

Zienswijze

Op het voornemen tot het nemen van een verkeersbesluit inzake het instellen van een onverplicht fietspad aan de Zeekraalstraat ter hoogte van de Dwarsdijk te Nieuwvliet-Bad 10.02 door B&W van de Gemeente Sluis

Gericht aan B&W Gemeente Sluis, de Gemeenteraad, Waterschap Scheldestromen (niet vertrouwelijk)

Inzake: Het voornemen is niet enkel “het instellen van een onverplicht fietspad” zoals men aangeeft. U hanteert enerzijds het verbod voor categorieën, het besluit voor het college, maar tegelijkertijd ook de onttrekking van de openbaarheid, die tot het Wegenwetbesluit, BABW en beslissing van de Raad behoort. De verbindende dijkwegen zijn resp. in eigendom/beheer van het Waterschap, (beschermde dijk ook Gemeente via RPV), die zo ook deels onttrokken worden aan de openbaarheid tot aan de Vijf Weeghen. Bovendien zijn er enkele bedrijven en honderden bewoners betrokken bij deze onttrekking.

Wat zijn de bezwaren:

1. De openbaarheid kan niet zomaar onttrokken worden aan Zeekraalstraat aan Zeedijk en Dwarsdijk, 100 jaar, resp. 48 jaar openbaar, evenals Nieuwehovendijk, meer dan 400 jaar.
2. De uitsluiting van categorieën is onlogisch, hoofdweg wordt zijweg en langzaam verkeer Roompot is niet voorzien.
3. Bewoners, passanten naar dorp, boerenbedrijven, campings, aanvoer caravans, leveranciers en andere dienstverleners ambulance, brandweer enz. worden zo gestremd en minstens bemoeilijkt.
4. Deze ingang is verleend door onwettige kaders m.b.t de aantallen bewoners op Roompot, deze lopen door grotere huizen, meer huizen, wegnemen caravans een veel groter aantal voertuigen in, dat nu kan oplopen tot 10.000 voertuigen/etmaal voor Roompot alleen. De MER op deze ingang bij het natuurgebied is NIET verricht en verplicht. Meerdere ingangen Boshoeve, hoofgebouw of andere oplossingen dringen zich op om impact te reduceren. Deze vergunning is al aangevochten.
5. Vonnis doorbreken regionale dijk en, mogelijke mobiele waterkering Roompot, de stikstofreductie die tot 25% minder moet zijn dan in 1990. De onttrekking aan de openbaarheid kan leiden tot inname eigendommen van bewoners van Het Gemaal, een belangrijk gedeelte van de Zeekraalstraat. Sommige bewoners zijn sleutels van palen beloofd, het leidt tot discriminatie. Het is fysiek voor velen te zware methode. Adressen worden onbereikbaar voor bezoekers.
6. De verkeersregels zijn onvoldoende, de T en Y splitsing zijn na elkaar en veroorzaken in alle gevallen voorrangverlening vanuit de eigenlijke hoofdweg. Minstens een verkeersstudie met derden voor betere oplossingen is gewenst. De te veel bebouwing in het kustfundament (3 B-houses) moet nog gehandhaafd worden en kan ook dienen voor ruimte op een dijkuitgang voor Roompot. Ook de Boshoeve kan soelaas bieden qua ingang.

Voorgaande: De huidige inrit lag o.a. voor bij het Beroep van 1 maart 2021 bij de Raad van State. (In bijlage de laatste stukken in detail). Daarvoor moet het **vonnis** afgewacht worden.

In synthese: Voor de ingang diende een aparte MER, milieu- effecten -rapport opgemaakt te worden. De vergunning voor dit park en later in 2014 de ingang is op basis van onwettige kaders verleend. Deze vergunning kan daardoor aangevochten worden.

Dit gaat voornamelijk om de aanvankelijke voorstelling van 350 woningen en 865 standplaatsen. Deze zijn nu vergroot (tot 16 persoonshuizen) en verhoogd (+560+60+ lodges) hetgeen de impact qua verkeer en in bijdragen stikstof op een overbelast natuurgebied veel zwaarder laat doorwegen dan voorgesteld.

Er werd gegoocheld met reduceren van 4 wegen tot 1 weg, (maatnames tot in Ter Moere) en ook met de ritkentallen, die anders zijn met meer bewoners. Ook daarom was de Dwarsdijk favoriete ingang, de wegbreedte die 50 cm breder was kan nu eenmaal wetenschappelijk dienen tot meer capaciteit in dergelijke studies. De toenmalige tellingen in 2010 waren reeds qua decibel **op de limiet** 53-58 DB Dwarsdijk vergelijkbaar met de Provinciale weg.

