

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**  
Ministerie van Infrastructuur  
en Milieu

Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

-

T -

**Ons kenmerk**

IenM/BSK-2011/63000

**Uw kenmerk**

2011Z08540

**Bijlagen**

-

Datum 16 mei 2011  
Betreft Kamervragen

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen die het lid De Jong (PVV) heeft gesteld over het Tracébesluit A4 Steenbergen.

1

Bent u bekend met het feit dat het nieuwe tracébesluit A4 Steenbergen veel langer en duurder is dan de oostelijke tracés, maar ook op veel meer weerstand stuit van de plaatselijke bevolking? Zo ja, waarom is er dan toch voor de aanleg van een westelijke variant gekozen?

1

De keuze tussen oostelijk of westelijk langs de kern Steenbergen is één van de belangrijkste afwegingen in het Tracébesluit A4 Dinteloord – Bergen op Zoom, gedeelte Steenbergen. Voor beide varianten zijn voor- en tegenstanders. Er is een aanvullend MER gemaakt, juist om deze afweging goed te kunnen maken. De westvariant scoort in het aanvullend MER iets gunstiger dan de oostvariant, ondermeer voor de luchtkwaliteit. Bovendien is in het aanvullend MER berekend dat de westvariant € 20 mln. goedkoper is (en dus niet duurder) dan de oostvariant. Om deze redenen, en ook vanwege het grote draagvlak in de (bestuurlijke) omgeving, is de keuze op de westvariant gevallen.

2

Deelt u de mening dat, als omwonenden een breed gedragen, constructieve bijdrage leveren die ogenschijnlijk goedkoper is en wellicht een betere uitkomst voor alle partijen biedt, dat hier te allen tijde naar gekeken moet worden? Zo ja, waarom is dit bij Steenbergen dan niet gebeurd? Zo nee, waarom niet?

2

Ja. Een meer oostelijk van Steenbergen gelegen alternatief is echter afgefallen vanwege de ongewenste nieuwe doorsnijding van gebieden, waaronder de ecologische hoofdstructuur. De oost-Oost-variant is als een niet redelijkerwijs te beschouwen alternatief aangemerkt; deze variant zal ik dus niet alsnog in overweging nemen.

3

Deelt u de mening dat dit na de discussie over knooppunt Hoevelaken, wederom een voorbeeld is waarin Rijkswaterstaat kennelijk constructieve bijdrages van omwonenden negeert en al is dit wellicht conform de huidige wet- en regelgeving toegestaan: deelt u onze mening dat dit verkeerd is en aangepast dient te worden? Zo ja, wordt deze regelgeving middels de nieuwe Tracéwet aangepast en hoe? Zo nee, waarom niet?

**Ons kenmerk**

IenM/BSK-2011/63000

3

Nee. Zie het antwoord op vraag 2.

Als gevolg van de inspraak en ingebrachte adviezen zijn daadwerkelijk aanpassingen gedaan aan het tracé. Het betreft onder andere het toevoegen van een fietsviaduct bij de Steenbergseweg (N259) in Klutsdorp, een dwarsverbinding voor lokaal verkeer bij de Westlandse Langeweg, een aquaduct ten behoeve van de Steenbergsche Haven en het aansluiten op een te ontwikkelen ecologische verbindingzone (EVZ). De huidige Tracéwet biedt de mogelijkheid om te reageren op het milieueffectrapport en het ontwerp-tracébesluit. De nieuwe Tracéwet bevat de verplichting om ook naast de formele inspraakmomenten participatie in het besluitvormingsproces mogelijk te maken.

4

Als gedurende het beroep bij de Raad van State alsnog gekeken wordt naar een oost-Oost variant, er geen sprake is van tijdverlies en de omwonenden alsnog het gevoel hebben dat naar hun inbreng serieus onderzoek is verricht, bent u dan daartoe bereid? Zo nee, waarom niet?

4

Nee. Zie het antwoord op vraag 2.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen