

Vergaderjaar 2006–2007

28 196

Tracébesluit A4, Gedeelte Dinteloord–Bergen op Zoom

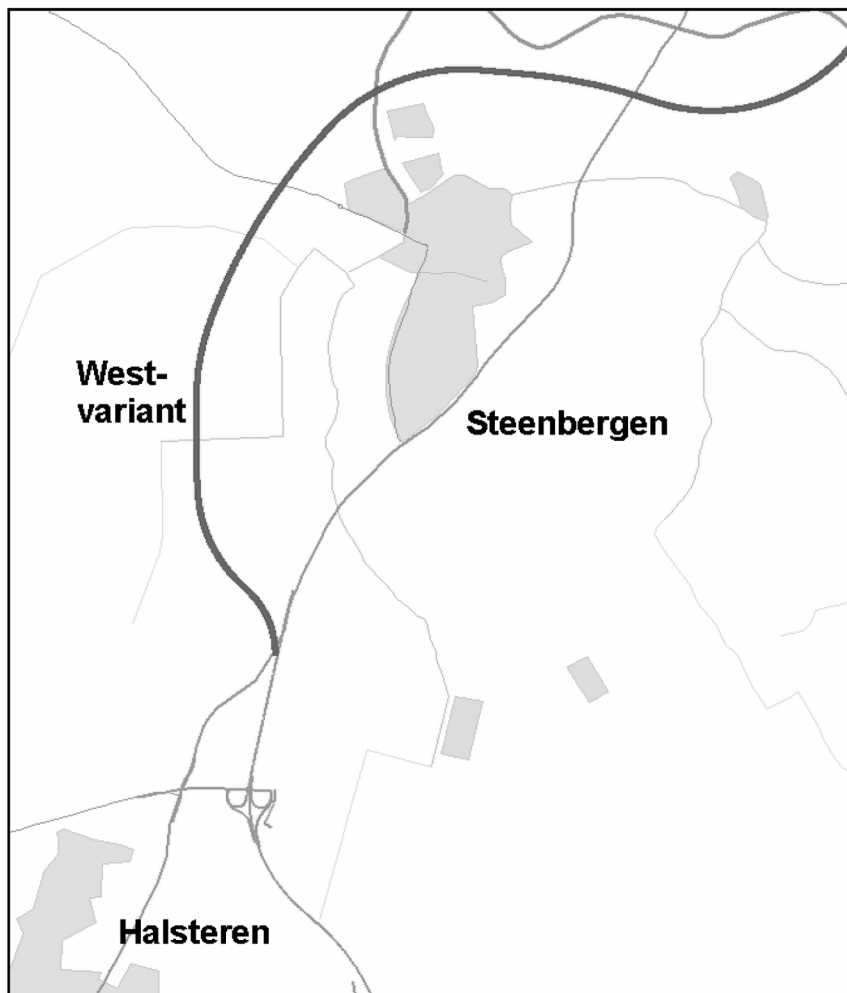
Nr. 2

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 maart 2007

Overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 9 en 11, eerste lid van de Tracéwet informeer ik u hierbij mede namens mijn ambtsgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) over het standpunt inzake de A4 ter hoogte van Steenbergen, naar aanleiding van het aanvullend milieueffectrapport (MER) voor dit deel. Dit weggedeelte is de ontbrekende schakel van de A4 als autosnelweg tussen Dinteloord en Bergen op Zoom. In groter verband is het een ontbrekende schakel in de A4 Amsterdam–Rotterdam–Antwerpen.