De telling is inmiddels meer dan 10 jaar geleden, het toerisme heeft geboombd en het park is uit zijn voegen gebarsten qua aantallen. Ook de impact, met of zonder bouwroute, is nooit getest op alle 270 bewoners naast de Zeekraalstraat. De grootste fout is dat deze ingang op wegbreedte van Natura 2000 gebied ligt. Voor deze beschermde status van een 5 tal elementen moet bewijzen dat hier nergens impact op zal zijn. Dat kan men niet door het globale oude park in MER te beoordelen en stiekem alle elementen te vergroten. Dit park is koploper in stikstofvervuiling op dit natuurgebied en op Zwin Internationaal en Grote Gat (studie 2019 brug op dezelfde afstand) . Het is niet omdat we nationaal al weer enkele jaren maar 100 km per uur mogen, dat de natuurgebieden in Zeeland vrij spel hebben om te mogen vervuilen. Bovendien is de stikstof gebaseerd op een achteruitgang van stikstof (RvS) **van 1990 tot 2020 met een teruggang van minstens 25 % stikstof.** Dit is juridisch bindend.

EIGENDOMSRECHT: In een advies merkt de Raad van State op dat volgens het Grondwettelijk Hof elke inmenging in het eigendomsrecht een billijk evenwicht moet vormen tussen het algemeen belang en de bescherming van het recht op het ongestoorde genot van de eigendom. De eigenaars van Het Gemaal weten nu dat hun eigendom nu niet meer openbaar toegankelijk is. Mogen zij nu hun eigendom terug nemen van de onwettige verzwaring van de onderlinge erfdienstbaarheid in 2017? Hun toenmalige vraag bij de bouwroute was immers de onttrekking van de openbaarheid. En wat gaat men dan doen met de andere aangelanden?

VERKEER:

Waarom kan deze ingang niet zo?

Het is geen gelijkwaardige kruising, het is een T kruising met daarachter een Y kruising?? Het is een raar geval en het is niet op de openbare weg, het is op privé-eigendom aansluitend op Waterschapsdijk?

1. Wat is een gelijkwaardige kruising

is een kruising waarbij de voorrang niet wordt geregeld via verkeerslichten, verkeersborden, haaiantanden of andere markeringen op de weg. Hoe bepaal je dan in zo'n situatie wie er voorrang heeft?

Rechts gaat voor

De belangrijkste regel op een gelijkwaardige kruising gelijkwaardig kruispunt is dat alle bestuurders die van rechts komen voorrang hebben. Je moet dus niet alleen auto's voor laten gaan, maar ook fietsers, snorfietsers, bromfietsers, motorrijders, brommobielen, invalidervoertuigen, wagens, ruiters en geleiders van rijdieren, trekdieren of vee als ze van rechts komen.

Rechts gaat echter niet altijd voor. Er zijn enkele uitzonderingen:

- Oprit of uitrit: ook als je van een oprit of uitrit komt, dan moet je links voor laten gaan. (dus ook hier!)
- Als voorrang anders geregeld is: via verkeerslichten, verkeersborden, haaiantanden of andere markeringen op de weg.

Op een kruising gelden nog meer andere verkeersregels

Er gelden nogal wat andere belangrijke verkeersregels bij een kruising. Verkeer dat op een kruising rechtdoor gaat, heeft bijvoorbeeld altijd voorrang. Als je zelf afslaat moet je dit verkeer dus voor laten gaan. Tevens mag je de kruising niet blokkeren. Tenslotte moet je alle verkeersdeelnemers voor laten gaan als je speciale handelingen verricht. Onder speciale handelingen, ook wel bijzondere verrichtingen genoemd, verstaan we bijvoorbeeld parkeren, wegrijden, achteruitrijden, keren of invoegen.

Een en ander betekent dat enkel Roompot voorrang heeft, het inrijden enkel gemakkelijk is als er geen file is, maar gekruist wordt met tweewielers, het uitgaande verkeer vanuit Zeekraalstraat quasi onmogelijk is met de +/- 10.000 voertuigen per etmaal. Die ene ingang gaat vaak geblokkeerd zijn door ongelukken, maar dat komt hopelijk niet door ons, want wij zijn altijd in fout. En dan nog op privaat terrein is unfair voor de rechtsafhandeling.

