

MN-823

Toelichting Ontwerp - tracébesluit A16

Moerdijk - Prinsenbeek-Noord

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Directie Noord-Brabant

P 141 - 823

TOELICHTING
ONTWERP-TRACEBESLUIT
Rijksweg A16
MOERDIJK - PRINSENBEEK-NOORD

Toelichting bij Ontwerp oktober 1997

**Minister van Verkeer en Waterstaat
mede namens de minister van
Volkshuisvesting, Ruimtelijke
Ordening en Milieubeheer**

INHOUDSOPGAVE

pag

1	Inleiding	
1.1	Doel van het ontwerp-tracébesluit	7
1.2	Trajectnota/MER A4/A16	8
1.3	Standpunt A4/A16	9
2	Tracering	
2.1	Hoofdpijnen tracering	12
2.2	Wijzigingen ten opzichte van de Trajectnota/MER A4/A16	13
2.3	Onderliggend wegennet	15
2.4	Waterhuishouding en waterkering	16
2.5	Landbouw	17
2.6	Overige planonderdelen	17
3	Landschappelijke inpassing, mitigerende maatregelen en compensatie	
3.1	Landschapsplan	19
3.2	Mitigerende en compenserende maatregelen	23
4	Geluidhinder	
4.1	Geluidhindersituatie en -procedure	26
4.2	Uitgangspunten	26
4.3	Geluidwerende voorzieningen	27
5	Besluitvormingsprocedure	28

BIJLAGEN

1	Inleiding	
1.1	Standpunt A4/A16, brief minister van Verkeer en Waterstaat van 8 mei 1996	33
1.2	Inspraakreacties op Trajectnota/MER A4/A16, samenvatting en commentaar, met toelichting op aspect planschade- en nadeelcompensatieregeling	45
1.3	Motie Verbugt/Leers van 21 februari 1996 (aangenomen 22 feb 1996)	87
3	Landschappelijke inpassing, mitigerende maatregelen en compensatie.	
3.1	Verzorgings- en carpoolplaats	88
3.2	Compensatie-ontwerp	90
4	Geluidhinder	
4.1	Procedure Wet geluidhinder	91

4.2	Akoestisch onderzoek Sanering rijksweg 16	94
4.3	Akoestische onderzoeken Reconstructie rijksweg 16	94
4.4	Overzicht en effecten geluidwerende voorzieningen	95
5	Besluitvormingsprocedure	
5.1	Overzicht activiteiten en documenten vanaf de terinzagelegging van de trajectnota/MER A4/A16	96

KAARTEN

Plankaarten schaal 1:20.000

- A Overzichtskaart Moerdijk-Langeweg met lengteprofiel;
- B Overzichtskaart Langeweg-Prinsenbeek-Noord met lengteprofiel.

Plankaarten schaal 1:2500

- 1. Moerdijk
- 2. A16/knooppunt Klaverpolder
- 3. A17/knooppunt Klaverpolder
- 4. Aansluiting A17/Steenweg
- 5. Binnen Moerdijksebaan/Moerdijkseweg
- 6. A17 (west)
- 7. Kruising A16 - Binnen Moerdijksebaan
- 8. Binnen Moerdijksebaan
- 9. Aansluiting Zevenbergschen Hoek
- 10. Zevenbergschen Hoek (noord)
- 11. Zevenbergschen Hoek (midden)
- 12. Verlegde Hoge Zeedijk
- 13. Zevenbergschen Hoek (zuid)
- 14. Langeweg
- 15. Langeweg (west)
- 16. Langeweg (oost)
- 17. Reevliet
- 18. Knooppunt Zonzeel
- 19. Bredeweg
- 20. Mark
- 21. Waterzuivering
- 22. Brielse Dreef
- 23. De Kuil
- 24. Moskesbaan

1 INLEIDING

1.1 Doel van het ontwerp-tracébesluit

Algemeen

In het besluitvormingsproces voor rijksweg A4, Dinteloord-Bergen op Zoom, en rijksweg A16, Moerdijk-Prinsenbeek-Noord, vormt het ontwerp-tracébesluit (OTB) de schakel tussen de Trajectnota/MER A4/A16 (Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, 1995) en het uiteindelijke tracébesluit.

Het ontwerp-tracébesluit is de uitwerking van het door de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de minister van VROM, ingenomen standpunt over de Trajectnota/MER A4/A16 (Bijlage 1.1). Dit standpunt is tot stand gekomen op basis van de inspraakreacties en adviezen die in 1995 zijn uitgebracht op de Trajectnota/MER A4/A16.

Het ontwerp-tracébesluit (OTB) bestaat uit een Besluit met een aantal plankaarten en een Toelichting. Het OTB beschrijft niet alleen een technisch ontwerp, maar geeft tevens de maatregelen aan die gericht zijn op een goede inpassing van de weg in zijn omgeving. Het betreft onder andere maatregelen op het gebied van geluidhinder, waterhuishouding, landschappelijke inpassing en ecologie.

In het standpunt wordt met name benadrukt dat er sprake is van een *integraal besluit* over zowel rijksweg 4 als rijksweg 16. Opgemerkt wordt dat alleen de uitwerking van één onderdeel van het besluit, te weten de verbreding van de A16, tot op het detailniveau van een ontwerp-tracébesluit werd opgeschort in afwachting van de besluitvorming over de HSL-zuid. Het onderhavige OTB blijft derhalve beperkt tot de uitwerking van dat deel van het besluit dat betrekking heeft op rijksweg 16. Het OTB voor de A4, Dinteloord-Bergen op Zoom is inmiddels, gewijzigd, vastgesteld.

In de detaillering van het OTB zijn de inspraakreacties betrokken die in de besluitvormingsprocedure van de Trajectnota/MER A4/A16 naar voren zijn gebracht. Bijlage 1.2 geeft een overzicht van alle ingekomen inspraakreacties op de Trajectnota/MER A4/A16. Van deze inspraakreacties is een korte samenvatting gegeven. Voor zover de reacties in relatie staan met de hoofdlijnen van het standpunt en de planuitwerking van het weggedeelte Moerdijk-Prinsenbeek-Noord is de reactie van een commentaar voorzien. De inspraakreacties op het weggedeelte A4 zijn van een commentaar voorzien in het OTB dat specifiek op dat weggedeelte betrekking had.

Op basis van de inspraakreacties en adviezen op het ontwerp-tracébesluit (OTB) zal de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de minister van VROM, uiteindelijk het tracébesluit nemen.

Leeswijzer

In deze Toelichting op de ontwerp-tracébesluit wordt allereerst een overzicht van de in de Trajectnota/MER A4/A16 geschetste problematiek gegeven met de bijbehorende onderzochte oplossingen. Vervolgens is een aantal van de overwegingen uit de standpuntbepaling opgenomen, die als motivering van de keuze zijn aangegeven. In bijlage 1.1 is de integrale tekst van het standpunt van de minister van Verkeer en Waterstaat opgenomen (brief minister Verkeer en Waterstaat van 8 mei 1996).

De motivering uit de standpuntbepaling wordt gevolgd door een nadere beschrijving van het tracé. Daarbij wordt ook ingegaan op de wijzigingen ten opzichte van de Trajectnota/MER A4/A16 mede in relatie met de integrale planuitwerking voor de HSL-zuid. Vervolgens wordt ingegaan op een aantal aspecten die samenhangen met technische planuitwerking zoals is weergegeven op de bijbehorende plankaarten. Een aantal specifieke aspecten zoals landschappelijke inpassing, natuurcompensatie en geluidhinder zijn afzonderlijk toegelicht. Door de integrale planuitwerking van HSL-zuid en A16 wordt hierbij verwezen naar een aantal gemeenschappelijke bijlagen.

De toelichting op het ontwerp-tracébesluit wordt afgesloten met een overzicht van de verdere besluitvormingsprocedure.

1.2 Trajectnota/MER A4/A16

De trajectnota A4/A16 combineert een studie naar de problemen en mogelijke oplossingen op de A16 tussen Breda en Moerdijk en op de N259/A4 tussen Bergen op Zoom en Dinteloord. Er is voor een geïntegreerde studie gekozen omdat de verkeersintensiteiten op de beide verbindingen met elkaar kunnen samenhangen. De A16 is een achterlandverbinding. De A4/N259 is in het SVV-2 indicatief als onderdeel van de hoofdtransportas A4 opgenomen.



Uit de trajectnota blijkt dat de A16 tussen Moerdijk en Breda zijn functie als achterlandverbinding in zijn huidige vorm niet kan waarmaken. De congestiekans op dit weggedeelte was in 1990 al 6% en zal in 2010 zijn toegenomen tot maximaal 13%. Dit is ruim boven de voor een achterlandverbinding geldende congestienorm van 2%. Bovendien voldoet dit weggedeelte niet aan de huidige vormgevingseisen. Dit betekent dat ook de verkeersveiligheid op de A16 te wensen overlaat.

Op de verbinding Dinteloord-Bergen op Zoom blijken de problemen zich vooral voor te doen in de bebouwde kom van Haasteren. Bovendien betreft het hier een verbinding welke een onderdeel vormt van de in SVV-2 opgenomen hoofdtransportas A4, Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen. Bij een ongewijzigde situatie zou de congestiekans hier in 2010 tot 26% zijn opgelopen. Dit is ver boven de voor dit weggedeelte geldende norm van 5%. Ook voert de verbinding door de bebouwde kom met alle gevolgen voor het leefmilieu en de verkeersveiligheid van dien. Bij de verkeersberekeningen die aan deze conclusies ten grondslag liggen is overigens ook de capaciteit van de A17 tussen Moerdijk en Roosendaal betrokken.

In de Trajectnota/MER zijn een aantal combinaties van alternatieven uitgewerkt. Hiervan

wordt vervolgens een overzicht gegeven van de effecten die zullen optreden bij realisatie van elk van de combinaties van de alternatieven. Daarbij zijn zowel aspecten op het gebied van verkeer en vervoer, economie en ruimtelijke ordening als woon- en leefmilieu en natuur en landschap beschreven. De beschreven en beoordeelde effecten zijn tot slot samengevoegd tot een integrale effectenvergelijking.

Voor een beschrijving van de alternatiefcombinaties uit de trajectnota/MER A4/A16 wordt rechtstreeks verwezen naar het standpunt (bijlage 2 bij de standpuntbrief van 8 mei 1996).

1.3 Standpunt A4/A16

De Trajectnota/MER A4/A16 heeft van 24 februari tot en met 21 april 1995 ten behoeve van de inspraak ter inzage gelegen. In totaal zijn ruim 1300 inspraakreacties, waarvan 1100 min of meer gelijklopend, ingezonden. Hierbij moet aangetekend worden dat het merendeel van de inspraakreacties betrekking had op de problematiek van rijksweg A4. Op 18 en 19 maart 1995 hebben een tweetal openbare hoorzittingen plaatsgevonden. Tijdens deze zittingen hebben 28 sprekers van de gelegenheid gebruik gemaakt om mondeling hun visie op de Trajectnota/MER A4/A16 toe te lichten. De Commissie MER heeft op 17 mei 1995 haar Toetsingsadvies uitgebracht. Tot slot is op 31 juli 1995 het Rapport van bevindingen van het Overlegorgaan VerkeersInfrastructuur (OVI) verschenen.

Op 29 januari 1996 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de minister van VROM haar standpunt aangaande de Trajectnota/MER A4/A16 bekend gemaakt. Het standpunt hield verbreding in van de A16 tot 2x3 rijstroken. Bovendien werd afgezien van aanleg van een autosnelweg A4 en de keuze bepaald voor een oostelijke omlegging om Halsteren (80 km/h weg). Naar aanleiding van dat standpunt heeft de Tweede Kamer op 22 februari 1996 de motie Verbugt/Leers aangenomen waarin de regering verzocht wordt om een autosnelweg tussen Dinteloord en Bergen op Zoom te realiseren. Deze motie is door de beide ministers overgenomen. De tekst van de motie is als bijlage 1.3 opgenomen.

Op 8 mei 1996 is een aangepast standpunt bekend gemaakt:

"...Voor het gedeelte Breda-Moerdijk zijn de volgende maatregelen gewenst:

- * uitbreiding van de A16 van 2x2 naar 2x3 rijstroken;*
- * volledig maken van het knooppunt Klaverpolder;*
- * realisering van complete aansluitingen ter hoogte van de Steenweg op de A17 en ter hoogte van Zevenbergschen Hoek op de A16 ter vervanging van de bestaande aansluitingen....*

...Dit standpunt bevat daarom een keuze voor een autosnelweg tussen Dinteloord en Bergen op Zoom volgens het tracé D32, S32, K32 en H32A. Er is niet gekozen voor een aansluiting Dintelmond...."

Voor de integrale tekst van het standpunt, met de bijbehorende motivering en overwegingen, wordt verwezen naar bijlage 1.1. Onderstaand worden een aantal aspecten uit de standpuntbepaling aangehaald die met name voor de verdere planuitwerking in het ontwerp-tracébesluit van belang zijn.

De A16, Breda-Moerdijk

De keuze voor bovenstaande maatregelen is ingegeven door een aantal overwegingen.

".....De A16 is een achterlandverbinding en van groot belang voor de vervoersrelaties tussen Rotterdam en Antwerpen alsmede tussen Rotterdam en het Roergebied. De problemen op deze weg vragen daarom om een snelle oplossing. Deze opvatting wordt breed gedeeld, zo blijkt uit het overgrote deel van de adviezen en inspraakreacties die hierop betrekking hebben, alsmede uit het OVI-rapport. Vrij algemeen wordt een voorkeur

uitgesproken voor een verbreding van de huidige verbinding tot 2*3 rijstroken. Met deze maatregel wordt een goede doorstroming van het verkeer op de A16 tot zeker 2010 gegarandeerd. Deze oplossing heeft de voorkeur. Er is daarbij gekeken naar de mogelijkheid om de verbreding beschikbaar te laten komen voor doelgroepen. Gelet op hetgeen daarover in de trajectnota is opgenomen, achten wij aanleg van een doelgroepenstrook bij verbreding tot 2*3 rijstroken thans minder zinvol omdat ook zonder deze strook een aanvaardbare verkeersafwikkeling voor alle weggebruikers kan worden bereikt. Indien de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven kan de opportuniteit van een doelgroepenstrook alsnog worden bezien...".

De volgende overwegingen hebben ten grondslag gelegen aan de keuze voor de aansluitingen op de A16 en A17.

"...De trajectnota bevat een aantal alternatieven en voorstellen voor de aansluitingen op de A16 en A17. Met het oog op de verkeersbelasting is het voldoende om het knooppunt Klaverpolder volledig te maken en daarnaast hetzij een aansluiting op de A16 ter hoogte van Zevenbergschen Hoek hetzij een aansluiting op de A17 ter hoogte van de Steenweg te realiseren. Van veel kanten wordt echter de wens uitgesproken beide aansluitingen te realiseren. Deze wens willen wij honoreren. Het realiseren van beide aansluitingen biedt voordelen voor het onderliggend wegennet, zowel op het punt van de bereikbaarheid van de kernen en het NS-station Lage Zwaluwe, als op het punt van de verkeersveiligheid..".

Het OTB A16, Moerdijk-Prinsenbeek-Noord, zal worden uitgewerkt op basis van een maximumsnelheid van 100 km/u. Dit is met name van belang voor het ontwerp van de geluidwerende voorzieningen.

"..... Tenslotte geeft de trajectnota inzicht in de effecten van de verbreding voor een situatie met 100 km/u als maximumsnelheid en een met 120 km/u. Op de A16 geldt nu een maximumsnelheid van 100 km/u. Omdat het niet de voorkeur verdient over te gaan tot een verhoging van de maximumsnelheid, mede gelet op de verkeersveiligheid en de omgevingshinder, is overeenkomstig het meest milieuvriendelijke alternatief gekozen voor handhaving van de maximumsnelheid van 100 km/u...."

Tevens wordt in het standpunt nader ingegaan op de samenhang met de HSL-zuid en het daaruit volgende latere tijdstip van vaststelling van het OTB van de A16.

"..... Bij de A16 speelt de samenhang met de HSL. Naar verwachting ontstaat in de loop van dit jaar (..1996..) duidelijkheid over het gedeelte van de HSL ten zuiden van Rotterdam. Een van de alternatieven loopt parallel aan de A16 langs Breda. Als dat alternatief de voorkeur krijgt, is het van groot belang de uitwerking daarvan in samenhang te laten verlopen met de uitwerking van het besluit over de verbreding van de A16. Op die manier kan immers een optimale inpassing van de beide vormen van infrastructuur worden bereikt. Omdat tijdens de werkzaamheden vier rijstroken beschikbaar blijven zal er vrijwel geen verkeershinder worden veroorzaakt. Op dit moment valt het tijdpad van de parallelle uitwerking nog niet exact aan te geven....."

".... Om mogelijke misverstanden te voorkomen wil ik benadrukken dat nu een integraal besluit wordt genomen en dat alleen de uitwerking van een onderdeel van dat besluit wordt afgestemd op de besluitvorming over de HSL...."

De HSL-zuid is, evenals de A16 vanaf Prinsenbeek-Noord (HSL km 39,5) in zuidelijke richting, in een afzonderlijk (ontwerp)-tracébesluit, dat tegelijkertijd ter visie ligt, opgenomen. De in het OTB-A16 opgenomen ruimte voor de HSL-zuid heeft betrekking op de werken ten behoeve van de aanleg van de HSL-zuid. Deze activiteiten zijn geregeld in het afzonderlijke OTB-HSL-zuid/A16. Het opnemen van deze HSL-zone heeft tot doel - terwille van de duidelijkheid- beide projecten in hun onderlinge samenhang te tonen. De aldus aangeduide HSL-zone maakt dus formeel geen deel uit van het OTB-A16.

De A4, Dinteloord-Bergen op Zoom

Bij de overwegingen die geleid hebben tot de keuze voor het aanleggen van de A4 als autosnelweg is o.a. het volgende opgemerkt.

"...Dit standpunt bevat daarom een keuze voor een autosnelweg tussen Dinteloord en Bergen op Zoom volgens het tracé D32, S32, K32 en H32A. De prioriteiten in het verkeers- en vervoersbeleid liggen bij de achterlandverbindingen en verbetering van bestaande verbindingen. Om die reden zal de aanleg van de A4 gefaseerd plaatsvinden, te beginnen bij de omlegging Halsteren. De fasering kan pas worden uitgewerkt als de definitieve besluitvorming over het tracé aan de orde is, dus na de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit..."

2 TRACERING

2.1 Hoofdlijnen tracering

Het ontwerp-tracébesluit heeft betrekking op de verbreding én de verlegging van de bestaande autosnelweg A16 tussen de Moerdijk en Breda-Prinsenbeek, op de aanpassing van het knooppunt Klaverpolder en het aansluitende gedeelte van de A17 en op aanpassingen aan de aansluitingen op het onderliggende wegennet.

Op de kaarten A en B is een overzicht van het totale tracé weergegeven.

De A16 heeft momenteel 2x2 rijstroken en zal worden gereconstrueerd tot een autosnelweg met 2 x 3 rijstroken. Alleen tussen de Moerdijkbrug en knooppunt Klaverpolder heeft de A16 op dit moment al 2 x 3 rijstroken, hier worden alleen enkele ondergeschikte aanpassingen uitgevoerd.

De ligging van de as wordt bepaald door de Moerdijkbrug, de knooppunten Klaverpolder en Zonzeel, de vormgeving van de aansluitingen, de bestaande spoorlijn Dordrecht-Rosendaal en bestaande bebouwing (met name in Prinsenbeek).

Mede in verband met de aanleg van de Hogesnelheidslijn wordt de A16 ten zuiden van de nieuwe aansluiting Zevenbergschen Hoek verlegd. Tussen de nieuwe aansluiting Zevenbergschen Hoek en het knooppunt Zonzeel verschuift de A16 maximaal 72 meter in westelijke richting (gemeten tussen de huidige wegas en de nieuwe wegas). Tussen knooppunt Zonzeel en Prinsenbeek bedraagt de asverschuiving maximaal 49 meter, eveneens in westelijke richting.

De verbinding tussen de autosnelwegen A16 en A17 in het knooppunt Klaverpolder wordt compleet gemaakt door de nog ontbrekende verbindingswegen Rosendaal (A17) - Breda (A16) aan te leggen. De huidige twee aansluitingen op de A16 (Moerdijk en Zevenbergschen Hoek) worden vervangen door één nieuwe aansluiting bij de Bredasedijk. De huidige halve aansluiting Moerdijk op de A17, die momenteel alleen een verbinding met de richting Rosendaal biedt, wordt zodanig aangepast dat ook een verbinding in de richting van het knooppunt Klaverpolder ontstaat. Hierbij wordt de Steenweg omgelegd.

In de A16 ontstaan de volgende kruisende verbindingen:

- Binnen Moerdijksebaan (ook genaamd Dirk de Botsdijk);
- Bredasedijk (tevens aansluiting Zevenbergschen Hoek);
- fietsverbinding Achterdijk;
- verlegde Hoge Zeedijk;
- Langeweg;
- parallelweg onder de Markbrug (Bredeweg);
- Brielse Dreef.

Horizontaal tracé

De kaarten 1 tot en met 24 geven de nieuwe situatie met de A16 weer, uitgewerkt op schaal 1:2.500. Op deze kaarten is de begrenzing van de ruimte aangegeven, noodzakelijk voor het realiseren van de A16.

Er zijn op deze kaarten twee bestemmingen opgenomen:

- | | |
|---------------------|--|
| -verkeersdoeleinden | ruimte noodzakelijk voor aanleg autosnelweg A16 met 2x3 rijstroken resp. aanpassing autosnelweg A17, aansluitingen, kruisende verbindingen, incl. midden- en zijbermen, voorzieningen waterhuishouding en geluidwerende voorzieningen. |
| -groenvoorziening | ruimte noodzakelijk voor het realiseren van de bij het tracé horende landschappelijke inpassing en mitigerende maatregelen, voor zover deze maatregelen niet binnen de bestemming "verkeersdoeleinden" worden gerealiseerd; |

Bovendien is de voor de aanleg van de HSL-zuid benodigde ruimte aangegeven. Deze aanduiding is indicatief, besluitvorming over de HSL-zuid vindt plaats binnen de tegelijkertijd te doorlopen OTB-HSL-zuid/A16 procedure.

Verticaal tracé

Het lengteprofiel is op de overzichtskaarten A en B aangegeven.

De A16 wordt op maaiveldhoogte aangelegd, uitgezonderd het gedeelte bij de hoge kruising van de bestaande spoorlijn Dordrecht-Rosendaal en de brug over de Mark. De A17 ligt tussen het knooppunt Klaverpolder en de verschoven en gecompleteerde aansluiting Moerdijk-Steenweg op ca 5 m boven maaiveld. Dit stemt overeen met de bestaande situatie.

2.2 Wijzigingen ten opzichte van de Trajectnota/MER A4/A16.

Bij de uitwerking van het standpunt in het ontwerp-tracébesluit zijn op een aantal plaatsen wijzigingen aangebracht ten opzichte van de autosnelwegvariant A16 zoals deze in de Trajectnota/MER A4/A16 was uitgewerkt. Deze wijzigingen waren gedeeltelijk voorzien, zoals in de Trajectnota/MER reeds was aangegeven. Dit betreft onder andere de extra asverschuiving van de A16 en de vormgeving van de aansluitingen, een en ander als gevolg van de aanleg van de HSL-zuid. Gedeeltelijk zijn de wijzigingen ook voortgekomen uit de integrale planuitwerking HSL-A16. Onderstaand zijn de wijzigingen aangegeven:

1. De locatie van de aansluiting Zevenbergschen Hoek op de A16. Ten opzichte van de Trajectnota/MER is de aansluiting ca 200 m in noordelijke richting verschoven. In de trajectnota/MER was reeds aangegeven dat de aldaar geschetste oplossing niet mogelijk was indien de HSL-zuid langs de A16 zou worden geprojecteerd. De in de trajectnota als alternatief geschetste "HSL"-oplossing bleek niet te voldoen in het kader van de geïntegreerde planuitwerking. Dit hield verband met het feit dat in de aansluiting zowel de kruising met de A16 als de HSL-zuid is voorzien. De oplossing uit de trajectnota/MER voorzag niet in een doorgaande kruisende verbinding waardoor de relatie A16 met het NS-station minder direct was. De kruising was in de trajectnota/MER namelijk ter hoogte van de Hoofdstraat als onderdoorgang geprojecteerd. De gecombineerde planuitwerking heeft geleid tot de voorkeur voor een kruising gecombineerd met aansluiting op de A16. Het was daartoe noodzakelijk de aansluiting in noordelijke richting tot de Bredasedijk te verschuiven. Het te overwinnen hoogteverschil dat voor m.n. fietsers van belang is, kon hierdoor beperkt blijven.
2. De aanleg van de HSL-zuid voorziet in een hooggelegen kruising met de spoorlijn naar Rosendaal. Ten zuiden van deze kruising daalt de HSL naar maaiveld. De bestaande kruisende wegverbinding Hoge Zeedijk vervalt hierdoor. Deze wordt vervangen door een nieuwe, zuidelijker gelegen, kruisende verbinding. Deze mogelijkheid was in de trajectnota/MER voorzien door een oplossing op te nemen met een aangepast lengteprofiel voor de A16. Ook de A16 daalt in zuidelijke richting direct na de kruising met de spoorlijn naar Rosendaal naar maaiveld.
3. Als gevolg van het afsluiten van de Hoge Zeedijk (zie 2) is een nieuwe kruisende verbinding opgenomen ten zuiden van de Hoge Zeedijk, Verlegde Hoge Zeedijk. Deze kruising was in de trajectnota/MER nog niet opgenomen.
4. Extra kruisende fietsverbinding tussen Achterdijk en Zevenbergschen Hoek. Deze toevoeging is gemaakt om het omrijden voor met name langzaam verkeer als gevolg van het wegvallen van de kruising Hoofdstraat te compenseren. Deze langzaam verkeer route was nog niet in de trajectnota/MER opgenomen.
5. Ten opzichte van de trajectnota/MER zijn de kruisende verbindingen, Langeweg en Brielse Dreef in beperkte mate verschoven omdat zij nu naast de A16 en de bestaande

- spoorlijn ook de HSL-zuid moeten kruisen. Dit vereiste een aanpassing van het lengteprofiel en dien ten gevolge een beperkte bijstelling van het ontwerp.
6. Nabij de aansluiting Steenweg/A17 (Moerdijk) zijn de kruisingen uitgevoerd met rotondes in plaats van met een verkeersregelininstallatie. Doordat zowel op de A16 als de A17 een aansluiting bij Zevenbergschen Hoek wordt gerealiseerd kan, door de geringere verkeersintensiteit per aansluiting, op de Steenweg volstaan worden met een tweetal rotondes.
 7. De extra asverschuiving van de A16 ten gevolge van de aanleg van de HSL-zuid was in de trajectnota/MER voorzien op ca 30 m. De totale asverschuiving bedraagt dan 49 m. Tussen Knooppunt Zonzeel en de Verlegde Hoge Zeedijk in Zevenbergschen Hoek is de intakking geprojecteerd tussen HSL en de bestaande IC-spoorlijn. Daarvoor is extra ruimte noodzakelijk. Deze ruimte is gevonden door de A16 niet 30 maar 53 m extra in westelijke richting te verschuiven. De totale asverschuiving van de A16 bedraagt op dit trajectdeel ca 72 m.
 8. Het eindpunt van het OTB A16 aan de zuidzijde valt samen met de overgang naar het OTB HSL-zuid/A16. Het OTB A16 eindigt derhalve niet ter hoogte van de Lunetstraat in Prinsenbeek zoals in de Trajectnota/MER A4/A16 was voorzien. Reden is de aanpassing van de aansluiting Lunetstraat als gevolg van de aanleg van de HSL-zuid. Deze aanpassing aan de lokale wegennet is aanvullend in het OTB HSL-zuid/A16 opgenomen.

In het Ontwerp-tracébesluit HSL-zuid/A16 is in de beschrijving van Tracédeel 6, Zevenbergen, Made, een verantwoording van de gemaakte keuzes opgenomen. Dit deel 2 van Tracédeel 6 gaat in paragraaf 2.3 nader in op de lokale ontsluitingsstructuur van Zevenbergschen Hoek. De afwegingen die geleid hebben tot de 4 eerste wijzigingen zijn in deze paragraaf 2.3 nader gemotiveerd.

Ten aanzien van de asverschuiving van de A16 gelden onderstaande overwegingen.

Asverschuiving A16

In deel 1 van de PKB van maart 1994 was voorzien dat de HSL zou worden aangelegd ter plaatse van de bestaande spoorlijn Dordrecht-Breda en dat de bestaande spoorlijn in oostelijke richting zou worden verschoven. De verbreding van de A16 van 2x2 naar 2x3 rijstroken had in die opzet een westelijke asverschuiving van 19 m. tot gevolg. In deel 4 van de PKB is besloten de HSL ter plaatse van de huidige A16 aan te leggen en de as van de verbrede A16 ten zuiden van knooppunt Zonzeel 49 m en ten noorden daarvan 72 m te verschuiven. De bestaande spoorlijn blijft in dat ontwerp ongemoeid. De extra verschuiving van 30 m was reeds in de Trajectnota/MER A4/A16 als variant meegenomen.

De mate waarin de as van de A16 verschoven dient te worden is onderwerp van studie geweest. De belangrijkste ontwerp-criteria daarbij waren de veiligheid en de landschappelijke inpassing.

De gehanteerde veiligheidseisen zijn de volgende.

- Er moet voldoende ruimte gecreëerd worden zodat geen voertuigen van de A16 op de HSL-zuid terecht kunnen komen. Dit kan door voldoende obstakels aan te brengen of door voldoende vrije ruimte te realiseren. In dat laatste geval is een afstand van minimaal 35 m gewenst. Deze maat is de afstand tussen het profiel van vrije ruimte van de HSL en de kantstreep van de A16.
- De A16 staat als mistgevoelig wegvak bekend. Het tegengaan van mistvorming is derhalve een belangrijk aandachtspunt.
- Een calamiteit op de HSL-zuid of A16 mag geen invloed op hebben op de andere infrastructuur.

Vanuit de landschappelijke inpassing zijn de volgende eisen geformuleerd.

Voor de landschappelijke inpassing is een behoorlijke maat vereist, waarbij, gelet op de breedte van de infrastructuurbundel, een ruimte moet worden aangehouden waarin in totaal vijf bomenrijen kunnen worden geplant.

De Mark is een ecologische verbindingszone. Extra barrièrewerking in deze verbinding moet voorkomen worden of zelfs worden verminderd. Daarbij is het gewenst ruimte te vinden voor ecologische inrichting (stepping-stone).

Om aan de bovenstaande ontwerp-eisen te voldoen is gekomen tot een extra verschuiving van de as van de A16 met 30 m: totale verschuiving 49 m. Deze mogelijkheid was reeds in de Trajectnota/MER A4/A16 voorzien.

Bij de passage van het knooppunt Zonzeel is bedraagt de afstand HSL-A16 echter thans reeds 55 m. Afwijken van deze maat zou een reconstructie van het knooppunt vergen en om die reden wordt de as van de A16 hier op 55 m gehandhaafd.

Omwille van continuïteit in de bundel en omdat bovendien bij de in- en uittakking van de bestaande spoorlijn in/uit de HSL extra ruimte tussen HSL-zuid en A16 nodig is, is er voor gekozen om ten noorden van het knooppunt Zonzeel de A16 niet terug te buigen naar de HSL, maar daaraan zo veel mogelijk parallel te trekken. Een evenwichtig profiel met visuele geleiding voor de automobilist vereist immers continuïteit. Hierdoor ontstaat een rustig wegbeeld dat bijdraagt aan rijcomfort en verkeersveiligheid. Deze oplossing leidt tot een asverschuiving van 72 m van de verbrede A16 tussen knooppunt Zonzeel en Zevenbergschen Hoek. Met deze maten wordt voldoende ruimte geboden voor het planten van vijf bomenrijen in de tussenruimte tussen HSL-zuid en A16.

Ter plaatse van de in- en uittakking wordt het aantal bomenrijen teruggebracht tot drie.

Omdat de bundelingsafstand op dit traject afwijkt van de bundelingsafstand ten zuiden van knooppunt Zonzeel, waar de as 49 m verschoven is, zijn de milieueffecten van beide bundelingsafstanden met elkaar vergeleken. Uit deze vergelijking kwam naar voren dat er geen significante verschillen te verwachten zijn in de milieugevolgen van beide asverschuivingen. Bij een grotere verschuiving is iets meer landbouwgrond nodig, maar de landbouwkundige structuur wordt niet extra aangetast. Voor de overige aspecten (functioneel-ruimtelijk, visueel-ruimtelijk, ecologisch, sociaal en geluid) is er sprake van geen of slechts zeer marginale verschillen.

2.3 Onderliggend wegennet

Bestaande wegen die in het kader van de verbreding van de A16 en de aanleg de HSL worden gereconstrueerd worden op dezelfde breedte aangelegd als de aansluitende wegvakken. De Langeweg is hierop een uitzondering; hier zijn op verzoek van de provincie Noord-Brabant aan weerszijden parallelwegen met een breedte van 4,5 meter aangebracht in plaats van de bestaande fietspaden.

Voor parallelwegen wordt een breedte van 4,50 m toegepast, alleen de parallelweg ten noorden van de A17 is 6 meter breed. Voor een in twee richtingen bereden fietspad is een breedte van 2,75 m aangehouden en voor een in één richting bereden fietspad een breedte van 1,75 meter.

Bij het ontwerp van de kruisende wegen is uitgegaan van de volgende categorisering:

- categorie V (verhardingsbreedte rijbaan is 7,20 meter):

met parallelwegen	: Langeweg
met enkelzijdig in twee richtingen bereden fietspad	: Binnen Moerdijksebaan, Steenweg en Bredasedijk
- categorie VI (verhardingsbreedte rijbaan is 6,0 meter):

zonder parallelwegen en fietspaden	: verlegde Hoge Zeedijk en Brielsedreef
------------------------------------	---

Het verticale alignement van de wegen die met één viaduct zowel de A16 als de HSL kruisen wordt bepaald door de doorrijhoogte die vereist wordt door de HSL.

Wijzigingen lokale wegennet

In het onderstaande wordt per wegvak ingegaan op de wijzigingen die zijn doorgevoerd ten opzichte van de huidige situatie.

Wegvakken Moerdijkbrug-Binnen Moerdijkse Baan-Steenweg(A17)

De parallelwegen aan de oostzijde en aan de westzijde van de A16 worden verlegd. De bestaande oost-west verbinding door het knooppunt Klaverpolder vervalt. Het fietspad langs de A17, tussen de Steenweg en de parallelweg ten oosten van de A16, vervalt eveneens. Aan de oostzijde van de omgelegde Steenweg komt een fietspad dat in twee richtingen berijdbaar is en aansluit op het dubbel berijdbaar fietspad langs de noordzijde van de Binnen Moerdijksebaan. De Binnen Moerdijksebaan inclusief het viaduct over de A16 wordt vanaf de A16 over een breedte van ca. 20 meter naar het zuiden toe uitgebogen.

De kruisingen van de op- en afrit van de aansluiting Moerdijk met de omgelegde Steenweg worden als rotonde uitgevoerd. De vorm van de aansluiting Moerdijk is die van een halfklaverblad-aansluiting.

Wegvak Binnen Moerdijksebaan-Bredasedijk (aansluiting Zevenbergschen hoek)

Het fietspad aan de oostzijde van de A16 tussen de Bredasedijk en de Binnen Moerdijksebaan vervalt. De Moerdijkseweg wordt aangesloten op de nieuwe Bredasedijk, deze heeft aan de noordzijde een in twee richtingen berijdbaar fietspad. De vorm van de aansluiting Zevenbergschen Hoek is een combinatie van een halfklaverblad-aansluiting met een haarlemmermeer-aansluiting.

Wegvak Bredasedijk-knooppunt Zonzeel

De onderdoorgang in de Achterdijk onder de bestaande A16 komt te vervallen; de verbinding tussen Zevenbergschen Hoek en de Achterdijk loopt nu via de nieuwe Bredasedijk. Voor het fietsverkeer tussen Zevenbergschen hoek en de Achterdijk wordt een viaduct over de A16, de HSL en de bestaande spoorlijnen aangelegd. De Moerdijkse weg wordt in westelijke richting verschoven, evenals de parallelweg tussen de Hoge Zeedijk en de verzorgingsplaats. Langs de Langeweg komen aan weerszijden parallelwegen, deze lopen vanaf de aansluiting aan de Drie Hoefijzerstraat aan de oostzijde tot de aansluiting aan de bestaande Langeweg aan de westzijde.

Wegvak Zonzeel-de Mark

In de nieuwe situatie blijft de Bredeweg tot aan de Mark aan de oostzijde van de spoorlijn. De weg kruist dan de bestaande spoorlijn, de HSL en de A16 ter plaatse van de bruggen over de Mark en loopt verder als parallelweg naar het zuiden over de nieuwe verkeersbrug over de Mark.

Wegvak de Mark-Lunetstraat

De huidige parallelweg langs de A16 (Markweg) loopt ook in de nieuwe situatie vanaf de Mark, langs de Kuil tot aan de Beeksestraat.

2.4 Waterhuishouding en waterkering

Waterkwaliteit

Vanaf de A16 en kruisende infrastructuur wordt rechtstreeks afgewaterd op het oppervlaktewater. De maatregelen die in verband met de kwaliteit van het water moeten worden genomen worden in overleg met het Hoogheemraadschap van

West-Brabant nader bepaald. Speciale aandacht hierbij behoeft het zwemwater van De Kuil, die door de asverschuiving van de A16 in oppervlakte afneemt.

Waterhuishouding

De aanleg van de HSL en het verleggen en verbreden van de A16 hebben tot gevolg dat het overstromingsgebied van de Mark, met een omvang van ongeveer 10 ha, wordt aangetast. Om de oorspronkelijke capaciteit van het overstromingsgebied terug te brengen wordt in overleg met het Hoogheemraadschap van West-Brabant een gebied gezocht waar dit capaciteitsverlies kan worden gecompenseerd.

De bestaande waterhuishouding (afwateringssituatie en waterpeilen) blijft ongewijzigd.

Waterkering

De Bredasedijk heeft een functie als tweede waterkering. In overleg met het Hoogheemraadschap van West-Brabant zal bezien worden of, en zo ja welke maatregelen in het ontwerp van de A16 kunnen worden meegenomen teneinde de functie als waterkering te herstellen.

2.5 Landbouw

De verbreding en verschuiving van de A16 en A17 gaat ten koste van het landbouwareaal, tast de landbouwkundige structuur zoals die in de Ruilverkaveling Zonzeel tot stand is gekomen aan en heeft omrijshade tot gevolg.

Voorgesteld wordt om in overleg met de Dienst Landelijke Gebied Noord-Brabant voor de aangetaste bedrijven een vrijwillige kavelruil uit te werken. Dit is met name zinvol als deze uitwerking geschiedt in samenhang met de aanleg van de HSL-zuid.

2.6 Overige planonderdelen

Verzorgingsplaats/carpoolplaats

De huidige verzorgingsplaatsen langs de A16 aan de oost- en de westzijde vervallen. In de nieuwe situatie worden weer twee verzorgingsplaatsen aangelegd. De nieuwe verzorgingsplaats aan de oostzijde van de rijksweg komt te liggen tussen de Bredasedijk en het knooppunt Klaverpolder bij kilometer 48,0. De nieuwe westelijke verzorgingsplaats wordt aangelegd op dezelfde locatie als de huidige verzorgingsplaats, maar dan in westelijke richting verschoven. Dit is bij kilometer 51,6. De nieuwe verzorgingsplaatsen voldoen aan de geldende ontwerpeisen en zijn, naast een brandstofverkooppunt, voorzien van een parkeersectie voor personenauto's (circa 50 plaatsen) en een parkeersectie voor vrachtauto's (circa 40 plaatsen).

Bij de zuidelijke afrit Moerdijk van de A17 is op de kruising van de afrit met de omgelegde Steenweg een carpoolplaats met circa 50 parkeerplaatsen voorzien. De huidige carpoolplaats naast de rijksweg A16 bij de Binnen Moerdijksebaan vervalt omdat ook de aansluiting ter plaatse vervalt.

Randvoorwaarden en uitgangspunten

Rijksweg A16 en het aansluitende gedeelte van de A17 zijn ontworpen volgens de richtlijnen ontwerp autosnelwegen (ROA) en wel als wegtype volgens categorie I. Bij het ontwerp van de onderliggende wegstructuur zijn de richtlijnen ontwerp niet-autosnelwegen (RONA) gehanteerd. In zowel de ROA als de RONA is beschreven welke boogstralen,

hellingen e.d. kunnen worden toegepast, hoe de weg wordt ingedeeld (dwarsprofiel) en hoe de knooppunten en aansluitingen moeten worden ontworpen.

Dwarsprofiel

Het dwarsprofiel van de A16 bestaat uit twee gescheiden rijbanen met elk drie rijstroken van 3,50 m, een vluchtstrook van 3,25 m en een redresseerstrook van 0,60 m, zodat de totale verhardingsbreedte van een rijbaan rekening houdend met midden- en kantstrepen 14,75 m bedraagt. De breedte van de middenberm is 7,90 m tussen de verhardingen; in de middenberm wordt een geleiderailconstructie aangebracht. De zijbermen zijn 7 m breed, zodat een obstakelvrije zone van 10 m ontstaat. Hier hoeft geen geleiderail te worden toegepast.

Het dwarsprofiel van rijksweg A17 bestaat uit twee gescheiden rijbanen met elk twee rijstroken van 3,50 m, een vluchtstrook van 3,25 m en een redresseerstrook van 1,10 m, zodat de totale verhardingsbreedte van een rijbaan rekening houdend met midden- en kantstrepen 12 m bedraagt. De breedte en inrichting van de middenberm en de zijbermen zijn gelijk aan die van de A16.

3 LANDSCHAPPELIJKE INPASSING, MITIGERENDE MAATREGELEN EN COMPENSATIE

3.1 Landschapsplan

Het landschapsplan voor de verbreding van de rijksweg 16 is niet los te zien van de aanleg van de Hogesnelheidslijn. De autosnelweg, de HSL en de bestaande spoorlijn vormen een brede infrastructuurbundel in het landschap. Het landschapsplan is een geïntegreerd plan voor de gehele infrastructuurbundel met de directe omgeving.

Het landschapsplan is gebaseerd op de landschapsschetsen uit de Trajectnota/MER A4/A16, het rapport Integratie A16-HSL en de Inpassingsvisie HSL-Zuid. De beschrijving van het landschapsplan is neergelegd in de nota "Landschapsplan Rijksweg 16 - Landschappelijke vormgeving van de verbrede Rijksweg 16 gebundeld met de Hogesnelheidslijn van Moerdijk tot Breda" (Dienst Landelijk Gebied - Afdeling Verkeerswegen, Tilburg, november 1996) en in de Inpassingsplan HSL/A16.

Uitgangspunten Landschapsplan

De combinatie van de A16, de HSL en het bestaande spoor levert samen één geheel op in de vorm van de infrastructuurbundel. Deze bundel heeft een aantal specifieke uitgangspunten om te komen tot een goede landschappelijke inpassing.

Uitzichten van de weg- en railgebruikers

Er wordt gestreefd naar het beleefbaar maken van de belangrijkste kenmerken van het doorsneden landschap. De volgende uitzichten vormen uitgangspunt voor de vormgeving van de bundel:

- Hollandsch Diep: zicht over de enorme open watervlakte.
- Zeekleigebied: zicht op de grote openheid.
- Markdal: zicht over de lengterichting van het open Markdal.
- Dekzandgebied: het half besloten karakter zichtbaar maken.

Continuïteit van de bundel

De infrastructuurbundel vormt een wereld vol dynamiek en onrust waar met grote snelheid doorheen bewogen wordt. Zeker voor de automobilist is het van belang enige rust en eenheid in de lengterichting van het wegbeeld te scheppen. Om samenhang en continuïteit in de bundel te creëren zijn vormmiddelen nodig die aansluiten bij de grootschaligheid van de bundel.

- Versterken van de continuïteit in de lengterichting. De mogelijkheden van de continuïteit in de vormgeving zijn aan de binnenzijde van de bundel groter dan aan de buitenzijde.
- De vormmiddelen moeten voldoende formaat hebben (en daardoor flexibel zijn) om aantastingen van de continuïteit door bijkomende voorzieningen als uittakking IC-spoor, gebouwtjes e.d. op te kunnen vangen.
- Kunstwerken, viaducten en geluidschermen zichtbaar in samenhang met elkaar ontwerpen.
- Versterken van de eigen vormkarakteristieken van spoor en weg, ook middels landschappelijke inpassing. Spoor met strak grondwerk en weg met wegbeplanting. Er dient een duidelijk onderscheid te zijn.
- De pergolaconstructie voor de uittakking op de IC-sporen bij Zevenbergschen Hoek wordt zorgvuldig vorm gegeven. De uittakking kan dan een accent in het wegbeeld vormen. De continuïteit van het dwarsprofiel mag echter niet aangetast worden. De opgave is het zoeken van een evenwicht tussen het accent van de uittakking en het doorgaande karakter van de bundel.
- Ervaarbaar maken dat het hier gaat om een bundeling van snelweg, spoor en HSL door onderling zicht te creëren. Dit dient echter te gebeuren zonder de continuïteit aan te tasten.

Relatie met de omgeving

- *Visueel-ruimtelijk:* de infrastructuurbundel dient als een zelfstandige structuurdrager vanuit de omgeving zichtbaar te zijn. Het contrast tussen het lokale landschap en de infrastructuurbundel dient tot uitdrukking te komen. Het verschil in karakter tussen het zeeleigebied en het dekzandgebied dient in het ontwerp tot uitdrukking te komen, evenals het doorgaande karakter van het Hollandsch Diep en het Markdal.
- *Functioneel:* de infrastructuurbundel heeft een regionale en (inter)nationale functie. Het is van belang voor de weggebruiker en het behoud van de oriëntatie in het landschap dat het verschil in vormgeving met de lokale infrastructuur tot uitdrukking wordt gebracht. Uitgangspunten voor functionele relaties vormen het technisch ontwerp, waarin functionele oost-westrelaties zoveel mogelijk intact gelaten worden en de resultaten van het akoestisch onderzoek naar geluidwerende voorzieningen. Specifieke aandachtspunten zijn de leefbaarheid bij Zevenbergschen Hoek en Breda-Prinsenbeek.
- *Ecologisch:* Het doorbreken van ecologische oost-west relaties dient gemitigeerd te worden. De geluidsverstoring dient verminderd te worden. Uitgangspunten vormen de mitigerende en compenserende maatregelen uit het compensatie-ontwerp. De ecologische verbinding van het Markdal dient goed te functioneren door een grote overspanning met brede oeverstroken.

Landschapsplan op hoofdlijnen

Visie op inpassing van de infrastructuurbundel in het landschap:

De A16 vormt een onlosmakelijk geheel met de HSL en de bestaande spoorlijn. Deze infrastructuurbundel vormt een zelfstandige lijn in het landschap, contrasterend met de lokale omgeving. Het zelfstandige karakter van deze noord-zuid gerichte bundel vormt de basis van de landschappelijke inpassing.

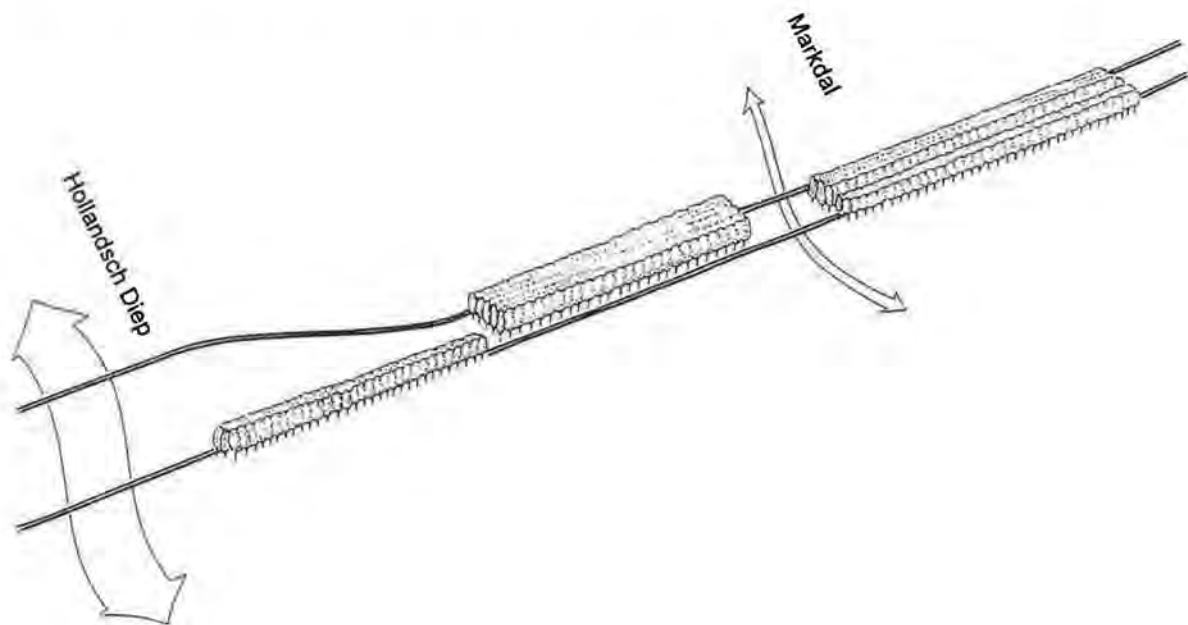
De infrastructuurbundel wordt in het landschap aangezet door vijf rijen bomen van de eerste orde. Er ontstaat een forse noord-zuidgerichte lijn in het landschap in aansluiting op het formaat van de technische werken van spoor en weg. Deze bomenrij loopt consequent over het lokale landschap heen, van de Moerdijkbrug tot aan Breda. De rij wordt enkel onderbroken door de grootschalige landschappelijke lijnen van het Hollands Diep en het Markdal.

In de vormgeving van de continue lijn is een onderverdeling aangebracht. Deze is gebaseerd op:

- Het onderscheid tussen de landschapseenheden. De bomenrij wordt anders vormgegeven in het zeeleigebied dan in het dekzandgebied.
- De bundelingsruimte tussen de A16 en de HSL. Er zijn drie vormen van bundeling, variërend van zeer wijd naar smal.

Drie deeltrajecten

Het inspelen op de eigenschappen van het landschap zorgt ervoor dat de weggebruiker, ook bij de hoge snelheid, het karakter van de omgeving weerspiegeld ziet in het ontwerp van de weg. Vanuit de omgeving is de autosnelweg zichtbaar als een doorgaande lijn, zodat er een duidelijk onderscheid met de lokale wegen zichtbaar is.



**Moerdijkbrug -
Zevenbergschen Hoek**

3 rijen bomen
westzijde A16

**Zevenbergschen Hoek -
Zonzeel**

5 rijen bomen
tussenberm A16-HSL

**Zonzeel -
Lunetstraat**

3 rijen bomen tussenberm
A16-HSL
2 rijen westzijde A16

Beplantingsprincipe van de infrastructuurbundel: 3 deelgebieden

Moerdijkbrug - Zevenbergschen Hoek

Het traject van de Moerdijkbrug naar Klaverpolder wordt open gehouden in aansluiting op het open, weidse landschapsbeeld van het Hollandsch Diep. De beplanting begint bij het bosblok Klaverpolder. De beplanting loopt in de vorm van drie rijen bomen aan de westzijde van de A16. Op deze wijze wordt de blik van de automobilist gericht op het open gebied aan de oostzijde dat doorkruist wordt door de HSL en het spoor. Daarnaast wordt de leefomgeving van de bewoners van de Steenweg afgeschermd van de snelweg, waardoor de situatie in visueel opzicht verbeterd. Een goede afscherming wordt bereikt door meerdere bomenrijen met een korte plantafstand.

Zevenbergschen Hoek - Zonzeel

Hier is sprake van een directe bundeling tussen A16 en HSL. De ruimte tussen de bundel wordt in principe benut voor 5 rijen bomen. De buitenzijden blijven onbeplant zodat de weg- en railgebruikers zicht hebben op de openheid van het zeeleigebied. Vanuit de omgeving zijn de technische voorzieningen en het verkeer te zien tegen het groene decor dat gevormd wordt door de bomenrijen. Onderling zicht tussen A16 en HSL wordt bereikt door transparante bomenrijen met een plantafstand van 10 meter.

Zonzeel - Lunetstraat

Het dal van de Mark wordt tussen de dijken geheel open gehouden, waardoor de Mark als structurerend element in het landschap aanwezig blijft. Aan de zuidzijde van de Mark is de ruimte tussen de A16 en de HSL te beperkt voor de plaatsing van 5 rijen bomen. Omdat deze 5 rijen minimaal nodig zijn voor een goede landschappelijke inpassing, wordt de bundelbeplanting hier opgedeeld in drie rijen in de middenberm en twee rijen tussen de snelweg en de parallelweg. Vanaf de weg gezien, wordt op deze wijze eveneens het meer

besloten dekzandkarakter verbeeld. Vanuit de omgeving gezien, past een aan weerszijden beplante weg goed bij de sfeer van laanbeplantingen van het dekzandgebied. De strakke belijning en de grote lengte van de wegbeplanting zorgt echter wel voor een duidelijk onderscheid van de snelweg met de lokale omgeving. Door een plantafstand van 10 meter worden er transparante bomenrijen gecreëerd met onderling zicht tussen A16 en HSL.

Aansluitingen en knooppunten

De vormgeving van de aansluitingen en knooppunten sluit aan op de beplantingsvisie van de infrastructuurbundel. De doorgaande lijn van de bundel is belangrijker dan het geven van een bijzonder accent aan deze elementen. Daarnaast wordt rekening gehouden met de bestaande beplantingen.

Knooppunt Klaverpolder

De beplanting van de lijn Moerdijk - Breda begint bij Klaverpolder. Aan de westzijde van het knooppunt wordt een bosblok aangelegd. Het is een beplanting van een formaat dat aansluit bij de maatvoering van deze structurerende lijn. Daarnaast is Klaverpolder op te vatten als "De Poort van Noord-Brabant". Deze entree rechtvaardigt een extra accent. Dit bosblok sluit aan op de ecologische verbindingzone langs de weg, tussen Hollands Diep en Steenweg. Het bos krijgt een strakke en rechte begrenzing die aansluit op de bosblokken langs de A17. Binnen het bosblok is ruimte voor een gevarieerde ecologische inrichting, waardoor het een bijdrage levert aan de ecologische structuur tussen Hollands Diep en de Steenweg.

Aansluiting Zevenbergschen Hoek

De overgang van de beplanting van de westzijde van de rijksweg naar de tussenberm A16-HSL dient te worden verbeeld in deze aansluiting. De beplanting buigt mee met de aansluiting.

Knooppunt Zonzeel

De brede bomenrij in de tussenberm is een belangrijk uitgangspunt voor dit knooppunt. De doorgaande bomenrij wordt in het knooppunt doorgetrokken. De rij wordt beëindigd bij het Markdal. Het knooppunt krijgt een extra accent door de bestaande beplanting aan de westzijde deels te handhaven, waardoor de richting van de A59 aangegeven wordt.

Aansluiting Moerdijk (A17)

De beplanting van de aansluiting Moerdijk dient aan te sluiten op het wegbeeld van de A17. De omgeving van de A17 kenmerkt zich door gespreide bosblokken. Er kan een combinatie gemaakt worden met het ontwerp voor de carpoolplaats.

Kunstwerken

De vormgeving van de kunstwerken is een ondersteuning van de totaalvisie van de infrastructuurbundel. Het zelfstandige karakter van de noord-zuidlijn vormt de basis voor de ontwerpuitgangspunten van de kunstwerken. De oost-west gerichte kunstwerken mogen niet domineren over de noord-zuidrichting. De uitgangspunten zijn:

- Eén totaaloverspanning voor A16 en HSL;
- Transparante overspanning door middel van een ijle, open en slanke constructie op kolommen. Het aantal kolommen is zo beperkt mogelijk;
- Helling van de landhoofden 2:3;
- Alle kunstwerken dienen één vormgevingsthema te hebben. Er ontstaat een "familie van ontwerpen";
- Als het gaat om kunstwerken die enkel voor de A16 worden aangelegd, dienen deze het zelfde vormgevingsthema te hebben als het gecombineerde kunstwerk;
- Onder de kunstwerken door zicht op bomenrij houden middels, indien mogelijk, doorgaande bermen;

- Moderne, technische karakter van de infrastructuur tot uitdrukking brengen.

Voor een nadere uitwerking van de vormgeving wordt verwezen naar de visie op de vormgeving van kleine kunstwerken van het Projectbureau HSL-Zuid Infra. De Inpassingsvisie HSL-Zuid geeft gedetailleerde informatie over de kunstwerken.

Voor de vormgeving van de geluidwerende voorzieningen wordt ook verwezen naar de Inpassingsvisie HSL-Zuid. De geluidwering langs de A16 sluit aan op het principe van de HSL.

Verzorgings- en carpoolplaatsen

Voor het ontwerp van de verzorgings- en carpoolplaatsen zijn inrichtingsschetsen gemaakt teneinde het ruimtebeslag vast te stellen dat gebonden is aan het programma van eisen (o.a. aantal parkeerplaatsen. Deze schetsvoorstellen zijn in bijlage 3.1 weergegeven.

3.2 Mitigerende en compenserende maatregelen

Inleiding

Het OTB handelt niet alleen over uitvoering en ruimtebeslag van de weg, maar geeft ook aan hoe de nadelige effecten van de ingreep op de natuur gemitigeerd dan wel gecompenseerd worden. Dit betekent dat na een optimalisatie van de tracering en het uitvoeren van mitigerende maatregelen, de resterende effecten van de ingreep gecompenseerd moeten worden door nieuwe natuurgebieden in te richten. Dit is vastgelegd in het compensatiebeginsel zoals dit is omschreven in het Structuurschema Groene Ruimte en verder uitgewerkt op provinciaal niveau.

Planvorming

Als bijlage 3.2 bij dit OTB is het compensatie-ontwerp toegevoegd. Het compensatie-ontwerp geeft inzicht in de hoeveelheid compensatie die nodig is na inpassing en mitigatie. Ook maakt het inzichtelijk hoe de compensatie gerealiseerd wordt: aangegeven wordt welke gebieden hiervoor in aanmerking komen (zgn. Zoekgebieden) en welke instrumenten hiervoor beschikbaar zijn. Omdat de verbreding en verlegging van de A16 nauw samenhangt met de aanleg van de HSL-zuid, is voor de ingreep als geheel één compensatie-ontwerp opgesteld.

Rijkswaterstaat geeft als initiatiefnemer van de ingreep in het compensatie-ontwerp een voorstel voor compensatie in de vorm van zoekgebieden. De keuze voor de zoekgebieden is in samenspraak met het ministerie van LNV, de provincie, betrokken gemeenten en waterschappen, landbouworganisaties en terreinbeherende instanties tot stand gekomen. Middels de inspraakprocedure voor het OTB is het voor alle belanghebbenden mogelijk om te reageren op dit voorstel. Ook wordt om planologische medewerking gevraagd. Betrokken partijen zullen door middel van een bestuurlijke overeenkomst aan de verwezenlijking van het project verbonden worden. Op het moment dat de realisatie van de compensatie planologisch gewaarborgd kan worden, wordt het definitieve compensatieplan opgesteld. Vervolgens wordt een inrichtings- en beheersplan opgesteld.

Uitgangspunten

Bij het vaststellen van de mitigatie en compensatie is gebruik gemaakt van de checklist die toegevoegd is aan de uitwerking van het compensatiebeginsel SGR (LNV 1995). Hiermee wordt aangesloten op het rijksbeleid rondom compensatie. Als algemeen uitgangspunt geldt dat er geen netto verlies aan waarden op mag treden.

Uitgangspunt bij het bepalen van de kwaliteitstoeslag, ter compensatie van het kwaliteitsverlies tussen de verloren gegane waarden en nieuw ingericht gebied, is een onderscheid tussen bos en overige natuurdoeltypen: bij bosgebied wordt een kwaliteitstoeslag in areaal gehanteerd, bij de overige natuurdoeltypen een financiële

toeslag.

Effecten

De effecten van de ingreep (verbreding en verlegging van de A16 en aanleg van de HSL-zuid) bestaan voornamelijk uit vernietiging, versnippering en verstoring van natuurwaarden. Vernietiging is gevolg van het directe ruimtebeslag. Dit speelt in de natuurgebieden langs de Mark, Rooskensdonk en Weimeren, die aan weerszijden van de infrastructuur liggen.

Versnippering is het onderbreken van ecologische relaties door aanleg van de weg en het afsnijden van delen van natuurgebieden. Door het treffen van voorzieningen, zoals faunapassages, wordt getracht de versnipperende werking van de weg te beperken. De infrastructuurbundel geeft daarnaast een geluidbelasting op deze weide- en moerasvogelgebieden.

Effecten op de waterhuishouding, ecologische relaties (versnippering), landschap en effecten ten gevolge van licht en verspreiding van stoffen worden ingepast dan wel gemitigeerd.

Mitigatie

Het pakket aan mitigerende maatregelen bestaat naast een zorgvuldige landschappelijke inpassing o.a. uit een ruime overspanning van de Mark en de aanleg/aanpassing van droge en natte duikers verbindingen over de gehele lengte van het tracé. De mitigerende maatregelen van de A16 en HSL-zuid zijn onderling op elkaar afgestemd. Ook bij een verdergaande planuitwerking dienen deze maatregelen in samenhang met elkaar ontwikkeld te worden. Dit is met name van belang bij maatregelen die geografisch gezien niet direct in elkaars verlengde liggen of waarbij er een grote afstand tussen A16 en HSL-zuid is. Met behulp van geleidende beplanting, rasters e.d. kan dit nader uitgewerkt worden.

In onderstaande tabel wordt een overzicht van de te treffen mitigerende maatregelen gegeven.

plaatsaanduiding	mitigerende maatregel
westzijde A16-A17 van Hollands Diep tot Steenweg	10 m brede plas-draszone als ecologische verbinding
Binnenmoerdijkse baan t.h.v. km. 47,3 (A16)	droge duikers onder de A16 en de verbindingsweg; hoogte 0,60 m
Bredase dijk t.h.v. km 48,6 (A16)	droge duiker; hoogte 0,60 m
Zevenbergschen Hoek t.h.v. km. 50,6 (A16)	natte duiker met doorlopende oeverstroken van 0,40 m breed en minimaal 0,40 m hoog
Reevliet	natte duiker met doorlopende oeverstroken van 1,00 m breed en minimale hoogte 0,40 m
Hoofdwatgang t.h.v. km. 51,4 (A16)	natte duiker met doorlopende oeverstroken van 0,40 m breed en minimale hoogte 0,40 m
Watgang t.h.v. km. 52 (A16)	natte duiker met doorlopende oeverstroken van 0,40 m breed en minimale hoogte 0,40 m
Mark	doorlopende oeverstroken van minimaal 10 m onder de bruggen van A16, HSL en IC-spoor
Dijk aan de zuidzijde van de Mark t.h.v. km. 55,4 (A16)	droge duiker hoogte 0,60 m
Westzijde van de A16 tussen Reevliet en Mark	10 m brede plas-draszone als ecologische verbinding

In het OTB HSL-zuid is in de beschrijving van het tracé (deel 1, par 2.5 van Tracédeel 6)

een nadere toelichting gegeven op aard en doelstelling van de diverse gecombineerde A16-HSL inpassingsmaatregelen.

Compensatie

Voor berekening van de benodigde compensatie is uitgegaan van de effecten van de totale ingreep (verbreding en verlegging van de A16 en aanleg van de HSL-zuid) van het Hollandsch Diep tot Prinsenbeek, na mitigatie. De totale oppervlakte aan benodigde compensatie komt op 58,1 ha, voornamelijk gebied voor weide- en moerasvogels. In onderstaand overzicht is de aard en omvang van effecten en de bijbehorende compensatie weergegeven. De voorkomende natuurdoeltypen zijn in het compensatie-ontwerp opgenomen.

Gebied	Effect	Te compenseren kwaliteit	Compensatie oppervlakte
Rooskensdonk	vernietiging	gebied voor weide- en moerasvogels	0,9 ha
	verstoring	gebied voor weide- en moerasvogels	22,1 ha
Weimeren	vernietiging	gebied voor weide-, moeras- en struweelvogels, flora en herpetofauna	6,8 ha
	verstoring	gebied voor weide-, moeras- en struweelvogels, flora en herpetofauna	28,3 ha
Totaal			58,1 ha

Realisatie

In overleg met betrokken instanties zijn zoekgebieden voor compensatie omgrensd. Ecologische potenties, planologische haalbaarheid en de wens om aan te sluiten bij grotere structuren hebben daarbij een rol gespeeld. De zoekgebieden voor compensatie bevinden zich in de zone direct ten zuiden van de Mark, aansluitend op de huidige natuurgebieden. De zoekgebieden zijn ruim omgrensd, enkele malen de omvang van het te compenseren oppervlakte.

4 GELUIDHINDER

4.1 Geluidhindersituatie en de procedure

Geluidhinder is vooral een lokaal vraagstuk. Bepalende factoren bij het ontstaan en tegengaan van geluidhinder zijn de verkeersintensiteit, de rijsnelheid, het materiaal van de wegdekverharding, de afstand van het object tot de weg en eventueel aanwezige afscherming.

De Wet Geluidhinder (Wgh) definieert, afhankelijk van de rijsnelheid en het aantal rijstroken, een geluidzone langs wegen, waarbinnen de geluidbelastingen van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen getoetst moeten worden aan de normen van de wet. De wegsituatie na reconstructie is bepalend voor de breedte van de geluidzone.

Voor het te reconstrueren gedeelte van de A16 bedraagt de breedte 600 m aan weerszijden van de weg. Deze geluidzones overlappen het grondgebied van de gemeenten Zevenbergen, Made en Breda.

De Wgh geeft grenswaarden voor de geluidbelasting op de gevel van woningen en andere geluidgevoelige bebouwing. Voor de reconstructie van de A16 zijn alleen de grenswaarden van woningen relevant, daar er geen andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzones aanwezig zijn.

Het streven is er op gericht bij aanleg van een nieuwe weg de voorkeursgrenswaarde of bij reconstructie de grenswaarde niet te overschrijden. De verbreding van de A16 omvat het gedeelte van de Moerdijkbrug tot 1100 m ten zuiden van de Brielsedreef in de gemeente Breda en valt geheel onder de afdeling reconstructie van het hoofdstuk wegverkeerslawaai van de Wgh.

Ten behoeve van de reconstructie van het voornoemde gedeelte van de A16 worden ook de kruisende wegen Steenweg/Binnenmoerdijksebaan, Bredasedijk/Hoofdstraat, Bredaseweg, de Langeweg gereconstrueerd danwel nieuw aangelegd.