Standpunt

Op basis van de informatie uit het aanvullend MER, de ontvangen adviezen en inspraakreacties en afweging van alle belangen kom ik tot het volgende standpunt:

- De A4 wordt aangelegd volgens de westvariant uit het aanvullend MER
- Het wegtracé sluit, aan de noordzijde ter hoogte van de Steenbergsche Vliet en aan de zuidzijde bij Klutsdorp, aan op het onherroepelijk deel van het Tracébesluit A4 Dinteloord–Bergen op Zoom van 9 september 1998.
- De weg is alleen toegankelijk voor (vracht)autoverkeer
- De ontwerpsnelheid is 120 km/uur
- De weg heeft 2 x 2 rijstroken
- Aansluiting op het onderliggend wegennet vindt plaats op de Zeelandweg-oost (N257)
- Ongelijkvloerse kruisingen met het onderliggend wegennet vinden plaats met de Dinteloordse weg, de Westhavendijk en de Zeelandweg-oost. Ter plaatse van de Oosthavendijk wordt een kruising voor landbouwverkeer aangelegd als dit noodzakelijk blijkt voor perceelsontsluiting.
- Bij de Westlandse Langeweg wordt een ongelijkvloerse kruising over de A4 aangelegd voor langzaam verkeer (fietsers en landbouwvoertui-

gen) en bij de Steenbergseweg wordt in principe een brug over de A4 aangelegd voor voetgangers en fietsers.

- De kruising met de Steenbergsche haven vindt in principe plaats met behulp van een brug met een doorvaarthoogte van 6 meter. Indien financiering door de regio van een aquaduct mogelijk is zal dit onderdeel uit kunnen gaan maken van het ontwerp-tracébesluit. Het initiatief hiervoor ligt bij de gemeente Steenbergen.
- De landschappelijke inpassing van de weg zal worden afgestemd op een ecologische verbinding ten oosten van de A4 van de Steenbergsche haven tot de centrale watergang in de Aanwas- of St. Omcommerpolder. De zone zal door het waterschap de Brabantse Delta en de gemeente Steenbergen worden gerealiseerd.
- In het ontwerp-tracébesluit wordt aangegeven op welke manier aan de vigerende regelgeving voor luchtkwaliteit zal worden voldaan.
- De N259 zal door de gemeente worden afgewaardeerd en zo nodig worden heringericht.
- Waar noodzakelijk zullen maatregelen worden getroffen om het aantal woningen dat boven de geluidsnorm van de Wet geluidhinder uitkomt te minimaliseren.

In het ontwerp-tracébesluit wordt aandacht besteed aan nader te maken afspraken met de gemeente en de provincie over de toekomstige functie en beheersituatie van de diverse aansluitende wegen, alsmede de N259. Uitgangspunt is daarbij dat de stroomfunctie van de N259 komt te vervallen.

Toelichting

1. Inleiding

De A4 is onderdeel van het hoofdwegennet. De omlegging Steenbergen is onderdeel van de verbinding Dinteloord–Bergen op Zoom en doorloopt de procedure van de Tracéwet, waarin de procedure voor de milieueffectrapportage is geïntegreerd. De Tracéwetprocedure voor de verbinding Dinteloord–Bergen op Zoom is in 1992 gestart en heeft in 1995 geresulteerd in een Trajectnota/MER. In 1998 is het Tracébesluit A4 Dinteloord–Bergen op Zoom vastgesteld voor de aanleg van een autosnelweg oostelijk van Halsteren, Steenbergen en Dinteloord. Het tracégedeelte Steenbergen is bij uitspraak van 22 januari 2001 door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigd. In het kader van de procedure tot reparatie van het tracébesluit A4 Dinteloord–Bergen op Zoom is voor de resterende varianten (oostelijk en westelijk van Steenbergen) een aanvullend MER opgesteld, ten aanzien waarvan een ieder in de gelegenheid is gesteld zijn of haar zienswijze te geven. Tevens is dit aanvullend MER voor advies aangeboden aan de wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen, waaronder de gemeenten Bergen op Zoom en Steenbergen, de provincie Noord-Brabant, het waterschap de Brabantse Delta en de Commissie voor de Milieueffectrapportage.

2. Probleemanalyse

Tussen Dinteloord en Bergen op Zoom ontbreekt een schakel in de A4. De vervangende weg, de N259, is onvoldoende ingericht om het groeiende verkeer op termijn goed te kunnen afwikkelen. Bovendien wordt door het ontbreken van een schakel in de A4 de A16 zwaarder belast dan nodig en gewenst.

