

Vergaderjaar 2009–2010

**27 739**

**Tracé N61 Hoek-Schoondijke**

**Nr. 5**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 september

Hierbij informeer ik u mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de wijziging van het Standpunt N61 Hoek-Schoondijke, bij u bekend als de brief van 2 mei 2003, Kamerstukken II 2002/03, 27 739, nr. 2).

### **Huidige situatie**

De N61 gelegen in Zeeuws-Vlaanderen is een 80 km weg met 2x1 rijstroken. De weg loopt van Hoek via het EHS natuurgebied de Braakman naar Biervliet en verder via IJzendijke naar Schoondijke. Het probleem is de verkeersonveiligheid op het gehele traject en een leefbaarheidprobleem in Schoondijke.

### **Toelichting**

In 2003 is door de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM een keuze gemaakt uit mogelijke oplossingsalternatieven. Het standpunt uit 2003 bevat een uitvoering waarbij de N61 wordt vormgegeven als een 100 km stroomweg met 2x2 rijstroken van Hoek tot Biervliet en een 100 km stroomweg met 2x1 rijstroken van Biervliet tot Schoondijke. De weg wordt voorzien van een fysieke middenscheiding. De vele gelijkvloerse kruispunten worden vervangen door enkele rotondes. Er komt een vrij liggend fietspad langs het hele traject en voor het landbouwverkeer worden aan beide zijden van de weg parallelwegen aangelegd; alleen ter hoogte van de Braakman wordt aan één zijde een parallelweg aangelegd.

Ten behoeve van het OTB/MER is het verkeersveiligheidsonderzoek geactualiseerd. Op basis van dat onderzoek blijken alle tracé-alternatieven een voldoende bijdrage te leveren aan het behalen van de doelstelling voor verkeersveiligheid. Het «nee-tenzij»-regime, dat wordt toegepast ter bescherming van wezenlijke kenmerken en waarden van de (P)EHS, schrijft voor dat dan het alternatief moet worden gekozen met het minste

effect op de natuur. En dat is het alternatief van een weg met 2x1 rijstrook ter hoogte van de doorsnijding van natuurgebied de Braakman.

### **Het gewijzigde standpunt**

#### *1. Wijziging van het aantal rijstroken in de Braakman.*

Het uitgangspunt is om de toekomstige uitvoering van de N61 Hoek-Schoondijke als 2x2 stroomweg tussen Hoek en Biervliet zo veel mogelijk te handhaven en alleen daar te wijzigen in 2x1 waar dat vanwege het «nee, tenzij» principe onvermijdelijk is. Daarom wordt het aantal rijstroken ter plaatse van de doorsnijding van het natuurgebied de Braakman teruggebracht van 2x2 naar 2x1. Tevens wordt op dat deel van het tracé afgezien van obstakelvrije berm, zodat de totale vernietiging aan EHS afneemt van 1,1 ha naar 0,9 ha. Hierdoor zal er ook minder verstoring optreden. De toegestane snelheid blijft 100 km/uur.

Een aanpassing van het Standpunt uit 2003 ter plaatse van de Braakman is acceptabel omdat ook met deze oplossing de verkeersveiligheidsdoelstelling wordt gehaald. Daarnaast vindt de aanpassing plaats over slechts een beperkte lengte (ca. 660 m). De beperking in het ruimtebeslag wordt gevonden in het minimaliseren van de obstakelvrije ruimte (door toepassing van een geleiderail). De overige elementen (zoals calamiteitenruimte in combinatie met de fysieke middenscheiding) dienen vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen gehandhaafd te blijven.

Deze inzichten zijn besproken met de betrokken bestuurders in de regio. De regio steunt deze aanpassing. Op hun advies benut ik deze gelegenheid tevens om het standpunt uit 2003 op twee andere onderdelen te wijzigen.

#### *2. Extra rotonde bij de Braakman*

In het oude standpunt uit 2003 worden Biervliet en de Braakman ontsloten door middel van een tussengelegen rotonde. Deze geplande rotonde vervang ik door twee rotondes: één bij Biervliet en één bij de Braakman. De extra verkeersrotonde bij de Braakman bevordert de verkeersveiligheid ter plaatse doordat een betere verdeling van het verkeer tussen hoofdverbinding en parallelwegen wordt verkregen. Er zal minder verkeer over onveiligere parallelwegen afgewikkeld worden en meer over de veilige hoofdrijbaan van de N61. Een ander voordeel hiervan is dat de bereikbaarheid van de kernen wordt vergroot. Deze oplossing kan ook rekenen op een groot draagvlak in de regio. Tenslotte kan de aanpassing budgetneutraal worden uitgevoerd.

#### *3. Extra rotonde bij Schoondijke*

Ook aan de noordzijde van de dorpskern van Schoondijke neem ik een extra verkeersrotonde op. Ook deze rotonde bevordert de verkeersveiligheid ter plaatse en verbetert tevens de bereikbaarheid van Schoondijke. In het (oude) standpunt uit 2003 krijgt Schoondijke een halfronde omleiding. Het verkeer van en naar Schoondijke wordt daarin afgewikkeld via de enige rotonde aan de zuidwest zijde. Door een extra rotonde op te nemen aan de noordwest zijde van Schoondijke wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Er zal minder verkeer over onveiligere parallelwegen richting Breskens worden afgewikkeld, en meer over de veilige hoofdrijbaan van de provinciale weg richting Breskens (N676). Daarnaast wordt de bereikbaarheid van Schoondijke vergroot en kan ook deze extra rotonde rekenen op grote steun van betrokkenen in de regio.

### **Kosten**

De kosten voor de aanleg van het gewijzigde standpunt zijn ongeveer gelijk aan die van het oude standpunt, omdat de toe- en afnames van kosten in verband met de mutaties per saldo ongeveer tegen elkaar weg vallen.

### **Planning**

Op basis van het gewijzigde standpunt zal het OTB in maart 2010 worden opgesteld en gepubliceerd. Het TB wordt gepubliceerd in de zomer van 2010. De eerste spade gaat vervolgens eind 2010 in de grond. De weg wordt naar verwachting in 2013 opengesteld.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings