers niet op de fietspaden mogen.

WAT MOET ER WEL?

1 De Bavodijk verkeersluw maken door alternatieve weg/route te creeren/actief te bevorderen

2 Vrijliggende fietspaden realiseren en tweede fietspad op de duinen aanleggen

3 Het verbod van golfkarren en elektrische fun-verkeer op de dijk

4 Deels parkingverbod op de St Bavodijk zeezijde

5 Zeedijk en zeeweg Cadzand/Breskens moet toegankelijk blijven

6 Openbaar vervoer en nachttaxi organiseren

7 Uitbreidingen bevriezen, MER studie doen, kustvisie respecteren