De argumentatie voor aanleg van de omleiding Steenbergen is dan ook hier van afgeleid: de verkeersgerelateerde probleemstelling (verkeersveiligheid, woon- en leefmilieu) voor de A4 Steenbergen ligt in het verlengde van de probleemstelling die aanleiding was voor de Trajectnota A4/A16

Dinteloord–Bergen op Zoom uit 1995. Dit houdt in dat de vormgeving van de huidige weg niet voldoet aan de landelijke normen voor een hoofdtransportas. Daarnaast is de verwachte verkeersgroei op de A4-route van dien aard dat verkeers- en verkeersgerelateerde problemen (verkeersveiligheid, woon- en leefmilieu) ontstaan of erger worden. De problemen worden versterkt als gevolg van de uitvoering van het (reeds onherroepelijke) tracédeel Halsteren. Zonder maatregelen zal de reistijdvertraging verder toenemen, met als gevolg grotere economische verliezen. Met name bij kruispunten en in de nabijheid van woonkernen ontstaat extra overlast in de vorm van geluidhinder, barrièrewerking, verkeersonveiligheid en visuele hinder.

Zoals eerder aangegeven heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State zich uitgesproken over het tracébesluit A4 Dinteloord–Bergen op Zoom. Hierbij heeft de rechter bevestigd dat de noodzaak van aanleg van een autosnelweg tussen Dinteloord en Bergen op Zoom voldoende vaststaat. Het zuidelijk alsmede het noordelijk gedeelte van dit tracébesluit heeft de rechter dan ook in stand gelaten. Voor het tracégedeelte ter hoogte van Steenberg diende een nadere afweging tussen de oostelijke en westelijke variant plaats te vinden.

Randvoorwaarde voor dit standpunt is dan ook dat de niet vernietigde, onherroepelijk geworden tracédelen bij Dinteloord in het noorden en bij Klutsdorp/Halsteren in het zuiden met elkaar verbonden worden, waardoor een volwaardige autosnelwegverbinding beschikbaar komt tussen Dinteloord en Bergen op Zoom.

3. Onderzochte varianten

In het aanvullend MER zijn de volgende varianten beschreven en vergeleken:

- De Referentievariant gaat er van uit dat de definitief vastgestelde delen van het Tracébesluit A4 Dinteloord–Bergen op Zoom uitgevoerd zijn. Dit houdt in dat een autosnelweg aanwezig is van Rotterdam (Vaantplein) tot Antwerpen met een onderbreking bij Steenberg.
- De oostvariant verbindt de tracédelen Dinteloord en Halsteren/Klutsdorp via de oostzijde van Steenberg. De A4 bestaat uit 2x2 rijstroken met een ontwerpsnelheid van 120 km/uur. De huidige verbinding (N259) blijft gehandhaafd als parallelverbinding voor de ontsluiting van de woonwijken aan de oostzijde van Steenberg. Er is een aansluiting van de A4 voorzien bij de Franseweg. Hierop sluiten zowel de huidige als de vervangende Franseweg aan. De vervangende Franseweg (2x1 rijstrook) maakt deel uit van de variant en zorgt voor afwikkeling van het verkeer richting Zeeland, ter ontlasting van de kom van Steenberg.
- De westvariant verbindt de tracédelen Dinteloord en Halsteren/Klutsdorp via de westzijde van Steenberg. De A4 bestaat uit 2x2 rijstroken met een ontwerpsnelheid van 120 km/uur. De kruising met de Steenbergsche Haven wordt vormgegeven als brug. Er is een aansluiting op de A4 voorzien aan de westzijde van Steenberg bij de Zeelandweg-oost. De huidige verbinding (N259) blijft gehandhaafd voor de ontsluiting van de woonwijken aan de oostzijde van Steenberg.
- Het *meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)* is in het aanvullend MER ontwikkeld door de westvariant aan te vullen met 3 ecologische verbindingen, een fietsbrug bij Klutsdorp en een geluidarm wegdek op de Franseweg.

4. Inspraak, toetsing en advisering

Advies Commissie MER

De Commissie is van oordeel dat in het aanvullend MER de essentiële informatie aanwezig is. Uit het aanvullend MER blijkt dat het alternatief West gunstiger scoort dan het alternatief Oost, waarbij de verschillen tussen Oost en West klein zijn. Het alternatief West is daarom volgens de Commissie ook terecht gekozen als basis voor het MMA.

