



Waterpark Veerse Meer

Ontsluiting Lewedorp

Opdrachtgever	Dorpsraad Lewedorp
Projectnummer	
Status	Definitief
Rapportdatum	15 oktober 2021

Ing. F.W.J. van de Linde

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	1
2	VRAAGSTELLING.....	2
3	HUIDIGE VERKEERSSITUATIE RONDON LEWEDORP.....	3
4	VERKEERSSITUATIE TIJDENS- EN NA AANLEG WATERPARK VEERSE MEER.....	4
5	DOOR LEWEDORP GEWENSTE ROBUUSTE OPLOSSING	5
6	BOUWVERKEER, MOGELIJKE OPTIES.....	6
7	FIETSVERKEER	7
8	TOEKOMSTBESTENDIGHEID	8
9	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	9

1 INLEIDING.

In het recreatiegebied Veerse Meer zuid vinden de laatste tijd volop toeristische ontwikkelingen plaats, met name betreffende de aanleg vakantieparken, bestaande uit recreatiebungalows, chalets enz. Al sinds begin jaren '70 van de vorige eeuw is er sprake van steeds meer bebouwing en ook jachthavenaanleg met daarbij de nodige voorzieningen. Het spreekt vanzelf dat er gedurende die afgelopen ca. 50 jaar een gestaag groeiende toename is van het autoverkeer in het betreffende gebied.

Omwonenden zien deze gang van zaken met lede ogen aan, immers de infrastructuur waar het steeds drukker wordende verkeer gebruik van maakt is tot op heden nauwelijks aangepast met als gevolg dat veiligheid van de weggebruiker nadrukkelijk meer en meer in het geding komt.

Door de gemeente Middelburg is het bestemmingsplan "*Waterpark Veerse Meer 2020*" op 7 juli 2021 vastgesteld, daarmee wordt de aanleg van het Waterpark mogelijk, en de verwachting is dan ook dat de bouwactiviteiten binnen afzienbare tijd (ca. 2 jaar?) opgestart zullen worden.

Ondertussen hebben verschillende bureaus onderzoeken gedaan naar de gevolgen die de realisatie van het Waterpark met zich mee brengt, daarbij gaat het dan vooral om de toename van het verkeer goed in beeld te brengen, alsmede knelpunten die daardoor ontstaan of erger worden dan ze nu al zijn. Om de ontstane problemen zo goed als mogelijk te elimineren zijn diverse verkeersoplossingen voorzien voor de betreffende regio en vervolgens middels presentaties gedeeld tijdens diverse informatiebijeenkomsten. Momenteel circuleren er drietal varianten die voor de betrokken dorpen Wolphaartsdijk, Lewedorp en Arnhemuiden niet allemaal even goed uitpakken, wat voor de een goed is, kan veel minder goed zijn voor de andere.

Er heerst onduidelijkheid over welke kant het nu opgaat en welke manier de belangen van deze drie dorpen worden gewogen, terwijl nota bene het bestemmingsplan al vastgesteld is.

Deze gang van zaken is de belangrijkste reden dat de inwoners van Lewedorp, in deze vertegenwoordigd door de dorpsraad Lewedorp, besloten hebben om een deskundige met veel relevante ervaring in te schakelen om de na te gaan of in de vigerende documenten voldoende rekening wordt gehouden met hun belangen in de nabije toekomst.

2 VRAAGSTELLING.

Op korte termijn uitvoeren van een documentenstudie van alle relevante documenten betreffende de aanleg van het Waterpark Veerse Meer en op basis daarvan het ontwikkelen van een visie op de verkeersontsluiting van Lewedorp, waarbij primair het belang van de inwoners voorop staat.

Hierbij moet men in eerste instantie denken aan leefbaarheid in relatie tot de verkeersveiligheid in het landelijk en 'rustig' gelegen Lewedorp. Rustig is dus niet helemaal waar omdat er nu al knelpunten zijn met name tengevolge van het recreatieverkeer van en naar het Veerse Meer.

Vanuit de dorpsgemeenschap is er een vurige wens om nu al bestaande knelpunten zo goed als mogelijk op te lossen bij ophanden zijnde ontwikkelingen en vooral ook: voorkomen dat de verkeerssituatie bij de verschillende knelpunten nog erger wordt dan die nu al is.

