

Burgh- Haamstede, 6 juli 2020.

Onderwerp: verzoek om bijgaand voorstel van de dorpsraad Burgh- Haamstede op te nemen in het Compensatiepakket Marinierskazerne.

Aan Provinciale Staten van Zeeland.  
Geachte Statenleden,

In de PZC van 30 juni werd het compensatieplan bereikbaarheid (per spoor) gepubliceerd. Eerder al in Elsevier Weekblad van 13 juni verscheen het artikel van Kees Paling “ gesteggel over dodenweg”, over de N57 rondom Burgh- Haamstede. Beide artikelen waren pas de trigger voor ons verzoek, omdat wij veronderstelden dat anderen dit al hadden opgepakt.

### **Wat is er aan de hand?**

\*1 Komende vanaf de Oosterscheldekering wordt de entree gevormd door een volledige haakse bocht van 90 graden, uniek in ons land voor een N weg!  
Het was ook niet de bedoeling; de weg zou in een rechte lijn vanaf de kering z'n vervolg krijgen, (het Poldertracé ), voldoende ver van de dorpskernen van Burgh-Haamstede, om de leefbaarheid te garanderen. Helaas pakte het anders uit, waardoor de bocht van 90 graden terecht komt in het rijtje van viaducten in het landschap zonder wegen.

### **Wat staat er te gebeuren?**

\*2 Intussen zijn er enkele rotondes aangelegd om oversteken voor fietsers minder gevaarlijk te maken en zijn er plannen voor nog twee rotondes.  
Het blijven echter lapmiddelen en ook niet alle kernen worden op deze wijze ontsloten.

\*3 In het kader van de dorpsvisie Burgh- Haamstede (BH) zullen de dorpskernen en verbindingen daartussen autoluw worden gemaakt, waardoor de N57 de parallelweg rondom BH wordt. Dit alles in het belang van **het toeristisch product, de leefbaarheid en duurzaamheid**.  
Na uitvoering van die visie in de komende drie jaar, komen er volgens het verschenen verkeersrapport, afhankelijk van het jaargetijde, tot 4000 autobewegingen per etmaal extra bij de 13000 op de N57 bij. De weggcapaciteit kan dat verwerken volgens RWS, maar een bijkomend **nadelig effect** is de **menging** van **verschillende verkeersoorten**, met **verschillend gedrag** van doorgaand (vracht) verkeer en lokaal toeristisch verkeer; dit geeft hoe dan ook extra **onveiligheid en druk op de doorstroming**, maar het blijft met al z'n gebreken nog steeds de meest aantrekkelijke route tussen Vlissingen havens en Rotterdam havens, maar het kan en moet natuurlijk beter.  
Enkele actieve inwoners startten een handtekeningen actie op om nu eindelijk het Poldertracé aan te leggen; die actie leverde in zeer korte tijd 700 handtekeningen op.  
Het College kreeg opdracht zich hiervoor tot het uiterste in te spannen.

### **Welke gedachten leefden er?**

\*4 Alhoewel ten tijde van de aanleg van de Oosterscheldekering was beoogd dat het autoverkeer vanuit Middelburg/ Vlissingen via de A58 en de A2 naar de Randstad zou rijden, werd toch aan de Schouwse kant het Poldertracé ingetekend en de infrastructuur vanaf de Kering daarop aangelegd!...tot de 90 graden bocht!  
**Men voorzag** al dat zakelijk- en vrachtverkeer tussen Middelburg/**Vlissingen(havens) en de havens in Rotterdam West, de Maasvlakte en ....intussen de Tweede Maasvlakte de kortste route via de N57 zou gaan nemen en zulks geschiedde!**

Het verkeer diende zich aan, maar het Poldertracé rondom Burgh-Haamstede kwam er niet.

**Hoe ziet het omgevingsprofiel er uit?**

**\*5 Nu de economische activiteiten rondom Middelburg/ Vlissingen havens een extra push krijgen, zou het Poldertracé nog een belangrijke extra katalysator daarvoor zijn.**

Immers in dit perspectief is **optimale bereikbaarheid** vanuit/ naar de Rotterdamse havens die **westelijk** van de stad zijn gelegen naar/ vanuit de Vlissingse havens **een must**; een optimale en veilige **westelijke** route, de N57 is dan ook een zeer gewenste randvoorwaarde.

\*6 Dat RWS bovenstaande beschouwing ook in het achterhoofd heeft valt op te maken uit het destijds bij de bouw van de Kering in beginsel beoogde poldertracé, maar valt ook op te maken uit het **onlangs door RWS vastgestelde plan** om de N57 vloeiend aan te sluiten op het N57 vervolgtraject naar de Brouwersdam, zie hiervoor de het **plusjes tracé op de apart bijgevoegde kaart**.

Het **poldertracé, zie het streepjes tracé, ook op de apart bijgevoegde kaart**, sluit daar naadloos en logisch op aan.

**Dat alles is kort gezegd reden om u te verzoeken het voorstel om het Polder tracé te ontwikkelen, toe te voegen aan de compensatie plannen van de bereikbaarheid agenda.**

Vanzelfsprekend vraagt dit voorstel verdere uitwerking.

Wij vertrouwen op uw welwillende aandacht.

Met vriendelijke groet.

Namens het bestuur van de Dorpsraad Burgh- Haamstede,

Voorzitter.

Apart bijgevoegd: kaart bijlage. ————poldertracé

+++++++ reeds geplande afsnijding N57.



## **Compensatie voorstel Marinierskazerne.**

=====

### **Kosten indicatie Polder tracé behorende bij het voorstel van de dorpsraad Burgh- Haamstede.**

Twee enkele rijbanen, afwatering naar de berm.

Wegverharding geasfalteerd en geschikt voor zwaar wegverkeer, maximale snelheid 80 km/ uur. Kantmarkering 15 cm en redresseerstrook 50 cm. Verlichting aan 1 zijde van de weg, aluminium mast 8 m hoog.

Vangrail aan weerskanten van de weg.

Opbouw wegverharding:

Zandbed, menggranulaat, onderlaag (AC 22), tussenlagen (AC16& AC 22) en deklaag SMA 11B.

De bouwkosten hiervoor bedragen € 2000/ strekkende meter.

De lengte van het tracé is 3 km.

Aansluiting op een rotonde die in het reeds voorgenomen. ++++++ tracé is gecalculeerd.

Totale bouwkosten: 2000 x 3000= € 6 mln.

Onderliggende grond: 3000 x 30 = 90.000 m<sup>2</sup>= 9 ha.

Kosten: 9 x 200.000= € 1,8 mln

Bijkomende kosten = € 1,2 mln

### **Totale kosten indicatie € 9 miljoen.**

=====

Overigens is een kortere variant ook mogelijk waarbij de aansluiting op het bestaande N57 tracé, wel na de aansluiting met Haamstede, 900 m eerder plaatsvindt, waarbij alle voordelen overeind blijven:

- Geen menging met het lokale toeristische verkeer.
- Geen aantasting leefbaarheid Burgh- Haamstede.
- Extra voordeel is minder aankoop gronden, waardoor met minder grondeigenaren overleg.
- Wel een, weliswaar eenvoudige, aansluiting extra.

Dit leidt tot een 30% lagere investering; nog wel kosten voor de extra aansluiting.

### **Totale kosten indicatie van deze variant bedragen € 6,5 miljoen.**

=====