1. Wij zijn geen inrit, wij zijn de openbare weg Zeekraalstraat Nieuwehovendijk, Roompot is de zijinrit, dit is de Zeedijk niet (adres Roompot)
2. Wij hebben geen zicht op wat er komt binnenrijden, wij hebben nooit voorrang want we gaan niet rechtdoor.
3. Wij mogen ook niet voorrang nemen, en dan de rechtse stijgende aankomenden van Roompot blokkeren
4. Ook niet aan de honderden elektrische brommers die men daar verhuurt.
5. Die kunnen via het onverplicht fietspad aankomen en ons dwarsen om zelfs zo naar Roompot te rijden
6. Mevr. Vermue stelde in dec. 2019 nog een voorrangssituatie voor (zijde Zeekraalstraat)

2. Het is geen T splitsing of een Y splitsing:

Een T-splitsing of T-kruising is een driesprong waarbij twee armen in elkaars verlengde liggen, waar de derde arm loodrecht op staat. T-splitsingen ontstaan vaak doordat een doorgaande weg een zijweg krijgt. Vanwege de verkeersveiligheid wordt de zijweg loodrecht aangesloten op de hoofdweg. Dit is geen Y splitsing. Er komen wel alle verkeersgroepen bijeen op de kruising, maar wat is het nu echt?? Een rotonde zou duidelijker zijn maar niet op eigen grond, maar op de doorgang. Dit werd al besproken in 2017 maar toen waren er geen oren naar.

3. Een eigen terrein is doorgaans niet begaanbaar voor het openbaar verkeer. De Wegenverkeerswet is hier daarom niet van toepassing. Op het terrein moet dan wel duidelijk zichtbaar zijn aangegeven dat het om een **eigen terrein** gaat door middel van een bordje met de tekst '**verboden toegang voor onbevoegden**'. Het is ook voldoende om het terrein af te sluiten met gesloten hekken waarbij zich slechts één mogelijke doorgang naar het terrein bevindt. Omdat de Wegenverkeerswet hier niet van

toepassing is genieten **fietzers en voetgangers geen extra bescherming** bij een aanrijding op eigen terrein. Als u als fietser of voetganger door een motorvoertuig op een eigen terrein bent aangereden heeft u wel recht op schadevergoeding. Indien de automobilist een verkeersfout heeft begaan. Dit valt dan namelijk onder een onrechtmatige daad van de automobilist. Dit houdt in dat de automobilist door zijn handelen (of nalaten) schade bij u heeft aangericht. De bestuurder van het motorvoertuig is aansprakelijk te stellen voor de door hem gemaakte (verkeers-) fout die letselschade veroorzaakte.

4. Juridische mogelijkheden:

- Er zijn juridische mogelijkheden om **bezwaar en beroep** aan te tekenen onder de vorm van voorlopige voorziening door de belanghebbenden bij de Rechtbank Middelburg om de werken te **schorsen**.
- Er zijn mogelijkheden in beroep, maar ook op Europees niveau.
- Er is juridische samenhang met de coupure van de dijk/mobiele waterkering enz. bestaande beroepen.
- Inmiddels zijn zowel Nederlandse en Belgische wetten op ongeveer dezelfde golflengte op milieuvlak, maar is de Europese norm strikter opgevat. Deze weg kan bewandeld worden.
- Er moeten meerdere ingangen gebruikt worden ter spreiding.
- Een verkeersstudie is het minste wat men moet doen met een Roompotstadje ter grootte van het aantal inwoners van Breskens en Oostburg samen.
- Een onttrekking aan de openbaarheid zal leiden tot het grootst mogelijk verzet.
- De andere Zeekraalstraat aan Zeedijk, de mogelijke toegangssystemen moeten besproken worden. Er zijn alternatieve ingangen met ICT technologie te bedenken voor Zeekraalstraat Zeedijk en Zeekraalstraat 1-41 om de openbare weg te behouden.

D.G. de Groote

Zeekraalstraat 29

4504PH Nieuwvliet

Handtekening



5. Bijlagen:

Legger: De verbindende wegen St Jansdijk, Dwarsdijk, Nieuwehovendijk zijn in beheer Waterschap, waar ook **de openbaarheid** onttrokken wordt. De Nieuwehovendijk heeft drie namen op de legger, in volgorde de Nieuwehovendijk, de Weg naar Het Gemaal en aansluitend de verlenging Zeekraalstraat naar Zeedijk.

Gevolgen: De adressen in de Zeekraalstraat zijn niet bereikbaar via openbare weg. Niet via het stuk Zeekraalstraat aan de Zeedijk. En niet de 41 adressen die vanaf de Dwarsdijk komen. Een verkeersbesluit heeft grote gevolgen voor de belanghebbenden. Het is immers de openbare weg naar het dorp. Het is de agrarische route, gezien de machines niet door het dorp mogen en kunnen. Het is een route voor 210 belanghebbenden, nooduitgang en parking camping Nooitgedacht, 41 woningen Zeekraalstraat en 30 woningen Het Gemaal. Door de plannen ook nog andere wegen te onttrekken is door deze voornemens **de openbare weg onttrokken aan minstens 281 bewoners, de boeren, olieleverancier camping en andere passanten**. De bocht is na werken niet te nemen door **grote machines**. Als paardenroute kan het ook niet meer dienen doordat er een zwaar verkeersknooppunt op onze ingang en straat ligt. De bloemdijk tot aan de weg kan al jaren niet meer als wandelpad gebruikt worden door het graven van een coupure in de regionale dijk.

