

Ontsluiting Dinteloord voor landbouw- en vrachtverkeer

Vermindering overlast in de kern Dinteloord

Definitief

Gemeente Steenbergen

Grontmij Nederland B.V.
De Bilt, 5 december 2011

Verantwoording

Titel : Ontsluiting Dinteloord voor landbouw- en vrachtverkeer
Subtitel : Vermindering overlast in de kern Dinteloord
Projectnummer : 311268
Referentienummer : 311268.dB.R001
Revisie : 01
Datum : 05-12-2011

Auteur(s) : Cees Doeser
E-mail adres : cees.doeser@grontmij.nl
Gecontroleerd door : Ron Linschoten
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : Henk Otte
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Grontmij Nederland B.V.
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 30 220 74 44
F +31 30 220 02 94
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

| | | |
|------|---|----|
| 1 | Inleiding..... | 4 |
| 1.1 | Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer | 4 |
| 1.2 | Vraagstelling | 4 |
| 1.3 | Huidige routing landbouw- en vrachtverkeer | 4 |
| 1.4 | Aantal landbouw en vrachtauto's | 5 |
| 1.5 | Gevolgen aanleg A4 | 5 |
| 1.6 | Route via AFC is uitgangspunt | 5 |
| 1.7 | Te onderzoeken alternatieven | 6 |
| 1.8 | Ruimtelijke ontwikkelingen..... | 7 |
| 2 | Beoordeling alternatieven | 8 |
| 2.1 | Kader beoordeling alternatieven | 8 |
| 2.2 | Gevolgen routing vrachtverkeer | 8 |
| 2.3 | Gevolgen routing landbouwverkeer..... | 9 |
| 2.4 | Gevolgen personenautoverkeer..... | 9 |
| 2.5 | Ontsluiting Dintelpark..... | 9 |
| 2.6 | Ontsluiting ruimtelijke ontwikkeling Dinteloord NoordOost | 10 |
| 2.7 | Gevolgen leefbaarheid in de kern Dinteloord | 10 |
| 2.8 | De kosten van de alternatieven | 10 |
| 2.9 | Draagvlak collega overheden | 11 |
| 2.10 | Juridisch planologisch consequenties | 11 |
| 3 | Conclusies..... | 12 |
| 3.1 | Voorkeursalternatief | 12 |
| 3.2 | Tijdelijke situatie route landbouw- en vrachtverkeer..... | 12 |
| 3.3 | Mogelijkheden herinrichting Molendijk Oost en West..... | 13 |
| 3.4 | Altijd uit te voeren maatregelen | 14 |

Bijlage 1: Matrix overzicht alternatieven en effecten

Bijlage 2: Matrix Alternatieven binnen Dinteloord

Bijlage 3: Ontwerptekeningen alternatieven

Bijlage 4: Verslag gesprekken collega-overheden

1 Inleiding

1.1 Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer

In het door de gemeenteraad van Steenbergse vastgestelde Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (23 juni 2010) is de problematiek van de routes van het landbouw- en vrachtverkeer door de kern Dinteloord prominent aanwezig. Tijdens de vaststelling door de gemeenteraad bestond de enige aanpassing van het concept programma uit het vervroegen van het onderzoek naar deze problematiek in Dinteloord van 2012 naar 2011.

Deze rapportage geeft de analyse en de uitkomsten van dit onderzoek weer.

1.2 Vraagstelling

Er wordt hinder, veroorzaakt door landbouw- en vrachtverkeer, ondervonden door bewoners van Dinteloord. De gesprekken en discussies spitsen zich met name toe op de Molendijk Oost en West. Om de overlast op de Molendijk en in algemene zin in de kern Dinteloord te verminderen, is door het gemeentebestuur gevraagd een onderzoek te doen naar een aantal alternatieve oplossingen voor de routing van het landbouw- en vrachtverkeer.

De routes voor het landbouw- en vrachtverkeer zijn kaderstellend voor de mogelijkheden om de Molendijk Oost en West her in te richten en de leefbaarheid aldaar te vergroten.

