

De provincie Zeeland heeft nog iets tegoed van het Rijk, vanwege de gesneefde marinierskazerne. Misschien kan na meer dan dertig jaar eindelijk ook een gevaarlijk stukje van de N57 worden rechtgetrokken.

POLDERTRACÉ



Gesteggel over dodenweg

Kees Paling
in Burgh-Haamstede

Zeeland heeft alles. De meeste zonnuren, de breedste stranden en ook nog het meest bizarre stukje infrastructuur. Dat is te vinden op Schouwen-Duiveland: de kleine 10 kilometer van de N57 tussen de Oosterscheldekering en Serooskerke, ook wel de Kraaijensteinweg geheten.

Wie met de auto vanaf de Oosterschel-

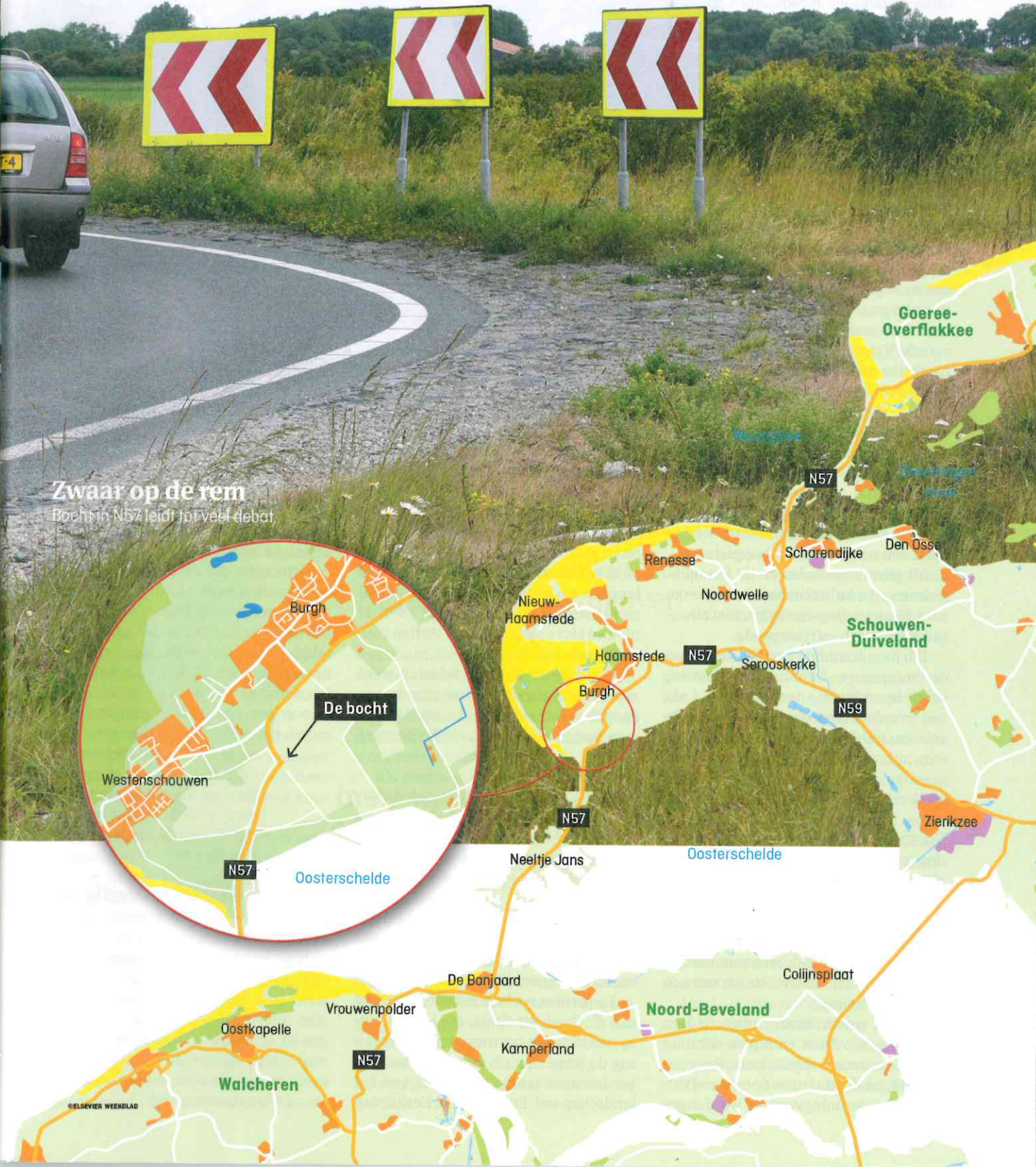
dekering (Neeltje Jans) naar Schouwen-Duiveland rijdt, in noordelijke richting dus, moet bij het begin van het eiland zwaar op de rem trappen. Er is daar namelijk een unieke bocht van 90 graden naar links, die je met hooguit 30 kilometer per uur kunt nemen.