De Wgh stelt in artikel 99a dat voorafgaande aan de feitelijke reconstructies de eventuele saneringsgevallen vastgesteld moeten zijn door de minister van VROM. Langs het betreffende gedeelte van de A16 zijn nog niet eerder saneringswaarden vastgesteld. Vaststelling zal plaats vinden aan de hand van "Akoestisch onderzoek A16 Saneringsonderzoek" (DHV, mei 1996). Zodoende heeft elke saneringswoning conform art 99a een vastgestelde waarde voor aanvang van de reconstructie.

Bij reconstructie geldt als grenswaarde de eerder vastgestelde waarde of de heersende waarde indien deze lager is dan de vastgestelde. In de rapporten "Akoestisch onderzoek HSL-zuid, A16, A58 in de gemeente Breda" en "Akoestisch onderzoek HSL-zuid - A16 in de gemeenten Zevenbergen en Made" (DHV, oktober 1997) zijn de grenswaarden aangegeven.

Ook voor de niet-saneringswoningen geldt in principe de laagste waarde van de eerder vastgestelde waarde of de heersende waarde als grenswaarde. Voor één woning dient te worden uitgegaan van de vastgestelde waarde. Het betreft de woning Noordseweg 4. Voor de overige niet-saneringswoningen geldt de heersende waarde als grenswaarde.

De procedures van de Wgh zijn beschreven in bijlage 4.1.

4.2 Uitgangspunten

Algemeen

Het akoestisch onderzoek voor de sanering heeft als uitgangspunt de situatie 1994. Het rapport "Akoestisch onderzoek A16 Saneringsonderzoek" van mei 1996 maakt onderdeel

uit van dit OTB en is als bijlage toegevoegd. Het akoestisch onderzoek voor reconstructie heeft betrekking op de situatie 1994 en 2010. Het eerste planjaar dient ter bepaling van de geluidbelasting vóór reconstructie, het tweede planjaar ter bepaling van de geluidbelasting 10 jaar na voltooiing van de reconstructie. Ook de rapporten "Akoestisch onderzoek HSL-zuid, A16, A58 in de gemeente Breda" en "Akoestisch onderzoek HSL-zuid - A16 in de gemeenten Zevenbergen en Made" (DHV, oktober 1997) maken deel uit van dit OTB en zijn derhalve als bijlage toegevoegd.

De uitgangspunten met betrekking tot de toepassing van afschermdende voorzieningen zijn in principe als volgt:

- de afschermdende voorzieningen bestaan uit schermen en wallen;
- de positie van de afschermdende voorzieningen is overeenkomstig de ROA en de "voorschriften geluidbeperkende constructies langs wegen" (GCW 1986);
- de afstand van de voorkant van geluidschermen tot de zijkant van de verharding van de vluchtstrook bedraagt 3 meter;
- er is in de berekeningen uitgegaan van toepassing van absorberende schermen (reflectiefactor 0,2) indien aan de overzijde van de schermen ook schermen zijn geplaatst of zich concentraties woonbebouwing bevinden.

Verkeersgegevens en overige uitgangspunten

De verkeersgegevens zijn ontleend aan het verkeersmodel dat speciaal voor de effectvergelijking van de aanleg van de rijksweg 4 tezamen met de effecten voor de verbreding van de A16 is vervaardigd. Hierbij is uitgegaan van de maximum snelheid op de A16 van 100 km/uur voor lichte motorvoertuigen en 80 km/uur voor vrachtverkeer. Op de A17 en de A59 is gerekend met 115 km/uur voor lichte motorvoertuigen en 90 km/uur voor vrachtverkeer. Voor wegen binnen de bebouwde kom is gerekend met een snelheid van 50 km/uur en op de overige wegen met een snelheid van 80 km/uur. Voor de wegverharding is uitgegaan van ZOAB op de autosnelwegen. Op de overige wegen is gerekend met dicht asfaltbeton.

4.3 Geluidwerende voorzieningen

De berekeningsresultaten per afzonderlijke woning zijn weergegeven in de rapporten "Akoestisch onderzoek HSL-zuid, A16, A58 in de gemeente Breda" en "Akoestisch onderzoek HSL-zuid - A16 in de gemeenten Zevenbergen en Made" (DHV, oktober 1997). Onderstaand is een totaal overzicht van lengte en hoogte van de geluidbeperkende voorzieningen opgenomen. De effecten van deze voorzieningen zijn in bijlage 4.4 opgenomen. Er heeft afstemming plaatsgevonden met de voorzieningen voor de HSL

Locatie	lengte (m)	hoogte (m)	wegzijde	type
situatie Moerdijkseweg	1200	5	west	scherm
kern Zevenbergschen Hoek	2200	5	oost	scherm
kern Zevenbergschen Hoek	400	4	oost	scherm
Noordseweg 4	300	4	west	scherm
Prinsenbeek	1160	3	west	scherm

Met voornoemd pakket aan overdrachtsmaatregelen wordt voor het overgrote deel van de woningen voldaan aan de grenswaarden. Slechts voor 15 verspreid staande woningen in het buitengebied zal in het kader van de reconstructie door Gedeputeerde Staten een hogere waarde moeten worden vastgesteld. De woningen zijn vermeld in het Besluit.

5 BESLUITVORMINGSPROCEDURE

De besluitvormingsprocedure over de trajectnota/MER A4/A16 vindt plaats in het kader van de Tracéwet. In de besluitvormingsprocedure zijn al een aantal stappen doorlopen:

- startnotitie en vaststellen richtlijnen voor de tracéstudie en opstellen van het Milieu-Effecten Rapport (MER) (24 november 1992);
- opstellen Trajectnota/MER (1993-1994);
- tervisielegging Trajectnota/MER A4/A16 (24 februari tot en met 21 april 1995), voorlichting (14, 16, 21 en 23 maart 1995), hoorzittingen (18 en 19 april 1995) en advisering door gemeenten, provincie, waterschappen en wettelijke adviseurs (1 april tot 1 augustus 1995);
- toetsingsadvies Commissie m.e.r. (17 mei 1995);
- verslaglegging van het Overlegorgaan VerkeersInfrastructuur (OVI) in het Rapport van Bevindingen (31 juli 1995);
- eerste standpuntbepaling door de minister van Verkeer en Waterstaat in samenspraak met de minister van VROM (29 januari 1996);
- tweede standpuntbepaling door minister van Verkeer en Waterstaat in samenspraak met de minister van VROM (8 mei 1996);
- Ontwerp-tracébesluit A4, december 1996;
- Gewijzigd Ontwerp-tracébesluit A4, oktober 1997.

Op grond van de inspraak en advisering heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in samenspraak met de minister van VROM op 29 januari 1995 het standpunt bepaald over de Trajectnota/MER A4/A16. Na behandeling van het standpunt in de Tweede Kamer is op 8 mei 1996 een aangepast standpunt ingenomen. Het ontwerp-tracébesluit (OTB) is de planuitwerking, schaal 1:2500, van het ingenomen standpunt met een bijbehorende toelichting. Een overzicht van de activiteiten en documenten vanaf de tervisielegging van de Trajectnota/MER A4/A16 tot aan het OTB is in bijlage 5.1 opgenomen.

De vervolgpcedure om te komen tot een tracébesluit is als volgt:

- Het ontwerp-tracébesluit (OTB) wordt ter visie gelegd bij de gemeenten, de provincie, de waterschappen en bij Rijkswaterstaat te 's-Hertogenbosch.
- Binnen 4 weken na de aanvang van de tervisielegging kan door belanghebbenden worden ingesproken op de in het OTB uitgewerkte plannen. Naast schriftelijk reageren kan eenieder zijn of haar visie over de inhoud van het OTB ook mondeling naar voren brengen. Hiertoe wordt op een nader te bepalen tijdstip een hoorzitting gehouden waar zienswijzen kenbaar kunnen worden gemaakt.
- De besturen van de gemeenten, waterschappen en de provincie Noord-Brabant worden rechtstreeks uitgenodigd binnen 12 weken hun visie op het OTB kenbaar te maken. De provincie en gemeenten dienen daarbij tevens aan te geven of zij bereid zijn medewerking te verlenen aan de planologische inpassing van het tracé.
- Op grond van de ingekomen reacties en adviezen neemt de minister van Verkeer en Waterstaat in samenspraak met de minister van VROM het tracébesluit. Dit besluit wordt binnen 5 maanden na het vaststellen van het OTB genomen.
Indien voornoemde ministers daartoe redenen aanwezig achten, stellen zij eerst een gewijzigd OTB vast. Dit gewijzigde OTB wordt binnen 12 weken na een daartoe strekkend besluit vastgesteld. Dit gewijzigde OTB dient vervolgens dezelfde procedure te doorlopen om als tracébesluit te worden vastgesteld als hiervoor is geschetst.
- Het tracébesluit wordt toegezonden aan de beide Kamers der Staten-Generaal, gemeenten, provincie en waterschappen. Het tracébesluit wordt binnen een week na vaststelling gedurende een periode van 4 weken ter inzage gelegd bij de hiervoor genoemde instanties.
- Tegen het tracébesluit bestaat de mogelijkheid binnen 6 weken na vaststelling beroep aan te tekenen bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voor de A16, gedeelte Moerdijk-Prinsenbeek-Noord zijn de data en beslismomenten onderstaand nader uitgewerkt.

Minister V&W legt startnotitie ter visie	juni 1992
Richtlijnen MER	24 november 1992
Opstellen Trajectnota/MER	1993-1994
Tervisielegging Trajectnota/MER	24 februari - 21 april 1995
Voorlichting, inspraak, hoorzittingen, advies Ciem.e.r., wettelijke adviseurs, waterschappen, gemeenten en provincie.	maart - juli 1995
Standpuntbepaling door minister V&W in samenspraak met minister VROM.	8 mei 1996
Ontwerp-tracébesluit (otb)	oktober 1997
Tervisielegging otb	oktober-november 1997 (4 weken)
Hoorzitting	november 1997
Advisering door gemeenten, provincie en waterschappen	januari 1998
Tracébesluit	maart 1998
Beroepsmogelijkheid bij Raad van State	binnen 6 weken na tracébesluit

Tegelijkertijd met het OTB A16 wordt het OTB HSL-zuid in procedure gebracht. De beslispunten vanaf de tervisielegging van beide OTB's zullen samenvallen.

Na de vaststelling van het tracébesluit wordt de procedure vervolgd met de opname van het tracé in een bestemmingsplan.

De vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad dient, conform de Tracéwet, te geschieden binnen 1 jaar na vaststelling van het tracébesluit. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan dient te worden verwezen naar het daarover bepaalde in het tracébesluit. In de bestemmingsplanprocedure en daaraan gekoppelde vervolprocedures (Hogere Waardeprocedure van de Wet Geluidhinder, grondverwerving

etc.) en bij vergunningverlening (bouw-, aanleg-, kapvergunning etc.) ten behoeve van de daadwerkelijk realisatie van het project kan, ingevolge de Tracéwet, geen bezwaar worden gemaakt tegen aspecten die reeds in het tracébesluit zelf zijn opgenomen.

Betrokken partijen worden na vaststelling van het Tracébesluit tevens middels een bestuurlijke overeenkomst aan het compensatieproject verbonden. Op het moment dat de realisatie van de compensatie planologisch gewaarborgd kan worden, wordt het definitieve compensatieplan opgesteld. Naar aanleiding van het compensatieplan wordt tenslotte een inrichtings- en beheersplan opgesteld.

BIJLAGEN

ONTWERP-TRACEBESLUIT A16

Moerdijk - Prinsenbeek-Noord

	pag
1 Inleiding	
1.1 Standpunt A4/A16, brief minister van Verkeer en Waterstaat van 8 mei 1996	33
1.2 Inspraakreacties op Trajectnota/MER A4/A16, samenvatting en commentaar, met toelichting op aspect planschade- en nadeelcompensatieregeling	45
1.3 Motie Verbugt/Leers van 21 februari 1996 (aangenomen 22 feb 1996)	87
3 Landschappelijke inpassing, mitigerende maatregelen en compensatie.	
3.1 Verzorgings- en carpoolplaats	88
3.2 Compensatie-ontwerp	90
4 Geluidhinder	
4.1 Procedure Wet geluidhinder	91
4.2 Akoestisch onderzoek Sanering rijksweg 16	94
4.3 Akoestisch onderzoek Reconstructie rijksweg 16	94
4.4 Overzicht en effecten geluidwerende voorzieningen	95
5 Besluitvormingsprocedure	
5.1 Overzicht activiteiten en documenten vanaf de terinzagelegging van de trajectnota/MER A4/A16	96

Bijlage 1.1 Standpunt A4/A16, brief minister van Verkeer en Waterstaat van 8 mei 1996.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

AFSCHRIFT

Aan

de voorzitter van de Tweede
Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

KOPIE BESTEMD VOOR:
Bibliotheek
DVO
Directeur DVO
BSG dhr. Herrie
Secr. Alg. Knd.
mw. mr. N. Coenen

IFA
RWS N-B
RWS N-B Figee
VROM/RPD/Van Rangelrooij

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

8 mei 1996

Bijlage(n)

3
Uw kenmerk

Ons kenmerk

HW/IO 217615
Onderwerp

Standpunt A4/A16.

Geachte voorzitter,

Bij brief van 29 januari 1996, nummer HW/IO 211503, heb ik u mede namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) geïnformeerd over het standpunt inzake de trajectnota/MER A4/A16. Naar aanleiding van dat standpunt heeft de Tweede Kamer op 22 februari 1996 de motie Verbugt/Leers aangenomen waarin de regering verzocht wordt om een autosnelweg tussen Dinteloord en Bergen op Zoom te realiseren. Zoals ik u bij brief van 18 maart 1996 heb bericht, hebben mijn ambtgenote van VROM en ik besloten het standpunt aan te passen. Over het aangepaste standpunt informeer ik u, mede namens mijn ambtgenote van VROM, in deze brief. Teneinde mogelijke misverstanden te voorkomen vervangt dit standpunt in zijn geheel het standpunt van 29 januari 1996. De passages uit dat standpunt waarop de motie Verbugt/Leers geen betrekking heeft zijn integraal overgenomen behoudens een actualisering terzake van de termijnen en de separate uitwerking van de twee ontwerp-tracébesluiten.

1. Inleiding

De trajectnota A4/A16 combineert een studie naar de problemen en mogelijke oplossingen op de A16 tussen Breda en Moerdijk en op de N259/A4 tussen Bergen op Zoom en Dinteloord. Er is voor een geïntegreerde studie gekozen omdat de verkeersintensiteiten op de beide verbindingen met elkaar kunnen samenhangen. De A16 is een achterlandverbinding. De A4/N259 is in het SVV-2 indicatief als onderdeel van de hoofdtransportas A4 opgenomen.

Postadres postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 070-3516171
Telefax 070-3517895
Telex 32562 minww nl



HW/IO 217615

De trajectnota doorloopt de procedure van de Tracéwet waarin de procedure van de milieu-effectrapportage is geïntegreerd. Conform deze procedure heeft de trajectnota ter inzage gelegen en hebben de betrokken bestuursorganen en burgers kunnen reageren. Een overzicht van de adviezen van de bestuursorganen is opgenomen in bijlage 1. Tevens is de trajectnota besproken in het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI).

Bij brief van 15 september 1995 heb ik de beide voorzitters van de Staten- Generaal meegedeeld de termijn voor de totstandkoming van een ontwerp-tracébesluit te hebben verlengd tot 1 april 1996. De reeds genoemde brief van 18 maart 1996 bevat de mededeling dat deze termijn inmiddels niet meer haalbaar is vanwege de aanpassing van het standpunt. Deze overschrijding heeft geen consequenties omdat het hier om termijnen van orde gaat.

2. Probleemanalyse

Uit de trajectnota blijkt dat de A16 tussen Moerdijk en Breda zijn functie als achterlandverbinding in zijn huidige vorm niet kan waarmaken. De congestiekans op dit weggedeelte was in 1990 al 6% en zal in 2010 zijn toegenomen tot maximaal 13%. Dit is ruim boven de voor een achterlandverbinding geldende congestienorm van 2%. Bovendien voldoet dit weggedeelte niet aan de huidige vormgevingseisen. Dit betekent dat ook de verkeersveiligheid op de A16 te wensen overlaat.

Op de verbinding Dinteloord-Bergen op Zoom blijken de problemen zich vooral voor te doen in de bebouwde kom van Halsteren. Bovendien betreft het hier een verbinding welke een onderdeel vormt van de in SVV2 opgenomen hoofdtransportas A4, Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen. Bij een ongewijzigde situatie zou de congestiekans hier in 2010 tot 26% zijn opgelopen. Dit is ver boven de voor dit weggedeelte geldende norm van 5%. Ook voert de verbinding door de bebouwde kom met alle gevolgen voor het leefmilieu en de verkeersveiligheid van dien. Bij de verkeersberekeningen die aan deze conclusies ten grondslag liggen is overigens ook de capaciteit van de A17 tussen Moerdijk en Roosendaal betrokken. In de trajectnota zijn verschillende combinaties van alternatieven uitgewerkt. Voor een beschrijving van de inhoud van de alternatieven verwijs ik naar bijlage 2.

3. Standpunten

De ontvangen reacties en het Rapport van Bevindingen van het OVI geven aan dat de hier aan de orde zijnde problematiek complex is. Deze wordt namelijk niet alleen bepaald door de problemen op de beide wegen zelf maar ook door ontwikkelingen die relevant zijn voor de inrichting van de omgeving van deze wegen. Ik wijs vooral op de menings- en besluitvorming over de Hoge snelheidslijn (HSL). Mijn ambtgenote van VROM en ik hebben dit aspect bij de formulering van het standpunt betrokken.



HW/IO 217615

3.1 De A16, Breda-Moerdijk

3.1.1 Standpunt

Voor het gedeelte Breda-Moerdijk zijn de volgende maatregelen gewenst:

- * uitbreiding van de A16 van 2*2 naar 2*3 rijstroken;
- * volledig maken van het knooppunt Klaverpolder;
- * realisering van complete aansluitingen ter hoogte van de Steenweg op de A17 en ter hoogte van Zevenbergschen Hoek op de A16 ter vervanging van de bestaande aansluitingen.

3.1.2 Overwegingen

De A16 is een achterlandverbinding en van groot belang voor de vervoersrelaties tussen Rotterdam en Antwerpen alsmede tussen Rotterdam en het Roergebied. De problemen op deze weg vragen daarom om een snelle oplossing. Deze opvatting wordt breed gedeeld, zo blijkt uit het overgrote deel van de adviezen en inspraakreacties die hierop betrekking hebben, alsmede uit het OVI-rapport. Vrij algemeen wordt een voorkeur uitgesproken voor een verbreding van de huidige verbinding tot 2*3 rijstroken. Met deze maatregel wordt een goede doorstroming van het verkeer op de A16 tot zeker 2010 gegarandeerd. Deze oplossing heeft ook mijn voorkeur. Ik heb daarbij gekeken naar de mogelijkheid om de verbreding beschikbaar te laten komen voor doelgroepen. Een doelgroepenstrook is bij verbreding tot 2*3 rijstroken echter minder zinvol omdat ook zonder deze strook een aanvaardbare verkeersafwikkeling voor alle weggebruikers kan worden bereikt, zo blijkt uit de trajectnota. Indien de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven kan de opportuniteit van een doelgroepenstrook alsnog worden bezien.

De trajectnota bevat een aantal alternatieven en voorstellen voor de aansluitingen op de A16 en A17. Uit oogpunt van verkeersbelasting is het voldoende om het knooppunt Klaverpolder volledig te maken en daarnaast hetzij een aansluiting op de A16 ter hoogte van Zevenbergschen Hoek hetzij een aansluiting op de A17 ter hoogte van de Steenweg te realiseren. Van veel kanten wordt echter de wens uitgesproken beide aansluitingen te realiseren. Deze wens wil ik honoreren. Het realiseren van beide aansluitingen biedt voordelen voor het onderliggend wegennet, zowel op het punt van de bereikbaarheid van de kernen en het NS-station Lage Zwaluwe, als op het punt van de verkeersveiligheid. Tenslotte geeft de trajectnota inzicht in de effecten van de verbreding voor een situatie met 100 km/u als maximumsnelheid en een met 120 km/u. Op de A16 geldt nu een maximumsnelheid van 100 km/u. Uit oogpunt van verkeersveiligheid en omgevingshinder, is overeenkomstig het meest milieuvriendelijk alternatief gekozen voor handhaving van de maximumsnelheid van 100 km/u.



HW/IO 217615

3.2 De A4, Dinteloord-Bergen op Zoom

3.2.1 Standpunt

Op 22 februari 1996 heeft de Tweede Kamer een motie aanvaard waarin de regering verzocht wordt om tussen Dinteloord en Bergen op Zoom een autosnelweg aan te leggen. In de motie spreekt de Kamer uit dat de realisering van de ontbrekende schakel Dinteloord-Bergen op Zoom in de A4 bijdraagt aan een verbeterde verkeersafwikkeling in de corridor Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen en dat hiermee tevens voor West-Brabant een optimaal effect op het woon- en leefklimaat, de verkeersveiligheid en de economische ontwikkeling wordt bereikt. Voorts wordt in Noord-Brabant een algemene bestuurlijke consensus over de realisering van de ontbrekende schakel geconstateerd. Dit standpunt bevat daarom een keuze voor een autosnelweg tussen Dinteloord en Bergen op Zoom volgens het tracé D32, S32, K32 en H32A. De prioriteiten in het verkeers- en vervoersbeleid liggen bij de achterlandverbindingen en verbetering van de bestaande verbindingen. Om die reden zal de aanleg van de A4 gefaseerd plaatsvinden, te beginnen met de omlegging Halsteren. De fasering kan pas worden uitgewerkt als definitieve besluitvorming over het tracé aan de orde is, dus na de terinzageligging van het ontwerp-tracébesluit. In dat kader zal daarom meer inzicht in de wijze van fasering worden gegeven. Er is niet gekozen voor een aansluiting Dintelmond.

3.2.2. Overwegingen

Uit de trajectnota blijkt dat in de verbinding tussen Dinteloord en Bergen op Zoom de situatie in Halsteren als het meest problematisch moet worden beschouwd. Bij ongewijzigde omstandigheden is de congestiekans in 2010 ter plaatse zelfs 26% hetgeen ver boven de voor dit weggedeelte geldende norm van 5% is. Ook voert de verbinding door de bebouwde kom met alle negatieve gevolgen voor het leefmilieu en de verkeersveiligheid van dien. Op het overige trajectgedeelte tussen Dinteloord en Bergen op Zoom wordt de congestienorm van 5% eveneens op verschillende plaatsen overschreden zij het niet in dezelfde mate als in Halsteren. Ik ben van oordeel dat Halsteren als het belangrijkste probleem met voorrang moet worden opgelost zonder evenwel de samenhang met de rest van het traject uit het oog te verliezen. Om deze reden kies ik als eindbeeld voor een autosnelweg tussen Dinteloord en Bergen op Zoom, die gefaseerd zal worden aangelegd, te beginnen met de omlegging Halsteren.

De bestuurlijke partners in de regio hebben zich verenigd in de Stichting Zoomweg-noord/A4. Deze Stichting heeft een voorkeur uitgesproken voor de tracévarianten D32-S32-K32A en H32A (zie voor de tracévarianten bijlage 3). De provincie Noord-Brabant heeft eveneens een voorkeur voor D32-S32 en H32A. Zij spreekt geen voorkeur uit tussen K32 en K32A, wel verzoekt zij om aandacht voor de Dassenberg. De gemeente Steenbergen heeft zich, in afwijking van de regionale voorkeur, uitgesproken voor



HW/IO 217615

de tracévarianten S31-K31 (westelijk van Steenbergen en Klutsdorp) in plaats van S32-K32(A) (oostelijk van Steenbergen en Klutsdorp). Gelet op de betekenis die wordt toegekend aan het gedeelte Dinteloord-Bergen op Zoom als onderdeel van de verbinding Rotterdam-Antwerpen, is in principe gekozen voor die tracévarianten die tot de kortst mogelijke verbinding leiden. Bovendien is het van belang dat de problemen op de huidige verbinding worden opgelost hetgeen alleen op een adequate manier mogelijk is als de nieuwe verbinding dicht bij de huidige verbinding wordt gerealiseerd. Ook wordt aldus versnippering voorkomen. Het bundelingsprincipe is immers een belangrijk beleidsuitgangspunt. Een hoogwaardige kwaliteit als hoofdtransportas komt op deze manier het best tot zijn recht. Op een dergelijke verbinding zal het aantal aansluitingen beperkt moeten blijven. Eventuele negatieve gevolgen voor natuur en landschap en woon- en leefmilieu dienen uiteraard zoveel mogelijk te worden gemitigeerd en gecompenseerd.

Met betrekking tot de keuze voor de afzonderlijke tracévarianten is het volgende overwogen:

Dinteloord: D32

Bij Dinteloord laat de trajectnota de keuze tussen D31, D31A en D32. Ik heb gekozen voor variant D32 omdat deze beter scoort op de aspecten landbouw, landschap, cultuurhistorie en sociale aspecten. Op alle andere punten scoort D32 gelijkwaardig met D31 of D31A. De doorsnijding van de Potmarkreek zal worden gemitigeerd. Deze keuze sluit aan bij de voorkeur van de provincie en de gemeente Dinteloord c.a.

Steenbergen/Klutsdorp: S32/K32

Omdat beide trajectgedeelten sterk met elkaar samenhangen en de discussie zich toespitst op enerzijds S32-K32(A) (oostelijke variant) en anderzijds S31-K31 (westelijke variant; voorkeur gemeente) wordt het trajectgedeelte Steenbergen en Klutsdorp als één geheel beschouwd. De keuze voor de kortste en meest logische verbinding en de strakke bundeling leidt tot een voorkeur voor de oostelijke variant, S32-K32. Deze keuze is in overeenstemming met het ruimtelijke provinciale beleid dat uitgaat van open gebied aan de westkant van Steenbergen en heeft daarom ook de voorkeur van de provincie. Bovendien scoort de oostelijke variant beter op de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie en blijft het poldergebied bij Steenbergen intact. De gemeente Steenbergen is voorstander van een autosnelweg maar heeft zich als enige van de bestuurlijke partners uitgesproken voor een omlegging ten westen van Steenbergen. Naast voordelen kent de oostelijke variant namelijk nadelen vanuit de aspecten verkeer en vervoer, flora/fauna/ecosysteem en woon- en leefmilieu.

Verkeerskundige problemen hebben vooral betrekking op de Franseweg. Hoewel het verkeer in de toekomst de bestaande wegen als aan- en afvoerroute voor de autosnelweg zal kunnen blijven gebruiken zal de Franseweg, mede als gevolg van gemeentelijke maatregelen op haar eigen wegennet, als de belangrijkste aan- en afvoerroute gaan fungeren. De provincie wijst in haar reactie ook op de gevolgen voor de Franseweg en

HW/IO 217615

sluit een aanvullende lokale omlegging niet uit. Ik laat dit aspect graag over aan de verantwoordelijke instanties.

De effecten op flora, fauna en ecosysteem worden vooral bepaald bij het traject-gedeelte langs Klutsdorp. Om de doorsnijding c.q. aansnijding van de Dassenberg, behorende tot de ecologische hoofdstructuur (EHS), zoveel mogelijk te beperken heb ik gekozen voor variant K32 i.p.v. K32A. Daar waar de tracévariant de uiteinden van de EHS raakt zullen compenserende maatregelen worden getroffen.

Tot slot het woon- en leefmilieu. De negatieve score op het aspect geluidhinder wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de zware verkeersbelasting van de Franseweg. Daardoor neemt het totale aantal geluidgehinderden in de oostelijke variant meer toe. Een eventuele aanvullende lokale omlegging aan de westzijde van Steenberg, zoals door de provincie genoemd, kan voor een groot deel aan deze bezwaren tegemoet komen.

Halsteren: H32A

Bij Halsteren laat de trajectnota de keuze tussen H31, H32 en H32A, alle gelegen ten oosten van de kern. Het is niet mogelijk een autosnelweg te traceren aan de westzijde vanwege de noodzakelijke boogstralen, het fysieke gegeven van de huidige noordelijke randweg van Bergen op Zoom alsmede zijn functie in de lokale verkeersafwikkeling, het benodigde ruimtebeslag en de doorsnijding van de bebouwingsconcentratie Bergen op Zoom/Halsteren.

Geen van de varianten bundelt met de bestaande verbinding. Er is ook vrijwel geen onderscheid in kortere/langere varianten. Daarom heb ik de keuze voor variant H32A gebaseerd op andere overwegingen.

Variant H31 valt af vanwege de schade die wordt toegebracht aan de doorsnijding van het waterwingebied. Bovendien scoort deze variant slechter dan H32 of H32A op de aspecten flora, fauna en ecosysteem, landschappelijke inpassing, cultuurhistorie en woon- en leefmilieu. Hier staan geen duidelijke voordelen tegenover. De keuze tussen H32 en H32A valt uit in het voordeel van H32A. Deze variant geeft de minste doorsnijding van de EHS, ontziet het bosgebied en de fortenstruktuur het meest (natuur en landschap), raakt slechts de grondwaterbeschermingszone en tast de landbouw het minst aan. H32A biedt geen duidelijke nadelen t.o.v. H32. Deze variant heeft ook de voorkeur van de provincie en de gemeenten Bergen op Zoom en Halsteren.

Tenslotte besteedt de trajectnota aandacht aan de mogelijkheid om op de A4 een extra aansluiting bij Dintelmond te realiseren. De gemeente Dinteloord spreekt een voorkeur voor deze aansluiting uit omdat met een aansluiting op het industriegebied vrachtverkeer niet langer door de bebouwde kom hoeft te rijden. Het industriegebied heeft en krijgt echter geen bovenregionale functie. Gegeven de functie van het industriegebied acht ik een extra aansluiting bij Dintelmond niet wenselijk. Bovendien eist de kwaliteit van een hoofdtransportas, als doorgaande verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen, dat er zo min mogelijk op wordt aangetakt. Aansluitingen met alleen een lokale functie moeten daarom zoveel mogelijk voorkomen worden.



HW/IO 217615

3.3 Financiën

De kosten verbonden aan de verbreding van de A16 bedragen ca. 270 miljoen gulden. De autosnelweg Dinteloord-Bergen op Zoom is begroot op 340 miljoen gulden. Beide bedragen zijn inclusief BTW.

3.4 Compensatie

Bij de uitwerking van het standpunt in het ontwerp-tracébesluit wordt er naar gestreefd het tracé zodanig in te passen dat de aantasting van het natuurgebied ten oosten van Halsteren zoveel als mogelijk wordt voorkomen. Daar waar deze aantasting onvermijdelijk is, wordt het compensatiebeginsel onverkort toegepast. In de kostenraming is daar rekening mee gehouden.

4. Procedure

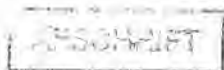
Gelet op de Tracéwet dient een standpunt te worden uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit dat in casu uiterlijk op 1 april 1996 ter inzage zou moeten liggen. Voor de A4 is dat niet mogelijk vanwege de aanpassing van het standpunt. Bij de A16 speelt de samenhang met de HSL. Naar verwachting ontstaat in de loop van dit jaar duidelijkheid over het gedeelte van de HSL ten zuiden van Rotterdam. Een van de alternatieven loopt parallel aan de A16 langs Breda. Als dat alternatief wordt gekozen is het van groot belang de uitwerking daarvan in samenhang te laten verlopen met de uitwerking van het besluit over de verbreding van de A16. Op die manier kan immers een optimale inpassing van de beide vormen van infrastructuur worden bereikt. Omdat tijdens de werkzaamheden vier rijstroken beschikbaar blijven zal er vrijwel geen verkeershinder worden veroorzaakt. Op dit moment valt het tijdpad van de parallelle uitwerking nog niet exact aan te geven. De uitwerking van het standpunt inzake de A4 kan thans echter onmiddellijk ter hand worden genomen. Het streven is er daarom op gericht een ontwerp-tracébesluit voor de A4 in het najaar gereed te hebben en de uitwerking tot ontwerp-tracébesluit van de A16 gelijk op te laten lopen met uitwerking van het tracé voor de Hogesnelheidslijn. Om mogelijke misverstanden te voorkomen wil ik benadrukken dat nu een integraal besluit wordt genomen en dat alleen de uitwerking van een onderdeel van dat besluit wordt afgestemd op de besluitvorming over de HSL.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A. Jorritsma-Lebbink



BIJLAGE 1ADVIEZEN VOOR DE A4/A16Provincie Noord-Brabant

- Aanleg autosnelwegalternatief voor de A4, oostelijk van Steenberg en Halsteren (prioriteit) volgens de varianten D32, S32, K32(A) en H32A.
- Realiseren aansluiting Dintelmond op de A4/A29.
- Verbreden van de A16 tot autosnelweg (2x3), inclusief voltooiing van het knooppunt Klaverpolder (prioriteit), complete aansluiting Zevenbergschen Hoek op de A16 en complete aansluiting Moerdijk op de A17. Besluitvorming HSL en A4/A16 dient geïntegreerd plaats te vinden.
- Voltooiing A4 moet voorrang krijgen boven verbreding A16.

Hoogheemraadschap West-Brabant

- Geen voorkeurstracé.
- Vraagt specifiek aandacht voor de aanwezige werken van het hoogheemraadschap.

Waterschap Het Scheldekwartier

- Geen voorkeurstracé.
- Verwachten meer verdroging, dus of verdroging tegen gaan of compenserende maatregelen.

Waterschap Land van Nassau

- Voorkeur voor D32.

A16-gemeentenGemeente Prinsenbeek

- Verbreden van de A16 (2x3) volgens MMA (alternatief 9). Bij aanleg HSL-tracé dient volledige integratie plaats te vinden tussen beide plannen en dienen de A16 en HSL beiden verdiept aangelegd te worden.

Gemeente Breda

- Verbreden van de A16 (2x3) volgens MMA (alternatief 9).
- 100 km. zone vanaf Galder tot Rotterdam.
- Inhaalverbod voor vrachtwagens.
- Gemeente pleit voor integrale aanpak waarbij hinderproblematiek niet voor de korte maar voor de lange termijn wordt aangepast. Hierbij wordt aangegeven: verdiepte ligging, ondertunneling, overkapping etc.
- Aanpassing van de aansluiting Lunetstraat en pleit voor nieuwe extra aansluiting bij Haagse Beemden (ter hoogte van rioolwaterzuivering).
- Bij de uitwerking rekening houden met de verdere verstedelijking van Breda op de lange termijn en de daarmee samenhangende inpassingsproblematiek.
- Bij de uitwerking aandacht besteden aan de relatie tussen de A16 en de effecten van de A16 als economische corridor met grote ruimtelijk-economische ontwikkelingspotenties op het aanliggend stedelijk gebied van Breda.
- Nadrukkelijker aandacht besteden aan de versterking van de ecologische hoofdstructuur.
- Koppelen HSL, A4/A16, Knooppunt Princeville en verbreding A16 Effen-Galder.

Gemeente Hooge en Lage Zwaluwe

- Dringt aan op aanleg autosnelweg (2x3) in de vorm van het MMA.
- Toewijzen van een rijstrook voor zwaar verkeer.
- Volledige aansluiting op de A17 nabij Steenweg.
- Volledige aansluiting op de A16 nabij P+R station Lage Zwaluwe.
- Verder aandacht voor fietsverbindingen.

Gemeente Klundert

- Realiseren op- en afrit (volledige aansluiting) naar RW17 aan de Steenweg.
- Realiseren volledig knooppunt Klaverpolder.
- Realiseren 2x3.

Gemeente Zevenbergen

- Verbreding A16 tot 2x3 rijstroken
- Complete aansluitingen op de A17 én de A16, waarbij aansluiting A16 wat noordelijker dient te liggen dan nu in de nota aangegeven
- Ontwerp A16 integreren met ontwerp HSL
- Snel geluidwerende maatregelen bij Zevenbergse Hoek treffen.

A4-gemeentenGemeente Dinteloord en Prinsenland

- Aanleg van het autosnelwegalternatief van de A4.
- Kiezen voor D32 voor wat betreft het grondgebied van Dinteloord.
- Realiseren aansluiting Dintelmond (gemeente Fijnaart en Heijningen) op de A4.

Gemeente Steenbergen

- Autosnelweg volgens variant D32, S31B, S31, K31. Sluit zich dus niet aan bij de mening van de stichting Zoomweg-noord/A4.
- Vindt oostelijk tracé (S32) onacceptabel, ook niet met compenserende en mitigerende maatregelen.

Gemeente Fijnaart en Heijningen

- Onderschrijven reactie van Stichting Zoomweg-noord/A4.
- Aanleg autosnelwegalternatief.
- Realiseren aansluiting Dintelmond.
- Treffen van geluidwerende voorzieningen ter hoogte van de bebouwde kom van Heijningen en enkele in het buitengebied.

Gemeente Halsteren

- Aanleg van A4 als autosnelweg
- Voorkeur voor H32A-variant.
- Aanleg Zoomweg-noord te verkiezen boven verdere verbreding van de A16.

Gemeente Bergen op Zoom

- Aanleg van A4 als autosnelweg
- Kiest voor variant H32A bij Halsteren, aansluitend op de verlengde Randweg-Oost. Vervolgens via K32-S32 naar D32.
- Dringt aan op een versneld aanleg van de A4, vooruitlopend op de reconstructiemaatregelen van de A16.

BIJLAGE 2**Korte beschrijving van de alternatieven van de trajectnota**

In de trajectnota zijn een aantal alternatieven aangegeven die de problemen op de A4/A16 moeten oplossen. Daarbij gaat het telkenmale om gecombineerde alternatieven. De maatregelen of het achterwege blijven daarvan op de ene weg kunnen invloed hebben op de (verkeersintensiteiten op de) andere weg. De volgende alternatiefcombinaties zijn in de trajectnota uitgewerkt:

Combinatie	A4	A16
1. nul/nul	Uitvoering beperkte reeds voorgenomen maatregelen aan de weg, zoals realisatie rotonde en geluidsschermen in het kader van de geluidsanering.	Uitvoering reeds voorgenomen (kleinere) maatregelen, met reconstructie knooppunt Princeville als de belangrijkste maatregel.
2. nulplus/ nulplus	omlegging A4 ten oosten of ten westen van Halsteren	realisatie aantal maatregelen (vooral m.b.t. aansluitingen) gericht op het vooral verkeersveiliger maken van de weg.
3. nul/2*3	Uitvoering beperkte reeds voorgenomen maatregelen aan de weg, zoals realisatie rotonde en geluidsschermen in het kader van de geluidsanering.	uitbreiding autosnelweg naar 2*3 rijstroken.
4. nulplus/ 2*3 (oostelijke omlegging)	omlegging A4 ten oosten of ten westen van Halsteren	uitbreiding autosnelweg naar 2*3 rijstroken.
5. MMA (nul plus/ 2*3 + westelijke omlegging)	omlegging Halsteren volgens meest westelijke variant	verbreding naar 2*3 rijstroken + max. snelheid 100 km/u
6. autoweg/ nul	realisatie autoweg 1*2, met verschillende varianten voor tracering bij Halsteren en Steenbergen (oost of west)	Uitvoering reeds voorgenomen (kleinere) maatregelen, met reconstructie knooppunt Princeville als de belangrijkste maatregel.
7. autoweg/ 2*3	realisatie autoweg 1*2, met verschillende varianten voor tracering bij Halsteren en Steenbergen (oost of west)	uitbreiding autosnelweg naar 2*3 rijstroken.

2

8. autosnelweg/nul	realisatie autosnelweg (2*2), met verschillende varianten voor tracering bij de onderscheiden woonkernen.	Uitvoering reeds voorgenomen (kleinere) maatregelen, met reconstructie knooppunt Princeville als de belangrijkste maatregel.
9. autosnelweg/2*3	realisatie autosnelweg (2*2), met verschillende varianten voor tracering bij de onderscheiden woonkernen.	uitbreiding autosnelweg naar 2*3 rijstroken.

Alternatieven en varianten

De trajectnota geeft voor zowel de A4 als de A16 een aantal verbeteringen aan. In totaal zijn daaruit negen alternatieven samengesteld met verbeteringen aan de N259 en/of de A16. Er is een nulalternatief, een nulplusalternatief, nieuwe-wegalternatieven en een meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA).

De alternatieven geven een beeld van de nieuwe situaties die kunnen ontstaan: voor de A4 een lokale omlegging bij Halsteren, een totaal nieuwe verbinding als autoweg of als autosnelweg tussen Dinteloord en Bergen op Zoom; voor de A16 al dan niet een verbreding. Er zijn verschillende varianten mogelijk zowel wat betreft de precieze tracering alsook wat betreft de precieze uitvoering van de weg. Voor de A4 zijn deze varianten uitgewerkt per tracégedeelte - Dinteloord, Steenberg, Klutsdorp en Halsteren. Voor de A16 gaat het vooral om aansluitingsvarianten.



A4 GEDEELTE DINTELOORD-BERGEN OP ZOOM

Lokatie	Nulplusalternatief	Weginfrastructuuralternatieven	
		Autoweg 1x2	Autosnelweg 2x2
Dinteloord	F	F	F
		D21	D31, D31A, D32
Steenbergen		S21, S22	S31, S32, S32A
Klutsdorp		K21	K31, K32, K32A
Halsteren	H11, H11A, H12, H13	H21, H21A, H22, H23	H31, H32, H32A

Bijlage 1.2 Inspraakreacties op Trajectnota/MER A4/A16, samenvatting en commentaar, met toelichting op aspect planschade- en nadeelcompensatieregeling.**ALGEMEEN**

Onderstaand is een verkorte weergave opgenomen van de van de mondelinge en schriftelijke inspraakreacties op de Trajectnota/MER A4/A16. De reacties zijn voorzien van een kort commentaar.

Voor zover het inspraakreacties betreft op de voorkeur voor een bepaald alternatief of variant wordt verwezen naar het standpunt van de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM. In dit standpunt van 8 mei 1996 is namelijk de motivatie opgenomen voor de uitgesproken voorkeur.

Voor inspraakreacties die specifiek betrekking hebben op rijksweg A4, Dinteloord-Bergen op Zoom, wordt verwezen naar het Ontwerp-Tracébesluit A4 van 11 december 1996.

Reacties van gemeentebesturen, waterschappen en de provincie Noord-Brabant zijn zonder commentaar opgenomen. Genoemde besturen zijn in gevolge de Tracéwet door de beide ministers ook rechtstreeks uitgenodigd hun mening op de Trajectnota/MER te geven. In het standpunt en uitwerking tot Ontwerp-Tracébesluit is rekening gehouden met deze bestuurlijke adviezen.

Een aantal inspraakreacties heeft betrekking op gelijksoortige aspecten. Onderstaand is allereerst een aantal veel voorkomende reacties becommentarieerd. Bij de specifieke reacties zal vervolgens verwezen worden naar dit algemene commentaar.

A *Schadevergoeding.*

Een aantal insprekers meent door de reconstructie van de weg en/of bijbehorende werken nadeel te ondervinden. Er zijn een tweetal mogelijkheden om een verzoek tot schadevergoeding te doen.

Nadeelcompensatieregeling

De primaire regeling op basis waarvan schade beoordeeld wordt bij activiteiten van Rijkswaterstaat is de "Regeling nadeelcompensatie Rijkswaterstaat". Deze Regeling is op 1 januari 1992 in werking getreden. In artikel 2 van deze Regeling is het Recht van schadevergoeding als volgt geformuleerd: *De Minister kent degene die schade lijdt, of zal lijden, als gevolg van het door het Directoraat-generaal Rijkswaterstaat vervullen van taken,..., op verzoek een schadevergoeding, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende, anderszins is verzekerd. De vergoeding wordt bepaald in geld of op een andere wijze.* Deze verzoeken tot nadeelcompensatie dienen bij de minister van Verkeer en Waterstaat te worden ingediend (postbus 90157, 5200 MJ Den Bosch).

De hoogte van de vergoeding wordt naar redelijkheid en billijkheid vastgesteld. Het verzoek om schadevergoeding kan reeds na de publicatie van het Tracébesluit worden ingediend, waarna zo snel mogelijk na het rechtens onaantastbaar worden van het Tracébesluit tot eventuele vergoeding van schade kan worden overgegaan.

Planschaderegeling art 49 Wet Ruimtelijke Ordening

Een aanvullende regeling op de nadeelcompensatieregeling is de planschaderegeling van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Belanghebbenden, die menen planschade te lijden door de reconstructie van rijksweg 16 of 17 met bijkomende werken kunnen bij de Raad van hun gemeente een verzoek doen om vergoeding van die schade. Deze mogelijkheid is gebaseerd

op artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Een verzoek om planschadevergoeding kan worden gedaan nadat het bestemmingsplan, dat de realisering van de rijksweg c.a. mogelijk maakt onherroepelijk is geworden.

Art 49.1 van de Wet Ruimtelijke Ordening bepaalt namelijk: *Indien en voor zover blijkt, dat een belanghebbende ten gevolge van de bepalingen van een bestemmingsplan schade lijdt of zal lijden, waarbij de schade zodanig moet zijn, dat deze redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en dat vergoeding niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins verzekerd is moet de gemeenteraad hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toekennen.*

De procedure die door de gemeenteraad wordt gevoerd staat beschreven in de gemeentelijke planschadeprocedureverordening. Voor informatie hierover kunt u zich wenden tot de gemeente.

Aangezien Rijkswaterstaat onder bepaalde voorwaarden bereid is de door de gemeente te maken planschadekosten op zich te nemen, wordt Rijkswaterstaat in de planschadevergoedingsprocedure betrokken als belanghebbende. Hiertoe zijn tussen de gemeente en Rijkswaterstaat afspraken gemaakt. Zo zal Rijkswaterstaat aanwezig zijn op hoorzittingen en zal kunnen reageren op uitgebrachte (concept)adviezen van de door de gemeente te benoemen adviseur. Uitgangspunt van de procedure blijft echter dat de gemeenteraad, en niet Rijkswaterstaat, uiteindelijk een beslissing neemt op verzoeken om planschadevergoeding.

Schadevergoedingsschapsregeling

Rijkswaterstaat voert samen met de provincie en de gemeenten overleg over de haalbaarheid van een op te richten Schadevergoedingsschap. Dit Schadevergoedingsschap heeft tot doel verzoeken om schade ten gevolge van de aanleg van de HSL zowel als het verbreden en verleggen van de A16 en A17 door één terzake bevoegde instantie te laten behandelen. Naar verwachting zal ten tijde van het te nemen Tracébesluit dit Schadevergoedingsschap zijn geïnstalleerd. Indien dit Schadevergoedingsschap is geïnstalleerd zal de verantwoordelijkheid over behandeling van en besluiten over schadevergoeding van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan dit Schap worden overgedragen.

B *Grondverwerving.*

Grondverwerving ten behoeve van de reconstructie van de rijksweg met bijkomende werken geschiedt op basis van onderhandeling. Allereerst zal op basis van minnelijke schikking getracht worden tot overeenstemming te komen. Indien geen overeenstemming mogelijk is zal na vaststelling van het bestemmingsplan de onteigeningsprocedure worden opgestart. De grondverwerving voor de A16 en HSL geschiedt overigens door één partij: Rijkswaterstaat.

C *Relatie met de HSL*

In het standpunt van 8 mei 1996 is aangegeven dat de uitwerking tot OTB A16 van het weggedeelte Moerdijk-Breda, in samenhang met de plannen voor aanleg van de Hoge Snelheidslijn (HSL) dient te gescheiden. Hiertoe is in samenwerking tussen rijkswaterstaat (A16), HSL-projectorganisatie, gemeenten en provincie een integraal ontwerp uitgewerkt voor het gemeenschappelijke traject tussen Breda en Zevenbergschen Hoek. Dit heeft geleid tot geïntegreerd ontwerp waarin beide infrastructuurbundels zijn vormgegeven.

Door de keuze van een gemeenschappelijk ontwerp zal ook de verdere besluitvormingsprocedure gezamenlijk worden doorlopen. De beide OTB's voor A16 (Moerdijk-Breda) en HSL worden tegelijkertijd in procedure gebracht als ware er één ontwerp.

De gemeenschappelijke planuitwerking heeft geleid tot een aantal aanpassingen in het ontwerp zoals dat in de Trajectnota/MER was opgenomen. Een van de aanpassingen betreft de zuidelijke begrenzing van het plangebied nabij Prinsenbeek. Deze grens is vanaf de Lunetstraat in noordelijke richting verschoven in verband met de wijziging van de aansluiting Lunetstraat ten gevolge van de HSL. Een aantal insprekers wordt derhalve naar het OTB HSL verwezen omdat het betreffende deel van de A16 geen deel meer uitmaakt van dit OTB.

D A4 Hoogvliet-Klaaswaal

De verbinding Hoogvliet-Klaaswaal in Zuid-Holland is een wegvak dat geen deel uitmaakt van het SVV-2. De ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM hebben dan ook niet besloten tot een studie naar de noodzaak en tracering van een dergelijke verbinding. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT 1997-2001) maakt deze verbinding dan ook geen deel uit van het Verkenningenprogramma. Dit programma omvat projecten waar op basis van een Verkenning mogelijk een trajectstudie wordt gestart.

Het OVI (Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur) heeft in haar advies over de Trajectnota/MER erkent dat "...de opstellers van de Trajectnota er, om overigens legitieme redenen voor hebben gekozen het thans bekende en aanvaarde beleid als uitgangspunt te nemen. In de trajectnota is er van uit gegaan dat deze verbinding niet voor 2010 zal zijn gerealiseerd (peildatum studie).

AFKORTINGEN

H-/K-/S-/D-nummer	:	tracévarianten uit de trajectnota A4/A16
Nul/nulplus/MMA	:	alternatieven uit de trajectnota A4/A16
MMA	:	meest milieuvriendelijk alternatief
AW	:	autoweg
ASW	:	autosnelweg
HSL	:	hogesnelheidslijn
SDG	:	speciale doelgroepstrook

SCHRIFTELIJKE INSPRAAKREACTIES

1.1 Natuur Milieu Ruimtelijke ordening HOOGERHEIDE

Reactie:

Pleit voor MMA, want:

- Met MMA wordt congestienorm niet overschreden.
- A4 (autoweg, snelweg) levert nieuwe doorsnijding landschap, waterwingebieden en natuur. Is in strijd met Milieubeleidsplan en VINEX.
- A4 biedt geen oplossing voor hoge verkeersintensiteit Halsteren, want het gaat veelal om regionaal verkeer. A4 is niet nodig voor doorgaand vrachtverkeer Antwerpen-Rotterdam, want dat is minimaal.
- Enige werkelijke reden is ontwikkeling industrie langs weg: in strijd met beleid

Antwoord:

Voor de A16 is in standpunt uitgegaan van het MMA. Voor de overige aspecten zie het Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.2 W.J.A.M. van der Weegen STEENBERGEN

Reactie:

Bezwaar tegen traject S21 / S31 wegens versnippering huiskavel en versterking bereikbaarheid. Graag besluit met minimaal nadelige gevolgen en volledige schadevergoeding.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.3 Vereniging VNO-NCW DEN HAAG

Reactie:

Zo spoedig mogelijk voltooiing A4. Argumentatie in brief BZW (1.122).

Antwoord:

Zie reactie 1.122

1.4 Vereniging BENEGORA Leefmilieu v.z.w. PUTTE

Reactie:

Studie mist totaliteit verkeersstromen in corridor Rotterdam - Antwerpen. Met name de functie van de A17 mist. Nu deel A4 aanleggen is ongewenst. Eerst de volgende stappen:

- opwaardering A17 (betere splitsing A16/A17, bewegwijzering, DRIP)
- reconstructie A16
- H11A bij Halsteren met flankerende maatregelen Steenbergse en Halsterse weg
- na realisatie van het bovenstaande, een studie naar nut en noodzaak Zoomweg Noord

Antwoord:

In de (verkeers)studie van de Trajectnota is de gehele corridor Antwerpen-Rotterdam in beschouwing genomen, incl de functie van de A17. Reconstructie A16 omvat tevens de reconstructie van het knooppunt Klaverpolder inclusief de relatie A16-A17 v.v.. Zie ook Ontwerp-Tracébesluit A4 mbt de specifieke A4-aspecten.

1.5 Gemeente Woensdrecht en Gemeente Ossendrecht, HOOGERHEIDE

Reactie:

Voor algemene opvatting zie Streekgest Westelijk Noord-brabant (1.86).

Gemeenten verwachten dat invloed A4-noord op verkeersintensiteit A4-zuid en bijbehorende akoestische belasting polderwoningen in beeld wordt gebracht en maatregelen worden genomen. Zie ook reactie Ossendrecht (1.62).

Antwoord:

Zie 1.86, 1.62 en voor overig commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.6 Gemeente Rotterdam Dienst Stedebouw + Volkshuisvesting ROTTERDAM

Reactie:

Voorkeur voor verbreding A16 op korte termijn met derde strook als speciale doelgroepenstrook voor vrachtverkeer. A4-noord op ASW niveau, minimaal tracé voor reserveren.

Bij besluitvorming graag meer aandacht voor nationale belang: uitbreiding Rotterdam, verbinding Randstad - Rijn-Schelde-corridor, toename interactie door Rijn-Schelde Delta.

De A16 is geschikt voor SDG. SDG past bij verkeersstroom (veel vrachtverkeer) en beleid (beperken niet-noodzakelijk autoverkeer, stimuleren OV). A4 nationaal belang wanneer deeltrajecten Delfland en Hoogvliet-Klaaswaal aangelegd worden.

Antwoord:

Het standpunt motiveert de keuze voor aanleg autosnelweg A4 en verbreding A16 tot 2x3 rijstroken. De A16 wordt gereconstrueerd zonder SDG-stroken omdat ook zonder deze voorziening tot 2010 een aanvaardbare verkeersafwikkeling kan worden bereikt. Voorkeur A4 zie OTB A4, Hoogvliet-Klaaswaal zie D.

1.7 J.R.G. Dekkers BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Varianten A4 in trajectnota zijn onaanvaardbaar wegens aanslag op leefbaarheid, natuur en milieu.

Voorkeur voor ASW westelijk van Steenbergen, Halsteren, Bergen op Zoom met aansluiting op knooppunt Markiezaat. Tweede voorkeur voor eerder vastgestelde tracé RW19 uit 1971 met aanpassingen aan A58 Wouwse Tol - knooppunt Markiezaat. Graag op de hoogte van standpuntbepaling, adviezen en inspraakreacties.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.8 PTT-Post BREDA

Reactie:

Bij ongeval op Moerdijkbrug ligt verkeer tussen Rotterdam en West-Brabant stil, terwijl NL zich presenteert als distributieland. Daarom zo spoedig mogelijk A4 Halsteren-Dinteloord. Minder files, kortere reisafstand, veiliger.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.9 Sakko BV BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Bezwaar tegen A4-varianten D32, S32 en H32 vanwege benadeling brandstofverkoopspunt. Als toch één van deze varianten wordt gekozen, dan claim op locatie langs nieuwe A4.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.10 Coöperatie Suiker Unie U.A. Suikergroep, Vestiging Dinteloord

Reactie:

A4 ASW zo spoedig mogelijk. Rekening houden met veilige en gunstige inrichting voor toenemende stroom vrachtwagencombi's bietencampagne, o.a. vanuit Zeeland. Voorkeur westelijk tracé Steenberg, t.b.v. goede ontsluiting Zeeland-Noord. Als toch oostelijk, dan S32A met extra autoweg vanaf Zeelandweg-Oost. Bij D32 vloeiende rechterbocht naar rechterrijstrook op de Noordlangeweg. Komen 280 volgeladen combi's per dag door die bocht.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.11 VIOF Vereniging Industriële Ondernemingen Fijnaart TILBURG

Reactie: Voorkeur voor A4 ASW met rechtstreekse aansluiting op industrieterrein Dintelmond. Positief voor uitbreiding Dintelmond en werkgelegenheid. Verwijst naar reactie BZW (1.122).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4. In het standpunt is opgemerkt dat een aansluiting Dintelmond niet wenselijk wordt geacht omdat het bedrijventerrein geen bovenregionale functie heeft en krijgt. Zie ook reactie 1.122.

1.12 C.T.M. Moors STEENBERGEN

Reactie:

Akkerbouwbedrijf Zeelandweg-Oost 16. Bezwaar tegen S21 en S31 wegens aantasting percelen. Onduidelijk hoe ontsluiting parallelwegen geregeld is. Schade aan bouwplan en woongenot. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige schadevergoeding.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.13 Staatsbosbeheer Regio Brabant-West TILBURG

Reactie:

Beste oplossing is MMA. Ernstig bezwaar tegen alle varianten ten oosten van Halsteren. Sluit aan bij reactie Brabants Landschap (1.168).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4. Zie reactie 1.168.

1.14 Oliehandel D.C. Berkel B.V. Spijkenisse p/a Nauta Dutilh ROTTERDAM

Reactie:

Eigenaar pompstation Moerdijkseweg 1. Voorkeur aansluitingsvariant A16 binnen nulplus, mits extra op- en afrit ter hoogte van dwarsverbinding naar NS station Lage Zwaluwe en verplaatsing pompstation + restaurant "De Gouden Leeuw" in westelijke richting. Want verliest aansluiting op A16 en terrein wordt door verbreding aangetast. Vraagt kaarten op schaal 1:10.000 (TW artikel 4 lid 3).

Antwoord:

In het Standpunt is de motivatie aangegeven voor het tot 2x3 rijstroken verbreden van de A16 incl de aanleg van een aansluiting Zevenbergschen Hoek. Door aanleg aansluiting ter hoogte van Bredasedijk komt restaurant met tankstation onder tracé rijksweg te liggen. Bedrijfsvoering op huidige locatie is dan ook niet mogelijk. Genoemde voorzieningen zijn overigens niet-snelweggebonden. Ten aanzien van grondverwerving en schadevergoeding zullen nader onderhandelingen worden gevoerd (Zie A en B). Of bedrijfsverplaatsing tot de mogelijkheden behoort is mede afhankelijk van andere overheden.

1.15 W.T.C. van der Made-Joosen p/a Nauta Dutilh ROTTERDAM

Reactie:

Eigenaars restaurant "De Gouden Leeuw" Moerdijkseweg 1. Voorkeur aansluitingsvariant A16 binnen nulplus, mits extra op- en afrit ter hoogte van dwarsverbinding naar NS station Lage Zwaluwe en verplaatsing "De Gouden Leeuw" en pompstation in westelijke richting. Want verliest aansluiting op

A16 en verbreding leidt tot schade/verplaatsing bedrijf. Vraagt kaarten op schaal 1:10.000 (TW artikel 4 lid 3).

Antwoord:

Zie 1.14

1.16 P.J.C. Willemsen HALSTEREN

Reactie:

Eigenaar perceel Stapelakker 1A. Bezwaar tegen aanleg A4, verzoek af te zien van H21. Gaat ten koste van privéperceel.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.17 P.A.A. Mol DINTELOORD

Reactie:

Akkerbouwbedrijf in Oude Prinselandsepolder. Houd Zuidzeedijk recht als D32/S32A wordt gekozen. Bezwaar tegen D31A wegens doorsnijden landbouwgrond.

Bezwaar:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.18 Brabantse Milieufederatie TILBURG

Reactie:

Voorkeur voor A4 omleiding Halsteren als in MMA. Verhoging veiligheid A16 door verbeterde 2x2, weren regionaal en lokaal verkeer, kosten-doorberekening aan weggebruiker, afsluiten sluiproutes.

- Onvoldoende aandacht voor beleid gericht op beperking automobiliteit; voor beperking lokaal/regionaal verkeer op hoofdwegen; voor vervoer over rail en water; voor OV; en voor benutten bestaande infra. Verkenning rij- en reistijden frustreert succesvolle uitbouw OV.
- Economische noodzaak A4 ontbreekt en éénzijdig berekend. Rechtvaardiging aantasting natuurwaarden ontbreekt.
- Mogelijkheden voor beperking negatieve effecten zijn onderbenut.
- Ongewenste ruimtelijke ontwikkeling uitgelokt.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.19 Eshuis B.V. ZEVENBERGSCHEHOEK

Reactie:

Bedrijf aan Streeplandseweg 35 en 1. Voorkeur voor verbreden A16, met aansluitingsvariant niet op A17 maar op A16. Aansluiting op A16 in noordelijke richting verschuiven, voorbij perceel waar bedrijf wil vestigen (in hoek Oude Moerdijkseweg - Geldersedijk).

Antwoord:

Standpunt voorziet in aansluiting op A16 én A17. Als gevolg van aanleg bouwemplacement HSL dient bebouwing langs Streeplandseweg te verdwijnen. Voor grondverwerving en eventuele schadevergoeding ten gevolge van bedrijfsverplaatsing zie A en B. Of verplaatsing van bedrijf naar eigen voorkeurslokatie tot de mogelijkheden behoort is verantwoordelijkheid van andere overheden en maakt planmatig geen deel uit van dit OTB.

1.20 A.A.C.M. de Kock-Verbogt te STEENBERGEN

Reactie:

Bezwaar tegen S21/S31. Ligt dicht langs woning en veroorzaakt omrijshade. Als toch gekozen dan verzoek verplaatsing viaduct naar de Drielindekensdijk (wegens omrijden). Graag minimale nadelige gevolgen en volledige schadevergoeding.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.21 E.H.M. Andriessen LEPELSTRAAT

Reactie:

Bezwaar tegen A4 als ASW. Toename verkeersdruk, verstoring rust en ruimte, meer industriële ontwikkeling, aantasting landschap, luchtkwaliteit en woongenot. In bijzonder tegen K31 want die snijdt buurtschap Klutsdorp af van dorp Lepelstraat en tast landschap en woongenot aan.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.22 H.J.C. van Straaten en 7 anderen HALSTEREN

Reactie:

Bezwaar tegen H11/H11A, H21/H21A wegens toename uitlaatgassen en geluidsoverlast, aantasting Brabantsewal, transport gevaarlijke stoffen, aantasting dorpsaanzicht en uitzicht, waardevermindering woningen. Vanuit gezondheid mensen voorkeur voor Moerstraatse Variant, die alsnog bekijken.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.23 M.A.W.M. van Hees STEENBERGEN

Reactie:

Aanvulling op 1.146: verduidelijkte kaarten van Moerstraatse Varianten 1 en 2.

Antwoord:

n.v.t.

1.24 A.C. Verbeek STEENBERGEN

Reactie:

Vruchtboomkwekerij aan Kruislandsedijk 13. Bezwaar tegen D32 en S32A. Snijden huiskavel in tweeën. Pleit voor S32B.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.25 A.J. van Aart en A.J.L. de Crom HALSTEREN/BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Toekomstige bewoners Schansbaan 8. Bezwaar tegen H12, H22 en H31. Snijden bewoners oostelijk af van Halsteren, verstoren rust in recreatiegebieden, beschadigen waterwingebied, waarde woning ondergetekenden daalt en geluidshinder ontstaat. Voorkeur voor H32(A) en H23, met beperking van het sluipverkeer. Steunen standpunt St. Zoomweg-Noord (reactie 1.199).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.26 GroenLinks West-Brabant BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Bezwaar tegen A4 als ASW. Doorkruist natuurgebied en open ruimten. Keuze voor H11A met regionale functie. A16 en A17 bieden voldoende mogelijkheden. Verder zijn een goed OV en veilige fietspaden nodig.

Antwoord:

Voor commentaar A4 wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4. A16 wordt gereconstrueerd incl. verbetering knooppunt Klaverpolder (A16/A17).

1.27 P.R. Impens HEIJNINGEN

Reactie:

Bezwaar tegen aanleg A4 vanwege toename geluidshinder in huis. Als toch aanleg dan geluidwerende maatregelen gewenst.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.28 C.W.F.M. Ooms en C.G.M. Ooms-de Koning LEPELSTRAAT

Reactie:

Bezwaar tegen H21 en H31 vanwege doorsnijden grond van landbouwbedrijf.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.29 P.C. van den Berg & Zn. B.V. STEENBERGEN

Reactie:

Als eigenaar AVIA brandstofverkooppunt aan Wipstraat in Steenbergen bezwaar tegen aanleg A4 (D32, S32, H32) wegens direct nadeel. Als toch aanleg dan claim op verkooppunt aan nieuwe A4.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4. Voor eventuele schadevergoeding zie A. Toewijzing brandstofverkooppunten geen onderdeel inspraak trajectnota/MER.

1.30 H. van den Berg STEENBERGEN

Reactie:

Als eigenaar van pand Laurentiusdijk 2 in Steenbergen en directeur van P.C. van den Berg en Zn. bezwaar tegen aanleg A4 (D32, S32, H32) wegens direct nadeel. Als toch aanleg dan claim op nieuw verkoop/opslagpunt en woonruimte.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4. Voor eventuele schadevergoeding zie A.

1.31 E.C.R. Wijffels PRINSENBEEK**Reactie:**

Voorkeur voor verbreding A16 en omlegging ter hoogte van Prinsenbeek volgens westvariant (niet in nota). Zo niet, dan A16 in tunnel. Vanwege ruimtegebrek, geluidsoverlast, sabotagegevoeligheid, zandondergrond, Prinsenbeek/Haagse Beemden in toekomst grote woonkern.

Antwoord:

Genoemde westvariant maakt geen deel uit van de trajectnota/MER. Een dergelijke tracering zou vanwege de doorsnijding van het buitengebied in strijd zijn met het ruimtelijk ordeningsbeleid ten aanzien van het streven naar bundeling van infrastructuur. En aanzien van de voorkeur van een tunnel voor de passage van Prinsenbeek wordt verwezen naar de motivatie van de vormgeving van de A16 ter hoogte van de Lunetstraat in het OTB HSL.

1.32 P.N. Hoogerbrugge Steenbergen B.V. NAALDWIJK**Reactie:**

Traject K31 doorsnijdt tuinbouwbedrijf. Ondertekende wordt graag in gelegenheid gesteld hierover gehoord te worden c.q. een toelichting te geven.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.33 Tuincentrum de Heide BERGEN OP ZOOM**Reactie:**

Bedrijf aan Moerstraatsebaan 1A. Bezwaar tegen A4 wegens doorsnijding bedrijf door één van de varianten.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.34 A.M.M. Clarijs BERGEN OP ZOOM**Reactie:**

Voorkeur voor variant 1971 (rechte verbinding) of meest westelijke variant. Onaanvaardbaar zijn oostelijke varianten H13, H23, H32, H32a, vanwege de aanslag op natuur en milieu, het ontstaan van saneringssituaties en hinder van uitbreiding kernen. Wenst standpuntbepaling en alle adviezen en inspraakreacties te vernemen.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.35 J.C.M. Bakker STEENBERGEN**Reactie:**

Voorkeur voor west-variant omdat anders bebouwde kommen en natuurgebieden aangetast worden.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.36 H.G. Holtzer STEENBERGEN**Reactie:**

Bezwaar tegen oostelijke varianten S22 en S32, voorkeur voor westelijke varianten S21 of S31. Westelijk ontsluit Oost-Zeelandweg waardoor minder verkeer in de kom van Steenbergen komt. Westelijk milieuvriendelijker. Als S31 dan tweede aansluiting Steenbergen-Zuid overwegen.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.37 De Wit p/a ARAG Rechtsblijstand/Van Tilborg LEUSDEN**Reactie:**

Namens bewoners Afsgelechedijk 29 te Steenbergen. Bezwaar tegen oostelijke varianten, met name S32. Geeft overlast en waardevermindering van woning. Voorkeur westelijke variant. Door ontsluiting

Oost Zeelandweg komt minder verkeer in kom. Westelijk bovendien milieuvriendelijker en goedkoper.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.38 Bosschap ZEIST

Reactie:

Gaat uit van effecten ASW. Bezwaar tegen S22, S32, S32A vanwege scheiding bebouwing Steenberg van Het Oudland en doorsnijding en aantasting Oudland. Bezwaar tegen K21, K32 en K32A vanwege barrierewerking tussen Klutsdorp en Het Laag, De Dassenberg en Het Oudland, aansnijding Dassenberg en doorsnijding Bergse Water (de Ligne). Bezwaar tegen alle oostelijke varianten rond Halsteren vanwege verlies, versnippering en verstoring van natuur, landschap en recreatiegebied. Voorkeur voor S31, K31, H21A en H21.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.39 Stadsgewest Breda

Reactie:

Pleit voor verbreding A16 volgens MMA, met aansluitingen op de A17 en A16 en met nadere bestudering van

- specifieke doelgroepstrook
- effecten mogelijke aanleg HSL en rol A17
- effecten verbreding A16 op sluipverkeer
- en nut voorgenomen toeritdoserings bij Zonzeel.

Aanleg z.s.m., afstemming met HSL mag niet tot vertraging leiden. Voorkomen problemen op onderliggend wegennet door werkverkeer tijdens uitvoer. Handhaven bestaande fietsverbindingen. Geluidsschermen langs volledige kom Prinsenbeek (kaart 15 doet anders vermoeden).

Antwoord:

Standpunt en dus OTB gaat uit van verbreding A16 volgens MMA met aansluitingen op A16 en A17. Gezien de capaciteitstoename wordt een doelgroepstrook niet noodzakelijk geacht. Uit een tussentijds uitgevoerde benuttingsstudie is de wenselijkheid van een inhaalverbod voor vrachtauto's naar voren gekomen; deze maatregel is inmiddels ingevoerd. Toeritdoserings op knooppunt Zonzeel wordt vooralsnog niet overwogen.

De uitvoering van de verbreding en aanleg HSL zal geschieden met het in stand houden van 2x2 rijstroken voor doorgaand verkeer.

De akoestische voorzieningen zijn conform de Wet geluidhinder. Ter hoogte van Prinsenbeek wordt hiertoe verwezen naar het OTB HSL (Zie ook C).

1.40 Industriële Kring Bergen op Zoom TILBURG

Reactie:

Ondersteunt reactie BZW (1.122). Pleit voor directe aansluiting industrieterreinen op A4. Vanwege versterking bedrijvigheid, economie en werkgelegenheid.

Antwoord:

Zie 1.122. Voor overige commentaar zie OTB A4.

1.41 Bureau Rijnstad VLEUTEN

Reactie:

Reactie namens P. Andreae, vergunninghouder motorbrandstoffenverkooppunt "t Hoekske". Graag z.s.m. bevestiging of nieuw geplande verzorgingsplaats paar honderd meter NO van huidige locatie aan cliënt zal worden toegewezen.

Antwoord:

Handhaving brandstofverkooppunt op huidige locatie is niet mogelijk door aanleg aansluiting Zevenbergschen Hoek. Voor grondverwerving en eventuele schadevergoeding zie A en B. Het aanwijzen van beheerder voor nieuwe locatie maakt geen onderdeel uit van het OTB. Over een dergelijke toewijzing dient in een ander kader overleg te worden gevoerd.

1.42 Joosen Advies TILBURG

Reactie:

Reactie namens Van der Valk BV te Gilze, eigenaar perceel "Hoofdstraat" Zevenbergschen Hoek. Gestart met bouw partycentrum. Verzoek handhaven bestaande afrit, voor lawaai andere oplossing dan scherm (uitzicht) en perceel niet aantasten.

Antwoord:

In het kader van het saneren van het aantal aansluitingen (zie Standpunt) vervalt genoemde (halve) aansluiting. Vormgeving akoestische voorziening maakt geen deel uit van OTB, wel de keuze wal of scherm, Grondverwerving en eventuele schadevergoeding zie **A** en **B**.

1.43 P. Bierens DINTELOORD

Reactie:

Akkerbouwbedrijf Mariadijk 4. Bezwaar tegen D31A of D31 (aansluitend op S32B) vanwege slechtere bereikbaarheid van 16 ha aan Steenbergseweg en onduidelijkheid over ontsluiting Steenbergseweg - Zuidzeedijk. Voorkeur voor D32. Als toch D31(A), dan compensatie met goed bereikbare grond verwacht.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.44 M. Rijk DINTELOORD

Reactie:

Akkerbouwbedrijf Bloemendijk 3. Bezwaar tegen D31A (aansluitend op S32B) vanwege doorsnijding perceel van 13,5 ha. Voorkeur voor D32. Als toch D31A, dan compensatie met grond van dezelfde hoedanigheid verwacht.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.45 Gemeente Dinteloord en Prinsenland DINTELOORD

Reactie:

Voorkeur voor autosnelweg. Vanwege:

- concurrentiepositie Nederland, Randstad, Mainports
- positieve effecten voor de regio op het gebied van veiligheid, woon- en leefklimaat, vestigingsklimaat en concurrentiepositie en uitwijkmogelijkheden.
- minder (zwaar) verkeer in kom Dinteloord, ontsluiting Dintelmond, concurrentiepositie en werkgelegenheid transportbedrijven.

Voorkeur voor tracé D32 vanwege beste uitbreidingsmogelijkheden Dinteloord en minste geluidhinder en schade aan woningen en natuur. Bovendien kortste tracé. Ontsluiting Dintelmond is eerste vereiste, onafhankelijk van te kiezen alternatief.

1.46 Fam. P. Maas en 14 anderen LEPELSTRAAT

Reactie:

Bewoners Steenbergseweg te Lepelstraat. Bezwaar tegen H11, H11A, H21, H22, H31 vanwege aantasting percelen en uitzicht, waardevermindering, geluidhinder, luchtverontreiniging, verminderde veiligheid en verdere isolatie.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.47 ING Bank BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Zo spoedig mogelijk aanleg A4. Voordelen: klein project, ergernis en kosten huidige regionale verbinding, ruimte in gebied Roosendaal en Bergen op Zoom voor industrie en woningbouw. Steun standpunten Stichting Zoomweg-Noord (1.199).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.48 Vereniging tegen Milieubederf in en om het Nieuwe-Waterweggebied VLAARDINGEN

Reactie:

Vereniging is tegen aanleg A4-Zuid. Hangt samen met A4 in Noord-Brabant. Dringend verzoek tot integratie van de besluitvorming over de A4 in Noord-Brabant met besluitvorming over de A4 in Zuid-Holland.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4. Ten aanzien van Hoogvliet-Klaaswaal in Zuid-Holland zie **D**.

1.49 G.A.M. Krijnen STEENBERGEN

Reactie:

Gemengd bedrijf Triangel 10. Bezwaar tegen D32 en S31B vanwege diagonale doorsnijding

Triangelpolder, slechte bereikbaarheid perceel van 15 ha en verlies 3 ha door ontsluitingsweg. Voorstel D32 verleggen tussen Steenbergse Vliet en Triangelpolderdijk. Voorkeur voor verbetering bestaande tracé Dinteloordseweg.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.50 Maatschap J. en J. v.d. Lely DINTELOORD

Reactie:

Gemengd bedrijf Molenweg 5A. Bezwaar tegen D32 wegens doorsnijding bedrijfsgebouwen en grond. Bezwaar tegen D31A en D31 vanwege aansnijding perceel 6,5 ha en blokkade toegang bedrijf. Als toch D32 dan noodzakelijk dat totale bedrijf wordt aangekocht.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.51 Jaarsveld Groen en Milieu B.V. STEENBERGEN

Reactie:

Bezwaar tegen alle vervolgdeeltrajecten naar Steenbergen van D31/D31A en S31 vanwege doorsnijding bedrijfsinrichting en woonhuis met als gevolg continuïteitsproblemen. Voorkeur voor vervolgdeeltrajecten van D32. Als toch een nadelig traject wordt gekozen, dan integrale kostenvergoeding gevraagd.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.52 R. Beens STEENBERGEN

Reactie:

Bewoner Seringenlaan, filiaalhouder winkelbedrijf. Bezwaar tegen oostvarianten rond Steenbergen vanwege:

- inbreuk op woon- en leefklimaat, waardedaling onroerende goederen, vervoer gevaarlijke stoffen
- slechte bereikbaarheid winkelkern Steenbergen, toename sluiptverkeer naar centrum

Voorkeur voor westvarianten (geen woningen en kassen).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.53 P.H. Blom LEPELSTRAAT

Reactie:

Bezwaar tegen K21, K31, K32 en K32A vanwege aantasting Dassenberg, Oudlands en Halsters Laag en aantasting wooncomfort en woonbestemming Klutsdorp. In de studie is de functie van de A17 onderbelicht.

Antwoord:

In de (verkeers)studie van de Trajectnota is de gehele corridor Antwerpen-Rotterdam in beschouwing genomen, incl de functie van de A17. Voor overig commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.54 W.L. Friedrich ZEVENBERGSCHEN HOEK

Reactie:

Bewoners Moerdijkseweg. Aan A16, bij km.paal 48.0 is verzorgingsplaats gepland. Verzoek om bescherming (wal of bosrand) tegen toename overlast stank, geluid en licht.

Antwoord:

In het OTB A16 is ter hoogte van de Moerdijkseweg aan de westzijde van de A16 een afschermende voorziening geprojecteerd die, indien mogelijk (ruimte) zal worden aangeplant.

1.55 Anonymus uit BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Bezwaar tegen A4. Met name tegen omlegging Bergen op Zoom Halsteren oostelijk van "Vrederust". Wegens aantasting uitzicht, leefmilieu en waarde woning. Als toch oostelijk tracé dan informatie gewenst over wie wanneer schade vergoed en welke bijkomende voorzieningen getroffen worden.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.56 J. M. A. Koopmans BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Steun voor aanleg Zoomweg-Noord, m.n. uit oogpunt werkgelegenheid.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.57 P.L.E.M. Everts BREDA

Reactie:

Voorstel volgende acties:

- z.s.m. aanleg A4
- inhaalverbod vrachtauto's A16 Moerdijk-Breda
- verlengen invoegstroken A16
- viaducten nieuw/verbreden geschikt voor bredere weg in toekomst
- bestuderen effecten A4 op A16
- afhankelijk van bovenstaande besluiten over verbreden A16 volgens bestaand tracé

Antwoord:

Standpunt voorziet in aanleg A4 als autosnelweg én verbreding A16. Noodzakelijkheid verbreding A16 ook aanwezig na aanleg A4. Het inhaalverbod voor vrachtauto's is inmiddels operationeel.

1.58 R. Deckers Goorden STEENBERGEN

Reactie:

Gelijk aan reactie 1.36

Antwoord:

Zie 1.36

1.59 K. Deckers STEENBERGEN

Reactie:

Gelijk aan reactie 1.36.

Antwoord:

Zie 1.36

1.60 Kraaijeveld's Aannemingsbedrijf B.V. BARENDRECHT

Reactie:

Eigenaar Jachthaven Steenbergen. Bezwaar tegen westelijke variant A4 bij Steenbergen. Bestaanszekerheid haven valt weg als toegang vanaf het Volkerak niet meer onbelemmerd is. In dat geval volgt schadeclaim.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.61 A.C.A. Cuelenaers STEENBERGEN

Reactie:

Voorkeur voor A4 als rechte lijn van Bergen op Zoom tot einde A29 bij Dinteloord. Van bestaande varianten hebben D32, S32, H32 voorkeur, maar liever rechte lijn. Naast Zoomweg, vliegveld bij Dinteloord.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.62 Gemcente Ossendrecht

Reactie:

Gevolgen Zoomweg-Noord (ZN) voor Zoomweg-Zuid (ZZ) niet in beeld gebracht. Door komst ZN zal verkeersintensiteit op ZZ toenemen en leiden tot onaanvaardbare geluidshinder voor aanliggende woningen. Als ZN aangelegd wordt dan moeten er akoestische voorzieningen komen aan woningen langs ZZ.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.63 Groermann Olie B.V. BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Bezwaar tegen plannen A4 als daardoor omzet dubbelzijdig brandstofverkooppunt aan de N259 te Halsteren niet gehandhaafd kan worden. Bezwaar vervalt als vergunning wordt verleend tot nieuw (dubbelzijdig) verkooppunt op een van de trajectnota-locaties.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.64 A.F.M. Oerlemans STEENBERGEN

Reactie:

Bezwaar tegen S22 en S32 wegens onacceptabele gevolgen voor leefbaarheid, gezondheid en veiligheid van gezin. Voorkeur voor S21 of S31.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.65 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek AMERSFOORT

Reactie:

Archeologische vindplaatsen ontbreken op kaarten 28 en 29, graag herzien.

Antwoord:

Op kaart 28 (A4) is inderdaad de aanduiding Enkeerdgronden weggefallen. Deze potentiële archeologische vindplaatsen komen evenwel niet voor onder het in het standpunt gekozen tracé, alternatief. Zie ook de archeologische deelstudies tbv de trajectnota A4/A16. (S.A.I. en A.A.I.).

1.66 P.L.G.A. Koolwijk en P.J. Christiaanse LEPELSTRAAT

Reactie:

Bezwaar tegen K21, K32 en K32A. Wegens schade aan woonplezier en K32 loopt over huis. Verder aantasting historische waarde Klutsdorp.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.67 N. Gruteke WELBERG

Reactie:

Bezwaar tegen S22 en S32 vanwege aantasting leefmilieu, landschap en gezondheid bewoners Steenberg en Welberg. Voorkeur om Steenberg heen volgens S21 of S31.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.68 C.N. Oomen PRINSENBEEK

Reactie:

Bezwaar tegen verbreding A16 wegens toename geluidsoverlast en luchtverontreiniging en waardevermindering woning. Als toch verbreding dan afdoende werkende geluidswal tussen afrit Breda-Noord/Prinsenbeek en de "Beekse Kuil".

Antwoord:

Het standpunt voorziet in verbreding A16 tot 2x3 rijstroken. Voor eventuele schadevergoeding zie A. Akoestische maatregelen zijn op dit trajectdeel (Lunetstraat e.o.) beschreven in OTB HSL (zie C).

1.69 M.P.J. Slagter BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Bewoner Scheldelaan 59. Bezwaar tegen S32B (komt langs garage) en D32 (50 m van woning). Grootste voorkeur voor westelijke variant of anders S32A. Welke informatie over bestemming van het gebied was december 1994 reeds bekend bij de afdeling ruimtelijke ordening en bestemmingsplannen v.d. gemeente Steenberg? Antwoord is nodig i.v.m. verweer.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.70 D.M.M. Geuze LEPELSTRAAT

Reactie:

Bezwaar tegen K31 wegens scheiding Klutsdorp - Lepelstraat, niet bundelen met bestaande weg, tracering langs en over woningen en aantasting houtsingels en ven met natuurwaarde op perceel ondergetekende. Voorkeur voor K32 of K32A want ontziet woningen en glastuinbouw. Grootste natuurwaarde Dassenberg ligt aan achterzijde en wordt dus ontzien.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.71 Gemeente Tholen SINT-MAARTENSDIJK

Reactie:

Voorkeur voor spoedige aanleg ASW met ontsluiting van wegen naar gemeente Tholen vanwege

nauwe relatie oostelijk Zeeland - westelijk Noord-Brabant.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.72 J. Leusink HALSTEREN

Reactie:

Bezwaar tegen A4 als ASW, met name oostelijke variant. Vanwege grotere verkeersstroom, aantrekken industrie, negatieve natuur- en milieu-effecten. MMA is minst negatieve oplossing. Goede oplossing is verbreding A16, betere aansluiting en bewegwijzering A17 en A59.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.73 Dhr. en mevr. Endepoel HEYNINGEN

Reactie:

Bewoners Hoge Heijningsedijk 15. Toename decibellen verkeer verwacht. Indien Zoomweg-Noord wordt doorgetrokken dan aan beide kanten van de snelweg geluidswallen (kom Heijningen en Hoge- en Oude Heijningsedijk).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.74 A. Matthijssen STEENBERGEN

Reactie:

Bezwaar tegen S32A en S32 wegens schade en hinder rond woning. Als toch S32A dan schadeclaim.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.75 W.P. Withagen STEENBERGEN

Reactie:

Voorkeur voor H11A vanwege natuur-, landschappelijke- en geomorfologische waarden. Bezwaar tegen ASW-varianten nabij Klutsdorp. Oostelijke varianten (K32, K32A) vernielen De Dassenberg en het Laag. K31 doorsnijdt landbouwgrond ondergetekende.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.76 J. en A.C.M. Schrauwen m.t.s. ZEVENBERGSCHEN HOEK

Reactie:

Akkerbouw-, groente- en fruitteeltbedrijf aan de Langeweg 27. Als A16 verbreed wordt zal bedrijf verplaatst moeten. Bovendien bedrijfsschade voorzien wegens bouwwerkzaamheden.

Antwoord:

Over grondverwerving, eventuele bedrijfsverplaatsing en/of schadevergoeding zal nader overleg worden gevoerd. Zie A en B. Woonbestemming komt te vervallen vanwege geluidsoverlast.

1.77 J.P.B. Krebbekx LEPELSTRAAT

Reactie:

Gelijk aan reactie 1.66.

Antwoord:

Zie 1.66

1.78 A. Matthijssen STEENBERGEN

Reactie:

Gelijk aan reactie 1.74.

Antwoord:

Zie 1.74

1.79 S. Schipper ZEVENBERGSCHEN HOEK

Reactie:

Laat i.v.m. bereikbaarheid en leefbaarheid op- en afrit ZBH intact. Behoud ook benzinstation Oude Moerdijkseweg. Dan kan restaurant "Brabant" blijven functioneren en blijft werkgelegenheid voor 25 mensen intact. Verleng geluidswal aan Noordzijde met 50 meter voor bewoners Ewoudsdam.

Antwoord:

Conform standpunt wordt op/afrit gecombineerd tot één aansluiting nabij Bredasedijk. Het restaurant

kan in deze plannen onmogelijk gehandhaafd blijven; het betreft overigens een niet-snelweggebonden locatie. Akoestische maatregelen volgen uit randvoorwaarden Wet Geluidhinder en zijn afgestemd met HSL (zie C).

1.80 M.L. Koopman HALSTEREN

Reactie:

Bezwaar tegen traject Halsteren-West via Brabantsewal. Gebied is in de loop der jaren door gemeente en provincie ontzien vanwege de unieke situering.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.81 D.J.K Broekhuis STEENBERGEN

Reactie:

Bewoner Halsterseweg 2 en eigenaar 3 bedrijven in centrum. Bezwaren tegen oostelijk varianten Steenberg en S21 wegens directe schade aan perceel/woning en doorgaand verkeer in kom Steenberg. Voorkeur voor westelijke S31: kassen staan er nog niet en maar weinig inwoners ondervinden hinder bij bereiken haven.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.82 J.P. van Meel en 15 anderen LEPELSTRAAT

Reactie:

Bezwaar tegen K21, K31, K32 en K32A wegens aantasting Dassenberg, Oudlandsch laag en Halstersch laag en scheiding van deze gebieden van Klutsdorp. En wegens aantasting wooncomfort langs Steenbergseweg. Klutsdorp mag niet ondergeschikt worden gemaakt aan belangen Halsteren en Steenberg.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.83 N.V. Nederlandse Gasunie EINDHOVEN

Reactie:

Bij wegverbetering graag tijdig overleg over gastransportleidingen rond N259.

Antwoord:

Tijdig overleg wordt toegezegd.

1.84 Gebr. J.M.M. en M.A.J. Romme MOERDIJK

Reactie:

Boerderij Steenweg 12 ligt 30 m van A17. Gevreesd voor schade aan gebouwen door toename verkeer en aantasting woongenot. Door plannen 2 ha grond kwijt: wordt die opgekocht, vervangen of geruild?

Antwoord:

Grondverwerving en eventuele schadevergoeding (overlast en/of bedrijfsvoering) zal op basis van onderhandelingen geschieden (zie A en B).

1.85 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Westelijk Noord-Brabant BREDA

Reactie:

Keuze ASW-varianten D32, S32, K32A, H32A. Zie reactie Stichting Zoomweg Noord (1.199). Zoomweg-Noord ontbrekende schakel internationale ASW-verbinding. A16 onvoldoende capaciteit voor verwerking groeiende verkeersstroom Rotterdam-Antwerpen. A4 levert concurrentievoordeel transportsector en gunstig voor vestigingsklimaat. ASW gunstigste effecten-kosten verhouding. Ook verbreding A16 tot 2x3 nodig, prioriteit bij A4.

Antwoord:

A16 wordt conform standpunt verbreed tot 2x3 rijstroken. Voor commentaar A4 wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.86 Streekgewest Westelijk Noord-Brabant ROOSENDAAL

Reactie:

Snelle realisering A4 vanwege economische ontwikkeling Bergen op Zoom in noordelijke richting, samenvallend belang Rotterdam/Randstad en West-Brabant en bestaande regionale bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.87 Gedeputeerde Staten provincie Zuid-Holland DEN HAAG

Reactie:

Onderbelicht blijft in hoeverre één achterlandverbinding op langere termijn voldoende is voor verbinding Randstad met achterland. Economische gevolgen uitgedrukt in "kosten van filevertraging" aanvullen met ontwikkelingsmogelijkheden Antwerps en Rotterdams havengebied en regio.

Antwoord:

In de (verkeers- en economische) studie van de Trajectnota is de gehele corridor Antwerpen-Rotterdam in beschouwing genomen. Voor commentaar A4 wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.88 Konstruktiebedrijf en machinefabriek v.d. Klundert B.V. ZEVENBERGSCHEN HOEK

Reactie:

Voorkeur voor aansluitingsvariant A16, opgeschoven in noordelijke richting zodat bedrijf ontzien wordt, zie reactie 1.19.

Antwoord:

Conform standpunt wordt aansluiting op A16 bij Zevenbergschen Hoek, tgv planintegratie met HSL, ten opzichte van trajectnota/MER, naar noorden verschoven tot Bredasedijk (zie C). Terrein van betrokkene wordt daardoor in belangrijke mate ontzien. Voor grondverwerving en eventuele schadevergoeding zie A en B.

1.89 N.V. Delta Nutsbedrijven MIDDELBURG

Reactie:

Mede namens provincie Noord-Brabant verzoek volgende mee te nemen: H31, H12 en H22 geven ernstige complicaties voor drinkwaterzuivering:

- PMV geeft verbod aanleg wegen in waterwingebied en noodzaakt tot ontheffing voor aanleg wegen in beschermingszone
- aanleg weg in grondwaterbeschermingsgebied leidt tot extra kosten voor beschermende voorzieningen
- luchtemissies hebben consequenties voor beluchtingslucht.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.90 A. Antonissen STEENBERGEN

Reactie:

Gemengd landbouwbedrijf Drielindekensweg 5. Bezwaar tegen S31 vanwege ligging op 100 m van bedrijfsgebouwen, 3,5 ha grond verloren, schade aan landbouw en landschap. Voorkeur voor S32 vanwege minste schade aan natuurlandschap en landbouw.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.91 Akzo Nobel STEENBERGEN

Reactie:

Spoedig aanleg A4 i.v.m. concurrentiepositie bedrijf. Steun reactie Stichting Zoomweg-Noord (1.199).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.92 R.J. van Damme en M.D.F.M. van der Heijden STEENBERGEN

Reactie:

Bewoners Welbergsdijk 45. Bezwaar tegen oostelijke varianten, ook die van 1971 wegens overlast. Voorkeur voor westelijke variant vanwege ontsluiting Oost Zeelandweg, milieu en kosten.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.93 A.C.H.R. van Iersel DINTELOORD

Reactie:

Akkerbouwbedrijf met veldkavel in hoek Molenweg-Zuidzeedijk. D32 snijdt deel veldkavel af, D31 noodzaakt tot omrijden, D31A sluit ontsluiting veldkavel via Langeweg af. Goede ontsluiting waarborgen. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige schadevergoeding.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.94 EVO Zuid-West-Nederland BERGEN OP ZOOM**Reactie:**

Sluit aan bij Stichting Zoomweg-Noord (1.199). Voorkeur voor A16 2X3 en A4 ASW met gestrekt verloop (D32, S32, K32A en H32A). Eerst A4, anders omvangrijke vertragingen bij verbreden A16. Aandacht voor ontsluiten bedrijventerreinen: aansluiting Dintelmond, aansluiting op A4 via de Eendrachtweg en aanleg zuidelijke rondweg Steenbergse ter ontlasting Franseweg. Goede verbindingen nodig wegens momenteel teruglopende bereikbaarheid en veiligheid, met kostenstijging voor verladende bedrijfsleven. Bovendien is A4 stimulans voor economische ontwikkeling West-Brabant en Zeeland. A4 en A16 hebben belangrijke functie als verbinding Rotterdam - Antwerpen en Randstad - Zuid-Europa en ontsluiting regionale bedrijfsleven. A4 is bovendien nodig voor verbetering verkeersveiligheid en lokale bereikbaarheid en voor terugdringen sluipverkeer.

Antwoord:

Het standpunt spreekt voorkeur uit voor het verbreden van de A16 en het aanleggen van de A4. Hierin wordt tevens opgemerkt dat, aangezien het bedrijventerrein geen bovenregionale functie heeft en krijgt, een extra aansluiting Dintelmond niet wenselijk wordt geacht.

1.95 A Botermans LEPELSTRAAT**Reactie:**

Melkveebedrijf Steenbergseweg 54. Bezwaar tegen K21/ H22/ H23 wegens doorsnijden bedrijfsgebouwen en kavel en tegen K21/ H21A/ H21 wegens doorsnijden huiskavel. Verplaatsing in die gevallen gewenst. H12/H13 maakt huiskavel kleiner, compensatie verlangd. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige schadevergoeding.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.96 W.T.C. van de Made p/a Das Rechtsbijstand AMSTERDAM**Reactie:**

Cliënt vormt met A.C.P. Joosen de V.O.F. De Gouden Leeuw (zie ook 1.15). Voorkeur A16 niet verbreden: verbreding betekent dat bedrijf ter plaatse niet kan voortbestaan. Als toch verbreding dan tijdig overleg over verplaatsing bedrijf naar door cliënt gewenste locatie.

Antwoord:

Door verbreding (zie standpunt) kan bedrijf niet op huidige locatie blijven voortbestaan. Het betreft niet-snelweggebonden restaurant. Grondverwerving en eventuele schadevergoeding zal op basis van onderhandelingen geschieden (zie A en B). Over eventuele verplaatsing van het bedrijf wordt door andere overheden beslist; dit val valt buiten het kader van het OTB.

1.96A P.A.M. Van Kinderen p/a Das Rechtsbijstand AMSTERDAM**Reactie:**

Cliënt is vertegenwoordiger financieel beheer/exploitatie en eigenaar van café-restaurant "Brabant". Bezwaar tegen varianten waarin op- en afrit nabij bedrijf komt te vervallen. Voor inkomsten afhankelijk van A16-gebruikers. Verzoek behoud bereikbaarheid bedrijf vanaf A16.

Antwoord:

Door verbreding (zie standpunt) kan bedrijf niet op huidige locatie blijven voortbestaan. Het betreft niet-snelweggebonden restaurant. Grondverwerving en eventuele schadevergoeding zal op basis van onderhandelingen geschieden (zie A en B).

1.97 P. Veraart-Rockx LEPELSTRAAT**Reactie:**

Bezwaar tegen varianten A4 die nabij woning aan Lagemetenweg 1 lopen wegens: verstoring rust en uitzicht; schade aan opstal, gewassen, veestapel en gezondheid; en waardedaling eigendommen.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.98 M.A. Keuris STEENBERGEN**Reactie:**

Zie reactie 1.36. Met daarbij: uitbreiding industrieterrein Reinierpolder is gepland. Bij oostvariant zal verbindingsweg Reinierpolder naar A4 horen, wat negatief is voor milieu, leefklimaat en kosten.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.99 J.J.M. Goossens STEENBERGEN**Reactie:**

Bewoner Dinteloordseweg 30. Grote verkeersintensiteit N259 vraagt om ingrijpen. Voorkeur voor S31B of S32A. Bezwaar tegen S21, S22, S31, S32B wegens overlast verkeerslawaaï rond woning, waardevermindering. Vrees met name bij S21 en S32B onbewoonbaarheid woning.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.100 N.V. Nederlandse Spoorwegen EINDHOVEN**Reactie:**

Bezwaar tegen aansluitvarianten A17/A16 omdat deze niet passen in toekomstbeeld van station Lage Zwaluwe als transferium (weg/rail) voor personenverkeer, met potentie van 50% overname autoverkeer Moerdijkbrug. Graag gezamenlijke studie met betrokken overheden. E.a. betrekken in besluitvorming, NS betrekken bij aansluiting A17 en A16 in relatie met bereikbaarheid station LZ.

Antwoord:

Integrale planuitwerking met HSL nabij o.a. aansluiting A16 is tot stand gekomen inclusief betrokkenheid NS.

1.101 Gebr. J. en A. Janssen PRINSENBEK**Reactie:**

Woonhuis, bedrijfsgebouwen en 6 à 8 ha aan Nieuwveerweg 11 vallen onder tracé verbreding. Compensatie aansluitend op bedrijfsgrond waarschijnlijk niet mogelijk. Staan er op dat aantasting bedrijf volledig wordt gecompenseerd en niet enkel deel onder tracé.

Antwoord:

Grondverwerving en eventuele schadevergoeding zal op basis van onderhandelingen geschieden (zie A en B).

1.102 Fam. Zandbergen HALSTEREN**Reactie:**

Bezwaar tegen H21/H21A en H11/H11A wegens niet bieden van duurzame oplossing voor goede, veilige en economisch aantrekkelijke verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen, waar ook lokale verkeer gebruik van kan maken. H21/H21A bovendien negatief voor Brabantwal, leefbaarheid aangrenzende woonwijk en waarde huizen.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.103 C.W. Hage STEENBERGEN**Reactie:**

Akkerbouwbedrijf met groentetak Dinteloordseweg 2. Voorkeur voor westelijke variant. Bezwaar tegen S32B wegens doorsnijden gebouwen en verlies 4 ha. En wat betekent deze variant voor ontsluiting perceel in Oost Graaf Hendrikpolder via eigen betonpad? Bezwaar tegen S32 wegens volledig doorsnijden bedrijf en verlies 10 ha. Vervangend bedrijf zou dan beste zijn. Bij aantasting bereikbaarheid bovendien kostenderving groente.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.104 L.J.A. Geluk STEENBERGEN**Reactie:**

Bewoner Drielindekensdijk 6. Bezwaar tegen S21 wegens waardevermindering pand, belemmering uitzicht en overlast. Bovendien ontsluiting op kaart onduidelijk. Bezwaar tegen S31 wegens geluidsoverlast en situering aan doodlopende weg. Voorkeur voor S32 (bestaand tracé, minder landbouw doorsneden).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.105 N.G. van Nieuwenhuijzen DE HEEN**Reactie:**

Eigenaar 23 ha landbouwgrond aan Drie Lindekensdijk. Bezwaar tegen S31 en S21 wegens doorsnijden grond en vermindering bereikbaarheid. Als toch deze varianten dan verzoek vervangende vergelijkbare grond.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.106 J.P.M. van Kaam STEENBERGEN

Reactie:

Bezwaar tegen plannen A4 wegens verslechtering woonsituatie, waardevermindering eigendommen en verstoring landschappelijk buitengebied. Oostelijk varianten Klutsdorp lopen over of langs woning. Omlegging Halsteren veroorzaakt toename verkeersintensiteit op weg.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.107 W. Trompers ZEVENBERSCHEN HOEK

Reactie:

Agrarisch bedrijf tussen Moerdijkseweg en A16. Bezwaar tegen nulplusalternatief, aansluiting aan de A17. Vanwege grondverlies langs randen percelen: worden onrendabel door kleine en slechte vorm. Daarnaast geluidwerende voorzieningen nodig vanwege extra geluidsoverlast. Graag nadelige gevolgen minimaal en schade volledig vergoed.

Antwoord:

Voor gekozen alternatief incl aansluiting A17 zie Standpunt. Grondverwerving en eventuele schadevergoeding zal op basis van onderhandelingen geschieden (zie A en B).

1.108 P. Altena LEPELSTRAAT

Reactie:

Eigenaar café-restaurant "De Handwijzer" langs de N259 te Lepelstraat. Doelgroep is 100% weggebruiker. Varianten A4 bedreigen levensvatbaarheid bedrijf en lopen soms over de zaak. Minimaal schadeloosstelling verwacht en bij voorkeur een alternatief langs nieuwe A4.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.109 A.M.G.W. LANGENBERG te STEENBERGEN

Reactie:

(Zie ook reactie 1.36) Bezwaar tegen oostelijke varianten Steenbergen wegens:

- korte afstand tussen weg en bebouwde kom Steenbergen en Welberg en daar gelegen open zwembad, sportpark en tennisbanen (hinder geluid, luchtkwaliteit) en
- toename verkeer van/naar Zeeland en industrieterrein Reinierpolder (afname veiligheid).

Voorkeur voor westelijke varianten. Deze zijn ook milieuvriendelijker.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.110 Hoekse Lijst ZEVENBERGSCHEN HOEK

Reactie:

Belangenpartij voor Zevenbergschen Hoek en Langeweg. Geluidswal bij ZBH is te kort. Verlenging nodig met 50 m, zowel aan noord- als aan zuidzijde (wegens windrichting, huizen Ewoudsdam en Driehoefijzerstr.). Op- en afrit ZBH nodig voor bereikbaarheid (hulpverlening) ZBH en voor restaurant Brabant plus benzinestation (werkgelegenheid 25 pers.).

Antwoord:

Standpunt voorziet in handhaving aansluiting A16 bij Zevenbergschen Hoek, zij het op een andere locatie. Door verbreding A16 (zie Standpunt) kan restaurant niet op huidige locatie blijven voortbestaan. Het betreft niet-snelweggebonden restaurant. Akoestische maatregelen in het OTB komen voort uit randvoorwaarden Wet Geluidhinder.

1.111 Fam. E. Meijer STEENBERGEN

Reactie:

Bezwaar tegen S21, S22, S31, S31B en S32B wegens waardevermindering, schade en overlast/hinder voor huis en erf aan Dinteloordseweg 22. Schadeloosstelling geëist, ook voor nu reeds geleden schade (waardevermindering, investeringen). Onderzoek of S21 en S31 al noordelijker de bocht naar het westen kunnen maken.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.112 A.J.M Dierks HEIJNINGEN

Reactie:

Bezwaar tegen feit dat in trajectnota geluidbeperkende voorzieningen langs A4 bij Heijningen ontbreken. Geluidsoverlast zal door toename verkeersintensiteit toenemen.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.113 J. van Brenkelen ZEVENBERGSCHEN HOEK

Reactie:

Gelijk aan reactie 1.110.

Antwoord:

Zie 1.110

1.114 C.T.L. Moors NIEUW VOSSEMEER

Reactie:

Akkerbouwbedrijf. Bezwaar tegen westelijke variant Steenberg (S21, S31) wegens doorsnijden perceel 11 ha in Oost Graaf Hendrikpolder (Z11, Z12) en teniet gaan van ontwatering. Parallelweg en onderdoorgang moet voldoende ruim blijven voor landbouwverkeer. Graag nadelige gevolgen minimaal en schade volledig vergoed.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.115 J. Huibrechtse HALSTEREN

Reactie:

Gelijk aan reactie 1.102.

Antwoord:

Zie 1.102

1.116 G.J.W.M. de Dooy BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Namens Stalhouderij, manege V.O.F. "Paardenhoeve". Bezwaar tegen oostelijk tracé Bergen op Zoom. In 1993 uitgebreid met 3 ha weidegrond, plannen voor wedstrijdaccommodatie. Belangrijkste gedeelte accommodatie moet door oosttracé verdwijnen, geen vervangende grond. Geluidhinder zal ruiters doen wegblijven. Voor woning in 1989 waarde van 52 Db(A) vastgesteld.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.117 G.S.T.D. Tjoe STEENBERGEN

Reactie:

Bezwaar tegen oostelijk tracé Steenberg wegens geluidhinder, hogere kans aantasting fysieke gezondheid, toename bedrijvigheid in woonomgeving en onjuistheid van voorstelling (woonwijk Noord-Oost (2500 inw.) mist op kaart in nota. Oosttracé gaat in tegen eerdere afspraken Gemeente en oostelijke uitbreiding woningbouwlocaties.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.118 P. van Sprundel DINTELOORD

Reactie:

Bewoner Molenweg 4. Bezwaar tegen aanleg A4 wegens schade aan woongenot door sneiweg, op- en afritten en verkeersdrukte.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.119 Fractie GroenLinks Fijnaart en Heijningen FEIJNAART

Reactie:

Bezwaar tegen doortrekken A4 en verbreden A16. Infrastructurele maatregelen stimuleren automobiliteit. A4 zal druk bereden route worden; negatief voor leefbaarheid Heijningen en forensen krijgen hinder van filevorming bij Heijnenoordtunnel. Aansluiting Dintelmond geen prioriteit want leidt tot aantasting leefbaarheid door uitbreiding industrieterrein.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.120 A. Meesters STEENBERGEN

Reactie:

Bezwaar tegen S32A wegens doorsnijden fruitteeltbedrijf aan Afsgelechedijk 12. Het ruimtebeslag loopt over woning en bedrijfsgebouwen, leefbaarheid wordt aangetast, 2,5 ha grond gaat verloren. Ontwikkeling in richting recreatie niet meer uitvoerbaar. Voorkeur voor S31 wegens relatief weinig gehinderden door geluidsoverlast en horizonvervuiling en wegens minder verkeer in kom Steenberg. Graag nadelige gevolgen minimaal en schade volledig vergoed.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.121 Maatschap P.J. van der Most en E.G.M. van der Hoeven STEENBERGEN**Reactie:**

Eigenaars glastuinbouwbedrijf bij Steenberg. Bezwaar tegen varianten door glastuinbouwgebied wegens waardedaling en afname woongenot. K32B en K31B gaan door eigen bedrijf, dit dient dan te worden aangekocht. S31 schaadt sociale contacten met Lepelstraat. Vraagtekens bij plaatsing benzinepomp bij S31/K31 wegens risico's. Voorkeur voor K32A, maar dan wel goede ontsluiting nodig en OV optimaal.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.122 Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging TILBURG**Reactie:**

- West-Brabant en Zeeuwse industrie/havengebied willen optimaal gebruik maken van ligging tussen Havensteden Rotterdam en Antwerpen.
- Adequate infrastructuur is belangrijke voorwaarde voor actief werkgelegenheidsbeleid (werkloosheid 11% beroepsbevolking) en om economische functies industrie en transport te bedienen.
- West-brabant vormt draaischijf van relaties in corridor Schiphol, Rotterdam, Antwerpen, Europees achterland.
- Volwaardig alternatief voor A16 in vorm A4 noodzakelijk, oostelijke variant als kortste verbinding voorkeur.
- Voltolging A4 als ASW in principe los van noodzakelijke verbreding A16. Toch A4 z.s.m. aanleggen, gelet op economisch belang.

Antwoord:

Het standpunt spreekt voorkeur uit voor het verbreden van de A16 en het aanleggen van de A4 (oostelijke variant). Standpunt spreekt geen prioriteit uit voor A4 of A16.

1.123 Provinciaal Samenwerkingsorgaan Kamers van Koophandel Noord-Brabant 'S-HERTOGENBOSCH**Reactie:**

Reactie mede namens platform Verkeer- en Vervoersaangelegenheden (VVA). Voorkeur voor aanleg A4 als ASW en verbreden A16. A4 eerst. Als A16 niet verbreed, dan in dimensionering kunstwerken wel met verbreding rekening houden. Bereikbaarheid Brabant nodig voor sterke economie en noodzakelijke werkgelegenheid. Brabantse hoofdwegennet belangrijk onderdeel verbinding economische driehoek Calais, Ruhrgebied en Randstad. A4 ontbrekende schakel en nodig als verbinding Rotterdam -Antwerpen.

Antwoord:

Het standpunt spreekt voorkeur uit voor het verbreden van de A16 en het aanleggen van de A4 zonder overigens een uitspraak te doen over de prioriteit bij aanleg.

1.124 Maatschap P.G.J. van Lakwijk en A.M.M. van Lakwijk STEENBERGEN**Reactie:**

Bezwaar tegen S31 wegens doorsnijden huiskavel aan Drielindekensweg 6. Als toch S31 dan compensatie grond en schade noodzakelijk aansluitend aan huiskavel. Bovendien ontsluiting niet duidelijk. Bezwaar tegen S31 en K32B wegens extra geluidsoverlast. Voorkeur voor tracé oostelijk van Steenberg. Graag nadelige gevolgen minimaal en schade volledig vergoed.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.125 Transport en Logistiek Nederland ZOETERMEER**Reactie:**

Aanleg A4 2x2 en verbreding van A16 tot 2x3, is noodzakelijk voor goede verkeersafwikkeling in

studiegebied. Extra rijstrook op A16 dient selectief beschikbaar te komen voor vrachtverkeer en eventuele andere doelgroepen waaraan prioriteit wordt toegekend bij doorstroming. Uitgangspunt dat SVV-2 beleid wordt uitgevoerd is te optimistisch, op lange termijn verdient vrachtverkeer prioriteit bij doorstroming. Naast positief effect op bereikbaarheid is er een positief effect op verkeersveiligheid, vervoer gevaarlijke stoffen en economie.

Antwoord:

Het standpunt spreekt voorkeur uit voor het verbreden van de A16 en het aanleggen van de A4. Noodzaak doelgroepstrook op A16 ontbreekt omdat met 2x3 rijstroken tot 2010 aanvaardbare verkeersafwikkeling kan worden bereikt.

1.126 J.J.A.M. Verbeek STEENBERGEN

Reactie:

Akkerbouwbedrijf te Steenbergen. D32, S32A leidt tot verlies 30% grond, vermindering uitzicht en waarde en geluidhinder. Uitkoop is dan enige alternatief. Voorkeur voor S32B, geeft minste problemen.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.127 A. Nuijten BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Onacceptabel tracé 20 m van woonhuis aan Moerstraatsebaan 152. Daling woongenot en waarde huis. Hoe schadeloosstelling geregeld?

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.128 W.M. Polderman BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Bezwaar tegen alle A4-alternatieven en varianten bij Halsteren, anders dan de meest oostelijke. Natuurwaarden kunnen gecompenseerd worden. Overweeg verder om kortste verbinding tussen twee plaatsen waar weg nu ophoudt aan alternatieven toe te voegen. De argumentatie om dat niet te doen is tot nu toe weinig steekhoudend.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.129 A.L. van Nieuwenhuyzen STEENBERGEN

Reactie:

Akkerbouwbedrijf Triangel 8. Bezwaar tegen D32 wegens doorsnijding helft percelen. 15 ha kwijt, slechte bereikbaarheid overige percelen en weg op 100 m van woning. Pleit voor tracé ten westen van Steenbergen, volgens convenant RWS en Gemeente.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.130 C. Adam en J.J. Masmeijer DINTELOORD

Reactie:

Bezwaar tegen D31/D31A want betekent verdwijnen woning aan Zuidzeedijk 2 of zeer ernstige aantasting woongenot. Voorkeur voor D32. D31A schaadt broedgebied rond Potmarkreek en doorsnijdt grootste aantal landbouwkavels. D31 sluit dorp Dinteloord af. D32 voordeel dat Zuid-Zeedijk en Steenbergse Vliet met één viaduct gekruist kunnen.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.131 C. en J. Blom LEPELSTRAAT

Reactie:

Melkveebedrijf Kladseweg 1. Bezwaar tegen K31 wegens doorsnijden perceel 4 ha en beregeningsput, verloren gaan drainage en mindere bereikbaarheid. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige vergoeding schade.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.132 J. en W. en J. Franken BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Glastuinbouwbedrijf aan Moerstraatsebaan 59. Bezwaar tegen H32A wegens ontnemen

uitbreidingsmogelijkheden bedrijf en daarmee onrendabele situatie op langere termijn. Bovendien inkomstenderving door vervuiling kassen en gewassen. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige schadevergoeding.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.133 H. Paulus HALSTEREN

Reactie:

Glastuinbouwbedrijf aan de Oude Beijmoerseweg 1b. Bezwaar tegen H21A wegens afsnijden enige aanwezige uitbreidingsmogelijkheid in zuidelijke en westelijke richting. Bovendien toename geluidsoverlast, aantasting gewassen en vervuiling kassen. Als H21 gekozen dan zorgen voor goede ontsluiting Oude Beijmoerseweg richting Halsteren. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige schadevergoeding.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.134 W. van der Heijden DINTELOORD

Reactie:

Akkerbouwbedrijf te Dinteloord. Bezwaar tegen D32 wegens doorsnijden veldkavel in zuidoosthoek Noord Langeweg - Molenweg, afsluiten hoofdontsluiting (Zuid Langeweg) en geluidsoverlast. Als geen vervangende grond, dan moet inkomensschade en schade aan drainage vergoed. Ontsluiting moet gewaarborgd blijven. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige vergoeding schade.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.135 W.P.A.G.M. van Gils DINTELOORD

Reactie:

Woning aan Noordlangeweg 12 (F3726). Aanleg A4 zorgt voor niet leefbare situatie. Toename geluid- en stankoverlast en trillingen. Afrit zorgt voor directe lichtinval koplampen. Praatpalen nodig wegens overlast door ongevallen en telefoneren. Voorstel A4 met viaduct over Noordlangeweg.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.136 Dhr. en mw. J.W.A.M. Dingemans DINTELOORD

Reactie:

Verzoek af te zien van plannen A4 wegens toename overlast door trillingen, uitlaatgassen en geluid, wellicht boven geluidsnormen. Temeer daar bewoner last heeft van astma. Waarde woning en opstellen vermindert, kan niet ten laste komen van ondergetekende. Bezwaar tegen aanleg bushalte voor het viaduct. Komt voor huis, leidt tot extra afremmen en optrekken en verkeer op B-weg.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.137 C. van Tiggelen HALSTEREN

Reactie:

Akkerbouw- en vollegrondstuinbouwbedrijf Steenbergseweg 21. Bezwaar tegen H32 wegens doorsnijden perceel (Halsteren, K194/195) van 8 ha. Tracé dat tijdens ruilverkaveling Kruisland-Wouw is toegewezen aan provincie zou schade enigszins beperken. Inkomensschade door daling verkeersintensiteit Steenbergseweg (huisverkoop asperges langs de weg).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.138 G.J. Vanhees STEENBERGEN

Reactie:

Bezwaar tegen oostelijke varianten Steenbergen wegens geluidsoverlast en uitstoot milieu-onvriendelijke stoffen in nabijheid woningen. Wijk noord ontbreekt op de kaart. Voorkeur voor S21 of S31 wegens ontsluiting Zeelandweg-oost en industrieterrein Reinierpolder, wat leidt tot minder verkeer in kom Steenbergen en meer werkgelegenheid.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.139 J. en P. Luijks STEENBERGEN

Reactie:

Akkerbouw- en fruitteeltbedrijf Afsgelechedijk 8. Bezwaar tegen D32, S32A en S32B. D32 en S32 leiden tot versnippering bedrijfsvoering. Door S32B gaat 2,5 ha verloren. S32B en D32 leiden tot waardedaling gebouwen en woning. D32 onacceptabel. Als toch autobaan dan voorkeur voor S32B. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige vergoeding schade.

Antwoord:

1.140 C.A. Broere ZEVENBERGSCHE HOEK

Reactie:

Vrijstaande woning aan Moerdijkseweg 5. Verbreding A16 leidt tot meer geluidhinder. Zal dan vanwege slechte woonsituatie andere woning eisen.

Antwoord:

Eventuele schadevergoeding zal in nader onderhandelingen worden vastgesteld. (Zie B). Door akoestische maatregelen blijft woning bewoonbaar.

1.141 J. Gommeren-Koetsenruijter STEENBERGEN

Reactie:

Gemengd landbouwbedrijf aan Halsterseweg. Bezwaar tegen K31 en K32 wegens doorsnijden kavel 9 ha (St. Y522). Verlies grond. Ontsluiting en vorm minder doelmatig. Weg komt 20 m van woning, geeft geluidsoverlast. Ontwikkeling kassengebied komt in gevaar, waardoor vermogensschade op termijn. Voorkeur voor K32A. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige vergoeding schade.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.142 J. en W. van Gils DINTELOORD

Reactie:

Akkerbouwbedrijf. Veldkavel (F3635) tussen Zuid Langeweg en Potmarkreek, huiskavel (F3592) tussen Noord- en Zuid Langeweg. Bezwaar tegen D32 en D31A wegens afsnijden Molenweg die ontsluiting vormt voor huiskavel en wegens doorsnijden achterste deel veldkavel. Leg D31A dicht tegen Potmarkreek aan. Oprit viaduct Noord Langeweg komt voor uitritten bedrijf. Voorstel A4 met viaduct over Noord Langeweg om redenen:

- talud A4 is al verhoogd
- Noord Langeweg is ten behoeve hiervan al 5 m naar noorden verlegd
- verkeersveiliger situatie, beter van uitrit op weg te komen
- uitzicht uit de woning is nu beperkt
- aanleg weg veroorzaakt geluidsoverlast, stankoverlast en trillingen-
- overlast door lichtinval koplampen, ongevallen, telefoneren (praatpalen nodig)

Zie ook reactie 1.135.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.143 J.C. Snee DINTELOORD

Reactie:

Landhuis Noordlangeweg 10 met landbouwbedrijf. Bezwaar tegen D32 en D31 wegens onleefbare situatie rond woning. D32/D31A doorsnijden perceel 6 ha bij Potmarkreek. D31 doorsnijdt perceel 17 ha tegenover Noordl.w. 4, waarvan 12 ha verdwijnt. Restant is nauwelijks meer bereikbaar. Is noodzaak nieuwe infra zo zwaar dat dit dergelijke inbreuk op eigendommen derden rechtvaardigt en zijn er geen alternatieven die minder ernstige inbreuk veroorzaken? Als toch besluitvorming voor mij onwenselijk, dan verzoek mij tevoren te horen.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.144 W.C. Gloudemans ROSMALEN

Reactie:

Namens eigenaren Landgoed Dassenberg. Bezwaar tegen K21, K32 en K32A wegens onherstelbare schade aan landgoed (natuurlijke en cultuurhistorische waarden, landschappelijke schoonheid en recreatieve kwaliteit). Bovendien barrièrewerking tussen Klutsdorp, Het Laag en Dassenberg. Voorkeur voor S31, K31, H21A en H21.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.145 Milieuvereniging De Groene Koepel BREDA**Reactie:**

Bezwaar tegen verbreden A16 wegens ongunstige gevolgen voor milieu en leefbaarheid. Verbreding leidt niet tot oplossing fileprobleem maar tot snellere groei autoverkeer. Vereniging stemt in met beperkte aanpassing A16 t.b.v. de verkeersveiligheid.

Overzicht bezwaren:

- a In hoeverre nog daadwerkelijke inspraak als minister herhaaldelijk vooruitlopend op procedure en zonder voorbehoud duidelijk standpunt heeft ingenomen?
- b A4/A16 en HSL hadden in MER geïntegreerd moeten worden, omdat juist bundeling van tracés leidt tot ontoelaatbare aantasting milieu, landschap en leefbaarheid.
- c Integratie m.e.r. in tracéstudie dient samenhangende toekomstvisie op vervoersproblematiek te bieden. Graag trajectnota minimaal toetsen aan NMP(+).
- d Er zijn reële alternatieven voor opvang groei vervoer over weg. Voor personen het spoor, voor goederen het spoor en water. Bundeling ASW en spoor biedt mogelijkheid hoogwaardige OV-alternatieven. Goederenvervoer over weg afremmen.
- e Overweging max. snelheid van 120 km/u vreemd. Graag onderzoeken effecten 80 km/u en voorrang afwikkeling vrachtverkeer op verkeersveiligheid, milieu en leefbaarheid.
- f Term MMA niet van toepassing op A16, want alternatief is strijdig met principes duurzame ontwikkeling. Groei autoverkeer ten onrechte als wetmatigheid gepresenteerd.
- g Inventarisatie ecologische en landschappelijke waarden onvolledig: geen concrete maatregelen voor behoud en herstel functie Potmarkreek als ecologische corridor; De Kuil bij Prinsenbeek ontbreekt; volgroeide bomen en bomenrijen ontbreken.
- h Opschuiven nieuwe tracé leidt tot onnodige aantasting landschap en milieu en verkwisting. Bundeling met HSL lijkt verborgen motief.
- i Geen compenserende maatregelen genoemd (ecologische en natuurwaarden). Overleg met natuur en milieugroepen.
- j Milieu-effecten van uitvoer voor omwonenden missen. Milieu-overlast voor kernen Prinsenbeek, Princenhage en Haagse Beemden uitgedrukt in te beperkt aantal indicatoren: onderbelichting aantasting leefbaarheid en woongenot.

Antwoord:

- a Inspraak vindt plaats binnen kaders Tracéwet; standpunt is tot stand gekomen mede op basis inspraak en uitgebrachte adviezen.
- b In MER A4/A16 is aangegeven welke effecten optreden voor de diverse varianten van de A16 in combinatie met en zonder de HSL. Variantenafweging bleek binnen grenzen van extra asverschuiving niet significant te verschillen.
- c In trajectnota zijn de beleidsuitgangspunten ten aanzien van vastgesteld beleid (w.o. NMP+) als basis aangehouden en als referentiekader voor de toetsing gehanteerd.
- d In trajectnota/MER zijn OV en alternatieven voor goederenvervoer in de beschrijving van de effecten meegenomen.
- e Verbredingalternatief 2x3 kent geen congestie. Normaal zou dan 120 km/h als maximum snelheid gelden. Juist vanwege effecten op milieu is in MMA een variant opgenomen waarbij de snelheid tot 100 km/h is teruggebracht. Deze is in standpunt opgenomen. Maximum snelheid van 80 km/h op congestievrije autosnelwegen is geen beleidsuitgangspunt, mede vanwege handhaafbaarheid.
- f In elk MER dient minimaal een MMA te worden gedefinieerd. Binnen de randvoorwaarden van het SVV e.d. is A16 wel degelijk onderdeel van MMA. Groei autoverkeer is geen wetmatigheid maar uitkomst geprognosticeerde ontwikkelingen op basis van vastgesteld beleid.
- g Op schaalniveau MER zijn bestaande ecologische en landschappelijke waarden geïnventariseerd, beoordeeld en op hun effecten beschreven.
- h Verschuiven tracé A16 in trajectnota/MER noodzaak ivm uitvoering en ruimte voor 2x3 rijstroken conform standaard wegprofiel. Aanvullende verschuiving tgv HSL vanuit HSL gemotiveerd en beoordeeld.
- i Compensatie en mitigatie is in trajectnota/MER benoemd. Nadere detaillering vindt in kader OTB/TB plaats en zal in samenwerking met belanghebbenden worden gecommuniceerd en gerealiseerd.
- j Effecten woon- en leefmilieu beschreven op detailniveau van de Richtlijnen van de Commissie MER, die positief oordeel over volledigheid en diepgang van de Trajectnota/MER heeft uitgesproken.

1.146 Projectgroep Moerstraatse Variant DE HEEN

Reactie:

Voorkeur voor ASW buiten woongebieden. Bezwaar tegen S32: onderschrijft de bezwaren van "Kies Best, Kies West" (3.-). S31 minder slecht dan oosttracé. Wel tunnel nodig onder kanaal i.v.m. mogelijkheden haven. Bezwaar tegen alle tracés bij Klutsdorp wegens versplintering Klutsdorp en aantasting Dassenberg. Bezwaar tegen ASW-alternatieven bij Halsteren en Bergen op Zoom wegens aantasting natuur- en recreatiegebieden.

Projectgroep vraagt RWS drie varianten te onderzoeken op haalbaarheid en effecten:

1e voorkeur:

- Moerstraatse variant 1: oostelijk "rechtdoor"-tracé langs bomendijk (natuur).
- Moerstraatse variant 2: oostelijk "rechtdoor"-tracé door krekengebied (woningbouw).

2e voorkeur:

- Nieuw westelijk tracé met tunnel: westelijk om Steenbergse met tunnel onder Steenbergse vliet, bovenlangs de Dassenberg, oostelijk langs Moerstraten.

Lokaal en regionaal verkeer boven Klutsdorp zal snelweg kiezen, mede door maatregelen tegen sluipverkeer in Halsteren. Pendelaars naar Roosendaal maken gebruik van in varianten opgenomen oost-west tweebaans verbindingswegen.

Moerstraatse varianten volgen grotendeels tracé 1971. Toen afgewezen vanwege leidingstraat bij de Zeezuiper, landgoed Zoomland en natuur in de Zuidwesthoek. Gaat nu niet meer op want Zoomweg-Zuid is aangelegd.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.147 H. van den Berg STEENBERGEN

Reactie:

Zie ook reactie 1.29. Bezwaar tegen tracé D32-S32-H32 wegens benadeling als eigenaar pand Laurentiusdijk 2 en directeur van P.C. van den Berg en Zn.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.148 Staatsbosbeheer TILBURG

Reactie:

Sluit aan bij reactie Brabants Landschap (1.168). Voorkeur voor MMA. Ernstig bezwaar tegen alle tracévarianten ten oosten van Halsteren.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.149 Mts. T. van der Made-Beljaars ZEVENBERGSCHEN HOEK

Reactie:

Melkveebedrijf Lapdijk 28. Bezwaar tegen verbreding A16 wegens afsnijden 2 ha huiskavel en toename geluidsoverlast. Bezwaar tegen aansluitingsvariant A16; gaat over bedrijfsgebouwen en vergt grootste deel huiskavel. Onderdoorgang aansluitingsvariant A17 moet geschikt zijn voor landbouwverkeer. Als toch aansluitingsvariant A16 dan hele bedrijf opkopen. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige vergoeding schade.

Antwoord:

Grondverwerving en eventuele schadevergoeding zal in nader overleg geschieden. Zie A en B. Kuisende verbindingen zoals onder A17 zijn geschikt voor landbouwverkeer.

1.150 M.J.M. Heijmans STEENBERGEN

Reactie:

Landbouwbedrijf Zoekweg 6. Bezwaar tegen tracé Rijksweg (S31), want dit komt dicht langs woning en bedrijfsgebouwen en doorsnijdt perceel. Als toch vastgesteld dan schadevergoeding.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.151 Landbouw Dinteloord

Reactie:

Bezwaar tegen D31A wegens doorsnijden Dinteloordse polders. Versnipperde percelen niet rendabel en bereikbaarheid loopt terug.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.152 M.J. Bom DINTELOORD

Reactie:

Landbouwbedrijf Zuidzeedijk 1. Doorgang Zuidzeedijk/D32 moet ruim genoeg zijn voor landbouwverkeer, weg aanleggen in verlengde van de dijk. Bereikbaarheid percelen moet bij D32, D31A en D32 optimaal blijven. Slecht bereikbare of niet rendabele percelen moeten met grond gecompenseerd worden.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.153 A.J. Maris DINTELOORD

Reactie:

Bezwaar tegen D31, woning aan Zuidzeedijk 4 zal moeten verdwijnen. Voorkeur voor D32 wegens behoud bestaande aansluiting Noordlangeweg, volgen bestaande wegen, minder belasten natuurgebieden Potmarkreek en Barendkreek.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.154 M.K. Maris DINTELOORD

Reactie:

Akkerbouwbedrijf en toekomstig kalkoenhouderij Steenbergseweg 112. Bezwaar tegen D31 wegens afbraak bedrijfsgebouwen, slechte bereikbaarheid percelen en verlies 6 ha grond. Voorkeur voor D32, want spaart natuurgebied Potmar/de Barend, geeft minder grondverlies per landbouwbedrijf en benut bestaande snelweg (geen kapitaalsvernietiging).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.155 J. de Kock STEENBERGEN

Reactie:

Akkerbouw-, tuinbouw- en loonwerkbedrijf met percelen rond Lindekensdijk. Bezwaar tegen S31 wegens slechte bereikbaarheid door afsluiten Lindekensdijk. Graag doorgang op kruising Drielindekensdijk - S31. Bezwaar tegen S21 wegens verlies van ruim de helft van perceel Y238. Graag meer duidelijkheid over ontsluiting en afwateringssloot. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige vergoeding schade.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.156 A. Brooijmans STEENBERGEN

Reactie:

Akkerbouwbedrijf Kruislandsedijk 6. Bezwaar tegen D32/S32A wegens verlies bereikbaarheid percelen in Welberg en ligging weg op 100 m van gebouwen (waardevermindering, geluidhinder). Voorkeur voor verbeteren bestaand tracé Dinteloordseweg, spaart landbouw.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.157 J. Brooijmans DE HEEN

Reactie:

Pro-forma reactie. Inhoudelijke reactie onder 1.194.

Antwoord:

Zie 1.194

1.158 A.C.J. Dekkers STEENBERGEN

Reactie:

Eigenaar Zoekweg 4. Bezwaar tegen S31 wegens schade aan percelen en dichte ligging langs woonhuis en bedrijfsgebouwen. Bezwaar tegen alle andere westelijke varianten wegens geluidhinder, waardevermindering onroerend goed en omrijshade. Als toch dit tracé dan schadeloosstelling.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.159 N.M. van der Spelt STEENBERGEN

Reactie:

Akkerbouwbedrijf Oostgroeneweg 3A. Voorkeur voor ASW volgens bundeling bestaande weg en

kortste, goedkoopste route: D32, S32A, K32A en H32. S32 enigszins verdiept, met ZOAB en geluidsschermen vanwege woningen Seringenlaan. Idem bij Klutsdorp. In het Halsters Laag tracé van provincie volgen want in ruilverkaveling Kruisland Wouw is daar rekening mee gehouden. Bezwaar tegen S31 en S21 wegens ligging over bedrijf en gebouwen, ligging 30 m van huis en omrijshade. Verplaatsing zou nodig zijn.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.160 R.L.M. Schunselaar HALSTEREN

Reactie:

Bezwaar tegen alle AW en ASW-varianten A4 wegens ernstige aantasting leefbaarheid (o.a. geluidsoverlast), welzijn (in woonkernen) en bereikbaarheid woongebieden (versnippering Halsteren - Bergen op Zoom) en wegens onaanvaardbare beschadiging van natuur, landschap en milieu.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.161 A.M.J. van de Ven BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Bezwaar tegen H32 - H32A wegens verlies eigen stukje natuurgebied (Noordsingel 3) en verstoring natuurgebied Buitenlust. Voorkeur voor rondweg ten westen van Halsteren. Te weinig aandacht voor bestaande infra (A17, Schelde-Rijnkanaal) en OV als alternatieven. Aanleg wegen lost verkeersprobleem niet op. Als toch een weg, dan opnieuw "recht naar beneden"-variant bekijken. Als niet anders kan dan gebruik maken van landbouwgrond ten westen van Halsteren en Steenberg.

Antwoord:

In de (verkeers)studie van de Trajectnota is de gehele corridor Antwerpen-Rotterdam in beschouwing genomen, incl de functie van de A17. Voor overig commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.162 P. van den Eijnden STEENBERGEN

Reactie:

Akkerbouw- en vollegrondstuinbouwbedrijf Zoekweg 7. Bezwaar tegen alle westelijke varianten wegens schade en overlast. S31, K31, K32B en H31B doorsnijden veldkavels. H31 snijdt beregeningsputten af. H31 en H32 tasten drainage aan. S31, S32 en K32B versnipperen veldkavels. S31 geeft geluids- en stankoverlast. Beste optie is H32, maar dan volgens planning ruilverkaveling. Leidt wel tot grondverlies en omrijshade. Goede ontsluitingen nodig. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige schadevergoeding.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.163 Mts. J.A.M en P.J.M. Kavelaars ZEVENBERGSCHEN HOEK

Reactie:

Akkerbouwbedrijf, huiskavel Zevenbergen N330/331/332/323/334. Bezwaar tegen verbreding A16. Verbrede A16 met eventueel HSL doorsnijdt huiskavel. Bedrijfsgebouwen en woonhuis moeten dan weg. Schade wegens grond- en drainageverlies, verplaatsing en ontsluiting, aanvraag vergunningen, tijdverlies. Bedrijfsontwikkeling komt in gedrang.

Antwoord:

Grondverwerving en eventuele schadevergoeding zal in nader overleg geschieden. Zie A en B.

1.164 G. Jorritsma-Dijt HALSTEREN

Reactie:

Bezwaar tegen H21, H21A en H11, H11A wegens aantasting Brabantwal en verslechtering welbevinden en gezondheid bevolking Halsteren.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.165 J. de Schutter DINTELOORD

Reactie:

Akkerbouwbedrijf Mariadijk 5, werktuigcombinatie met agrariërs aan Steenbergseweg (zie reactie 1.165) en Dinteloordseweg. Voorkeur voor D21, D31 of D31A, mits aan weerszijde van brug over Steenbergse Vliet een weg komt voor landbouwverkeer. Bezwaar tegen D32, S32A wegens doorsnijding en versnippering landbouwgrond. Onderdoorgang Zuidzeedijk moet geschikt zijn voor

landbouwverkeer. D32, S32A doorsnijden afwateringssloot langs Zuidzeedijk, afwatering moet gewaarborgd blijven. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige vergoeding schade.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.166 H. Cornelissen MOERDIJK

Reactie:

Melkrundveebedrijf Hooge en Lage Zwaluwe K48,144t/m148,222,223,224. Bezwaar tegen verbreding A16 wegens geluidsoverlast, verlies en versnippering percelen, beschadiging drainage, waardevermindering, inkomensschade en problemen met vergunningen.

Antwoord:

Grondverwerving en eventuele schadevergoeding zal in nader overleg geschieden. Zie A en B.