De Commissie adviseert om de afweging tussen een brug en een aquaduct voor de Steenbergsche haven als mogelijke uitvoeringsvariant, nader te onderzoeken.

Tenslotte doet de Commissie aanbevelingen voor het vervolg van de procedure aan te geven wat de effecten op het gebied van verkeer en luchtkwaliteit buiten de A4 zijn, met name voor de A16.

Adviezen gemeente, waterschap en provincie

De gemeente Steenbergen spreekt haar voorkeur uit voor de westvariant met aquaduct. De gemeente Bergen op Zoom, provincie Noord-Brabant en Waterschap Brabantse Delta spreken geen voorkeur uit.

Inspraakreacties en overige adviezen

In een deel van de inspraakreacties wordt gepleit voor onderzoek naar nieuwe alternatieven oostelijker of westelijker van de onderzochte alternatieven.

In veel reacties wordt gevraagd om aanpassingen aan de westvariant die ten goede komen aan kruisend (fiets)verkeer. Ook wordt aandacht gevraagd voor het kruisende landbouwverkeer. Dit wordt verder uitgewerkt in het ontwerp-tracébesluit.

Ook de bereikbaarheid van de Steenbergsche haven voor schepen met lange masten is een punt van zorg in de inspraak. Door meerdere insprekers is gevraagd om een aquaduct.

5. Reactie op adviezen en inspraak

Nieuwe alternatieven onderzoeken

Het tracé is zowel noordelijk als zuidelijk van Steenbergen reeds onherroepelijk en de omlegging Steenbergen dient hier dan ook op aan te sluiten. In het kader van de lopende procedure is het niet mogelijk nieuwe alternatieven te onderzoeken. Hiervoor zou een nieuwe tracéwetprocedure opgestart moeten worden. Hetgeen niet wenselijk is gezien de afspraak met de regio dat de Staat zich zal inspannen de weg in 2010 open te stellen voor het verkeer.

Daarbij merk ik op dat een meer oostelijk alternatief eerder in de procedure al is afgefallen vanwege de ongewenste nieuwe doorsnijding van gebieden, waaronder de ecologische hoofdstructuur. Afwegingen in het kader van de ecologische hoofdstructuur en de flora- en faunawet maken een dergelijk alternatief onmogelijk als er alternatieven zijn met aanzienlijk minder gevolgen.

Voor meer (noord)westelijke tracés geldt eveneens dat zij een nieuwe doorsnijding betekenen. De weg gaat in deze situatie door een open poldergebied dat als stiltegebied aangewezen is.

Ook de referentievariant wordt genoemd als mogelijke variant in een groot aantal inspraakreacties. Het nu niet aanleggen van de ontbrekende schakel bij Steenbergen betekent echter een niet volwaardige A4 verbinding, het deels teniet doen van reeds gedane investeringen op de A4 route en een onevenredig grote verkeersbelasting op de huidige N259 met

alle gevolgen voor het woon- en leefklimaat in Klutsdorp, Welberg en oostelijk Steenberg.

Voorzieningen voor kruisend verkeer

Ter hoogte van de Westlandse Langeweg zal de weg zonder nadere maatregelen een barrière vormen tussen boerderijen en landbouwgronden. Daarom zal een ongelijkvloerse kruising worden gerealiseerd, voor landbouwvoertuigen en fietsen.

Door de op handen zijnde verhuizing van het Prinsentuincollege van Steenberg naar Halsteren moeten fietsende scholieren een stuk omrijden. Om gevaarlijke oversteken van de weg door fietsers te voorkomen zal een fietsbrug ter hoogte van de Klutsdorp worden aangelegd. De gemeente Bergen op Zoom heeft aangegeven een sterke voorkeur te hebben voor een fietstunnel. De gemeente wordt tot 1 april 2007 de gelegenheid gegeven om aan te geven of de gemeente bereid en in staat is de hieraan verbonden meerkosten te financieren. In dat geval zal een fiets-tunnel in het ontwerp-tracébesluit worden opgenomen.

