

MEMO

Gebiedsontsluiting Veerse Meer Zuid – toelichting op de stand van zaken

29 maart 2023

Inleiding

Het traject Gebiedsontsluiting Veerse Meer Zuid loopt al weer een tijd (sinds halverwege 2020). Los van de beoogde ontwikkeling van het Waterpark Veerse Meer vraagt de verkeersafwikkeling van het gebied Veerse Meer Zuid bijzondere aandacht, ook omdat de gerede verwachting bestaat dat er sprake zal zijn van een autonome toename van het (auto)verkeer. Dat betekent dat na de eerste verkenningen en het opleveren van diverse rapportages vervolgacties noodzakelijk zijn. Ook is er sprake van een meer dan gemiddelde belangstelling vanuit de omgeving en de pers voor dit onderwerp. Meerdere belangen komen samen. Dat vraagt om een goed en overzichtelijk proces, transparante besluitvorming en participatie.

Voorgeschiedenis

Ontwikkeling Waterpark Veerse Meer

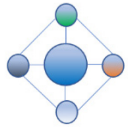
De gemeente Middelburg startte in 2019 met de planvorming om de ontwikkeling van het recreatiepark Waterpark Veerse Meer (WVM) mogelijk te maken. Daarvoor is een milieueffectrapport (MER) opgesteld en een verkeersonderzoek uitgevoerd. Met dit verkeersonderzoek is voor het gebied ten zuiden van het Veerse Meer de actuele verkeerssituatie in kaart gebracht. Uit dit onderzoek bleek dat er binnen het gebied, vooral in de kernen van Arnemuiden en Wolphaartsdijk en op enkele wegen van waterschap Scheldestromen in het buitengebied, al verkeersknelpunten bestaan. Deze problemen nemen door de autonome groei van het verkeer verder toe. De ontwikkelingen in het gebied, zowel bij Arnemuiden als bij Wolphaartsdijk, zorgen voor een extra verkeersgeneratie van ongeveer 2.400 tot 2.800 motorvoertuigen per etmaal in het hoogseizoen, bovenop de autonome groei. De huidige weginfrastructuur binnen het Veerse Meer Zuid gebied biedt onvoldoende capaciteit en mogelijkheden om de huidige knelpunten en de groei van het verkeer op te kunnen lossen.

Vanwege de al bestaande problemen in het gebied en de verwachte toename daarvan, hebben de wegbeheerders (de gemeenten Middelburg, Goes, Borsele, Waterschap Scheldestromen en Provincie Zeeland) besloten dat er in een Gebiedsgerichte aanpak een gezamenlijke visie opgesteld moet worden voor een toekomstbestendige ontsluiting van het gebied 'Veerse Meer Zuid'.

Gebiedsontsluitingsvisie

In de eerste fase van het project zijn verschillende varianten rond Arnemuiden en Lewedorp bekeken en beoordeeld voor een robuuste ontsluiting van het Veerse Meer Zuid gebied. Daaraan voorafgaand was er een verkeersstudie Waterpark Veerse Meer en de Gebiedsontsluitingsvisie Veerse Meer Zuid. Naar aanleiding daarvan zijn er participatietrajecten geweest. De verschillende varianten rond Arnemuiden en Lewedorp zijn deels voortgekomen uit de oplossingsrichtingen die een gevolg waren van de participatietrajecten.

De resultaten van de Gebiedsontsluitingsvisie Veerse Meer Zuid zijn weergegeven in het eindrapport van oktober 2021. Uit de studie is gebleken dat voor de ontsluiting het studiegebied Veerse Meer Zuid opgedeeld kan worden in twee delen. Enerzijds het gebied rondom Wolphaartsdijk. Deze ontsluiting heeft een sterke relatie met de provinciale studie rondom de capaciteitsvergroting van de Deltaweg (N256 Goes-Zierikzee). Voor het gebied rondom Wolphaartsdijk is er één variant overgebleven die in samenhang met de Deltawegstudie nader zal worden uitgewerkt. De reden daarvan is dat er met betrekking tot de te nemen



maatregelen in het gebied rondom Wolphaartsdijk sprake is van een bepaalde overlap tussen de eventuele aanpassing van de Deltaweg en de gebiedsontsluiting Veerse Meer Zuid. Er is echter meer aansluiting bij de Deltawegstudie.

Anderzijds is er het gebied Arnemuiden-Lewedorp. Voor het gebied rondom Arnemuiden en Lewedorp zijn er drie varianten overgebleven:

A2: Halve aansluiting op de A58 bij Arnemuiden (op- en afritten van en naar Vlissingen handhaven en van en naar Goes opheffen). Ter hoogte van Lewedorp komt er dan een nieuwe halve aansluiting van/naar Goes.

A3: De huidige aansluiting op de A58 bij Arnemuiden vervalt en er komt een nieuwe volledige aansluiting op de A58 ten oosten van Arnemuiden;

A4b: Handhaven huidige aansluiting Arnemuiden op de A58, maar met een 'knip' in Nieuwlandseweg. De ontsluiting van Arnemuiden vindt plaats via een nieuw aan te leggen parallel weg aan de zuidzijde van de A58 en vervolgens via een nieuwe onderdoorgang van de A58 en spoorlijn naar de oostzijde van Arnemuiden.

Zie de bijlage voor een grafische samenvatting van de varianten.

In ontwikkeling

Uitwerken basisvariant

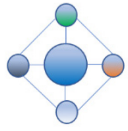
In het project Gebiedsontsluitingsvisie Veerse Meer Zuid zijn voorstellen ontwikkeld voor een robuuste ontsluiting van het Veerse Meer Zuid-gebied.

De huidige infrastructuur is daar niet geschikt voor. Toch is het goed te beoordelen of binnen de bestaande infrastructuur dusdanige maatregelen kunnen worden getroffen waardoor aan meerdere knelpunten tegemoet kan worden gekomen. Dat is de basisvariant.

In dit kader zijn een tweetal denkrichtingen ontwikkeld voor maatregelen op de route Nieuwlandseweg, het Schuttershof, Van Cittersweg (de doorgaande route) in Arnemuiden. Daarnaast is er het vraagstuk van de ontsluiting van het Veerse Meer Zuid-gebied. Daarvoor wordt de optie van ontsluiting via Lewedorp onderzocht. De resultaten daarvan zijn op het moment van schrijven van deze memo nog niet bekend. Aan de hand van de effecten en de kosten kan deze optie met de andere opties worden vergeleken en is er ook meer te zeggen over de robuustheid en het probleemoplossend vermogen. Aan een nadere uitwerking van beide onderwerpen wordt gewerkt. Door een extern adviesbureau worden de schetsen met denkrichtingen voor de maatregelen op de doorgaande route in Arnemuiden en Lewedorp verkeerskundig doorgerekend. Ook worden ze beoordeeld op effectiviteit op het gebied van verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid. Tevens wordt er een globale kostenindicatie opgesteld voor de te nemen maatregelen.

Bouwroute aanleg Waterpark Veerse Meer

Onduidelijk is nog wanneer de eerste bouwactiviteiten voor het Waterpark Veerse Meer kunnen beginnen. Dat hangt mede af van het moment waarop de Raad van State uitspraak doet op een aantal ingediende beroepschriften. Feit is wel dat de aanleg van het Waterpark bouwverkeer over een langere periode met zich meebrengt. Meerdere varianten zijn beoordeeld en het voorkeurstraject betreft Muidenweg-Calandweg-Pietweg-Meerkoetweg-Nieuwe Kraaijertsedijk-Postweg (Lewedorp). Dit traject heeft de voorkeur van de bestuurders van de partijen die samenwerken in het zogenoemde Bestuurlijk Overleg (BO) Gebiedsontsluiting Veerse Meer Zuid (Provincie Zeeland, Waterschap Scheldestromen en de gemeenten Goes, Borsele en Middelburg).



Op 7 november 2022 heeft het BO het standpunt ingenomen dat met de bouw van het Waterpark Veerse Meer niet eerder wordt begonnen dan nadat eventuele maatregelen die nodig zijn voor de bouwroute, zijn gerealiseerd. Het gaat dan niet alleen om het tracé en de infrastructurele oplossingen die daarvoor nodig zijn, maar ook de te nemen maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.

In alle varianten van de bouwroutes is een verbreding van een bestaande spoorwegovergang noodzakelijk. ProRail moet hierbij betrokken worden en hun input is van belang voor het opstellen van een kostenraming van de spoorwerkzaamheden. Het (laten) opstellen van een Overweg Veiligheidsanalyse is hiervan onderdeel. Voor het opstellen van zo'n analyse is inmiddels opdracht gegeven. Overigens zal hierin ook opgetrokken moeten worden met het Rijk, met name Rijkswaterstaat.