Situatie: Voorafgaand hieraan zijn te pas en te onpas wijzigingen geweest. 2 Privéparken, Roompot en Het Gemaal spreken af de ingang op te splitsen zodat het verkeer op enkele meters van hun gronden blijft. De Gemeente lijft (zonder communicatie met de **eigenaren** van de weg en andere bewoners) onder de Nieuwehovendijk tot niveau van de Zeekraalstraat alles in bij het BP Roompot, **ten onrechte dus**. Een eerste bezwaar leidt tot een nieuwe vergunning. Maar ook die wordt bijgestuurd in de rechtszaken. Na de eerste bouwfase kort achter de Zeedijk, beslist men om langs alle burens het vrachtverkeer voor meer dan 1000 gebouwen in te palmen met als excuus "het is de openbare weg". (Ondanks aantonen foute kadastrernrs en gebruik privégronden). Ook de verplichte berm van de Zeekraalstraat wil men innemen om de straat om te vormen tot 5 meter weg, maar de rechter verbiedt dat én verbiedt de asfaltering. Men dempt de waterberging (V1455 eigendom Waterschap) en Waterschap verleent een vergunning aan Roompot op een fout gedeelte (V1457). Dit wordt bouwingang en werfplaats. Men rijdt de weg volledig kapot en deze werd sinds 2020 onbruikbaar tot op heden. Roompot graaft een hap van 60.5 meter weg tussen de Nieuwehovendijk en Roompot om ons een zijweg te verlenen. Dit is zonder vergunning van Waterschap, dit is een regionale dijk. Het 7 jaar oude plan Gemaal/Roompot bij Raad van State werd een ideaal uitgangspunt om naderhand die bouwroute door te drukken en voorbij te gaan aan het plan. En na 7 jaar gezondheidsschade een nieuwe file voor de deur krijgen, die nu vaak tot op de St Jansdijk strekt.

Toekomstige situatie: Het is niet ondenkbaar dat met al die wijzigingen de vrachtwagens zich toch eens door het fietspad zullen wringen. Dit is niet weloverwogen. Er is wel geen enkel bezwaar om de kapotte weg te repareren binnen de voorziene periode van Nieuwehovendijk t/m Zeekraalstraat. Tot de bres in de dijk dus in afwachting van de litige.

Context dijk, waterberging, vrachtinrit: De uitvoering van de zgn hoofdkreek/waterberging aan de Nieuwehovendijk is nu een droge sloot. De Nieuwehovendijk ligt in de onmiddellijke nabijheid en sloot aan het natuurgebied (afgebroken voor inrit) de Verdrongen Zwarte Polder, de herdijkte Zwarte Polder, Natura 2000, EHS, Natuurnetwerk Zeeland, gebied "Westerschelde en Saeftinghe". De dijk zelf is een beschermde dijk. Cultuurhistorisch waardevol. De dijk is overgenomen van de provincie PRV art 2.17 f 3.4 en werd ook afgebroken dankzij vergunning door de Gemeente Sluis. De betrokkenheid van overheden bij dit kwetsbaar gebied zou cruciaal dienen te zijn. De dijk is geasfalteerd en bouwroute geworden. Het kustfundament is ook **aangetast** door het weggraven van een brede ingang voor Beach Village BV, dit kan bij watersnood resulteren in onmiddellijk **onderlopen van de gehele Nieuwenhovenspolder**, onze woonwijk inbegrepen. Deze dijk uit het meerlagige dijkenpatroon is afgebroken voor de ingang van Roompot, zonder vergunning

Waterschap. Bovendien is de bedoelde waterberging gedempt met aarde als vrachtinrit. Ook de bouwaantallen die vergroot werden, zijn niet mee opgenomen in de verstening, dus ook niet in waterbergingsvolume, net zoals bij het verkeer.