Naast de inhoudelijke uitwerking en afweging van de verschillende alternatieven is gevraagd ook de mening van relevante collega-overheden te inventariseren. Hierbij zijn gelijktijdig de mogelijkheden voor cofinanciering door deze betrokken overheden geïnventariseerd.

1.3 Huidige routing landbouw- en vrachtverkeer

De huidige route is met name vormgegeven vanuit de gedachten het centrum te ontzien van vrachtverkeer, de vrachtautoparkeerplaats aan de van Heemskerckstraat te ontsluiten en het vrachtverkeer van en naar Dintelmond te ontmoedigen. Het handhaven van de parkeerplaats aan de van Heemskerckstraat wordt niet meer als een primaire verantwoordelijkheid en taak van de gemeente gezien. Het strikt bereikbaar houden van de parkeerplaats voor vrachtauto's is derhalve niet noodzakelijk.

De huidige route loopt van de Steenbergseweg via Zuideinde,



Oostgroenweg, van Heemskerckstraat, Wipmolen en Stellingmolen naar de Molendijk West. Een totale lengte van ongeveer 2,7 km.

1.4 Aantal landbouw en vrachtauto's

De afgelopen jaren zijn er diverse tellingen gehouden. Voor het vrachtverkeer geldt dat er ten zuiden van de kern Dinteloord op de Steenbergseweg dagelijks ongeveer 1.000 vrachtauto's rijden. In dit getal zitten ook 200 Veolia bussen van de lijnen 101 en 111. Dus grosso modo: 800 vrachtauto's. Aan de noordzijde van de kern Dinteloord op de Havenweg (ter hoogte van de Dintel) is deze waarde gezakt naar ongeveer 400.

Over het aantal landbouwvoertuigen is weinig bekend. Dit is ook geen regulier verkeer, maar seizoensgebonden. Ook de transformatie van het AFC-gebied van landbouwgrond naar bebouwd gebied leidt tot andere verkeersstromen (qua aantal en oriëntatie) van het landbouwverkeer. Door de aanwezigheid van een loonwerkersbedrijf aan de Stoofdijk is er altijd landbouwverkeer aan de noordkant van Dinteloord.

1.5 Gevolgen aanleg A4

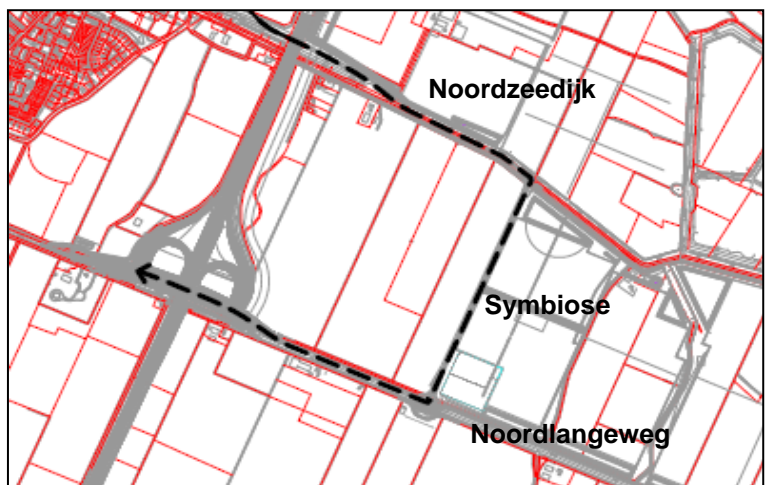
De oriëntatie van het verkeer van en naar Dinteloord verandert door de aanleg van de A4. Nu komt het verkeer vanuit het zuiden altijd via de N259 en vanaf de rotonde rijdt het verkeer de kern binnen via de Steenbergseweg. Na oplevering van de A4 rijdt dit verkeer via de A4 en kiest vanaf de aansluiting bij de Noordlangeweg zijn route. Hierdoor ontstaan betere mogelijkheden om het verkeer via andere routes te geleiden. Een voorbeeld hiervan is de route via het AFC voor het vrachtverkeer (zie 1.6). Door de realisatie van de A4 is het benoemen en aanwijzen van een dergelijke route logischer en is de kans op succes groter.