Bij dat alles moet men ervoor waken dat de belangen Lewedorp niet in voldoende mate worden onderkend tengevolge van besluitvorming die heel gunstig uitpakt voor bijvoorbeeld Arnemuiden en/of Goes en waar Lewedorp er dan bekaaid vanaf komt.

De (verkeers)ontwikkelingen aan de zuidzijde van het Veerse Meer kennen reeds een lange geschiedenis en dus ook veel documenten die aan diverse besluitvorming ten grondslag liggen, hieronder volgt een opsomming van de voor deze visie relevante documenten:

Geraadpleegde documenten en bronnen:

- *Bestemmingsplan "Waterpark Veerse Meer 2020"*
- *Ontwerp Achtergrondrapport verkeer Goudappel Coffeng.*
- *Tridëe, Gebiedsontsluitingsvisie Veerse Meer zuid, Rapport Fase 1 (december 2020)*
- *Tridëe, Gebiedsontsluitingsvisie Veerse Meer zuid, presentatie informatiebijeenkomst (25 februari 2021).*
- *Tridëe, Notitie Voortgang Gebiedsontsluiting Veerse Meer zuid april 2021.*
- *Tridëe, Gebiedsontsluitingsvisie Veerse Meer zuid, presentatie informatieavond 8 juli 2021.*
- *Website gemeente Middelburg, Gebiedsontsluitingsvisie-Veerse-Meer-zuid.*
- *Gemeente Middelburg, Nieuwsbrief Waterpark Veerse Meer, juni 2021.*
- *Media, PZC: 01, 06 en 22 februari 2021, 22 mei 2021, 08 juni 2021, 25 september 2021, 02 oktober 2021, 07 oktober 2021.*
- *Overleg met vertegenwoordigers dorpsraad Lewedorp 05 oktober 2021.*

3 HUIDIGE VERKEERSSITUATIE RONDOM LEWEDORP.

Lewedorp ligt min of meer in het hart van het gebied Veerse Meer zuid, een dorp met zo'n 1700 inwoners waarbij aan de zuidzijde van de Postweg (die dwars door het dorp loopt) de afgelopen jaren volop gebouwd wordt; het dorp groeit en de overlast tengevolge van het recreatieverkeer neemt toe: **dat botst dus!**

De volgende problemen doen zich nu al voor:

- **Nieuwe Kraaijertsedijk:**
In feite de hoofdroute naar het Veerse Meer, nu al gevaarlijk voor het gedeelte ten zuiden van de spoorovergang waar autoverkeer en fietsers gebruik moeten maken van een weg die in wezen niet breed genoeg is.
Het gedeelte ten noorden het spoor is nog veel gevaarlijker omdat de weg daar nog smaller is, maar wel hetzelfde verkeersaanbod moet verwerken. Hier is nu al sprake van een uitermate onveilige situatie, waarbij het een wonder mag heten dat er tot op heden nog geen ernstige ongevallen met fietsers zijn gebeurd.
- **Postweg:**
De Postweg snijdt het dorp dwars door midden en het mag duidelijk zijn dat mede tengevolge van het grote verkeersaanbod hier behoorlijk veel overlast wordt ervaren. Daarbij komt nog dat het gedeelte weg in de kern van het dorp zich leent voor hogere snelheden dat de toegestane 30 km/h.

Aandachtspunt:

Tevens is er ook nog sprake van sluipverkeer wat vanaf de Sloeweg (na passage van de Westerscheldetunnel) via Stoofweg en Korenweg in het centrum van het dorp uitkomt en zo op de route Veerse Meer komt. Wellicht kunnen op deze route mitigerende maatregelen worden genomen om het sluipverkeer zoveel mogelijk te ontmoedigen.

4 VERKEERSSITUATIE TIJDENS- EN NA AANLEG WATERPARK VEERSE MEER.

Alle gegevens omtrent het aantal te verwachten verkeersbewegingen zijn te vinden in het rapport van Goudappel Coffeng (Ontwerp Achtergrondrapport verkeer). Ervan uitgaande dat de aanleg van Waterpark Veerse Meer doorgaat (al dan niet door Driestar) heeft dit verregaande consequenties op het aantal verkeersbewegingen in Wolphaartsdijk, Lewedorp en Arнемuiden.

