

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 542

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *rijksweg 61 in Zeeland*. (Ingezonden 22 november 2005)

1  
Hoe beoordeelt u de recente gegevens over de verkeersintensiteit op de N61 tussen Hoek en Schoondijke?<sup>1</sup> In welke mate wijkt de huidige etmaalintensiteit af van de verwachtingen in de Trajectnota/MER RW 61 uit 2000, die mede waren gebaseerd op de prognoses van de gevolgen van de openstelling van de Westerscheldetunnel?

2  
Hoe beoordeelt u het bericht dat de groei van het verkeer door de Westerscheldetunnel achterblijft bij de prognoses?<sup>2</sup>

3  
Kan op basis van de meest recente inzichten de noodzaak van een variant 2x2 rijstroken tussen Hoek en Biervliet worden onderbouwd, mede gezien het feit dat – met uitzondering van het tracé ter hoogte van het natuurgebied Braakman – ook nog parallelwegen voor landbouwverkeer zijn gepland?

4  
Is de keuze voor een nieuw aan te leggen tweebaans stroomweg tussen Hoek en Schoondijke niet zeer goed verdedigbaar in het licht van de

bescheiden groei van het verkeer? Wat vindt u van de suggestie de bestaande N61 ter hoogte van de Braakman te promoveren tot noordelijke parallelweg voor agrarisch verkeer en bestemmingsverkeer? Is dat niet meer in overeenstemming met de brief van uw ambtsvoorganger aan de Kamer in 2003?<sup>3</sup> Welke budgettaire gevolgen zou die keuze met zich meebrengen?

5  
Kunt u de Kamer inzicht bieden in de begroting van Rijkswaterstaat voor de beoogde situering van de nieuwe N61 aan de noordzijde van huidige N61? Kunt u daarbij specificeren welke bedragen worden gereserveerd voor respectievelijk nadeelcompensatie, het onteigenen van de camping De Braakman in de ruimste zin van het woord en de nadeelcompensatie of planschade voor het bestaande (particuliere) restaurant?

6  
Klopt het dat bij verbreding van de N61, in welke variant ook, EHS wordt aangetast? Hoeveel minder EHS wordt bij de noordelijke variant precies aangetast, rekening houdend met het feit dat compensatie van de te onteigenen campinggrond ook ten koste gaat van de natuur binnen de veronderstelde EHS?

7  
Klopt het dat de compensatie voor de campinggrond ten westen van de huidige camping en ten noorden van

de huidige N61 gerealiseerd zal worden? Deelt u de opvatting dat door die compensatie op die plaats de robuuste ecologische verbindingzone wordt aangetast, terwijl juist die robuuste ecologische verbindingen de basis vormen om te komen tot een EHS?

8  
Is de nieuwe natuur aan de zuidzijde momenteel al ingericht of zijn onomkeerbare stappen in die richting gezet? Welke concrete afspraken zijn gemaakt over de natuurontwikkeling zuidelijk van de N61 ter hoogte van De Braakman?

9  
Zijn er reële mogelijkheden voor compensatie elders van natuur bij een zuidelijke verbreding? Zo neen, kan dat worden onderbouwd?

10  
Welke kosten brengt eventuele compensatie met zich mee als toch voor de zuidelijke variant zou worden gekozen? Hoe verhouden die kosten zich tot de beoogde onteigening van camping De Braakman?

11  
Kan worden toegelicht waarom pas in 2004 de noordelijke variant in beeld kwam, terwijl tot die tijd slechts zuidelijke varianten waren uitgewerkt?

12  
Houdt uw standpunt met betrekking tot de tracé keuze expliciet in dat de

gehele vierbaansweg inclusief parallelweg, fietspaden en groenstroken over het terrein van de in vraag 5 genoemde camping moet worden gelegd?

13

Is het bekend dat de bestaande camping geheel los van de plannen met betrekking tot de N61 toe is aan een herstructurering? In welke mate wordt de herstructurering ten gevolge van de plannen van Rijkswaterstaat gefinancierd uit publieke middelen, te weten de opbrengsten van compensatie en onteigening?

<sup>1</sup> Zie de brochure «Verkeer en vervoer Zeeland 2004», oktober 2005.

<sup>2</sup> PZC, 21 oktober 2005 «Directeur T. Buis van de NV Westerscheldetunnel vertelde gisteren voor de Maatschappij voor Nijverheid en Handel dat de toename van het tunnelverkeer dit jaar stagneert. In 2004 was ten opzichte van het jaar ervoor sprake van een groei van acht procent. In de prognoses was voor dit jaar uitgegaan van hetzelfde groeipercentage. De eerste helft van 2005 heeft echter slechts een toename van één à twee procent te zien gegeven. In de zomermaanden reed duidelijk minder verkeer door de tunnel dan in 2004. Sinds september blijft het resultaat van de tellingen ook achter bij die in dezelfde periode vorig jaar. Buis: «In plaats van de verwachte groei van acht procent komen we in de buurt van de nullijn uit. Dat heeft natuurlijk gevolgen voor het rendement op de 750 miljoen euro die in de tunnel is geïnvesteerd.»