1.167 J. en J. van der Heijden DINTELOORD

Reactie:

Akkerbouwbedrijf aan Zuid Zeedijk. Bezwaar tegen D31A wegens doorsnijden perceel F515. D31A en D32 sluiten Zuid Langeweg af, leidt tot omrij schade. Doorgang Zuid Zeedijk / D32 moet geschikt zijn voor landbouwverkeer. Aansluiting Molenweg / Zuid Zeedijk moet voor bereikbaarheid percelen blijven. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige vergoeding schade.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.168 Brabants Landschap HAAREN

Reactie:

Voorkeur voor H11A en verbrede A16, 100km/u (MMA). Als A16 als hoofdtransportader noord-zuid wordt verbreed, dan is het onverantwoord in landschappelijk en natuurwetenschappelijk zeer waardevol gebied als Brabantse Wal nog nieuwe auto(snel)weg aan te leggen. Weg trekt extra verkeer aan en geeft hoge milieu- en geluidsbelasting. Desastreus voor waardevolle natuurterreinen als Roode Weel en krekengebied, Dassenberg, Halsters Laag en landgoed Buitenrust. Zeer nadelige secundaire effecten voor natuur, landschap en milieu verwacht, met name door uitbreiding industrie- en woongebieden. AW/ASW overbodig gezien feit dat maar 20% noord-zuid verkeer. Oostelijke varianten Halsteren volstrekt onaanvaardbaar vanwege versnippering en verstoring natuur en landschap. Zie ook KB van 7-1-'92 (91.012144) betreffende kroonberoep m.b.t. "Wegverbinding Bergen op Zoom - Halsteren - Steenberg". Hoe dan ook, optimale compensatie en mitigatie nodig op basis grondige analyse actueel en potentieel functioneren ecosystemen. BL wil t.z.t. gaarne in discussie participeren.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.169 Gemeente Hooge en Lage Zwaluwe HOOGE ZWALUWE

Reactie:

- Gezien huidige problematiek A16 en autonome verkeersontwikkeling, is verbreding A16 noodzakelijk. Vanwege achterlandfunctie en aanzienlijk percentage zwaar verkeer is doelgroepstrook in overweging te nemen, m.n. voor zwaar vrachtverkeer. Vanwege milieubelang voorkeur voor MMA (alt. 9 ASW 2x3, 100km).
- Volledig knooppunt Klaverpolder met volledige aansluiting op A17 nabij Steenweg en op A16 nabij P + R station Lage Zwaluwe, beiden inclusief carpoolvoorzieningen. Aansluitingen hebben functie voor kernen, voorzieningen (restaurant, verzorgingsplaats), NS-station en doorstroming bij calamiteiten. Geen sluipverkeer introduceren.
- Aandacht voor fietsverbindingen en ontsluiting landbouwgebieden.
- Vroegtijdig overleg inzake de uitvoering.
- Toezegging medewerking bestemmingsplan buitengebied voor Klaverpolder.

1.170 Kessels Hanssen t'SAS advocaten BREDA

Reactie:

Namens fam. Koevoet uit Moerdijk bezwaar tegen wijzigingsplannen als neergelegd in trajectnota A4/A16, wegens doorkruising erf.

Antwoord:

Grondverwerving en eventuele schadevergoeding zal in nader overleg geschieden. Zie A en B.

1.171 H. v. Zundert STEENBERGEN

Reactie:

Bezwaar tegen S21 en S31 wegens negatieve invloed op wonen aan Westlandselangeweg 8 en verstoring polderlandschap. Bezwaar tegen S31 omdat viaduct op plaats woning is gepland. Voorkeur voor oostelijke variant.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.172 Gemeente Wouw

Reactie:

In beginsel geen bezwaren tegen verbetering N259. Verbetering wegens aanwijsbare knelpunten nodig. Vertrouwen er op dat in toekomst geen nieuwe varianten over grondgebied gemeente Wouw ontwikkeld worden. Voordeel aanleg Zoomweg-Noord is vermindering sluipverkeer in kernen Moerstraten, Heerle en Wouw. Nadeel is doorsnijding agrarisch buitengebied.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.173 Gemeente Oud en Nieuw Gastel OUD GASTEL

Reactie:

Zo spoedig mogelijk realiseren aanleg A4. Voorkomt verkeersgevaarlijke situaties door zwaar transportverkeer voor de suikerfabriek Dinteloord, dat nu over onvoldoende geoutilleerde wegen van gemeente Oud en Nieuw Gastel rijdt.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.174 Gemeente Fijnaart en Heijningen FIJNAART

Reactie:

Voltooiing A4 als ASW noodzakelijk. Moet gepaard gaan met aansluiting Dintelmond op A4 (i.v.m. overlast zwaar verkeer) en geluidwerende voorzieningen bij woonkernen en woningen langs reeds aangelegde delen A4 (i.v.m. toename geluidsoverlast bijv. bij Heijningen). Gemeente sluit aan bij reactie Stichting A4 (1.199).

Antwoord:

Zie ook 1.199. Het standpunt spreekt voorkeur uit voor het verbreden van de A16 en het aanleggen van de A4. Hierin wordt tevens opgemerkt dat, aangezien het bedrijventerrein geen bovenregionale functie heeft en krijgt, een extra aansluiting Dintelmond niet wenselijk wordt geacht.

Voor overig commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.175 Gemeente Willemstad

Reactie:

Gezien de ingrijpende gevolgen voor omgeving voorkeur voor MMA (alternatief 9).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.176 J. de Schutter DINTELOORD

Reactie:

Akkerbouwbedrijf Steenbergseweg 114. Bezwaar tegen S22 wegens verslechtering ontsluiting percelen. Parallelwegen en onderdoorgangen nodig. Niet duidelijk of viaduct Steenbergse Vliet ruim genoeg is voor landbouwverkeer. Noodzakelijk voor samenwerking in werktuigencombinatie (zie reactie 1.165).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.177 P. Hoff, Hoff Beheer Steenbergen B.V. STEENBERGEN

Reactie:

Eigenaar woning Hoogstraat 35 en glasbedrijf, verwerkingsbedrijf Franseweg 9. Bezwaar, mede in kader arbowet, tegen S22 en S32 wegens bedreiging gezondheid gezin en medewerkers en kwaliteit gewassen door uitlaatgassen, schadelijke stoffen en geluid. Nulsituatie zal worden vastgesteld, overheid is aansprakelijk voor schade. Verzoek nogmaals "rechtdoorvariant" van 20 jaar geleden te bezien, want is minst schadelijk voor mens en natuur, minder kunstwerken en is kortste weg. Gebied ten westen van dat tracé zal binnen 50 jr verstedelijken en snelweg zal verbreed moeten. Ontsluiting Steenbergen is geen probleem, onze aansluiting op snelweg is perfect.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.178 Intraco Aluminium B.V. BERGEN OP ZOOM**Reactie:**

Onderneming met werkterrein in heel Nederland, dagelijks meerdere wagens. Mede gelet op economische belangen bedrijf en alle overige bedrijven in regio, is naast verbreding A16 z.s.m. voltooiing A4 nodig, als ASW volgens meest oostelijke variant (kortste verbinding).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.179 A.I. en J.E.M. Nuijten BERGEN OP ZOOM**Reactie:**

Broers met beiden tuinbouwkas nabij Moerstraatsebaan 55, met benodigde grond voor geplande uitbreiding. Bezwaar tegen H32A wegens doorsnijden kas van J.E.M. Nuijten en verhindering uitbreiding richting Halsteren door A.I. Nuijten. Advies om rechtstreekse verbinding Dinteloord - Wouwse Tol in studie te nemen.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.181 L. Vos BERGEN OP ZOOM**Reactie:**

Volleggrondstuinbouwbedrijf Drebbelstraat 54. Bezwaar tegen H32A wegens doorsnijden perceel. Betekent einde bedrijf. Voorkeur voor H32 vanwege continuïteit bedrijf, minder bochten en minder schadelijk voor landbouw.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.182 J.A. van Diepeningen HALSTEREN**Reactie:**

Zo kort mogelijke verbinding Rotterdam-Antwerpen is essentieel voor gezonde economie. A4 moet ASW zijn. Moeite mee dat besluit genomen wordt op voorliggende varianten. Moet oostelijker variant (1979 afgewezen) bekijken, want inmiddels is veel veranderd. Langere ontsluitingswegen voor lief nemen. N259 onaantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer. Tracékeuze België ligt nog bij Ossendrecht, combinatie A4 met HSL mogelijk.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.183 Actiegroep Halsterseweg Veilig HALSTEREN**Reactie:**

Zo spoedig mogelijk definitieve keuze van traject, ter ontlasting Halsteren. Geen nieuwe studies. "Moerstraatse variant" biedt geen enkele oplossing en zorgt voor vertraging. Uitstel onacceptabel wegens onleefbare situatie door stank, geluidsoverlast, gevaar, onmogelijkheid oversteken en schade aan huizen. Voorkeur voor oostelijk tracés wegens vermoeden dat die verkeersaanbod zullen kunnen verwerken.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.184 Croon Electrotechniek ROOSENDAAL**Reactie:**

Verkeerschaos in West-Brabant eind maart j.l. door ongeval op Moerdijkbrug toont noodzaak tweede goede verbinding Rotterdam - West-Brabant en verder Europa. Stilstaand verkeer en overbezette wegen zijn ongewenst voor bedrijf en tasten leefbaarheid en verkeersveiligheid aan. Staan achter reactie Stichting Zoomweg-Noord/A4 (1.199). Zie ook reactie 1.190.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4. Zie ook 1.199.

1.185 Stuurgroep Rijn/Schelde Delta Kamer van Koophandel ROTTERDAM**Reactie:**

Voorkeur voor alternatief 8: eerst aanleg A4 als ASW en vervolgens z.s.m. verbreding A16. Nodig voor verdere economische ontwikkeling Rijn/Schelde Delta. Van belang als alternatieve verbinding tussen Rotterdam-Antwerpen en voor economische kernen Zeeland en regio West-Brabant. Belangen gehele Rijn/Schelde Delta komen onvoldoende in nota tot uiting. Ook andere alternatieven dan in SVV-

2 genoemde ASW worden meegewogen en dat vanuit met name regionale/ provinciale optiek.

Antwoord:

In de (verkeers)studie van de Trajectnota is de gehele corridor Antwerpen-Rotterdam in beschouwing genomen. Keuze voor A4 én A16 zonder prioriteitstelling.

1.186 NN

Reactie:

Aanvulling op reactie actiegroep "Kies west, kies best".

Antwoord:

Opgenomen onder reactie 3.-.

1.187 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en de Beneden-Maas ROTTERDAM

Reactie:

Voorkeur voor alternatief 8: aanleg A4 als ASW direct gevolgd door verbreding A16. Alleen dan congestienormen voor achterlandverbinding en hoofdtransportas gehaald. Nodig voor vermindering kwetsbaarheid verbinding Rotterdam (mainportfunctie) - zuidelijk achterland, voor verhoging kwaliteit vestigingsklimaat regio's Rotterdam en Zuid-West Nederland en voor opvang stijging goederenvervoer over weg.

Antwoord:

In de (verkeers)studie van de Trajectnota is de gehele corridor Antwerpen-Rotterdam in beschouwing genomen. Keuze voor A4 én A16 zonder prioriteitstelling.

1.188 Thijs Groothandelcentrum ROOSENDAAL

Reactie:

Ondersteuning reactie Zoomweg-Noord/A4 (1.199). Spoedig aanleg A4. Tweede goede verbinding met Rotterdam noodzaak om zekerheid over aan- en afvoer te hebben i.v.m. kostenbesparing volgens just-in-time-principe.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4. Zie ook 1.199.

1.189 Brabantse Milieufederatie

Reactie:

Gelijk aan reactie 1.18.

Antwoord:

Zie 1.18

1.190 Nedalco B.V. BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Gelijk aan reactie 1.184.

Antwoord:

Zie 1.184

1.191 J.C.M. en C.A.M. van Beers LEPELSTRAAT

Reactie:

Bezwaar tegen tracés die woonkern Klutsdorp zullen ontwrichten (K21/ 31/ 32/ 32A/ 31B). Genoeg andere mogelijkheden, zelfs kostenbesparende zoals variant Moerstraten. Menselijk woonaspect gaat voor braakliggend terrein of polderlandschap.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.192 Gedeputeerde Staten Provincie Zeeland MIDDELBURG

Reactie:

Voorkeur voor alternatief 7 of 8.

- ASW langs Zoomse as is overeenkomstig tot dusverre geformuleerd beleid noodzakelijk voor bereikbaarheid Zeeland en voor uitbouw hoefijzerstructuur die daarbij als uitgangspunt dient te worden gekozen.
- Zoomweg heeft belangrijke functie in infra Rijn-Scheldebekken. Niet realiseren ASW bemoeilijkt vrijhouden Deltagebied van doorgaand auto(snel)verkeer.
- Leefbaarheid en bereikbaarheid West-Brabant is te beperkt uitgangspunt voor integrale afweging aangeboden alternatieven.

Graag wordt GS nauw getrokken bij relevante onderdelen vervolgttraject, gezien de implicaties voor

provincie Zeeland.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.193 Gemeente Klundert

Reactie:

Op- en afrit A17 noodzakelijk voor bereikbaarheid kern Moerdijk bij calamiteiten op industrieterrein Moerdijk. Industrie- en Havenschap heeft recht wegen af te sluiten bij calamiteiten. Terecht in nota opgemerkt dat een afslag het best gerealiseerd kan worden op rustig wegvak A17. Graag z.s.m. realisering volledig knooppunt Klaverpolder wegens onaanvaardbare situaties tijdens spits. Onderschrift bij foto pag. 10 "Nota in hoofdlijnen" verwarrend, geen echt sluipverkeer want geen andere route mogelijk.

Antwoord:

Aansluiting op A17 maakt deel uit van standpunt met verbreding A16 tot 2x3 rijstroken en volledig maken knooppunt Klaverpolder.

1.194 J.A.M. Brooijmans DE HEEN

Reactie:

Aanvulling op pro-forma reactie 1.157. Akkerbouwbedrijf aan Oude Heijdijk 16. Bezwaar tegen S21 en S31 wegens doorsnijden perceel aan Zeelandweg. Compensatie grond, behoud bereikbaarheid en vergoeding schade aan drainage en opbrengst nodig. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige schadevergoeding.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.195 C.H.J. en A.B.M. Koopmans-van de Voorde DINTELOORD

Reactie:

Akkerbouwbedrijf Tweede Kruisweg 2. Bezwaar tegen D21 en D31 wegens doorsnijden perceel F3624. Bewerking perceel wordt bemoeilijkt, afwatering wordt doorsneden, onrendabel reststuk, slechte/ onduidelijke bereikbaarheid, omrij schade. Verzoek Noord Langeweg gelijkvloers te houden (geen viaduct), i.v.m. minimale belemmeringen. Graag minimale nadelige gevolgen en volledige vergoeding schade.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.196 J.M. van Kessel EINDHOVEN

Reactie:

- Mist aankondiging inspraakprocedure in Eindhovens Dagblad, want gaat om achterlandverbinding met o.a. Roergebied.
- Belangrijke onderdelen A4 reeds op kosten provincie zonder m.e.r. aangelegd.
- Samenvoeging A4 en A16 in één nota schept ongewenst precedent.
- Prinsenbeek - knooppunt Galder ontbrak in MER.
- Verdrag van Malta wordt geïmplementeerd in monumentenwet, trajectnota had daar op vooruit moeten lopen gezien overlap met MER-verplichting.
- Trajectnota mist overzicht kosten en kosten-batenanalyse bij aanleg A4 en/of A16.
- Verkeersgegevens personenverkeer A16 moeten beter uitgesplitst, substitutie personenverkeer naar OV moet beter uitgewerkt.
- Uitwerking A16 varianten in samenhang met HSL verwarrend en in strijd met tracénota's over HSL.

Antwoord:

In verband met effect van de maatregel wordt publicatie beperkt tot regionale West-Brabantse pers. Samenvoeging van A4 en A16 in één studie juist gewenst in verband met onderlinge samenhang in verkeersbelasting. Zowel kosten als economische aspecten zijn in trajectnota/MER behandeld. Over deeltraject Prinsenbeek-Galder had reeds besluitvorming plaatsgevonden; maakt momenteel deel uit van OTB HSL. Juist de afweging van A16 varianten met en zonder HSL maakt integraal ontwerp binnen kader trajectnota/MER mogelijk. Opmerkingen tav A4 zie OTB A4.

1.197 J.J. van der Vliet en C.A. van der Vliet-Hoogcarspel HALSTEREN

Reactie:

Gelijk aan reactie 1.22.

Antwoord:

Zie 1.22.

1.198 Landbouwschap TILBURG

Reactie:

Er moet gestreefd worden naar een oplossing waarbij schadelijke gevolgen zoveel mogelijk worden voorkomen danwel hersteld. Schade ontstaat door ruimtebeslag van wegen, compensatie en mitigatie en als gevolg van door- en afsnijding.

- D32 past beter in verkavelingsstructuur dan D31. Bij kruising met Noordlangeweg bij voorkeur rijksweg verhoogd aanleggen. Noord Langeweg heeft belangrijke functie bij transport agrarische produkten (langzaam verkeer). Aandacht voor voldoende ruime doorgang Zuidzeedijk (D32 en D31A) en ontsluiting restpercelen langs Potmarkreek (D31A).
- S32B bundelt beter met Dinteloordseweg dan S31, S32, S32A. Aandacht voor herstel verbinding Drielandseweg (S31).
- K32A bundelt goed en voorkomt doorsnijding bedrijven. Aandacht voor plaatselijke ontsluiting door parallelwegen.
- H32 volgt in hoofdzaak in kader ruilverkaveling aan provincie toebedeelde grond. Variant kan nog strakker uitgespaarde corridor volgen.
- Aansluitingsvariant A16 minder wenselijk wegens doorsnijden gebouwencomplex agrarisch bedrijf.

Antwoord:

Zie standpunt met keuze voor autosnelwegalternatief A4 en verbreding A16 met tracévarianten.

Compensatie en mitigerende maatregelen zijn in otb opgenomen.

Aansluitingsvariant A16 is conform standpunt gekozen op grond van goede bereikbaarheid station NS vanaf snelweg.

1.199 Stichting Zoomweg-noord/A4 BREDA

Reactie:

Voorkeur voor ASW volgens D32, S32 (mits negatieve aspecten voor Steenberg opgeheven dan wel sterk beperkt), K32A en H32A, met aansluitingen voor bedrijventerrein Dintelmond, Noordlangeweg, noord- en zuidzijde Steenberg, Eendrachtweg en noordelijke randweg Bergen op Zoom.

Dit tracé levert minimale lengte, maximaal rendement, optimale bundeling, toekomstgerichte oplossing, optimaal effect woon- en leefklimaat en verkeersveiligheid in regio, maximaal resultaat bedrijfsleven, duidelijke taak- en verantwoordelijkheidsverdeling m.b.t. regionale wegenstructuur en maximaal draagvlak.

Voor H32A is in ruilverkaveling corridor uitgespaard. Compensatie bosgebied mogelijk. K32A spaart tuinbouw. Aantasting Dassenberg en Ligne kan gecompenseerd door natuurbouw. Beperkte negatieve D32 en S32 kunnen door mitigerende maatregelen teruggedrongen. Aantasting Potmarkreek kan gecompenseerd, wel ten koste van landbouwgrond.

Nota mist effecten mogelijk toekomstige volledige voltooiing A4 en ontwikkeling noord-zuid-corridor. Concurrentiepositie Nederland en Rotterdam in geding. Groei vervoersstromen in hoog groeiscenario hoger dan in nota. Potenties Westelijk West-Brabant vanuit ligging tussen twee mainports miskent.

Adequate infra nodig voor aanpak problematiek verkeersveiligheid en leefbaarheid en voor risicovermindering vervoer gevaarlijke stoffen. Uitstralingseffecten A4 op verkeersveiligheid en leefbaarheid omvangrijker dan in nota aangegeven (verder dan A4 en direct aansluitende wegen).

Infrastructuur in samenhang met ontwikkeling bedrijfsterrinen nodig voor ontwikkeling werkgelegenheid en voor concurrentiepositie gevestigde bedrijven. Kansen voor werkgelegenheid in midden- en kleinbedrijf, waarop Rotterdam volgens onderzoek aantrekkingskracht verliest.

Dubbele as is vereist. Uitbouw A16 is geen oplossing voor A4 als hoofdverbinding regionaal verkeer. Ombouw A16 levert tijdens uitvoering langdurig congestie.

Antwoord:

Standpunt voorziet in aanleg A4 als autosnelweg en verbreding A16 tot 2x3 rijstroken. Tijdens ombouw A16 blijven 2x2 rijstroken beschikbaar. Overige punten zie OTB A4.

1.200 De Groene Koepel BREDA

Reactie:

Gelijk aan reactie 1.145.

Antwoord:

Zie 1.145

1.201 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en de Beneden-Maas ROTTERDAM

Reactie:

Gelijk aan reactie 1.187.

Antwoord:

Zie 1.187.

1.202 A.C.P. Verpalen HALSTEREN

Reactie:

Voorkeur voor ASW volgens kortste weg. ASW is nodig voor voldoende verkeersafwikkeling en -veiligheid. Overige alternatieven zijn onvoldoende.

Argumentatie in nota voor afzien van rechtdoortrekking van de A29 naar H32A is summier. Graag toezending Startnotitie. Rechtdoortrekking van de A29 voorkomt scheiding Welberg-Steenbergen en aantasting Dassenberg, Klutsdorp en Halsters Laag. De N259 is dan voor lokaal verkeer. Aansluitingen voor Halsteren en Steenbergen kunnen zoveel mogelijk via bestaande weg voorkomt versnippering natuur en landbouw.

Door nulplus en H21 moet woning Nieuw Beijmoerseweg 1 verdwijnen.

In geval van ASW oostelijk langs Steenbergen en Halsteren, Klutsdorp zoveel mogelijk vermijden.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.203 J. Sinke HALSTEREN

Reactie:

Overtuigd van noodzaak afdoende oplossing verkeersproblematiek. H32A is acceptabel. H32 is onaanvaardbaar. Bezwaar tegen manier waarop aspect cultuurhistorie in studie verwerkt is, wegens hiaten in bestudeerde literatuur. Graag correctie tijdens proceduredtijd.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

1.204 Gemeenteraad Nieuw-Vossemeer

Reactie:

Voorkeur voor westelijke variant S31 bij de gemeente Steenbergen. Voorkeur voor ASW over hele traject, ter bevordering van de verkeersafwikkeling, mobiliteit en bereikbaarheid.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

2.- Standaardbrief inwoners gemeente Steenbergen (805 x maal ingezonden)

5.- Standaardbrief inwoners gemeente Steenbergen (137 x maal ingezonden)

Reactie:

Gelijk aan reactie 1.36, met als toevoeging het verzoek om in de westelijke varianten de haalbaarheid van een tunnel, beweegbare brug of verhoogde brug over de Steenbergse Vliet te onderzoeken.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

3.-/1.186 Reactie Actiegroep Kies Best Kies West STEENBERGEN (204 x maal ingezonden)

Reactie:

Conclusie op basis van een uitgebreid eigen overzicht van de effecten van oosttracé S32 en westtracé S31 op de diverse relevante beoordelingsaspecten: S32 scoort slechter dan westtracé S31 op de aspecten verkeer en vervoer; ruimtelijke ordening; economie; flora, fauna en ecosystemen; landschapsbeeld, cultuurhistorie en archeologie; geluid en trillingen; luchtkwaliteit; sociale aspecten; vervoer gevaarlijke stoffen; secundaire milieu-aspecten. S32 en S31 scoren gelijk op de aspecten landbouw; recreatie en bosbouw; geomorfologie, water en bodem.

S32 levert uitsluitend nadelen op voor Steenbergen en is daarom onacceptabel. S31 levert alleen maar voordelen en moet daarom worden nagestreefd.

Veel gepresenteerde tabellen maken geen onderscheid tussen S31 en S32. Ze geven uitsluitend verschil aan tussen AW en ASW. Goede score S31 komt niet tot uiting in de hoofdtekst, waardoor onaanvaardbare selectieve beeldvorming ontstaat.

Doelen t.a.v. geluidhinder, luchtverontreiniging, verkeersveiligheid, vervoer gevaarlijke stoffen, sluipverkeer en regionale ruimtelijke-economische structuur worden met de aanleg van S32 niet of niet in voldoende mate gehaald.

Vragen m.b.t. de nota:

- a- B156 tabel 4; Waarom scoort S31 op fysieke belemmering bebouwing slechter dan S32: S31 doorsnijdt toch geen geplande woonwijken?

- b- Waarom in de bijlagen geen tabel effectscores S31 en S32 op economie?
- c- Brug Steenbergse Haven: Is 6 meter doorvaarthoogte landelijk aanvaarde recreatienorm? Zo niet, is er dan onderzocht wat aanlegkosten zijn van tunnel, hefbrug of verhoogde brug?
- d- Is er onderzocht wat verdiepte ligging S32 gaat kosten?
- e- H196: Effecten sterk locatiegebonden. Kan 100 meter verschuiven S32 zomaar worden gerealiseerd?
- f- Is onderzocht wat rondweg zuidwest gaat kosten?
- g- Kaart 42: Waarom 45-50 Db-grens bij Steenberg a.g.v. S32 niet aangegeven? Wat zijn implicaties voor geluidsbelast oppervlak door S32?
- h- B221 tabel 1: Waarom is barrièrewerking van S32 matig i.p.v. hoog?

Aanvullingen op reactie:

- ad b- S31 heeft positievere score op indirecte economische effecten; langere noord-zuidverbinding van S31 levert niet alleen vertraging voor noord-zuidverkeer, maar ook winst voor oost-west verkeer in relatie tot de Philipsdam;
- ad c- verzoek om haalbaarheidsstudie schepenlift over Steenbergse haven bij variant S31.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

4.- Bewoners Moerdijkseweg ZEVENBERGSCHEN HOEK

Reactie:

Gelijk aan reactie 1.54.

Antwoord:

Zie reactie 1.54.

MONDELINGE INSPRAAKREACTIES HOORZITTING HALSTEREN 18-04-95

1. Stichting Zoomweg-noord/A4, BREDA, G. Jansen

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.199.

West-Brabant ligt in corridor ten zuiden van Rotterdam, Schiphol. Dit geeft bedreigingen t.a.v. verkeersveiligheid en leefbaarheid. Aanleg A4 geeft ook kansen. Nationaal: tijd, kosten en betrouwbaarheid voor distributie- en dienstensector. Regionaal: aangroeimogelijkheden regionaal bedrijfsleven, uitwijkmogelijkheden bedrijven Randstad.

Principe-keus voor D32, S32 (met wegneming negatieve effecten Steenberg), K32A en H32A wegens minimale lengte, maximale kosten/baten-verhouding, optimale bundeling in infra, optimale effecten woon-werkverkeer, maximale resultaten bedrijfsleven en heldere scheiding in regionale wegenstructuur.

A4 als ASW eerst aanleggen (voor verbreding A16).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4. Standpunt spreekt geen prioriteit uit voor A4 of A16

2. Gemeente Dinteloord en Prinsenland, dhr Schout, burgemeester

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.45.

Wat betreft nationale en regionale aspecten aansluiting bij reactie St. Zoomweg-noord/A4. Aansluiting Dintelmond is eerste vereiste ter ontlasting van de kom van Dinteloord van zwaar vrachtverkeer.

Alleen D32 is als tracé bespreekbaar: goede verbinding Dinteloord-Steenbergen, uitbreidingsmogelijkheden gemeente minst geschaad, minste geluidhinder en nauwelijks aantasting natuur, kortste tracé.

3. Gemeente Fijnaart en Heijningen, mw. De Sutter, burgemeester

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.174.

Aansluiting bij reactie St. Zoomweg-noord/A4. Speciaal van belang voor gemeente:

Vollopen N259 veroorzaakt sluipverkeer waar onderliggend wegennet niet op berekend is.

Dintelmond ontbeert aansluiting, die is wel toegezegd.

Voltooiing A4 belangrijke stimulans voor regio.

Voorkom dat nieuwe weg geluidsoverlast veroorzaakt.

Leg de weg snel aan.

4. Gemeente Halsteren, P. van Veggel, burgemeester

Reactie:

Het is vooral belangrijk dat de Halsterseweg wordt ontlast. Geen nieuwe tracés die ver van de Halsterseweg zijn gelegen. Voorkeur voor H32A vanwege minste schade aan landschap. Vlaamse regering heeft voornemen Kennedytunnel af te sluiten voor zwaar vrachtverkeer. Daardoor zal verkeersintensiteit op A4 en Halsterseweg verder toenemen. Verder aansluiting bij reactie St. Zoomweg-noord/A4. Verzoek bij uitwerking rekening te houden met woonsituatie Klutsdorp.

5. Gemeente Bergen op Zoom, G. Janssen

Reactie:

In nota mist aandacht voor bereikbaarheid noordelijke woongebieden. Samenvoeging van de gemeenten Bergen op Zoom en Halsteren niet opgenomen. H11 t/m H31 veroorzaken extra barièrewerking door randweg noord en verstikking van randwegen. Er wordt voorbijgegaan aan het feit dat Bergen op Zoom in 2000 "vol" is. Uitbreidingsplannen zijn in de structuurvisie in noordelijke richting gedacht. H11 t/m H31 verminderen het aantal zoeklocaties in dit gebied. Voorkeur voor H32A (ASW). Realisatie A4 voor verbreding A16.

6. EVO, Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport, regio Noord-Brabant, M. Philips

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.94. Verladende bedrijven hechten groot belang aan een goede bereikbaarheid van klanten. Aanleg Zoomweg-noord als tweede noord-zuid as is gewenst. V.w.b. tracékeuze aansluiting bij St. Zoomweg-noord/A4. Goede aansluiting vanuit Zeeuwse achterland (Tholen) nodig. Bij Steenberghe keuze voor het oostelijk tracé, met een zuidelijke rondweg ter ontlasting van de Franseweg en aansluiting van de Zeelandweg-oost. Verbreding A16 tot 2x3 is onontkoombaar. Prioriteit bij aanleg A4, omdat anders verbreding A16 tot veel congestie en vertraging leidt, wegens het ontbreken van een alternatief in de vorm van de Zoomweg.

Antwoord:

Voor commentaar ten aanzien van A4 wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4. Verbreding A16 wordt in samenhang met HSL gerealiseerd. In standpunt wordt geen prioriteit uitgesproken voor A4 of A16.

7. Transport en Logistiek Nederland, dhr Domeus

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.125. Voltooien A4 is voor TLN van levensbelang. Levert verkorting reistijd en aantal te rijden kilometers. A16 moet verbreed tot 2x3. Kan alleen als Zoomweg-noord is aangelegd. Aanleg z.s.m. Geen tracékeuze, wel: kortste weg is beste.

Antwoord:

Zie 1.125 en standpunt met keuze autosnelwegalternatief A4 en verbreding A16.

8. Gezamenlijke afdelingen van de land- en tuinbouworganisaties in West-Brabant en de gewestelijke raad van het Landbouwschap, dhr Korst

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.198. Schade aan land- en tuinbouw ontstaat door ruimtebeslag aanleg wegen en compenserende maatregelen, door doorsnijding van landbouwgebied en gebruikskavels, en door afsnijding van gronden en bedrijfsgebouwen. Bij het vervallen van de bestaansbasis van bedrijven worden volledige compensatie en alternatieve locaties verwacht. Direct herstel van ontsluiting en volledige vergoeding van blijvende schade wordt verwacht. Planuitwerking graag in nauwe samenwerking met landbouwbedrijfsleven. Graag keuze varianten met zo beperkt mogelijke schadelijke gevolgen voor landbouwbedrijven. Voorkeur voor D32, S32B, K32A en H32. Als D31A, dan nauwere bundeling met loop Potmarkreek. Als H32, nadrukkelijker corridor volgen van ruilverkaveling Kruisland-Wouw.

Antwoord;

Zie 1.198. Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

9. Actiegroep Kies Best, Kies West, dhr v.d. Berge

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 3.- en 1.186.

Oosttracé S32 scoort slechter dan westtracé S31 op de volgende aspecten:

- Verkeer en vervoer: S32 geeft meer verkeer in centrum Steenberg.
- Lokale economie: S31 ontsluit beter westelijk gelegen industrie en kassen.
- Woonkwaliteit: S32 scoort slechter op visuele hinder, geluid, emissies en risico's vervoer gevaarlijke stoffen.
- Ruimtelijke ordening: oostelijk tracé legt onwenselijke druk op lokale r.o.
- Sociale aspecten: oosttracé leidt tot sloop Stella Maris, isolatie Welberg, belemmering oostelijke woningbouw en verminderde gezondheid bevolking. S31 leidt tot toename subjectieve veiligheid en bereikbaarheid.
- Flora, Fauna, Ecosystemen, Landschapsbeeld en Cultuurhistorie: oosttracé scoort blijkens bijlagen meer minpunten dan westtracé.
- Het oosttracé is uitsluitend nadelig voor Steenberg. Gezien voordelen, westtracé nastreven.

Vragen die leven worden ter kennisneming overhandigd.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

10. Projectgroep Moerstraatse Variant PMV, dhr Krijnen DE HEEN

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.146.

RWS-tracés zijn geen van alle acceptabel. Met name tracés oostelijk van Steenberg en door Klutsdorp en Halsterense bossen zijn onbespreekbaar.

Bundelingsprincipe kan slechts beperkt worden toegepast en is niet goedkoper. Betekent barrière tussen gebieden met veel wederzijds contact.

Alternatieve route: vanaf Dinteloord rechtdoor, via Moerstraten naar Heerle. Kortste weg. Minder kosten bescherming leefmilieu. Nieuwe mogelijkheden ontsluiting Steenberg.

Moerstraatse varianten verdienen haalbaarheid- en effectenonderzoek.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

11. Provinciaal Samenwerkingsorgaan Kamers van Koophandel Noord-Brabant, platform Verkeers- en vervoeraangelegenheden, H. Jansen

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.123.

Bereikbaarheid over weg is belangrijke voorwaarde voor blijvende groei Brabantse economie. Aanleg ontbrekende schakels noodzakelijk naast efficiënter gebruik en verbetering bestaande wegennet.

Noord-zuidverbinding zwakke schakel in driehoek Calais, Ruhrgebied en Randstad en tussen Rotterdam en Antwerpen.