In een enkele oogopslag kan men constateren dat er in de hele regio Veerse Meer zuid sprake is van een forse toename van het aantal verkeersbewegingen.

In het Bestemmingsplan “Waterpark Veerse Meer” in het hoofdstuk Mobiliteit onder het kopje ‘conclusies’ op pagina 75 leest met het volgende:

“Die toename van het verkeer leidt tot een extra belasting op erftoegangswegen rondom het park (Calandweg + 133%, Nieuwe Kraaijertsedijk + 157%) en toename op wegen binnen de kom van Arнемuiden en Lewedorp. Ook neemt de kans op bermschade van erftoegangswegen toe en zijn op het gebied van spoorveiligheid verkeersveiligheidsknelpunten gesignaleerd op de bestaande overwegen in Arнемuiden en Lewedorp. Uit het onderzoek is gebleken dat het probleemoplossend vermogen van de huidige verkeersstructuur in het plangebied te beperkt is om de knelpunten op te kunnen lossen”.

Meer hoeft men in feite in Lewedorp niet te weten, los van alle overlast waar andere dorpen mee te maken hebben ligt hier nadrukkelijk één van de prioriteiten als het gaat om een adequate oplossing, een oplossing op korte termijn om dat de voorziene toename van het verkeer zich de komende jaren gestaag zal voortzetten.

Overigens wordt in hetzelfde hoofdstuk van het bestemmingsplan een vergelijking gemaakt met het recreatiepark Hof van Saksen in Drenthe. Dat lijkt niet echt een reëel uitgangspunt, waar Drenthe bij uitstek een fietsprovincie is en men in Midden Zeeland tal van andere opties heeft om te recreëren, zoals de nabijheid van prachtige stranden, aantrekkelijke (historische) plaatsen zoals Middelburg en Zierikzee en tal van andere bezienswaardigheden. Kortom, aan een dergelijke vergelijking mag men niet te veel waarde toekennen.

5 DOOR LEWEDORP GEWENSTE ROBUUSTE OPLOSSING

Volgens het Bestemmingsplan komt er dus een robuuste oplossing, een goede zaak omdat men de knelpunten onderkent en daadwerkelijk aan wil pakken.

Provincie Zeeland, het Waterschap Scheldestromen en de gemeenten Goes, Borsele en Middelburg zullen gezamenlijk een gebiedsontsluitingsvisie opstellen, waarbij dan ook Rijkswaterstaat en ProRail betrokken zijn.

In de eerste fase van deze gebiedsontsluitingsvisie worden een aantal varianten voorzien voor een toekomstbestendige oplossing voor de huidige en toekomstige verkeersproblemen in de kernen Wolphaartsdijk, Lewedorp en Arnemuiden en op de wegen van het Waterschap, alsmede een toekomstige ontsluiting van reeds geplande en verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied Veerse Meer zuid.

Fase 2 van de gebiedsontsluitingsvisie voorziet in een verdere uitwerking van de varianten waarbij verkeerskundige, landschappelijke en financiële consequenties zichtbaar worden gemaakt, volgens planning moet dan het volledige onderzoek medio 2022 gereed zijn.

Uit voorgaande blijkt dat het minstens nog tot medio 2022 gaat duren voordat definitieve besluitvorming zal plaatsvinden en dat stelt niet direct gerust als men weet dat procedures voor ingrijpende maatregelen aan grondverwerving, snelwegen en spoor vele jaren in beslag nemen, als er al voldoende geld is....

Voor Lewedorp is er dan nog een ander punt wat vraagt om een snel besluit over een robuuste oplossing, immers de belangrijkste bouwwegen nodig voor de realisatie van het Waterpark komen om en nabij Lewedorp en de kans is redelijk groot dat de bouw van start gaat voordat definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dat betekent dan vervolgens dat men met de aanleg van bouwwegen (nog) geen rekening kan houden met toekomstige tracés en de kans om werk met werk te maken verloren gaat.