Financiering

De financiering van de bouwroute is nog een belangrijk aandachtspunt. Het BO is met Driestar (ontwikkelaar Waterpark Veerse Meer) in overleg over de bouwroute en de financiële aspecten die daaraan verbonden zijn. In het BO is het standpunt ingenomen dat de veroorzaker/baathouder voor de financiering moet zorgdragen. In een later stadium volgt een totaaloverzicht van de financiële randvoorwaarden en consequenties.

Onderzoeken

Een aantal onderzoeken zijn verder nog van belang:

- Bouwroute en de financiering ervan
- Overwegveiligheidsanalyse
- Analyse effecten verkeersmaatregelen Arnhem en Lewedorp
- Multicriteria Analyse

Op het moment dat deze onderzoeken zijn afgerond en beoordeeld worden ze in de adviezen betrokken. In ieder geval is het de bedoeling dat in oktober 2023 een voorstel aan het college, dagelijks bestuur en GS kan worden voorgelegd. Dat voorstel behelst dan het advies welke varianten voor een robuuste oplossing het meest kansrijk zijn om verder te worden onderzocht. Hulpmiddel bij dat advies is de Multicriteria Analyse. Bij deze analyse worden alle varianten op dezelfde wijze en op basis van dezelfde criteria beoordeeld.

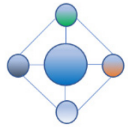
Participatie

Het is van essentieel belang om een gedegen participatietraject in te zetten omdat er sprake is van een complex project met veel verschillende belangen. Het niveau waarop participatie zal plaatshebben is raadplegen. De omschrijving van dit begrip bij de participatieladder is als volgt: 'Het plan is klaar en je legt het voor aan de omgeving. Eventueel maak je verschillende varianten. Vervolgens trek je je terug met de ingewonnen informatie en kom je tot een definitief plan'.

Het participatietraject kan echter pas starten als alle gegevens rondom de basisvariant bekend zijn.

Wat zijn de gevolgen voor de diverse partijen

Ongeacht welke besluiten er worden genomen over de bouwroute en welke variant wordt gekozen c.q. uitgewerkt voor de robuuste oplossing, alle partijen krijgen daar in meer of mindere mate mee te maken. Misschien rechtstreeks omdat er op het eigen grondgebied werkzaamheden gaan plaatshebben, misschien indirect vanwege maatregelen op het grondgebied van een van de andere partijen of als wegbeheerder. Uiteindelijk gaat het om een behoorlijk groot geografisch gebied waar naar de actuele inzichten de verkeersontwikkelingen voor de komende tientallen jaren zodanig zullen zijn dat er maatregelen genomen



moeten worden. En op welke manier dan ook, dat treft mensen en/of organisaties in hun belang. Daarom zal elke van de partijen die nu bij de gebiedsontsluiting Veerse Meer Zuid er altijd in meer of mindere mate bij betrokken zijn en partner zijn in de (robuuste) oplossing.

Communicatie

Dat er hoe dan ook een participatietraject wordt gestart ontslaat het college, dagelijks bestuur en GS niet van de verplichting goed te blijven communiceren met de belanghebbenden. Dat is een belangrijke voorwaarde voor het vertrouwen geven dat iedereen serieus genomen wordt. Overigens brengt de realiteit met zich mee dat ondanks een goed communicatieproces er altijd elementen van onbehagen, weerstand, zich niet gehoord of onbegrepen voelen zullen blijven bestaan. Daarvoor zijn de belangen en maatregelen soms ook gewoonweg te groot. Juist om hier zorgvuldig mee om te gaan is er vanuit alle partijen een werkgroep communicatie ingesteld om dit proces zo goed mogelijk vorm en inhoud te geven.

Planning

De planning ziet eruit als volgt:

Onderwerp	Wanneer in 2023
Overwegveiligheidsanalyse	Kwartaal 2
Update Omgevingseffectanalyse n.a.v. Basisvariant	Kwartaal 2
Rapport Goudappel Coffeng Overbruggingsplan	Kwartaal 2
Participatiebijeenkomst(en)	Kwartaal 3
Inzicht in meest kansrijk tracé bouwroute	Kwartaal 2
Multicriteria Analyse	Kwartaal 2
Onderzoek explosieven, archeologie, stikstof, flora/fauna e.d.	Kwartaal 4