<sup>3</sup> Zie Kamerstuk 27 739, nr. 2. Op pag. 5 schrijft de minister: «De aanwezige ecologische hoofdstructuur wordt door verschillende planaanpassingen gespaard. Dit wordt bereikt door de uitbreiding van de bestaande infrastructuur ter hoogte van de Braakman zoveel mogelijk aan de noordzijde van de bestaande weg te laten plaatsvinden en ter plekke aan de zuidzijde geen parallelweg aan te leggen».

## Antwoord

Antwoord van minister **Peijs** (Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 13 december 2005)

1

In 2004 is er minder verkeer door de Westerscheldetunnel gegaan dan op grond van de prognose werd verwacht. Het verkeer over de N61 daarentegen was iets hoger dan was geprognosticeerd. Er is echter geen reden om nu de prognose voor 2020, het peiljaar voor de N61, bij te stellen.

2

Zie het antwoord op vraag 1.

3

Een aparte parallelweg is nodig voor de verkeersveiligheid, met name vanwege de grote snelheidsverschillen tussen personenauto's en landbouwvoertuigen. De hoeveelheid landbouwvoertuigen is echter te gering om invloed te hebben op de vraag of de hoofdweg als 2x1- of 2x2-strooksweg moet worden aangelegd. Zoals hierboven aangegeven is er nu geen reden om terug te komen op de keuze om tussen Hoek en Biervliet 2x2 stroken te realiseren.

4

De keuze om het verkeer tussen de verschillende rijrichtingen fysiek te scheiden door twee afzonderlijke rijbanen te creëren heeft tot doel om frontale aanrijdingen te voorkomen. De groei van het verkeer heeft hier weinig mee te maken. Als de parallelweg ter hoogte van De Braakman aan de noordzijde zou worden gesitueerd, op het tracé van de huidige N61, dan zou de nieuwe N61 aan de zuidzijde van de huidige weg moeten worden aangelegd. Daarmee zou dan meer ecologische hoofdstructuur verloren gaan dan bij het door het kabinet gekozen tracé, namelijk 6,9 ha. in plaats van 1,6 ha. De beschermingsformule van de ecologische hoofdstructuur schrijft voor dat het alternatief dient te worden gekozen waarbij de natuurschade het geringst is, ook al is dit duurder, omdat extra onteigend dient te worden, zoals bij de Braakman het geval is.

5

Voor uitvoering van het door het kabinet gekozen standpunt is € 124 mln beschikbaar. Dit is inclusief de personele en materiële kosten van het Rijk. Over de nadeelcompensatie moet ik nog in onderhandelingen treden met de betrokkenen. Om deze onderhandelingen niet te bemoeilijken kan ik niet aangeven welke bedragen ik hiervoor heb gereserveerd.

6

Het is juist dat het onvermijdelijk is dat als gevolg van de uitbreiding van de weg ecologische hoofdstructuur wordt aangetast. Aanleg van de weg

aan de noordzijde van het huidige tracé, zoals vastgelegd in het standpunt, kost 1,6 ha aan ecologische hoofdstructuur. Aanleg aan de zuidzijde zou 6,9 ha aan ecologische hoofdstructuur kosten.

7

De eigenaar van de camping zal gecompenseerd worden in geld of in natura (compensatiegrond). De onderhandelingen hiervoor moeten nog opgestart worden. Indien mogelijk zal worden aangesloten op de toch al voorziene uitbreiding van de camping aan de westzijde van de huidige camping. Er is ter plekke geen robuuste ecologische verbinding voorzien zoals beschreven in de Nota Ruimte.

8

Een deel van de natuur aan de zuidzijde betreft bestaande natuur. Een ander deel is ten dele ingericht. De provincie zal het restant van de inrichting realiseren.

9

Omdat een zuidelijke verbreding, gelet op de beschermingsformule van de ecologische hoofdstructuur, niet aan de orde is, is geen onderzoek gedaan naar deze compensatiemogelijkheden.

10

Zie het antwoord op vraag 9.

11

In het standpunt van het kabinet van 2 mei 2003 wordt al uitgegaan van uitbreiding aan de noordzijde.

12

Neen. De nieuwe weg maakt ook gebruik van de bestaande ruimte van de huidige N61. Er is ongeveer 40-45 meter extra ruimte nodig aan de noordzijde.

13

Het streekplan van de provincie Zeeland biedt ruimte voor extra recreatie aan de westzijde van de huidige camping. Dit biedt mogelijkheden om de schade aan de camping door de verbetering van de N61 te beperken.