Omdat deze oriëntatie verandert zijn er ook een aantal mogelijke ongewenste bij-effecten. Zo biedt de Molenweg (parallelweg A29 tussen Noordlangeweg en Molendijk) een korte en snelle verbinding met de kern Dinteloord. Het voorstel is om het noordelijke deel van de Molenweg aan te wijzen als fietspad, zodat het terrein van van Tilburg bereikbaar blijft maar dar er geen sluijverkeer ontstaat. Hierdoor is de toekomstige carpoolplaats ook alleen bereikbaar vanaf de Noordlangeweg en niet vanaf de Molenweg.

1.6 Route via AFC is uitgangspunt

Door de realisatie van het Agro Food Cluster ontstaat een verbinding tussen de Noordlangeweg (en dus A29 / A4) en de Noordzeedijk. Voor het ontsluiten van het industrieterrein Oliemolen ligt het wel zeer voor de hand om dat via de Symbiose – Noordzeedijk en Molendijk Oost af te wikkelen.

Voor dit onderzoek is deze route het uitgangspunt voor de ontsluiting van Oliemolen. Het kunnen gebruiken van deze route voor de bereikbaarheid van Dinteloord moet uit dit onderzoek blijken.



Dit betekent automatisch dat er beperkt mogelijkheden zijn om de Molenwijk Oost herin te richten. De aanwezigheid van landbouw- en vrachtverkeer (in beide richtingen) vormt een uitgangspunt.

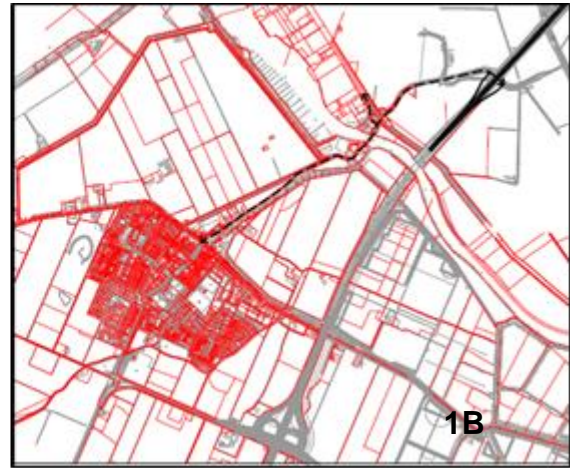
Door deze ontwikkeling wordt de overlast veroorzaakt door het vrachtverkeer in de kern Dinteloord kleiner. Er verdwijnt vrachtverkeer van de huidige route.

1.7 Te onderzoeken alternatieven

De te onderzoeken bestaan uit 3 basisalternatieven, waarbij voor sommige geldt dat er varianten mogelijk zijn binnen het betreffende alternatief.

1. Nieuwe aansluiting van de Postbaan op de A29/A4.

Het verkeer (vracht- en personenautoverkeer) vanuit Dinteloord en bedrijfsterrein Dintelmond krijgt een extra aansluiting op de A29. Dit kan op twee manieren uitgevoerd worden: als volledige aansluiting (naar het noorden en zuiden; 1A) of een halve aansluiting (alleen naar het zuiden; 1B). In de tekeningen op de volgende pagina zijn deze mogelijkheden weergegeven.

