37020 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2027

Nr. 5 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 oktober 2026

De vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: commissie IenW) heeft op 9 september 2026 een brief van een raadslid van de gemeente Terneuzen behandeld. In deze brief wordt aandacht gevraagd voor de gevolgen van de naderende afsluiting van de Oostbuis van de Westerscheldetunnel. Daarbij wordt een oproep gedaan tot rijksverantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid van Zeeuws-Vlaanderen. De commissie IenW heeft gevraagd om een reactie van mij op deze brief te ontvangen. Hieronder treft u de oproep die is gedaan inclusief mijn reactie hierop.

In de brief van het raadslid van de gemeente Terneuzen wordt onder meer opgeroepen om de Westerscheldetunnel te erkennen als noodzakelijke basisverbinding tussen Zeeuws-Vlaanderen en Nederland. In het verlengde wordt het Rijk opgeroepen om financieel bij te dragen aan een maatregelpakket om de hinder tijdens de gedeeltelijke afsluiting van de Westerscheldetunnel.

De Westerscheldetunnel, gelegen in de N62, is een belangrijke wegverbinding voor de bereikbaarheid van/naar Zeeuws-Vlaanderen. De N62 ontsluit en verbindt regio’s en logistieke centra in Nederland en heeft daarmee voor personenverkeer een belangrijke regionale functie en voor goederenvervoer een interregionale functie. De verantwoordelijkheid voor de Westerscheldetunnel/N62 ligt daarbij niet bij het Rijk, maar bij de N.V. Westerscheldetunnel (NV WST). De provincie Zeeland is daarbij volledig aandeelhouder van de NV WST.

Bovenstaande betekent dat de NV WST verantwoordelijk is voor het beheer, onderhoud en exploitatie van de Westerscheldetunnel/N62 binnen het gehele (hoofd)wegensysteem. Ook de aankomende reparatiewerkzaamheden aan de Oostbuis van de Westerscheldetunnel vallen daaronder. Via de gemaakte afspraken voor het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel[1] draagt het Rijk overigens voor een groot deel bij aan deze werkzaamheden.

Om de gevolgen van de werkzaamheden voor de bereikbaarheid te beperken, heeft de provincie Zeeland, samen met de gemeenten Borsele en Terneuzen, de Veiligheidsregio Zeeland en de NV WST een pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen opgesteld.

Provinciale Staten van Zeeland heeft op 4 september 2026 dit bereikbaarheidspakket vastgesteld en hier middelen voor beschikbaar gesteld. Ik heb er vertrouwen in dat de provincie hier samen met de omgeving op een zorgvuldige manier invulling aan geeft. Rijkswaterstaat is daarbij bereid om kennis en ervaring te delen.

[1] 2023D46653

Als derde en laatste punt wordt gevraagd om “een structurele bereikbaarheids- en voorzieningenafspraak voor Zeeuws-Vlaanderen”. Eerder dit jaar is aan de Kamer het ‘Plan van aanpak regionale bereikbaarheidsanalyses’[2] toegezonden, zoals dat in alle BO’s MIRT is vastgesteld. Daarin is als eerste stap afgesproken dat de feitelijke bereikbaarheid van voorzieningen en banen in elke regio van Nederland op een eenduidige manier in beeld wordt gebracht. Dat gebeurt aan de hand van het door IenW ontwikkelde bereikbaarheidspeil dat de feitelijke reistijd naar belangrijke voorzieningen weergeeft. In alle regio’s is daar inmiddels mee gestart na een kick-off in Emmadorp (Zeeuws-Vlaanderen) met de Zeeuws-Vlaamse gemeenten en diverse departementen.

De tweede stap die is voorzien in het Plan van aanpak betreft “het opstellen van een gewenst regionaal bereikbaarheidsprofiel voor de toekomst: welke bereikbaarheidskwaliteit wordt voor de inwoners, voorzieningen en gebieden in deze regio nagestreefd?”. Nadere afspraken over het uitvoeren hiervan worden in het BO MIRT van dit najaar voorzien. Het regionale bereikbaarheidsprofiel is bedoeld als basis voor gesprekken en afspraken tussen rijk en regio’s over het perspectief op bereikbaarheid van voorzieningen en banen waaraan wordt gewerkt.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

[2] 2026D00851