

AAN:
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Eind 2014 is de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, gedeelte Steenbergen opengesteld voor het verkeer. Uit de Rijksbegroting 2017 is duidelijk geworden dat de totale aanlegkosten van de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom € 17 miljoen lager zijn uitgevallen dan begroot. Wij zijn natuurlijk blij dat het project binnen budget is gerealiseerd. Het project aanleg A4 is echter wat ons betreft nog niet afgerond. In de afgelopen jaren hebben wij, onder andere bij u, al verschillende malen aandacht gevraagd voor de geluidsproblematiek langs de A4/A29 in onze gemeenten en de verkeersafwikkeling op knooppunt Zoomland. De problemen hier zijn ontstaan of vergroot als direct gevolg van de aanleg van de A4. Nu blijkt dat het beschikbare budget voor de aanleg niet volledig benut is, zijn er in ieder geval vanuit financieel oogpunt mogelijkheden om deze problemen aan te pakken. Overigens zijn wij van mening dat ook wanneer dit budgetoverschot er niet was u ons op de onderstaande punten tegemoet zou dienen te komen.

Geluidsoverlast Moerdijk en Steenbergen

Bij onze gemeenten blijven klachten binnenkomen over geluidsoverlast als gevolg van de nieuwe snelweg. Er zijn buiten de projectgrenzen voor de aanleg van de A4 geen of nauwelijks geluidsmaatregelen genomen, terwijl de verkeersintensiteit -en daarmee de geluidsproductie- op deze wegen vanzelfsprekend wel fors is toegenomen.

Gemeente Moerdijk heeft naar aanleiding van aanhoudende klachten over geluid voor een tweede maal jaarmetingen laten verrichten op 2 locaties in Heijningen. Deze laatste metingen zijn na het aanbrengen van het tweelaags ZOAB op de A29 gestart. Na 6 maanden meten blijkt dat de geluidsnorm (op basis van het GPP) aan de oostzijde van de A29 wordt overschreden; 68,3 dB ten opzichte van de toegestane 67,1 dB. Aan de westzijde van de A29 lijkt het er op dat het tweelaags ZOAB nu zijn werking doet: het geluidsniveau ligt onder de norm. Maar omdat asfalt akoestisch veroudert, wordt verwacht dat ook daar in de komende jaren normoverschrijdingen zullen plaatsvinden. Na circa 8-10 jaar zal de emissie met circa 4 dB toenemen. Zodra de jaarrapportage met meetresultaten ook beschikbaar is, zullen we deze nasturen. De verwachting is dat deze resultaten in lijn zullen zijn met de meetresultaten over de eerste 6 maanden.

Langs de nieuwe A4 ter hoogte van Steenbergen zijn bij de aanleg op een aantal plekken geluidsschermen geplaatst. De noodzaak voor deze geluidsschermen is bepaald op basis van akoestisch onderzoek met geluidsmodellen. Deze modellen zijn echter niet altijd een goede weergave van de werkelijkheid, wat bevestigd wordt door deskundigen. De gemeenteraad van de gemeente Steenbergen heeft hier in de brief van 28 mei 2015 aan u al aandacht voor gevraagd. Uw antwoord

hierop (gedateerd 22 juni 2015) was dat het tracébesluit en de naar aanleiding hiervan getroffen geluidsmaatregelen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. In uw brief geeft u echter ook al aan dat het mogelijk is dat het akoestisch onderzoeksmodel in dit geval niet correct is: "*In de bestaande wet- en regelgeving bestaat over geluidsproductie bij overrijden markering echter geen normering. Deze effecten zijn en kunnen niet meegenomen worden in de akoestische onderzoeken bij een Tracébesluit.*".