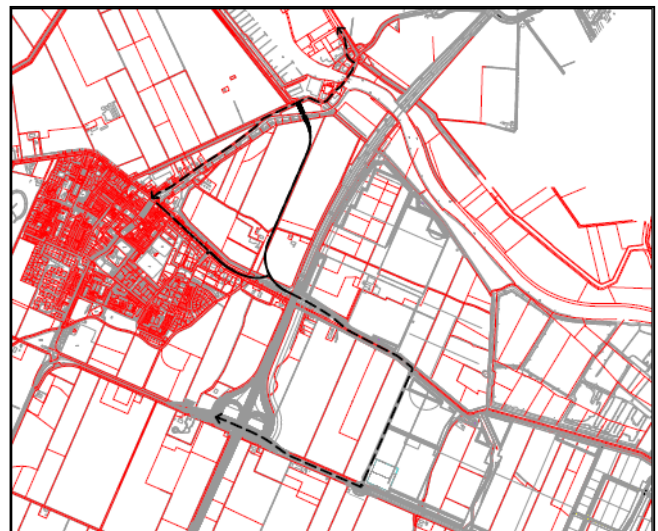


Het (vracht)verkeer van/naar Dintelmond en de Havenweg rijdt vanaf de A29/A4 via de Postbaan naar de bestemming. Bij een volledige aansluiting is dit vanuit zowel het noorden, als het zuiden. In de halve variant geldt dat alleen voor verkeer vanuit het zuiden, Verkeer vanuit het noorden maakt in dit geval gebruik van de aansluiting Willemstad op de A29/A4.

2. Nieuwe verbinding (parallel aan de A29) tussen de Noordzeedijk en de Havenweg.

Op de nevenstaande afbeelding is dit tracé weergegeven. Er wordt vanaf de Noordzeedijk een nieuwe weg aangelegd in noordelijke richting. Deze weg sluit aan op de Havenweg ter hoogte van Dintelmond zuid. De monding van de haven van Dinteloord wordt gekruist door middel van een brug. Nadere uitwerking moet aangeven of dit een vaste brug (beperkte doorvaarthoogte) of een beweegbare brug is.

De Galgendijk wordt gekruist door middel van een zogenaamde 'koude' aansluiting. Dat wil zeggen dat de nieuwe weg alleen overgestoken kan worden en er geen afslaan bewegingen zijn bij de kruising nieuwe weg – Galgendijk.



Het tracé is dusdanig vormgegeven dat het accent komt te liggen op de verbinding van en naar Dintelmond. De Molendijk wordt afgebogen en aangesloten op de nieuwe weg. Een stukje Molendijk Oost wordt onttrokken aan het verkeer en ontsluit alleen de daar gesitueerde panden en percelen.

Het (vracht)verkeer van en naar Dintelmond rijdt via de A29/A4, Noordlangeweg, Symbiose, Noordzeedijk en de nieuwe parallelweg naar Dintelmond en Havenweg.

3. Dit alternatief voorziet niet in extra of nieuwe infrastructuur en dat impliceert dat het landbouw- en vrachtverkeer met herkomst of bestemming in Dinteloord / Havenweg via het bestaande wegennet rijdt. Hiervoor kan een route benoemd worden. Voor het vrachtverkeer van en naar Dintelmond blijft het huidige verbod van kracht.

Meer gedetailleerde tekening van de alternatieven 1 en 2 zijn opgenomen in bijlage 3.



1.8 Ruimtelijke ontwikkelingen

Een aantal ruimtelijke ontwikkelingen is relevant voor dit onderzoek. In de ontwerp structuurvisie zijn dit nog "zachte plannen". De bestuurlijke en planologische afweging voor die mogelijke ontwikkelingen is nog niet volledig afgerond.

De eerste betreft de recreatieve ontwikkeling Dintelpark ten zuiden van Dintelmond. Uitgaande van een maximaal programma (recreatiewoningen, golfbaan, jachthaven en bijbehorende voorzieningen) levert deze ontwikkeling ongeveer 1.400 (personen-) autoritten per (week)dag. Volgens de bestaande wegenstructuur komt dit verkeer vanuit het zuiden door de kern Dinteloord en vanuit het noorden over de route Willemstad - Dintelmond. Het is dus relevant om bij de verschillende alternatieven voor het landbouw- en vrachtverkeer ook de mogelijkheden te bezien voor de afwikkeling van het verkeer van en naar Dintelpark.

De tweede ontwikkeling betreft woningbouw ten noordoosten direct tegen de kern Dinteloord. Uitgaande van een maximaal programma is de te verwachten verkeersproductie ongeveer 1000 autoritten op een gemiddelde weekdag (3 à 5 % hiervan is vrachtverkeer).