NATURA 2000 gebied verdroging ook door inrit: Sinds ruim 2 jaar is er verdroging, toevallig sinds het hoofdgebouwgedeelte (op de verboden plaats in kustfundament gebouwd) werd leeggepompt en aangebouwd in 2017. Het Natura 2000 gebied, onderdeel van de Verdrongen Zwarte Polder genaamd “de herdijkte Zwarte Polder” staat voor het tweede jaar op rij 3 maanden droog. Dit stuk is niet toegankelijk voor mensen en is broed- en rustplaats voor vogels. Is dit dankzij het droogpompen van het kustfundament waar men bijna 3000 m² bebouwd heeft? Dit is zonder VVGB van minister Ollongren of I en W, en wellicht ook zonder medeweten van Provincie Zeeland omdat dit niet voorzien was in het oorspronkelijk bestemmingsplan. Daar bleef het hoofdgebouw behouden. Het is ook mogelijk dat er andere oorzaken zijn of andere fouten in het watersysteem. Feit is dat sindsdien het natuurgebied is drooggelegd en aangetast met significante schade op flora en fauna. De stikstofdepositie, het plan en het MER zijn voorbijgestreefd. Dit werd opgemaakt in 2009. De zichtjaren gelden tot 2020. Bovendien was er toen (nog) geen sprake van “recreatieve nachtverblijven” als samenstelling, deze is in 2014 aangepast via de Kadernota. Dit kon men dus nooit voorzien en is niet voorzien in de hele studie. Het is eerder een stikstofhotspot geworden.

Hoe worden aangelanden vergoed? (2018)

De reden van aankoop en verblijf wordt te niet gedaan en dat voor een tijdelijkheid die buiten proportie is (5 jaar Gemeente, 4.5 jaar Waterschap). De nadelen van onverkoopbaarheid of zelfs niet verhuurbaar, niet leefbaar zijn door het wegvallen van motieven als rust en ruimte gedurende 5 jaar is buitensporig. Het is uitsluitend te wijten aan het verlenen van deze **vergunning buiten het plangebied**. Bovendien vergund aan een bedrijf wat een logistiek foutieve inplanting heeft gerealiseerd en op enkele maanden tijd plots dringend en spoed roept. Het niet willen opmaken van een definitief inrichtingsplan in de MER fase, ondanks aandringen van alle actoren is hier debet aan. De watervergunning lijkt enkel te gaan over de asfaltering, het gaat echter zo voorbij aan alle elementen van de vergunning (waterberging en waterkering) Deze vraag speelt voor alle aangelanden, omdat Roompot wou verhuren en geen bouwverkeer (PZC VanderWel)

Ter info :Het deel bezwaar over de ingang voor de Raad van State op 1 maart 2021 (uitspraak moet nog volgen).

C. Ingang qua geluid en vervuiling en aantallen motorvoertuigen MVT:

De verkeersstudie is gebaseerd op 5 bestaande ingangen van alle toenmalige campings. Deze tellingen werden gedaan in winterperiode 2010. Pas veel later in 2013/2014 werd duidelijk dat de milieuvriendelijkste oplossing A, ingang St Jansdijk niet werd verkregen. Er werd overhaast een akoestisch rapportje opgemaakt, voor de RvS, **201400137/2/R2** zonder bewijzen van tellingen, zonder deftige assumpties, onvolledig:

De bijkomende akoestische studie van 2013 vermeldt foute assumpties:

- Er werd geen rekening gehouden met de (vakantie)woningen, vanwege niet vermeld in de Wgh, daar wordt in de Rechtspraak wel rekening mee gehouden.
- Er is géén rekening gehouden met de intensiteit Nieuwehovendijk/Zeekraalstraat, er zijn geen tellingen verricht.

