

Zaaknummer: 619082

Vragen van statenlid dhr. M.C.P. de Theije (BBB) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de Provinciale Staten van Zeeland 2025 nummer 162.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake
bouwroute Waterpark Veerse Meer en de gebiedsontsluiting Veerse Meer Zuid:

(ingekomen: 23 januari 2025)

Vragen aan Gedeputeerde Staten	Antwoorden van Gedeputeerde Staten
1. Delen GS de mening dat bovenstaande niet duidt op het feit dat het besluit voor de bouwroute losstaat van de keuze voor de definitieve robuuste ontsluiting? Graag een toelichting.	1. Deze mening delen wij niet. De studie Gebiedsontsluiting Veerse Meer Zuid bestaat uit twee fasen. Op verzoek van de verantwoordelijke wegbeheerders zal de Provincie Zeeland als onafhankelijke partij opdracht geven voor een Multi criteria analyse voor de robuuste ontsluiting. Dit onder voorwaarde dat de verantwoordelijke partijen daarna met de uitkomst aan de slag gaan en daarover hun keuzes maken. Dit geeft GS voldoende aanleiding en vertrouwen dat de partijen nog steeds inzetten op het komen tot een robuuste ontsluiting die losstaat van de bouwroute.
2. Vinden GS de voorgestelde bouwroute door Lewedorp ten behoeve van Waterpark Veerse Meer passend bij het in de Gebiedsvisie Veerse Meer opgenomen beleid dat er gewerkt gaat worden aan een ontsluiting die primair moet bijdragen aan de verbetering van steeds indringender wordende leefbaarheidsknelpunten in de kernen binnen het gebied en secundair dient voor de bereikbaarheid van de recreatieve functies? Graag een toelichting.	2. De maatregelen binnen zowel de bouwfase als definitieve ontsluitingsfase dienen oplossend vermogen te bezitten om onder meer de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Zonder keuzes in varianten en maatregelen zal het bouwverkeer over bestaande wegen rijden die knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en / of bereikbaarheid bezitten of naar verwachting opleveren. Om die reden is het van belang dat voordat de bouwfase zich aandient een keuze is gemaakt, bestaande uit te realiseren maatregelen die voor het verkeer, waaronder kwetsbare verkeersdeelnemers, de veilige bereikbaarheid tijdens de bouwfase borgen. De bouwroutevariant langs Lewedorp, via de Nieuwe Kraaijertsedijk, is op diverse criteria onderzocht en beoordeeld, waaronder verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Wij hebben daarbij opgeroepen, conform de in PS aangenomen motie, om bewonersgroepen en grondeigenaren actief te blijven betrekken, in goed overleg en op minnelijke wijze gronden te verwerven die voor de realisatie van de bouwroute nodig zijn,

	maatregelen te nemen die zo min mogelijk impact hebben op de verkeersveiligheid, leefbaarheid en gezondheid van inwoners. Daarnaast om adequaat te communiceren en de partijen op te roepen om zorg te dragen voor overlast beperkende maatregelen tijdens de bouwfase en daarna. Het is nu aan de gemeenteraden van Middelburg, Borsele, Goes en algemene vergadering van waterschap Scheldestromen om een definitieve keuze te maken over welke variant bouwroute het wordt.
3. Vinden GS de keuze voor de variant die de meeste huizen passeert en de meeste geluidsverstoring veroorzaakt passend in bovengenoemd beleid? Graag een toelichting die verder reikt dan een verwijzing naar het antwoord op vraag 2.	3. De keuze van de bouwroute wordt door de projectgroep en bestuurlijk overleg voorgelegd aan de gemeenteraden van Middelburg, Borsele, Goes en waterschap Scheldestromen. Na zorgvuldige afweging is er tot een voorkeursvariant gekomen. De bouwroutevarianten zijn getoetst op leefbaarheid waarbij gekeken is naar het aantal woningen, maar ook naar de afstand van de woningen tot de weg. Overige varianten scoren op dat gebied positiever, maar bijvoorbeeld negatiever op benodigde grondverwerving, effecten op landbouw, verkeersveiligheid of routeafstand (meters asfalt). Deze criteria zijn door de verantwoordelijke partijen beoordeeld en afgewogen. Uiteindelijk is het aan de voornoemde besturen een keuze te maken. Het is GS bekend dat de keuze zorgvuldig wordt afgewogen waarbij niet alleen oog is voor leefbaarheid, maar ook voor onder meer landschappelijk impact en verkeersveiligheid.
4. Vinden GS het acceptabel dat de bouwroute ten behoeve van Waterpark Veerse Meer en de waarschijnlijke definitieve ontsluiting een basisschool en kinderopvang passeert? Graag een (feitelijke) onderbouwing van het antwoord.	4. Het is GS bekend dat zowel een basisschool als kinderopvang in de nabijheid zijn gelegen van de bouwroute die de voorkeur heeft van de bestuurders van de verantwoordelijke wegbeheerders. Basisschool en kinderopvang hebben geen ontsluiting op de Nieuwe Kraaijertsedijk, waardoor dit niet als risico voor de verkeersveiligheid is geduid. De Nieuwe Kraaijertsedijk wordt in deze variant als bouwroute door middel van maatregelen bovendien verkeersveiliger ingericht. Vanuit het dorp blijven beide locaties via zelfde toegangswegen bereikbaar. De Nieuwe Kraaijertsedijk hoeft daarbij niet gekruist te worden. Het is aan de voornoemde gemeenteraden en algemene vergadering van waterschap Scheldestromen om uit de verschillende varianten bouwroute een keuze te maken.