Als deze ontwikkeling via de bestaande wegenstructuur afgewikkeld moet worden, betekent dit een extra belasting van (delen van) de Molendijk. Ook voor deze ontwikkeling is het dus relevant om te bezien of de alternatieven voor het landbouw- en vrachtverkeer een optie bieden voor de afwikkeling van het autoverkeer van en naar deze nieuwbouw.

De derde is een nog niet nader bepaalde ontwikkeling in Dinteloord Oost. Op onderstaande kaart zijn deze ontwikkelingen aangegeven.



2 Beoordeling alternatieven

2.1 Kader beoordeling alternatieven

Voor de beoordeling van de verschillende alternatieven is het probleemoplossend vermogen voor de afwikkeling van het landbouw- en vrachtverkeer van belang, evenals het goed kunnen afwikkelen van de huidige en toekomstige automobiliteit in Dinteloord. De verschillende alternatieven worden beoordeeld op:

1. de mate waarin het alternatief een goede oplossing is voor de routing van het vrachtverkeer via de kern Dinteloord.
2. de mate waarin het alternatief een goede oplossing is voor de routing van het landbouwverkeer via de kern Dinteloord.
3. de gevolgen voor de routing van het personenautoverkeer via de kern Dinteloord.
4. de mate waarin het alternatief een goede ontsluiting biedt aan het toekomstige Dintelpark.
5. de mate waarin het alternatief een kans biedt voor het goed afwikkelen van het extra autoverkeer van en naar de ontwikkeling van de Woningstichting ten noorden van de Molendijk West.
6. de gevolgen voor de leefbaarheid in de kern Dinteloord, de Molendijk Oost en West.
7. de kosten van het uitvoeren van de te onderscheiden alternatieven.
8. het draagvlak bij de collega-overheden voor de verschillende alternatieven. Dit zijn de buurgemeente Moerdijk, provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat Noord-Brabant.
9. juridisch planologische consequenties voor de alternatieven (past het wel of niet binnen de vigerende bestemmingsplannen).

2.2 Gevolgen routing vrachtverkeer

Bij de volledige aansluiting op de A29/A4 (alternatief 1A) rijdt al het vrachtverkeer van/naar Dintelmond en Havenweg via deze aansluiting. De kern Dinteloord wordt verlost van het vrachtverkeer. De nieuwe route is dusdanig kort en logisch dat het vrachtverkeer er automatisch gebruik van maakt. Buurgemeente Moerdijk heeft in deze variant desinvesteringen voor de aanpassing van de infrastructuur tussen de afslag Willemstad en Dintelmond.

Ook bij een halve aansluiting (alternatief 1B) rijdt (bijna) al het vrachtverkeer via de A29/A4 en niet via de kern Dinteloord.

In het alternatief (2) van de parallelverbinding aan de A29/A4 rijdt het vrachtverkeer via Noordlangeweg, Symbiose, Noordzeedijk en Parallelweg en Havenweg. Een gedeelte van het vrachtverkeer blijft gebruik maken van de afslag Willemstad, hetgeen geen probleem is.

In alternatief 3 rijdt het overgrote deel van het vrachtverkeer naar Dintelmond en de Havenweg door de kern van Dinteloord. Waar precies is afhankelijk van de aan te wijzen route.

2.3 Gevolgen routing landbouwverkeer

De nieuwe en extra aansluiting op de A29/A4 heeft in beide varianten (alternatief 1A en 1B) geen effect op het verminderen van het landbouwverkeer in de kern Dinteloord. Simpelweg omdat dit verkeer geen gebruik mag maken van de Rijksweg.

De parallelroute (alternatief 2) is een goed alternatief voor het landbouwverkeer. Door een relatief korte omrijdroute is de nieuwe weg bereikbaar via de Havenweg. Feitelijk is het rijden door Dinteloord niet meer noodzakelijk (behoudens het bereiken van de eigen herkomst of bestemming en het landbouwverkeer ten westen van de kern. Dit blijft rijden via de route Stoofdijk - Havenweg).