Ter verduidelijking: zou men als robuuste oplossing kiezen voor de variant A2 dan is, naast de aanpassing aan de spoorovergang, behoorlijk wat nieuwe weginfrastructuur nodig. De benodigde bouwwegen zou men kunnen aanleggen conform de nieuwe tracés, deze wegen zijn dan nog niet optimaal, maar de fundering kan wel degelijk en goed in één keer worden aangebracht. Een potentieel knelpunt is wellicht grondverwerving omdat er flinke stukken landbouwgrond nodig zijn.

Voorkeursvariant Lewedorp

Er bestaat om meerdere redenen vanuit de Lewedorpse burgerij een voorkeur voor Variant 2, dus de halve aansluiting op de A58.

De achterliggende gedachte hierbij is namelijk dat bij een keuze voor een van de andere varianten er toch meer verkeer via de Nieuwe Kraaijertsedijk en de Postweg richting Goes/A58 vv zijn weg zal vinden en Lewedorp daarbij dan toch weer het kind van de rekening is.

Tevens kan men een goede, nieuwe ontsluiting maken voor de fabriek van McCain, die nu alleen bereikbaar is via de Nieuwe Kraaijertsedijk.

Voorwaarde blijft evenwel dat op korte termijn bestaande knelpunten zoals de Nieuwe Kraaijertsedijk en Postweg zo goed als mogelijk worden opgelost.

6 BOUWVERKEER, MOGELIJKE OPTIES

In Lewedorp houdt men er ernstig rekening mee dat het bouwverkeer links- dan wel rechtsom het dorp zal passeren en terecht, dit lijkt verreweg meest aannemelijke optie.

In het voorgaande hoofdstuk werd al de mogelijkheid geopperd voor een bouwweg vanuit het dorp naar de locatie van de nieuw te maken aansluiting aan de A58 en daarvandaan over het spoor richting Muidenweg. Hierbij is het wel de vraag of dit alles op 'korte' termijn te realiseren is, het is alleszins aannemelijk dat de bouw veel eerder zal starten en een bouwweg er mogelijk pas ligt als Fase 1 van het Waterpark gereed is, dat schiet dus niet op.

Een andere, meer reële optie is de bouwweg over de Nieuwe Kraaijertsedijk waarbij in dat geval een nieuwe weg nodig is vanaf het spoor tot een nieuw te maken aansluiting op de Pietweg. De nieuwe weg komt dan tegen het dijklichaam waar nu de Nieuwe Kraaijertsedijk overheen gaat. Tegelijkertijd wordt dan het deel ten zuiden van het spoor tot aan de Postweg opgeknapt, door middel van o.a. een vrijliggend dubbel fietspad naast de weg in plaats van erbovenop.

Geen gemengd verkeer meer vanaf de Postweg tot de Pietweg!

Onderbouwing keuze bouwweg Nieuwe Kraaijertsedijk

- Reeds bestaande knelpunt wordt opgelost, capaciteit van de weg belangrijk toegenomen.
- Fietzers gaan veilig over een nieuw dubbel fietspad aan de westzijde van de weg.
- Spoorwegovergang wordt zodanig aangepast dat die ook fietsveilig is.
- Fiets- en autoverkeer ten noorden van het spoor gescheiden; fietsers over de dijk.
- Indien nodig geluidwerende maatregelen voorzien.
- Verbeteren kruispunt Postweg/Nieuwe Kraaijertsedijk bijvoorbeeld door de betreffende wegen 'op te waarderen' naar een doorgaande voorrangsweg.
- Wil men snel een bouwweg? Dat kan als men voornoemde knelpunten voortvarend aanpakt.



Ruimte voor een dubbel fietspad links tussen de pijlers en het talud.

7 FIETSVERVEER

In de verschillende onderzoeksrapporten is maar beperkt aandacht voor het fietsverkeer, Goudappel Coffeng ziet alleen de Nieuwe Kraaijertsedijk die niet aan de wenselijke inrichting voor fietsverkeer voldoet.

In het Bestemmingsplan gaat men nog wat korter door de bocht, in hoofdstuk 5 Mobiliteit lezen we onder het kopje verkeersveiligheidsanalyse:

“Ontsluiting fietsverkeer: op de fietsroutes zijn geen knelpunten waargenomen”.