Hier ligt naar ons idee de essentie van het probleem en het gevoel van onrechtvaardigheid wat de omwonenden en ook de betrokken gemeentebesturen ervaren. De wetgever houdt bijvoorbeeld geen rekening met het overrijden van de wegmarkeringen, terwijl de extra geluidsbelasting er in de praktijk wel degelijk is. Het is naar omwonenden van snelwegen niet uit te leggen dat de geluidsbelasting op de gevels in de praktijk groter is dan aangegeven in de modellen. Wij begrijpen dat u gebruikt maakt van modellen om de geluidsbelasting te berekenen. Wij verwachten dan echter wel dat deze modellen zoveel als mogelijk aansluiten bij de werkelijke geluidsbelasting. En dat u, waar dit niet het geval is, bereid bent aanvullend onderzoek te doen en maatregelen te nemen.

Nu de uit de in de praktijk ondervonden overlast (aanzienlijk) hoger is dan op grond van de modellen berekend wordt, zijn wij van mening dat u de plicht heeft om maatregelen te treffen om het geluidsniveau tot een aanvaardbaar niveau te verlagen. Extra maatregelen zijn nodig langs de A29 ter hoogte van Heijningen en Helwijk en de A4 ter hoogte van Steenbergen en Bergen op Zoom. Wij denken dan aan overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen), omdat de reeds aangebrachte bronmaatregelen onvoldoende werken.

Daar komt bij dat uit het Nalevingsverslag Geluidsproductieplafonds 2015 (d.d. 20 september 2016) volgt dat er langs de A29 gelegen tussen knooppunt Sabina en afslag Dinteloord (gemeenten Moerdijk en Steenbergen) en langs de A4 bij gemeente Bergen op Zoom al sprake is van een overschrijding van de geluidsproductieplafonds.

Knooppunt Zoomland

Bij de realisatie van de A4 rond Steenbergen is besloten geen aanpassing te doen aan Knooppunt Zoomland, waar de A4 en de A58 samenkomen. De gemeenten Bergen op Zoom en Steenbergen hebben in de aanloop naar de openstelling van de A4 al regelmatig aandacht gevraagd voor deze bottleneck. Tussen oktober 2014 en oktober 2015 is de hoeveelheid verkeer op de A4 ten noorden van knooppunt Zoomland met 70% toegenomen. Dit leidt bijna dagelijks tot files en vertraging, zoals ook is gebleken uit de monitoringsrapportage A4 (bijlage 3).

Ook de verouderde vormgeving van het knooppunt Zoomland zorgt voor problemen. Op deze plek wordt het doorgaande verkeer richting Antwerpen op de A4 namelijk samengevoegd naar 1 rijstrook. Het knooppunt voldoet bijna nergens aan de ontwerprichtlijnen NOA en ROA2014. De gemeente Bergen op Zoom heeft aan bureau Goudappel Coffeng gevraagd een quick scan uit te voeren naar het knooppunt (bijlage 2). Er is onderzoek gedaan naar de ontwerprichtlijnen, de verkeersveiligheid (door een gecertificeerde verkeersveiligheidsauditor) en de verkeersafwikkeling op en rond het knooppunt. De conclusie is dat er verbeterd kan en moet worden. Er wordt onderscheidt gemaakt in quick wins, middellange termijn en lange termijn.

Voor de lange termijn is het aanbevolen het knooppunt en de omgeving compleet om te bouwen. Dit lange termijn perspectief moet wel in het achterhoofd worden gehouden, maar is nu zeker niet aan de orde. Een groot aantal van de quick wins en middellange termijn-maatregelen kunnen wel relatief makkelijk en snel worden gerealiseerd, zoals het doortrekken van de twee rijstroken op de A4 en de vernieuwing van de bewegwijzering. Wij hebben op basis van het rapport van Goudappel Coffeng een samenhangend pakket aan maatregelen opgesteld (bijlage 1). De kosten voor dit totaalpakket aan knooppunt Zoomland zijn grofweg geraamd op €3,8 - €7,15 miljoen.