Kruising Steenbergsche Haven

Verschillende insprekers en de gemeente Steenberg hebben gevraagd om een alternatieve oplossing voor de kruising van de A4 met van de Steenbergsche Haven door middel van een brug.

Verschillende alternatieve oplossingen zijn onderzocht:

Een tunnel is niet overwogen vanwege de kosten. Een hoge brug is niet overwogen vanwege de gevolgen voor het landschap.

De mogelijkheid van aanleg van een nieuwe haven is onderzocht. De extra kosten van de aanleg van een nieuw haventje ten noorden van de nog aan te leggen weg, inclusief de ontsluiting, bedragen ca. € 10 mln., waarbij nog geen rekening is gehouden met de kosten van natuurcompensatie. De best denkbare locatie voor deze nieuwe haven is niet gelukkig; te ver buiten de kern van Steenberg en lastig bereikbaar. Ook wordt ingeschat dat de haven bedrijfseconomisch niet rendabel zal zijn zonder aanvullende faciliteiten (scheepslift, boothelling, winterberging). Ten slotte wordt de situatie van de mensen met een ligplaats direct aan huis hiermee niet verbeterd.

Met een aquaduct worden de problemen volledig opgelost. De meerkosten van € 29 mln. staan echter niet in verhouding tot het relatief geringe aantal gebruikers; ca. 100 vaste en ca. 100 variabele ligplaatsen. Alles afwegende heeft het ontwerp, waarbij de kruising van de A4 met de Steenbergsche Haven wordt vormgegeven door middel van een brug met een doorvaarthoogte van 6 meter, de voorkeur.

Met de gemeente Steenberg is afgesproken dat deze tot 1 april 2007 de gelegenheid heeft om aan te geven of de gemeente bereid en in staat is de meerkosten van een aquaduct te financieren. Indien dit het geval is zal het ontwerp van de weg in de fase van de opstelling van het ontwerp-tracébesluit worden aangepast.

6. Overwegingen

Uit het Aanvullend MER blijkt dat de westvariant iets gunstiger scoort dan de oostvariant, ondermeer voor de luchtkwaliteit. Op grond van de milieu-aspecten is er een lichte voorkeur voor de westvariant. Op basis van kosten gaat de voorkeur duidelijk uit naar de westvariant; hiermee wordt een bedrag van ca € 20 mln uitgespaard omdat deze niet leidt tot een vervangende Franse weg.

Mede van belang bij de keuze voor de westvariant is de historie met de regio, in het bijzonder met de gemeente Steenberg. Al vanaf de eerste

inspraakmogelijkheden op de startnotitie in 1992 heeft de gemeente consequent te kennen gegeven voorstander te zijn voor een westelijke omlegging. Deze opstelling heeft ook mede geleid tot de vernietiging van het tracébesluit A4 Dinteloord–Bergen op Zoom voor wat betreft het oostelijk tracégedeelte ter hoogte van Steenberghe in 2001. De gemeente heeft zich na die tijd geconformeerd aan een structuurvisie waarin de westelijke omlegging centraal staat.

In 2005 is een overeenkomst met de regio gesloten, waarin afspraken zijn gemaakt over de financiering van de A4. Hiermee is uitvoering gegeven aan de motie-Mastwijk. De regio heeft aan medefinanciering de voorwaarden verbonden dat de weg in 2010 zal worden opengesteld en dat gekozen wordt voor het westelijke tracé.

7. Kosten

De kosten van de uitvoering van het hierboven beschreven standpunt bedraagt € 178 mln, prijspeil 2006 (incl. BTW en voorbereidingskosten). De regiobijdrage is € 42 mln. Deze regionale bijdrage is vastgelegd in de eerder genoemde overeenkomst. De rijksbijdrage is taakstellend en eventuele meerkosten van extra wensen voor inpassing zijn voor rekening van de regio.

8. Verdere procedure

Het standpunt zal worden uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit. Dit zal naar verwachting in de eerste helft van 2007 ter inzage worden gelegd.

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