Het is alom bekend dat in Nederland en zeker in de recreatiegebieden het fietsverkeer enorm toeneemt en dat niet alleen, de explosieve groei van het aantal e-bikes heeft absoluut de nodige gevolgen als het gaat over verkeersveiligheid. Wie bekend is in de regio en af en toe eens een rondje Veerse Meer doet kan genoeg in meer of mindere mate gevaarlijke situaties ervaren, wat te denken van de Calandweg? Gemengd verkeer op één en dezelfde weg, aandacht van de weggebruiker soms meer voor het vliegverkeer dan voor de fietser!

Het verdient aanbeveling om in het betreffende gebied nog eens goed te kijken naar het fietsverkeer in relatie tot de overige weggebruikers, met daarbij ook een inschatting naar de toekomst, lees de autonome/referentiesituatie 2030.

Ervan uitgaande dat de Nieuwe Kraaijertsedijk zodanig wordt aangepakt dat die voor de fietser veilig is (zie voorgaande hoofdstuk), is het niet meer dan logisch dat een dubbel fietspad vanaf de Nieuwe Kraaijertsedijk, via de Pietweg en vervolgens de Calandweg aansluit op de Muidenweg.

8 TOEKOMSTBESTENDIGHEID

Hierbij gaat het natuurlijk in eerste instantie om het totale plaatje, de betrokken dorpen Wolphaartsdijk, Lewedorp en Arnhemuiden hebben allemaal evenveel recht op een toekomstbestendige oplossing voor reeds bestaande en toekomstige verkeersproblemen in hun woonkernen en de daarop aansluitende wegen.

Zonder de dorpen Wolphaartsdijk*) en Arnhemuiden*) tekort te doen, mag het toch duidelijk zijn dat Lewedorp ook een belangrijk deel van de (te verwachten) verkeersbewegingen voor haar rekening krijgt als het gaat om verkeer van en naar het Veerse Meer zuid. Met een aanpak zoals omschreven in de hoofdstukken 5 en 6 van dit rapport is, in ieder geval voor Lewedorp, een toekomstbestendige oplossing voorzien.

Ook indien niet gekozen wordt voor de variant A2, maar een oplossing dichterbij Arnhemuiden dan is de ontsluiting van Lewedorp desondanks toch gewaarborgd.

Volgens de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)* wil het Rijk ruimte maken voor groei en beweging (zie ook Bestemmingsplan pag. 49). Hierbij gaat het o.a. over ambities dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. Een vitaal en mooi landelijk gebied is van belang voor een goed leef- en vestigingsklimaat voor recreatie en toerisme. Voor de herontwikkeling en uitbreiding van het Waterpark Veerse Meer zijn op basis van de SVIR geen specifieke kaders gesteld. De inwoners van Lewedorp gaan er natuurlijk wel vanuit dat bestuurders zich deze visie terdege realiseren en met hun besluitvorming daarmee rekening houden.

De aanpak van de Nieuwe Kraaijertsedijk in Lewedorp kan in die optiek een eerste stap in de goede richting zijn.

Ad *): Zowel voor Arnhemuiden als voor Wolphaartsdijk zijn op korte termijn redelijk simpele oplossingen denkbaar die de leefbaarheid in de dorpskernen aanmerkelijk verbeteren!
In deze rapportage wordt hier verder niet op ingegaan.

9 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Met de goedkeuring begin juli dit jaar van het Bestemmingsplan “*Waterpark Veerse Meer 2020*” door de gemeente Middelburg is een belangrijke stap gezet richting realisatie Waterpark Veerse Meer. Dat er tot op heden nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden over hoe men de verkeersafwikkeling in en rondom de betrokken dorpskernen concreet gaat oplossen, is een omissie.

Los van de zeker ook noodzakelijke oplossingen voor Wolphaartsdijk en Arnemuiden moet voor Lewedorp zeer snel actie worden genomen, daarbij gaat het om:

- 1) Definitief besluit of men al dan niet gaat voor een nieuwe (halve) afslag van de A58.
- 2) Definitief besluit over de tracés van de benodigde bouwwegen.
- 3) Definitief besluit over het oplossen van de bestaande knelpunten in en rondom Lewedorp.