Verbreding A16 en aanleg A4 als ASW noodzakelijk, start met A4. Zeer positief effect op productie- en vestigingsmilieu.

Als niet verbreding A16, rekening houden met 2x3 bij dimensionering kunstwerken.

Onderschrijving reactie St. Zoomweg-noord/A4.

Antwoord:

Zie 1.123. Zie standpunt met keuze autosnelwegalternatief A4 met verbreding A16. In standpunt geen uitspraak over prioriteit A4 of A16.

12. Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging, kring West-Brabant, de Industriële Kring Bergen op Zoom en de vereniging Industriële Ondernemingen Fijsaart, M.A.C. Mens

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.122.

Mainports hebben achterland en achterlandverbindingen nodig om zich verder te ontwikkelen.

Goede infrastructuur is één van de belangrijkste voorwaarden voor werkgelegenheidsontwikkeling, waarvoor een actieplan is ontwikkeld.

Voorkeur voor kortste verbinding als autosnelweg.

Speciale aandacht voor bereikbaarheid Reinierpolder en Dintmond.

Antwoord:

Zie standpunt met keuze autosnelwegalternatief A4 met verbreding A16.
In standpunt wordt tevens opgemerkt dat, aangezien het bedrijventerrein geen bovenregionale functie heeft en krijgt, een extra aansluiting Dintelmond niet wenselijk wordt geacht.

13. Hotel café restaurant "de Ram", HALSTEREN, dhr. De Lange

Reactie:

Hotel de Ram aan Steenbergseweg in Halsteren zal schade ondervinden door omzetting, als rijksweg buiten Halsteren komt te liggen. Verzoek om gesprek met RWS over hervestigingslocatie aan nieuwe weg.

Antwoord:

Gesprek met RWS toegezegd. Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

14. C.L.A. Baartmans, HALSTEREN

Reactie:

Voorkeur voor Moerstraatse variant vanwege:

- korte lengte
- nauwelijks geluidswallen nodig
- beperking milieuschade
- vnl. landbouwgronden geofferd
- verkeersdrukte en geluid ver van de bebouwing
- herstel verbinding Halsteren en Bergen op Zoom mogelijk
- minimum aan kruispunten.

Bundelingsdrang gooit binnen bebouwde kom alles overhoop.

Westelijk tracé deelt Bergen op Zoom en Halsteren, die één stad moeten gaan vormen in tweeën.

Tracés door Vrederust, langs Ligneweg en door waterwingebied hebben verwoestende uitwerking op natuur en leefmilieu.

Verzoek voorliggende varianten terug te nemen en Moerstraatse variant verder te ontwikkelen.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

15. E.J. van den Berg-Grottendieck PUTTE

Reactie:

Aanleg Zoomweg-noord niet echt nodig. Aanleg staat op gespannen voet met NMP- en VINEX-beleid (voorkomen doorsnijdingen in het landschap, voorkomen versnippering van gronden, bevorderen OV). Economische voordelen krijgen onevenredig veel aandacht.

Overheid zorgt stukje bij beetje voor A4 van Antwerpen naar Schiphol en verder Denemarken.

Verbreding A16 leidt enkel tot verplaatsing files.

Omlegging Halsteren noodzakelijk, voorkeur voor west.

Doorgaand verkeer kan vanaf A4-zuid over bestaande weg (58-17) naar Willemstad of Moerdijk. Deze route had als variant in de startnotitie moeten staan.

Antwoord:

In de (verkeers)studie van de Trajectnota is de gehele corridor Antwerpen-Rotterdam in beschouwing genomen, incl de functie van de A17/A58. Voor overig commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

16. Actiegroep Klutsdorp, J.H. van Meel LEPELSTRAAT

Reactie:

Geen enkel tracé laat Klutsdorp ongemoeid. Trajecten leiden tot grotere aantasting wooncomfort.

Moerstraatse variant moet alsnog bekeken worden.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

17. A.L. van Nieuwenhuyzen STEENBERGEN

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.129.

A4 bij Dinteloord op kortst mogelijke manier: naast Steenbergse-/Dinteloordseweg en vervolgens westelijk om Steenberg. Voordelen:

- Rust in Potmar-gebied, gebied Roosendaalse en Steenbergse Vliet, Dinteloordse Polder en Triangel polders wordt behouden.
- Ruilverkavelingsgebied Kruisland-Wouw blijft ongemoeid.
- Steenberg-Welberg niet doorklieft.

- Reinierpolder ideaal te bereiken, centrum Steenbergen ontlast.
- Kassencomplex is nog niet zeker, nog geen goedkeuring van Provincie.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

18. U. Olij BERGEN OP ZOOM

Reactie:

Vraag of nota niet te vroeg komt, gezien de toegezegde studie naar transportstromen in de corridor Antwerpen-Rotterdam.

Betreurenswaardig dat A17 in nota buiten beschouwing is gelaten. A29, A17, A58 is slechts 11 km langer dan A4-variant. A17 kan hoofdtransportas vormen tussen Randstad en België als toegankelijkheid en profilering wordt verbeterd.

Dan volstaat omlegging Halsteren en verbreding A16. Omlegging Halsteren bij voorkeur H11A: minder negatieve effecten op flora, fauna en ecosystemen en kost 50mln minder.

In nota onterecht woon/werk- en recreatief verkeer meegenomen in berekening directe besparingen. Bij kosten van alle A4-varianten (behalve H11 en H32A) moet 50mln extra gerekend worden t.b.v. de relocatie van het waterwingebied.

Antwoord:

In de (verkeers)studie van de Trajectnota is de gehele corridor Antwerpen-Rotterdam in beschouwing genomen, incl A17. Zie standpunt met keuze autosnelwegalternatief A4 met verbreding A16.

19. A.C.P. Verpalen HALSTEREN

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.202.

Mist rechtstreekse variant tussen Dinteloord en Bergen op Zoom. Met rechtstreekse variant wordt tegemoetgekomen aan wensen Dinteloord en projectgroep Moerstraatse variant. Bij uitwerking in richting H32A kan ook tegemoetgekomen worden aan wensen van Halsteren en Bergen op Zoom. Mist Startnotitie bij terinzage-materiaal.

Antwoord:

Zie 1.202. Startnotitie is toegestuurd.

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

20. C. van der Vliet-Hoogcarspel HALSTEREN

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.197.

Bewoonster in buurt westelijke tracés Halsteren. Westelijke tracés bieden geen duurzame oplossing verkeersproblematiek in regio. Bovendien bezwaren wegens:

- overlast door uitlaatgassen en geluid,
- aantasting Brabantwal,
- dorpsaanzicht en uitzicht op Auvergnepolder,
- transport gevaarlijke stoffen en waardevermindering woningen.

Bundelingsprincipe mag niet leiden tot aanleg door bebouwde kom. Moerstraatse variant verdient serieus onderzoek, lijkt meest redelijke en gezonde oplossing.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

21. M. Verhulst HALSTEREN

Reactie:

Meer oostelijk gelegen tracés moeten onderzocht. Sinds afwijzing 18 jaar terug van rechte verbinding is de economische situatie gewijzigd en de bebouwing toegenomen. Door vast te houden aan oude tracés worden bewoners Steenbergen, Welberg, Klutsdorp en Halsteren opgezaagd met veel verkeers- en geluidsoverlast.

Voorstel eerst onderzoek naar tracé D32-Blauwe Sluis-Kromwiel-Galgenberg-Steenkamer-A4, voordat minister keuze gemaakt. Genoemd tracé is korter en daarmee vanuit milieu-oogpunt gunstiger.

Als toch nu beslissing, dan voorkeur voor D32-S32A-S22-K21-H32A (meest oostelijk).

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

MONDELINGE INSPRAAKREACTIES: HOORZITTING PRINSENBEK 19-04-95

1. Landbouwmaatschappij ZMO, Kring Noord-Brabant, dhr Hagen

Reactie:

D32-S32B-K32A-H32 is minst slechte keuze.

In de trajectnota wordt nauwelijks gesproken over compensatie van landbouwgronden. Rijk moet land- en tuinbouwers volledig compenseren: financieel en met grond. Schade tot minimum beperken m.b.v. landinrichtingsprojecten.

Dringend beroep op overheid om landbouworganisaties te betrekken bij voorbereiding ontwerp-tracébesluit.

Antwoord:

Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4.

2. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Westelijk Noord-Brabant, dhr Vermeulen

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.85.

Eerst A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom aanleggen als autosnelweg, dan A16 verbreden.

Daarmee worden congestieproblemen verholpen, wordt de afstand Antwerpen-Rotterdam verkort, en ontstaan kostenbesparingen voor bedrijfsleven en verbetering vestigingsklimaat West Noord-Brabant.

Antwoord:

Zie 1.85. Voor commentaar wordt verwezen naar Ontwerp-Tracébesluit A4. In standpunt wordt geen prioriteit vastgelegd voor A4 of A16.

3. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en Beneden-Maas, dhr Geerts

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.187/1.201.

Rotterdamse haven voorziet in Havenplan 2010 groei van de goederenoverslag. Volgens onderzoek zal goederenstroom tussen Rotterdam en zuidelijk achterland groeien van 42,5 ton in 1990 tot 62 ton in 2005. Gelet op groei verkeer, in bijzonder het goederenvervoer, moet A4 tot autosnelweg worden omgebouwd en A16 worden verbreed. Allen zo wordt doelstelling t.a.v. congestiekansen bereikt en is er verantwoorde risicospreiding t.a.v. de verkeersafwikkeling.

Antwoord:

Zie standpunt met keuze autosnelwegalternatief A4 en verbreding A16.

4. A.B.M. van Zuylen ZEVENBERGSCHEN HOEK

Reactie:

Plannen A16 lijken leefbaarheid in Zevenbergschen Hoek verder aan te zullen tasten.

Er is een samenhang met de besluitvorming over de HSL. Voorstel om HSL en bestaand spoor in tunnel ten westen van huidige A16 te leggen, met verbrede A16 daar bovenop.

Zevenbergschen Hoek moet eigen aansluiting hebben op A16, alsmede op zo kort mogelijke termijn een geluidsscherm langs A16 en bestaand spoor.

Verder aandacht gevraagd voor een veiliger inrichting van de parallelle rijbanen en een betere bewegwijzering.

Antwoord:

Standpunt voorziet in verbreding A16 tot 2x3 rijstroken met aansluiting Zevenbergschen Hoek. Tevens is sprake van integrale planuitwerking A16 en HSL, conform Standpunt. Motivatie voor (hoge) ligging HSL te Zevenbergschen Hoek is in OTB HSL weergegeven. De akoestische maatregelen worden eerst in kader reconstructie A16 gerealiseerd; geen tijdelijke maatregelen.

5. M. van der Wee DONGEN

Reactie:

Voorkeur voor aanleg A4 als autosnelweg en verbreding A16 tot 2x3. Daardoor vermindert congestie en verkeersonveiligheid op A16. Weinig te verwachten van OV, gezien plannen tot sluiting vier Zeeuwse NS-stations, inkorting Intercityverbinding Amsterdam-Vlissingen en nadelige aanpassing dienstregeling op Zeeuwse lijnen.

Voorstel voor brug voor langzaam verkeer naast huidige Haringvlietbrug en autosnelweg tussen knooppunt Benelux en Klaaswaal.

Antwoord:

Zie standpunt keuze autosnelwegalternatief A4 en verbreding A16. Benelux - Klaaswaal geen onderdeel van deze studie. Zie D.

6. J.M. van Kessel

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.196.

Wet Geluidhinder moet gewijzigd. Geluidsoverlast van diverse bronnen wordt nu afzonderlijk berekend. Overheid heeft plicht om geluidsoverlast van de HSL en de verbrede A16 in samenhang in beeld te brengen.

Antwoord:

Zie 1.196. Geluidhinder ten gevolge van de A16 en HSL worden afzonderlijk en in samenhang met elkaar in beeld gebracht. Zie akoestische rapportages. De maatregelen dienen conform de wettelijke randvoorwaarden voor A16 en HSL afzonderlijk te worden gedimensioneerd.

7. Dhr Wiiffels PRINSENBEEK

Reactie:

Zie ook schriftelijke reactie 1.31.

Instemming met verbreding A16. De A16 (en zo mogelijk ook de HSL) moet ter hoogte van Prinsenbeek in tunnel komen, met het oog op de leefbaarheid.

Antwoord:

Zie 1.31. De motivatie voor tracering en ligging te Prinsenbeek voor HSL en A16 is neergelegd in het OTB HSL.

**Bijlage 1.3 Motie Verbugt/Leers van 21 februari 1996
(aangenomen 22 februari 1996)**

24601 Trajectnota A4/A16

Nr. 5 Motie van de leden Verbugt en Leers
Voorgesteld 21 februari 1996

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het tracé A4/N259 in het SVV-2 als onderdeel van een hoofdtransportas is opgenomen;

voorts constaterende, dat de geprognosticeerde toename van het verkeer op de N259 zal leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat;

overwegende, dat realisering van de ontbrekende schakel Dinteloord-Bergen op Zoom in de A4 bijdraagt aan een verbeterde verkeersafwikkeling in de corridor Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen en dat hiermee tevens voor West-Brabant een optimaal effect op het woon- en leefklimaat, de verkeersveiligheid en de economische ontwikkeling wordt bereikt;

voorts overwegende, dat er in Noord-Brabant een algemene bestuurlijke consensus bestaat over de realisering van de ontbrekende schakel;

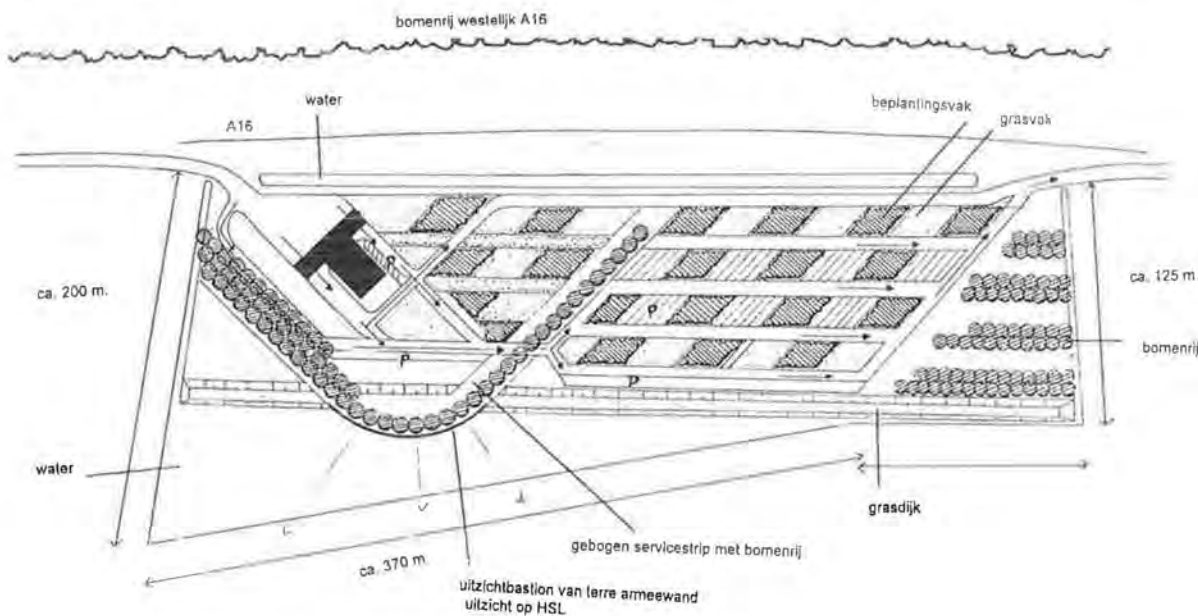
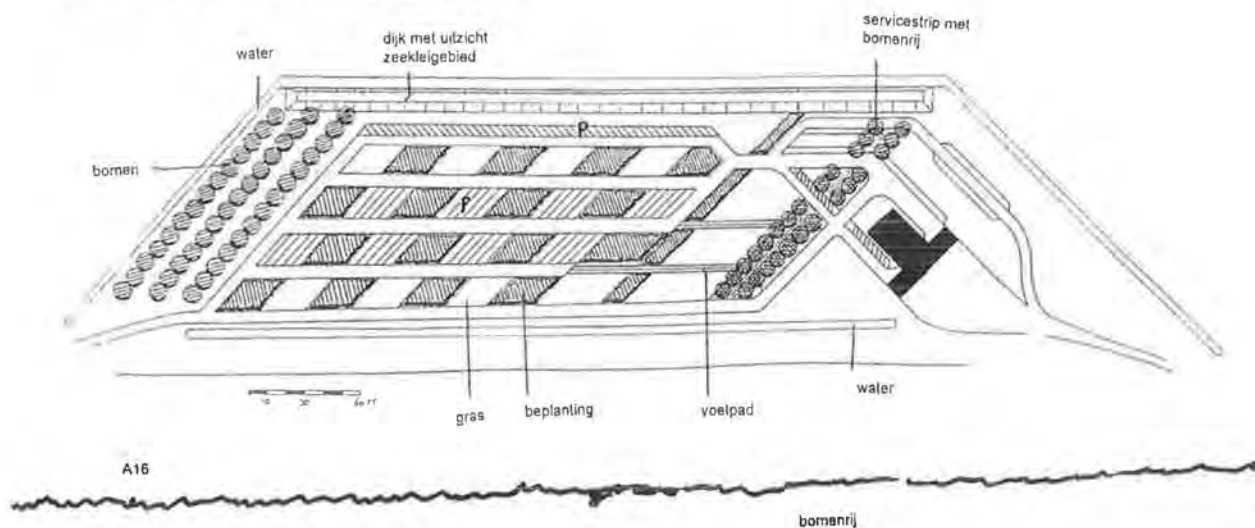
verzoekt de regering een autosnelweg tussen Dinteloord en Bergen op Zoom te realiseren,

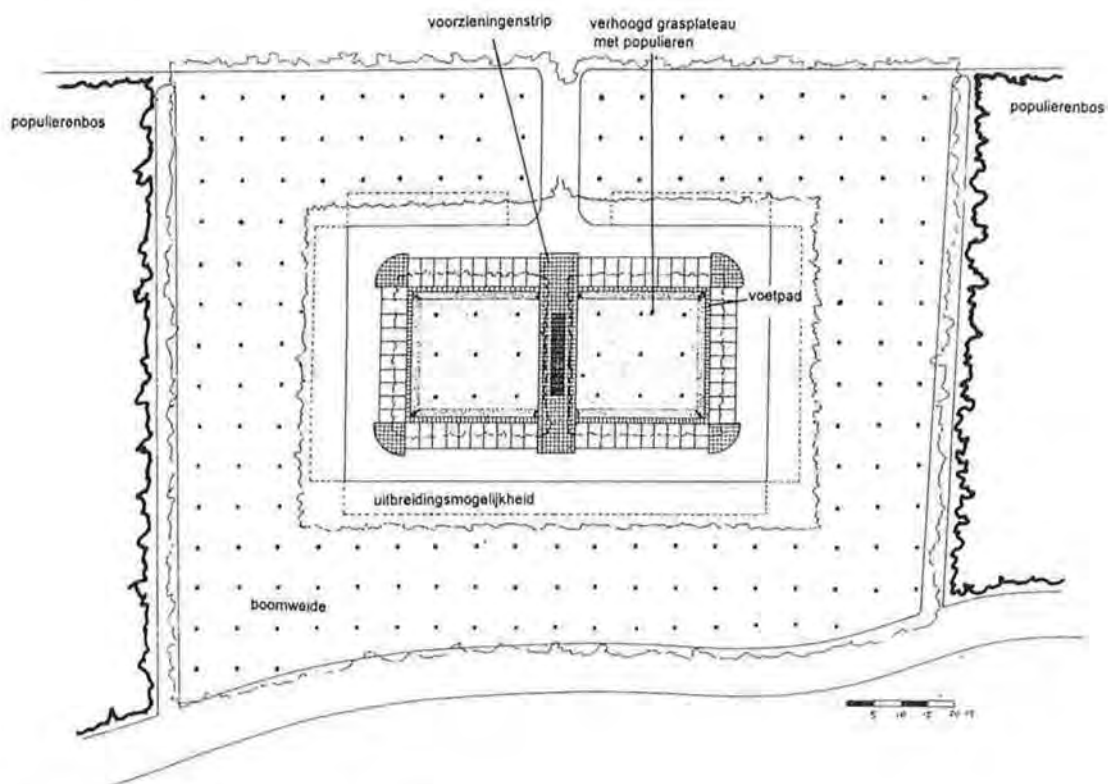
en gaat over tot de orde van de dag,

VERBUGT
LEERS

Bijlage 3.1 Verzorgings- en carpoolplaats

Onderstaand zijn de uit het Landschapsplan A16 afkomstige inrichtingsvoorstellen weergegeven voor de beide verzorgingsplaatsen (oost en west) en de carpoolplaats nabij de Steenweg.

**Verzorgingsplaats – oost (Bredasedijk)****Verzorgingsplaats – west (Langeweg)**



Carpoolplaats Steenweg

Bijlage 3.2 Compensatie-ontwerp

NB Deze bijlage is als afzonderlijk rapport bij het ontwerp-tracébesluit A16 gevoegd. (SGR Compensatie-ontwerp HSL-zuid, HSL-projectorganisatie, oktober 1997)

Bijlage 4.1 Procedure wet geluidhinder

Wet Geluidhinder.

1. Het doel van de Wet geluidhinder is de geluidhinder te beperken. Dit kan worden bereikt door bestaande geluidhinder te verminderen en het ontstaan van nieuwe geluidhinder te voorkomen.
De vermindering van bestaande geluidhinder wordt bereikt door sanering en voorkoming van nieuwe geluidhinder wordt bereikt door nieuwe ontwikkelingen te binden aan wettelijk vastgestelde normen.
2. Procedure:
 - a. Sanering.
In de Wet geluidhinder is voorgeschreven dat indien een reconstructie van een weg wordt overwogen waarlangs een saneringssituatie bestaat, eerst de saneringssituatie moet worden opgelost voordat tot reconstructie kan worden besloten.
Er is sprake van een saneringssituatie als de geluidbelasting vanwege een aanwezige weg op een bestaande woning hoger is dan 55 dB(A) en voor die woning niet eerder een waarde is vastgesteld.
Voor woningen die aan dit criterium voldoen moet door burgemeester en wethouders een saneringsprogramma worden opgesteld. Dit programma bevat twee onderdelen, t.w.:
 1. een pakket maatregelen om de geluidbelasting op de woningen terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau (streefwaarde is 55 dB(A));
 2. een overzicht van de woningen waarop de gevelbelastingen met de maatregelen hoger blijven dan 50 dB(A) en de bij die woningen blijvende gevelbelastingen.Het programma wordt na vaststelling door B en W ter goedkeuring voorgelegd aan de minister van VROM. Deze stelt rekening houdend met de maatregelen de ten hoogst toelaatbare gevelbelastingen vast.
De vastgestelde saneringswaarden zullen voor het vervolg dienen als grenswaarden.
 - b. Reconstructie.
Na de sanering kan het reconstructie onderzoek worden uitgevoerd.
In de Wet geluidhinder is reconstructie van een weg als volgt gedefinieerd: "een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg tengevolge waarvan de geluidbelasting vanwege die weg met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd". De toename wordt bepaald t.o.v. de grenswaarde d.w.z. in voorliggende situatie de vastgestelde saneringswaarde. Het reconstructie onderzoek wordt uitgevoerd met als peiljaar 10 jaar na gereedkomen van de reconstructie. Dit betekent dat naast de gevolgen vanwege de wijzigingen aan de weg ook de verkeersgroei over die jaren wordt meegenomen.
In principe moet de toename bij reconstructie worden weggenomen. Indien het om redenen van stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige of financiële aard niet mogelijk is de toename geheel weg te nemen, kunnen Gedeputeerde Staten hogere waarden dan de grenswaarden vaststellen. De toename mag echter niet meer zijn dan 5 dB(A) t.o.v. de grenswaarde met als absoluut maximum 70 dB(A).
 - c. Nieuwe wegaanleg.
Bij aanleg van een nieuwe weg is de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A). Gedeputeerde Staten kunnen hogere waarden vaststellen tot maximaal 60 dB(A) in buitenstedelijk gebied indien voldoende afscherming om stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige of financiële redenen niet mogelijk is.

Ook het akoestisch onderzoek voor de aanleg van een nieuwe weg heeft als peiljaar het 10e jaar na gereedkomen van de weg.

Toepassing Wgh

De Wet geluidhinder (Wgh) is alleen van toepassing binnen de wettelijk vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidszone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (binnenstedelijk of buitenstedelijk). De betreffende zonebreedtes zijn onderstaand weergegeven.

Aantal rijstroken	Zonebreedte (m) Stedelijk gebied	Zonebreedte (m) Buitenstedelijk gebied
5 of meer	-	600
3 of meer	350	-
3 of 4	-	400
1 of 2	200	250

Binnen de zone van een weg dient akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidsbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Bij het berekenen van de geluidsbelasting wordt de etmaalwaarde bepaald. De etmaalwaarde is de hoogste waarde van de geluidsbelasting in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur) + 10 dB(A) of de geluidsbelasting in de dagperiode (tussen 07.00 en 19.00 uur).

De geluidsbelasting op de gevels van bestaande woningen mag ten gevolge van het verkeer op een bestaande weg, binnen de zone van de weg, bij voorkeur niet meer bedragen dan 55 dB(A). In dergelijke situaties is de maximaal toelaatbare geluidsbelasting vastgesteld op 70 dB(A).

De geluidsbelasting op de gevels van bestaande woningen mag ten gevolge van het verkeer op een nieuw aan te leggen weg, binnen de zone van de weg, niet meer bedragen dan 50 dB(A). Maximale ontheffing is mogelijk in buitenstedelijk gebied tot 60 dB(A) en in stedelijk gebied tot 65 dB(A).

Voor reconstructie van bestaande wegen is de normering afhankelijk van de situatie vóór reconstructie. De ten hoogst toelaatbare geluidsbelastingen zijn vermeld in de artikelen 100, 100a en 100b. Onderstaand zijn deze waarden weergegeven.

Situatie woning [*]	Grenswaarde	Hoogst toelaatbaar ^{**}
heersende geluidsbelasting of hogere grenswaarde vastgesteld	laagste waarde van - heersende of - eerder vastgestelde	grenswaarde + 5 dB(A), doch maximaal 70 dB(A)

^{*} : aanwezige, in aanbouw of geprojecteerde woning;

^{**} : verhoging met meer dan 5 dB(A) toegestaan als elders bij tenminste gelijk aantal woningen de geluidsbelasting met tenminste gelijke waarde zal verminderen.

Er is overigens pas sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder als de toename van de geluidsbelasting 2 dB(A) of meer bedraagt.

Uitgaande van een vermindering van de geluidproductie van motorvoertuigen mag bij het vaststellen van de geluidsbelasting ingevolge artikel 103 Wgh een aftrek worden toegepast

van:

- 3 dB(A) voor wegen waarvan de representatieve snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB(A) voor overige wegen.

Bijlage 4.2 "Akoestisch onderzoek A16 Saneringsonderzoek", DHV, mei 1996

Bijlage 4.3 "Akoestisch onderzoek HSL-zuid, A16, A58 in de gemeente Breda"
en "Akoestisch onderzoek HSL-zuid - A16 in de gemeenten
Zevenbergen en Made", DHV, oktober 1997

NB *Beide bijlagen zijn als afzonderlijke rapporten bij het ontwerp-tracébesluit A16 gevoegd.*

Bijlage 4.4 Overzicht en effecten geluidwerende voorzieningen

De volgende geluidwerende voorzieningen worden gerealiseerd, waarbij per maatregel de optredende effecten zijn weergegeven:

Gemeente Zevenbergen

Scherf 1

Aan de westzijde van de A16 van de Binnen Moerdijksebaan tot de aansluiting bij de Bredasedijk tussen km 47,600 en km 48,800. Scherm lang 1200 m en hoog 5 m.

Effect: Om de grenswaarde voor de woningen aan de Moerdijkseweg niet te overschrijden is een scherm nodig met een hoogte van 4 m. Vanwege de HSL is in het gebied gezocht naar de gunstigste afscherming voor de HSL en de A16 tezamen. Uit onderzoek is gebleken dat het gunstigste effect wordt verkregen met een scherm van 5 m hoog langs de westzijde van de rijksweg A16.

Scherf 2

Aan de oostzijde van de A16 van de aansluiting bij de Bredasedijk tot de kruising van de Verlegde Hoge Zeedijk tussen km 48,940 en km 51,100. Het scherm is 2160 m lang en 5 m hoog.

Effect: Vanwege de schermen 2 en 3 worden in de kern van Zevenbergschen Hoek de grenswaarden niet overschreden.

Scherf 3.

Aan de oostzijde van de A16 van de kruising van de Hoge Zeedijk over een lengte van 400 m in zuidelijke richting tussen km 51,100 tot km 51,500. Het scherm is 4 m hoog.

Effect: Vanwege de schermen 2 en 3 worden in de kern van Zevenbergschen Hoek de grenswaarden niet overschreden.

Scherf 4

Aan de westzijde van de A16 langs de verbindingsweg naar de A59 tussen km 53,200 en km 53,460. Scherm lang 260 m en hoog 4 m.

Effect: Met dit scherm wordt bereikt dat de toename voor de woning Noordseweg 4 beperkt blijft tot 5 dB(A). Verdere afscherming wordt om financiële redenen niet overwogen.

Gemeente Breda.

Scherf 5

Aan de westzijde van de A16 van de kruising Brielse Dreef tot het eindpunt van het plangebied tussen km 55,960 en km 57,120. Scherm lang 1160 m en hoog 3 m.

Effect: Met dit scherm wordt bereikt dat de grenswaarden voor de woningen in Prinsenbeek tussen de kruising Brielse Dreef en de plangrens niet worden overschreden. Het scherm zal in zuidelijke richting worden verlengd. Dit scherm zal worden opgenomen in het ontwerp-tracébesluit voor de rijksweg A16 en HSL.

Voor 15 verspreid staande woningen in het buitengebied wordt de grenswaarde overschreden. Om financiële redenen wordt afgezien van afscherming.

Bijlage 5.1 Overzicht activiteiten en documenten vanaf de terinzagelegging van de trajectnota/MER A4/A16

- *Trajectnota/MER A4/A16*
- tervisielegging Trajectnota/MER van 24 februari tot en met 21 april 1995
- voorlichting 14, 16, 21 en 23 maart 1995
- *Verslag voorlichtingsavonden*
- hoorzittingen 18 en 19 april 1995
- *Verslag hoorzittingen*
- *Inspraakreacties* (gebundeld, ca. 1300 stuks waarvan ca. 1100 gelijkloidend)
- *Toetsingsadvies Commissie-m.e.r.* , 17 mei 1995
- *Rapport van Bevindingen*, Overlegorgaan VerkeersInfrastructuur (OVI), 31 juli 1995
- *Akoestisch onderzoek sanering rijksweg 4, gedeelte Dinteloord-Bergen op Zoom*, Oranjewoud, september 1996
- *Akoestisch onderzoek reconstructie/ nieuwe weg rijksweg 4, gedeelte Dinteloord-Bergen op Zoom*, Oranjewoud, oktober 1996
- *Landschapsplan rijksweg A4*, min LNV, afd. verkeerswegen, oktober 1996
- *Compensatie-ontwerp rijksweg A4*, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, oktober 1996
- *Eerste standpuntbepaling* door de minister van Verkeer en Waterstaat in samenspraak met de minister van VROM (29 januari 1996)
- *Motie Verbugt/Leers van 21 februari 1996*
- *Tweede standpuntbepaling* door minister van Verkeer en Waterstaat in samenspraak met de minister van VROM (8 mei 1996)
- (bestuurlijk/ambtelijk) overleg met gemeenten, provincie en waterschappen, ministerie LNV, ministerie VROM in het kader van standpuntbepaling, de planuitwerking en het otb, januari 1996 tot oktober 1997
- *Ontwerp-tracébesluit A4*, december 1996
- informatiebijeenkomsten over concept-ontwerp-tracébesluit A16 in combinatie met informatiemarkten HSL-zuid
- *Gewijzigd Ontwerp-tracébesluit A4*, oktober 1997

KAARTEN

ONTWERP-TRACEBESLUIT A16

Moerdijk - Prinsenbeek-Noord

Plankaarten schaal 1:20.000

- A Overzichtskaart Moerdijk-Langeweg met lengteprofiel;
- B Overzichtskaart Langeweg-Prinsenbeek-Noord met lengteprofiel.

Plankaarten schaal 1:2500

- 1. Moerdijk
- 2. A16/knooppunt Klaverpolder
- 3. A17/knooppunt Klaverpolder
- 4. Aansluiting A17/Steenweg
- 5. Binnen Moerdijksebaan/Moerdijkseweg
- 6. A17 (west)
- 7. Kruising A16 - Binnen Moerdijksebaan
- 8. Binnen Moerdijksebaan
- 9. Aansluiting Zevenbergschen Hoek
- 10. Zevenbergschen Hoek (noord)
- 11. Zevenbergschen Hoek (midden)
- 12. Verlegde Hoge Zeedijk
- 13. Zevenbergschen Hoek (zuid)
- 14. Langeweg
- 15. Langeweg (west)
- 16. Langeweg (oost)
- 17. Reevliet
- 18. Knooppunt Zonzeel
- 19. Bredeweg
- 20. Mark
- 21. Waterzuivering
- 22. Brielse Dreef
- 23. De Kuil
- 24. Moskesbaan

NB: Voor de kaarten zie de afzonderlijk bijgevoegde Kaartenmap