Tot slot

Zoals u leest, hebben wij als drie gemeenten verscheidene oplossingen voor de problemen rondom de A29/A4. Voor deze problemen en oplossingen bent u als rijksoverheid grotendeels verantwoordelijk. Inmiddels is er financiële ruimte voor verschillende oplossingen. Het lijkt ons goed het een en ander met elkaar door te spreken. Kunnen we op korte termijn een bestuurlijk overleg inplannen?

Wij zien uw reactie op onze brief tegemoet.

Met vriendelijke groet,

het college van burgemeester en wethouders van Bergen op Zoom,
De loco-secretaris, de burgemeester,

Th. J.M. Wingens MPA

Dr. F.A. Petter

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk,
De loco-secretaris, de burgemeester

B.M. Cornel

J.P.M. Klijs

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Steenbergen
De secretaris, de burgemeester,

M.J.P. de Jongh RA

R.P. van den Belt, MBA

In kopie verzonden aan:

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland, district West - ir. J.G. Robberse

Tweede Kamer - Vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu

Provincie Noord-Brabant - C. van der Maat, gedeputeerde Mobiliteit en Samenwerking

Bijlage 1 Maatregelenpakket knooppunt Zoomland

Op basis van het onderzoek van Goudappel Coffeng stellen wij voor zo spoedig mogelijk de onderstaande punten te verbeteren.

- De bebording rondom het knooppunt is na realisatie van de A4 niet vervangen en leidt nu tot onduidelijkheden. Ook is de bebording in de avonduren nauwelijks zichtbaar. Vervanging van de bebording op de A4 is noodzakelijk.
- Op diverse plaatsen ontbreekt het aan de benodigde waarschuwborden en geleiderail. Plaatsing hiervan leidt hopelijk tot een vermindering van het aantal ongevallen en de impact daarvan. Ook is de wegmarkering op een aantal plaatsen niet correct of inconsistent en zou aangepast moeten worden.
- De maximumsnelheid op het knooppunt is 130 km/uur (A58) en 120 km/uur (A4). Gezien de complexiteit van het knooppunt, de vele aansluitingen en de boogstralen van de bochten is het wenselijk om deze naar beneden bij te stellen tot 100 km/uur. De snelheidsverschillen en snelheidsovergangen zullen hierdoor kleiner zijn wat de verkeersveiligheid en doorstroming verbetert.
- Het opheffen van de samenvoeging tot 1 rijstrook op de A4 vanuit Bergen op Zoom - Noord richting knooppunt Zoomland. Het verkeersaanbod is te groot om op 1 enkele rijstrook af te wikkelen. Dit zorgt voor een verslechterde doorstroming. Dit is alleen op te lossen door een extra rijstrook toe te voegen op de A4 en de aansluiting A58 aan te passen.
- De toe- en afrit bij aansluiting 29 (Bergen op Zoom - Zuid) zijn niet gescheiden met een middenberm en is zeer onveilig. De afrit zit in de binnenbocht waardoor een (te) hard rijdende automobilist bij het minste of geringste op de verkeerde weghelft terecht komt wat tot frontale botsingen kan leiden. Ook is er een groot risico op spookrijden. Aanleg van een middenberm is dringend noodzakelijk.
- De toe- en afrit bij aansluiting 28 (Bergen op Zoom) en aansluitingen op het stedelijk wegennet zijn onveilig en onlogisch. De bocht in de afrit vanuit knooppunt Zoomland is erg scherp, waardoor voertuigen vaak uit de bocht vliegen. Verderop zorgt de aansluiting op het stedelijk wegennet voor afwikkelingsproblemen op de eerstvolgende kruising en is onlogisch in verband met de afbouw van de wegfunctie. De aansluiting aan de oostzijde van de A4/A58 is onoverzichtelijk. Wij hebben in het verleden ook al vaker aandacht gevraagd voor de beperkte doorrijdhoogte van het viaduct, waardoor ongeveer 2.500 bijzondere transporten per jaar (!) via het onderliggend wegennet moeten rijden. Aanpassing van aansluiting 28 is gewenst.