- De nieuwe ingang ligt binnen bebouwde kom en moet dus aan bibeko normen geteld worden en op 30 km. (andere normen)
- De lokale bewegingen werden qua ritkengetal niet allemaal opgenomen, behalve de 30 woningen Gemaal en 40 Zeekraalstraat is er nog de parking van camping Nooitgedacht 200 staanplaatsen en het doorgaand verkeer naar het dorp. Dit brengt het ritkengetal op $270 \times 3.5 = 945$ Daar moet dan nog de passage bijgeteld worden naar dorp. Dat men Hof ter willigen er af haalt is onjuist. De uitgang via Zeekraalstraat/Nieuwehovendijk werd voor hen gemaakt en door hen benut.
- **De ritkentallen zijn onjuist. Voor camping gebruikt men 1.5 verplaatsing. Maar inmiddels zijn dit huizen/middelgroot en grote huizen waar het ritkental van een middelgroot huis al aan 5.6-7.1 noteert** vlg huidige studies Haskoning en van anderen.
- Dit is **geen vooruitlopende studie maar een geschiedenis van 10 jaar geleden zonder zichtjaren**. De evolutie in WZVL qua toerisme is immers buitensporig groot, Sluis heeft de langste Kustvsie-pipeline. En niet toevallig dient deze studie nog steeds voor toeristendorpen die men nog gaat ontwikkelen in de komende jaren. Zolang men nog de fase Boshoeve geraamd heeft als laatste transformatie naar huizen kan de 1.5 ook niet toegepast worden in onze berekening.
- De inschatting van het verkeersonderzoek die het Roompotpark raamde, sluit niet aan met de werkelijkheid, caravans werden verwijderd, meer woonhuizen werden bijgebouwd, woonhuisgrootte tot **16 persoonshuizen, grotere nachtverblijven, resulteren in een aantal slaapgelegenheden rond 10.000 slaapplekken in tegenstelling tot de (1100 caravans x 1.5 MVT) = 1650 MVT/etmaal**.
- De 1225 woningen (6/8/10/16 persoons) met een gemiddelde van 10 brengt een 7.1 MVT tot de berekening van $1225 \times 7.1 \text{ MVT} = 8697 \text{ MVT in het park, uitgang en op Dwarsdijk/Zeedijk}$.
- **De capaciteitsberekening op Zeedijk en Dwarsdijk is al bereikt 10 jaar geleden.**
- Zou je het als controle anders berekenen op de 1225×10 , $12250/4 \times 3.5$ ritkental = 10718 mvt/etmaal. Een auto herbergt vaak maar 4 personen. Openbaar vervoer is onbestaande in Nieuwvliet Bad. Het wegsaneren van campings heeft een grote impact op de aantallen MVT van 1.5 naar 3.5. Het kan ook per type huis berekend worden. Dit kleine stadje vergt een type weg zoals de Provinciale weg en niet één ingang. **Voor Roompot alleen is de Dwarsdijk/Zeedijk zelfs onvoldoende.**
- **Een erftoegangsweg op 30 km kan maximaal MVT/etmaal van 6000 aan (SWOV/Mobikor en RvS).** Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" van het CROW wordt voor dergelijke wegen doorgaans een verkeersintensiteit van 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal aanvaardbaar geacht. ECLI/NL/RVS/2013/BZ7661
- De aantrekking van derden op zwembad, speelgelegenheid, restaurant werd niet berekend, deze zijn ook niet berekend in de parkeergelegenheid. Extra kosten/opbrengsten voor Gemeente. De aantallen daarvan uit de Crowregelgeving zijn niet opgenomen, dus niet toegepast. Een en ander zal *boomen* en onze straatjes tot parkeerplaatsen omvormen vanwege het open karakter, er zijn geen slagbomen, maar wel paaltjes om onze toegang tot de openbare weg te verhinderen.

Bij reconstructie van een weg is volgens de letter van de wet niet voldaan door onjuiste gegevens te hanteren: *een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd;*

De aanvankelijke verkeerseffectenstudie in 2010 gaf aan dat we op Zeedijk boven de 53 DB-grens zaten, bijna zo hoog als op de Provinciale Weg, waar de Gemeenten Groede, Boerenhol en Nieuwvliet afzien en herhaaldelijk in het nieuws zijn vanwege verkeerscongestie. Het aantal nieuwe recreatieparken in Nieuwvliet en het verkeersaandeel is de laatste jaren buitensporig toegenomen zonder dit in kaart te brengen. Het extra verkeersaandeel van het park die door deze dijkcoupure rijdt, het aantal mvt/ etmaal naar 10.000 slaapplekken is ongekend en onberekend. (300% meer verkeersgeneratie? 10 % meer dB?) Dit wordt doorgeduwd zonder degelijke MER studies en zonder alternatieven. De **vijfjaarlijkse plicht van de berekening door de overheid** van de verwachte geluidsbelasting had ook hier plaats kunnen vinden: Het gaat immers om de aanleg van een nieuwe weg; bij de bouw van nieuwe woningen; als een bestaande weg ingrijpend wordt gewijzigd; **als er veel meer verkeer over een weg gaat rijden.**

De cruciale reden dat deze ingang niet kan ligt in het feit dat dit aan een Natura 2000 gebied ligt. Zelfs 2 delen: De Verdrongen Zwarte Polder en de Herdijkte Zwarte Polder. **Om deze ingang te verplaatsen had men een aparte MER nodig.** Dit is niet gebeurd. Er is een MER studie gedaan vanwege het park en een verkeerseffectenstudie op de toenmalige 5 ingangen, maar **nooit is het effect op het Natura 2000 gebied uitgevoerd voor deze toegangsweg.** Bovendien is deze studie inmiddels 11 jaar geleden geteld en dient nog altijd voor alle parken in Sluis voor de komende tien zichtjaren en is feitelijk niet meer relevant, retroactief en ongeldig. Het is immers nauwelijks camping meer maar een stadje op zich. En zou men de geldigheid betwisten? Dan nog zijn het verkeerde assumpties én gegevens.