Naar verwachting zal het dringend gewenste besluit over een nieuwe (halve) afslag van de A58 niet op korte termijn genomen worden, mede gelet op de betrokkenheid van o.a. Rijkswaterstaat en ProRail in deze.

Des te belangrijker wordt dan de besluitvorming over de tracés van de bouwwegen en het oplossen van knelpunten, rekening houdende met de argumenten zoals in dit rapport omschreven betekent dit voor Lewedorp het volgende:

Er komt één bouwweg voor de realisatie van het Waterpark Veerse Meer, deze bouwweg gaat via de Nieuwe Kraaijertsedijk, Pietweg en Calandweg naar de Muidenweg en is een verplichte route gedurende de gehele doorlooptijd die met de realisatie van het park gemoeid is, dus Fase 1 en Fase 2.

Belangrijk aspect: de dorpen Wolphaartsdijk en Arnemuiden blijft overlast van frequent bouwverkeer gedurende een lange periode bespaard.

Voorwaarden:

De bouwwegen zijn gereed voordat de bouwwerkzaamheden starten en daarmee samenhangend zijn de knelpunten voor Lewedorp opgelost, in concreto:

- Nieuwe Kraaijertsedijk ten zuiden van het spoor opgeknapt en voorzien van een dubbel fietspad aan de westzijde,
- Spoorovergang wordt gerenoveerd en ook geschikt gemaakt voor gescheiden fietsverkeer,
- Nieuwe Kraaijertsedijk ten noorden van het spoor is alleen nog beschikbaar voor fietsers en aanwonenden, er komt een nieuwe weg naast aan de oostzijde direct tegen het dijklichaam van de oude weg,
- De nieuwe weg wordt aangesloten op de Pietweg
- Kruispunt Postweg/Nieuwe Kraaijertsedijk wordt opgewaardeerd en onderdeel van een doorgaande voorrangsweg: Postweg/Nieuwe Kraaijertsedijk, waardoor hier een voorrangskruispunt ontstaat.

Aanbeveling:

Om één route als bouwweg te benoemen is wel een uitdaging en lijkt op het eerste gezicht moeilijk te handhaven, maar daar is wel degelijk een goed werkbaar oplossing voor.

Mogelijke oplossing:

De route voor het bouwverkeer wordt verplicht gesteld in de bouwovereenkomst die Driestar maakt met de hoofdaannemer van de bouwwerkzaamheden.

De hoofdaannemer moet vervolgens in de contracten met zijn onderaannemers dit doorzetten en zeker ook belangrijk: sancties in vorm van boetes ook, contractueel vastleggen.

De hoofdaannemer ziet erop toe dat aan de verplichting wordt voldaan, hij is immers verantwoordelijk voor veiligheid en heeft ervoor getekend. Zijn veiligheidsmedewerker(s) kunnen erop toezien en overtredingen vastleggen, ook eventueel technisch toezicht (van opdrachtgeverszijde) heeft deze bevoegdheid.

Als voorbeeld hierbij kan de bouw van de Sluiskiltunnel dienen waar een dergelijk systeem is toegepast, dit werkte als volgt:

- De opdrachtgever stelt een bonus beschikbaar voor veilig werken en kwaliteit,
- Voor elke onveilige situatie en/of het leveren van onvoldoende kwaliteit wordt een bedrag in mindering gebracht op de bonus,
- Veiligheidsfunctionaris en technisch toezicht melden in geval van overtreding c.q. niet voldoen aan de eisen.
- Bij een eerstvolgende termijnbetaling worden de in mindering te brengen bedragen verrekend.

Over het algemeen zijn er bij een dergelijk bouwproject veel vaste onderaannemers en leveranciers, als men eenmaal aan de situatie gewend is dan werkt dit.

Aandachtspunt:

Zoals eerder omschreven lijkt het, nog steeds toenemende, fietsverkeer wat onderbelicht in de diverse rapportages. Zeker in geval de route voor het bouwverkeer via de Calandweg gaat lopen verdient het aanbeveling om nader onderzoek te doen naar de veiligheid van de fietser op dat tracé.