5. Uit de beoordeling blijkt dat variant 1, over de Derringmoerweg, de goedkoopste variant is, met als enig nadeel in de eindbeoordeling dat het bouwverkeer langer onderweg is. Delen GS onze mening dat reistijd voor bouwverkeer ondergeschikt is aan veiligheid en leefbaarheid? Graag een toelichting op de mening van GS.	5. Het is aan de voornoemde verantwoordelijke partijen om een gewicht toe te delen aan het criterium directheid en in verhouding te brengen tot overige criteria als verkeersveiligheid, leefbaarheid en kosten. Het is ons bekend dat reistijd als criterium wordt meegewogen, maar het is niet aan ons om de criteria af te wegen.
6. Zijn GS voornemens om gelden uit “Gebiedsinvesteringen Netten op Zee”, die bestemd zijn voor de “Gebiedsontsluiting Veerse Meer Zuid”, te besteden aan de bouwroute ten behoeve van het Waterpark Veerse Meer? Graag een toelichting.	6. Ja. Vanuit de Gebiedsinvesteringen Netten op Zee die door de Provincie Zeeland worden ontvangen wordt een bedrag beschikbaar gesteld voor het fonds voor de uitvoering van de gebiedsvisie Veerse Meer. Vanuit het gebiedsfonds is afgesproken dat een deel te besteden is aan specifiek fietsveiligheidsmaatregelen binnen het gebied dat deel uitmaakt van de gebiedsvisie Veerse Meer. Daarmee draagt de Provincie Zeeland indirect bij aan de bouwroute.
7. Zijn GS voornemens om gelden uit “Gebiedsinvesteringen Netten op Zee”, die bestemd zijn voor de “Gebiedsontsluiting Veerse Meer Zuid”, te besteden aan maatregelen die niet bijdragen aan het eigen beleid dat leefbaarheidsknelpunten in kernen primair zijn? Graag een toelichting.	7. De gelden uit de Gebiedsinvesteringen Netten op Zee dragen bij aan de uitvoering van de Gebiedsvisie Veerse Meer, zoals ook door Provincie Zeeland is vastgesteld. Wij zien ook geen strijdigheid met het provinciale verkeersbeleid zoals verwoord in de omgevingsvisie, waarbij bereikbaarheid, verkeersveiligheid en effecten op de omgeving in samenhang dienen te worden gewogen.
8. Delen GS onze mening dat de gemeente Middelburg (financieel) verantwoordelijk is voor de bouwroute ten behoeve van het Waterpark Veerse Meer? Graag een toelichting.	8. Vanuit het provinciale beleid zien wij geen aanleiding om financiële of uitvoerende verantwoordelijkheid te nemen voor de ontsluiting of bouwroute voor het Waterpark Veerse Meer. De verantwoordelijke wegbeheerders trekken in dit traject samen op en zijn met elkaar in gesprek om tot een juiste kostenverdeling te komen. Het is niet aan ons om daarin een (financieel) verantwoordelijke partij aan te wijzen.

MIDDELBURG, 20 februari 2025

Namens fractie: BBB

Gedeputeerde Staten

statenlid dhr. M.C.P. de Theije

H.M. de Jonge

Drs. M.C.J. Franken