Diezelfde bocht zorgde in de zomer van 2015 nog voor de nodige discussies tussen Rijkswaterstaat en de organisatie

van de Tour de France. Eindelijk zou de Tour dan in Nederland starten (eerste etappe van Utrecht naar Neeltje Jans) en toen dreigde die te stranden op die ene bocht, naar rechts, vanuit de Tourrenners gezien.

De Tourorganisatie vond de bocht te gevaarlijk voor het peloton, dus daaraan moest iets gebeuren. Uiteindelijk zwichtte Rijkswaterstaat en kwam er over een

Zwaar op de rem
Bocht in N57 leidt tot veel debat



Bij het begin van Schouwen-Duiveland is er plots een unieke bocht van 90 graden naar links, die je met hooguit 30 kilometer per uur kunt nemen

lengte van 500 meter zo'n 1,5 meter asfalt bij. Bovendien werd de bocht wat afgevlakt om hem minder scherp te maken. Een prima voorziening voor het autoverkeer zou je denken, maar nee, na afloop van de Tour werd alles weer in de oorspronkelijke staat hersteld.

Op foto's uit 2015 is nog goed te zien hoe er naast de scherpe bocht nog een andere strook asfalt rechtdoor ging, de polder in, om na enkele meters in grasland te eindigen met een groot, rood-wit geblokt hek ervoor. Dat was ooit het geplande tracé voor de N57, de doorgaande weg van Serooskerke naar Walcheren, lokaal beter bekend als het Poldertracé.

In de Kop van Schouwen, het meest westelijke deel van het eiland, liggen – van west naar oost – de volgende dorpen: Westenschouwen, Burgh en Haamstede. Deze dorpen worden met elkaar verbonden door de Hogeweg, die dwars door de kernen loopt. Om deze weg te ontlasten – vooral in het hoogseizoen – wordt gebruikgemaakt van de Kraaijensteinweg, die buitenom van Serooskerke naar Westenschouwen loopt, met zijwegen naar Burgh en Haamstede.

Die Kraaijensteinweg, genoemd naar de voormalige burcht Kraaijenstein, wordt in ambtelijke taal aangeduid als een 'recreatieverdeelweg', vanwege de vele campings en recreatieparken die erop uitkomen. Tot 1985 maakten per etmaal gemiddeld 2.500 voertuigen gebruik van deze weg.

En toen kwam de Oosterscheldekering (1987), als uitvloeisel van het Delta-plan. Naast de Zeelandbrug (1965) was er opeens een andere verbinding van de Rotterdamse haven met Vlissingen, Antwerpen en verder. Voorlopig werd de Kraaijensteinweg op de weg vanaf de Kering aangesloten, in afwachting van een andere oplossing.

Van de verschillende opties achtten gemeente, provincie en Rijkswaterstaat het Poldertracé de beste keus. Rijkswaterstaat, omdat daarmee doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer worden ge-



Rijkswaterstaat werkt aan de verbetering van de veiligheid van de N57

5 juli 2015:
Tourpeloton op weg naar Neeltje Jans

Clemens Bakken/NH



scheiden. De gemeente achtte het zelfs onacceptabel dat de Kraaijensteinweg bleef gehandhaafd, omdat deze weg vlak langs Burgh en Haamstede en een aantal recreatieterreinen loopt en er over de nieuwe N57 ook gevaarlijke stoffen zouden worden vervoerd.

Vanaf de Oosterscheldekering werd alvast het begin van de doorgaande weg aangelegd, al eindigde die op dat moment nog in het weiland. Het Poldertracé

Na de Touretappe werd alles in oorspronkelijke staat hersteld

werd opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan, maar daartegen werd bezwaar aangetekend door negentien boeren en de Zeeuwse Milieufederatie.

De partijen vochten het conflict uit tot aan de Raad van State, die in 1990 uitspraak deed: de bezwaren van de boeren zag de Raad niet als een belemmering, het bezwaar van de aantasting van het landschap wel. Bij Koninklijk Besluit van

12 juli 1990 werd de aanleg van het Poldertracé onmogelijk gemaakt.

Gemeente, provincie en Rijkswaterstaat konden weinig anders dan het besluit respecteren. Maar zij sloten wel een convenant: mocht in de toekomst het gemiddeld aantal voertuigen over de Kraaijensteinweg in twee opeenvolgende jaren tijdens de drie zomermaanden de 14.000 per etmaal overschrijden, dan moest het Poldertracé alsnog worden aangelegd. Een zeer ambtelijke formulering, maar wel met een duidelijke grens. Menigeen dacht op dat moment dat die grens nooit zou worden bereikt.