Van 2009 tot 2019 werd de toestemming- en vergunningverlening voor het uitstoten van stikstof gebaseerd op het Programma Aanpak Stikstof (PAS). In het PAS zou moeten zijn gewaarborgd dat stikstof veroorzakende activiteiten konden worden uitgevoerd én dat door het middel van het uitvoeren van stikstof verminderende maatregelen het stikstofgehalte toch zou verlagen. Deze studie is niet uitgevoerd voor de ingang bij het natuurgebied. Ook niet voor het vrachtverkeer of het gebruik landinwaarts als bouwroute wat na het verkrijgen van de ingang gebeurde, zodat alle burens die vervuiling wel moesten slikken.

*Ook als is het PAS onverbindend verklaard, mochten de vergunningen geldig blijven. **Op deze ingang is echter geen PAS studie uitgevoerd, er is dus geen vergunning voor in die zin.** Op grond van de Wet Natuurbescherming heeft het bevoegd gezag echter wel de mogelijkheid - en soms zelfs de verplichting - om deze natuurvergunningen te wijzigen of in te trekken. Omdat in veel gebieden de maximale grenswaarden van stikstof in de lucht nog steeds worden overschreden, moet het bevoegd gezag ook onherroepelijke natuurvergunningen wijzigen of intrekken ter bescherming van de natuur.*

Op basis van de Wet Natuurbescherming kan het bevoegd gezag de vergunning wijzigen of intrekken. Deze mogelijkheid bestaat als:

- de vergunninghouder handelt in strijd met de vergunning;
- de vergunning op basis van onjuiste of onvolledige gegevens is verleend en met de juiste gegevens zou de vergunning niet of anders zijn verleend;
- de vergunning is verleend in strijd met wettelijke voorschriften; of
- de omstandigheden sinds de vergunningverlening zijn zodanig gewijzigd dat de vergunning niet of anders was verleend als deze omstandigheden eerder bekend waren.

Ik meen dat aan alle 4 deze elementen tegelijkertijd voldaan wordt. Ook al is er niet voldaan aan het Pas, MER en verkeerseffectenstudie op een uit de hand gelopen plan voor een stadje, **moet er toch minstens nagegaan worden of deze ingang een verslechterend effect heeft op de beschermde natuur** in de Verdrongen Zwarte Polder en de Herdijkte Zwarte polder. Er is immers voor die ingang

geen natuurvergunning verleend! Het exclusief belang van de vergunninghouder is relatief en er zijn nog steeds meerdere ingangen mogelijk, verder van het Natura 2000 gebied. Zelfs de ingang waar men nu een zinloze brug plant.

Alle vergunningen die zijn verleend op basis van het PAS, zijn verleend in strijd met wettelijke voorschriften. Indien de volgens de Europese normen én de Nederlandse afspraken en Urgenda arrest 25% minder uitstoot vanaf 1990 tot 2030 blijft, dan is deze plek veroordeeld. De verhoging van het aantal slaapplekken en de ingangen verminderd van 5 naar 1 is desastreus voor dit prachtige gebied en zijn bewoners. Ver van voor 1990 tot 2013 was dit een oprit naar een rustig wegje waar men met bolderwagens, te voet, fiets en auto doorgang had. Nu met deze massatoeristische benadering wordt dit ecologisch onverdraaglijk. De impact op het Internationale Zwingebied betekent dat ik dit ook in België of Europees kan aankaarten. Er zijn geen stikstofmetingen gedaan in 2010, geen in de procedure 2014 en geen in 2018 toen mijn bezwaren hiertegen bij de Rechtbank Z-WB aan Gemeente, Waterschap gedaan werden. Nederland is ten aanzien van die natuurgebieden dus verplicht om maatregelen te nemen om de verslechtering te voorkomen. Het enige regionale stikstofmeetpunt ligt trouwens op Walcheren.

De aanwezigheid van een Natura 2000-gebied heeft invloed op ruimtelijke ordening en gebruik door verkeer, landbouw en industrie. Zo mogen veebedrijven in of nabij een Natura 2000-gebied niet te veel ammoniak (NH₃) uitstoten. Bedrijfsterreinen en wegen mogen maar een beperkte geluidshinder geven, afhankelijk van de te beschermen flora- en faunasoorten. Naast beperkingen voor een aantal sectoren biedt Natura 2000 tegelijkertijd mogelijk kansen voor bijvoorbeeld recreatie. De Europese Commissie heeft als wettelijk kader de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992 om de bescherming en het behoud van Natura 2000-gebieden af te dwingen. De Natura 2000-gebieden worden juridisch beschermd door de zogenoemde habitattoets.^[1]

Het bouwen van een stad, het bouwen van 1225 woningen, en het extra dagelijks verkeer van +/- 10.000 per etmaal extra motorvoertuigen op de weg, op één ingang, bovenop de normale passanten op de Zeedijk, die een wegbreedte aansluit aan het Natura 2000 gebied, is moorddadig voor mens en natuur.