Een kleine dertig jaar lang verdween het Poldertracé in de ijskast. De Kop van Schouwen ontwikkelde zich tot een toeristische trekpleister en ook het vrachtverkeer ontdekte de Dammenroute: van Europoort over de Delta-plan-dijken naar de havens van Vlissingen en Antwerpen. Tegenwoordig rijden meer dan vijfhonderd vrachtwagens, deels met gevaarlijke stoffen, dagelijks over de Kraaijensteinweg.

In de afgelopen drie decennia kwam het Poldertracé af en toe ter sprake, maar echte stappen werden niet gezet. Wie op Wikipedia de N57 opzoekt, leest daar onder meer: 'De N57 staat in de regio bekend als een "dodenweg" vanwege de vele ongelukken met dodelijke afloop.'

De laatste jaren werkte Rijkswaterstaat dan ook aan het verbeteren van de veiligheid van de N57. Ter hoogte van Haamstede en Burgh zijn twee rotondes en een fietstunnel aangelegd. Daarnaast kwamen er plannen voor nog eens twee rotondes, tussen Burgh en Westenschouwen.

Dat laatste werd medio 2018 een aantal inwoners van Burgh-Haamstede te veel. Zij riepen alle burgers op om bezwaar te maken en deelden daartoe kant-en-klare bezwaarschriften uit. In de pamfletten werd niet alleen geageerd tegen nog meer rotondes op de Kraaijensteinweg, maar vooral ook gepleit voor aanleg van het Poldertracé.

Eind 2018 ontving de gemeente Schouwen-Duiveland een kleine zeventien honderd bezwaarschriften. Voor een plaats als Burgh-Haamstede, met circa tweeduizend huishoudens, was dat vrij

Van de negentien boeren die bezwaar aantekenden, zijn er nog maar vijf over

veel. Bovendien was de situatie in de Kop van Schouwen in dertig jaar drastisch veranderd. Van de negentien boeren die destijds bezwaar aantekenden, zijn er nog maar vijf over en twee van hen zijn inmiddels voorstander.

Als compensatie voor de aantasting van natuurgebied is tussen 1991 en 2014 tussen Serooskerke en Zierikzee het Plan Tureluur uitgevoerd: de aanleg van 1.000 hectare moerasachtig gebied voor (trek-)vogels en inheemse planten. Het is inmiddels een paradijs voor vogelaars.

Maar de belangrijkste ontwikkeling is het verkeersaanbod op de Kraaijensteinweg. Op een gemiddelde weekdag maken een kleine 9.000 voertuigen gebruik van de weg. In de zomer, in het hoogseizoen, komt dit gemiddelde ruim boven de 13.000 uit. En op topdagen ligt het maximum zelfs tussen de 16.000 en 17.000.

Omdat door de coronacrisis Nederlanders meer vakanties in eigen land zullen houden, zal het toerisme in Zeeland alleen maar toenemen. In 2018 waren er op Schouwen-Duiveland circa 200.000 overnachtingen meer dan in 2017, een groei van 6 procent. Het eiland heeft daarmee het hoogste aantal toeristische overnachtingen van heel Zeeland.

Voor de gemeente blijkt dit alles geen reden om tot handelen over te gaan. En ook het 'onacceptabele' transport van gevaarlijke stoffen lijkt al dertig jaar aanvaardbaar. Zich baserend op cijfers uit 2017 heeft ze nog een aantal jaren respijt. De bezwaarschriften van de inwoners van Burgh-Haamstede werden eind 2018 van tafel geveegd. Rijkswaterstaat kan gewoon de rotondes aanleggen, die langzamerhand een alibi lijken te worden om niet het Poldertracé aan te hoeven leggen.

Over dat laatste hebben burgemeester en wethouders van Schouwen-Duiveland in 2019 nog een gesprek gevoerd met Rijkswaterstaat, onder druk van een meerderheid van de gemeenteraad. Maar alle partijen – gemeente, provincie en Rijkswaterstaat – stellen zich op hetzelfde standpunt: het heeft geen prioriteit en er is geen geld. De werkelijkheid is

waarschijnlijk een andere, en wel dat er geen geld is en dat het dus geen prioriteit kan hebben. In dertig jaar is er door niemand geld gereserveerd, ondanks het convenant en ondanks de risico's die dagelijks spelen.

In het Koninklijk Besluit uit 1990 was nog zo gewaarschuwd dat een bestemmingsplanprocedure een aantal jaren kan vergen. Maar wie de drie betrokken partijen daarop bevrageert, krijgt van de gemeente te horen 'dat het besluit bij de provincie ligt' en bij de provincie 'dat het initiatief bij Rijkswaterstaat ligt'. En Rijkswaterstaat? Daar is het geld inmiddels aan rotondes uitgegeven, 'ter verhoging van de veiligheid'.

Het lijkt erop dat alleen de minister-raad hierin nog verandering kan brengen. En toevallig heeft Zeeland nog iets van het Rijk tegoed vanwege de geblokkeerde marinierskazerne bij Vlissingen.