	Levensduur	Bronnen	Impact luchtkwaliteit?	Impact klimaat?
CO ₂	> 100 jaar	verbranding (fossiele en bio brandstoffen)	NIET DIRECT schadelijk voor gezondheid	JA, DIRECT, opwarming
CH ₄	jaren	lekkage van fossiele brandstof	ALLEEN INDIRECT als O ₃ precursor	JA, DIRECT opwarming en INDIRECT als O ₃ precursor
CO	maanden	incomplete verbranding	JA, OOK INDIRECT als O ₃ precursor	JA, INDIRECT opwarming als O ₃ precursor
NO _x	uren	verbranding (fossiele en bio brandstoffen)	JA, OOK INDIRECT als O ₃ en PM precursor	JA, INDIRECT opwarming als O ₃ precursor en afkoeling, als PM precursor
SO ₂	dagen	verbranding (steenkool of oliën met hoog zwavelgehalte)	JA, OOK INDIRECT als PM precursor	JA, INDIRECT afkoeling als PM precursor
VOC	variabel	verbranding en verdamping van fossiele brandstoffen en solventen	JA, OOK INDIRECT als O ₃ precursor	JA, INDIRECT opwarming als O ₃ precursor en afkoeling, als PM precursor
BC	dagen	verbranding van steenkool, oliën en diesel	JA, DIRECT	JA, DIRECT opwarming

Elke maatregel inzake de weg aan de natuurgebieden mankeert!

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.

Wij vragen omtrent de ingang Roompot en de openbare weg Zeekraalstraat/Nieuwehovendijk:

1. De vernietiging van het besluit van het college om de Zeekraalstraat toe te wijzen aan het bestemmingsplan Roompot. Tevens de vernietiging van het besluit dit als hoofdingang te gebruiken.
2. Het behoud van de openbare weg Zeekraalstraat ingang Dwarsdijk én Zeedijk.
3. De vergunning intrekken via de Wet Natuurbescherming. Inzake stikstof, mogelijk overstromingsgevaar, verkeersveiligheid en ter bescherming Natura 2000 gebied en passende maatregelen treffen.
4. De omgeving en andere mogelijke ingangen te toetsen op het milieueffect op het Natura 2000 gebied, waar het aan grenst, **via een nieuwe verkeerseffectenstudie en MER**. Een daadwerkelijke bijdrage aan het verminderen van uitstoot van stikstof op Natura 2000 is essentieel, bijkomende maatregelen dienen wellicht gevorderd te worden.
5. De verkeerseffectenstudie is opgemaakt in 2010, is ouder dan 10 jaar en niet getest op actualiteit en dus vervallen. Er is actualiseringsplicht. Bij uitbreiding Gemeente Sluis te verbieden om de retroactieve toekomstvoorspellingen voor andere parken te benutten. De maatregelen dienen het negatief milieueffect te verminderen zonder saldering.
6. **Herstellen van de coupure** Nieuwehovendijk tot op de Dwarsdijk. De combinatie met het couperen van de Nieuwehovendijk, aansluitend op de primaire dijk is inzake waterveiligheid overstromingsgevaarlijk, ook voor de 10000 Roompot-kanten.
7. **Een** mobiele of vaste waterkeringsmuur plaatsen. Er is door de ingang 2.5 meter verval naar de laaggelegen polder, wateroverlast wordt gemakkelijk gemaakt door een glooiende inrit.
8. De hoofdingang (voorlopig) voorzien op de **aanvankelijke hoofdingang** sinds heugenis. Dit is tegenover het hoofdgebouw. Dit is nu de plaats voor de betwiste voetgangersbrug.
9. De huidige ingang **omvormen** tot fietspad zodat de regionale dijk kan hersteld worden. De verkeersonvriendelijke ingang is verboden volgens de richtlijnen Crow en is geplaatst in de Groenzone van dijk en andere parken. De ingang verspert de **openbare weg naar het dorp** en **achterliggende parken**, de toelating alle Zeekraalstraten te blokkeren is te verbieden of op te lossen. De verplichting om privégebied Roompot te betreden om onze huizen te bereiken is machtsmisbruik. Er is onevenredige aantasting van gebruiks- en ontwikkelingsmogelijkheden van onze percelen