De nieuwe weg vormt via het AFC (Symbiose) een kortsluiting met de ventweg aan de zuidzijde van de Noordlangeweg. Ook voor het landbouwverkeer van/naar de gemeente Moerdijk is deze weg een goed alternatief, omdat al dit verkeer via de brug bij Dintelmond rijdt.

Alternatief 3 wijzigt niets aan de huidige situatie en uitgangspunten, Het landbouwverkeer blijft door de kern gaan. Waar het precies rijdt is mede afhankelijk van de aan te wijzen route.

2.4 Gevolgen personenautoverkeer

Onbedoeld heeft het maken van een extra aansluiting op de A29/A4 grote gevolgen voor de routes van het personenautoverkeer in Dinteloord. Bij een volledige aansluiting (alternatief 1A) rijdt verkeer van en naar Rotterdam via de nieuwe aansluiting. Hierdoor gaat het autoverkeer in Dinteloord van zuid naar noord rijden (het idee van een trechter), terwijl dat nu juist precies andersom is. Al het verkeer 'trechtert' op de Steenbergseweg. Het gevolg is dat de Molendijk West, Stoofdijk en Westvoorstraat drukker worden. Bij alleen een zuidelijke aansluiting (alternatief 1B) is dit effect nagenoeg niet aanwezig.

Door het alternatief van de parallelweg (alternatief 2) worden de routes van het personenautoverkeer slechts in gering mate beïnvloed. Verkeer van en naar Dinteloord Oost laat zich misschien verleiden om via het AFC te rijden (maar dat kunnen ze ook via de Molendijk Oost). Dus per saldo nagenoeg geen gevolgen.

In alternatief 3 blijft alles ongewijzigd voor het personenautoverkeer.

2.5 Ontsluiting Dintelpark

Voor de bereikbaarheid van Dintelpark biedt een extra aansluiting op de A29/A4 een heldere en duidelijke structuur. Dit park functioneert op (boven) regionale schaal, hetgeen relatief veel extern verkeer aantrekt. Bij een volledige aansluiting (alternatief 1A) is deze helderheid het grootst. Bij een halve aansluiting (alternatief 1B) moet de bewegwijzering per richting zijn werk doen. Maar in principe kan het externe verkeer voor ca. 100 % buiten de kern Dinteloord afgewikkeld worden.

Ook de parallelroute (alternatief 2) geeft een duidelijke structuur. Feitelijk eindigt de weg min of meer voor de voordeur van Dintelpark. Een klein deel komt via de kern Dinteloord (ca. 10 %)

Zonder extra infrastructuur (alternatief 3) komt in ieder geval ca. 50 % van het verkeer door de kern Dinteloord. Alleen verkeer vanuit het noorden kan afslag Willemstad nemen.

In alle alternatieven blijft er lokaal gebonden verkeer tussen Dintelpark en Dinteloord voor economische of sociale activiteiten.

2.6 Ontsluiting ruimtelijke ontwikkeling Dinteloord NoordOost

Deze ontwikkeling is direct tegen de kern aan gesitueerd en functioneert op lokale en regionale schaal. Van belang is in eerste instantie een goede aantakking op het lokale wegennet en in tweede instantie de externe ontsluiting.

Het maken van een extra aansluiting op de A29/A4 (alternatief 1A en 1B) is van zeer beperkte waarde voor deze ontwikkeling. Het biedt geen kansen.

De parallelweg (alternatief 2) biedt wel kansen voor de ontsluiting van deze ontwikkeling. De hoofdontsluiting voor het autoverkeer kan op de parallelweg aangetakt worden en kortsluitingen met de Molendijk West kunnen gebruikt worden voor langzaam verkeer. Hierdoor zijn er korte afstanden naar het centrum van Dinteloord.

In alternatief 3 wijzigt er niets en ontsluit deze ontwikkeling (naar alle waarschijnlijkheid) op de Molendijk.

2.7 Gevolgen leefbaarheid in de kern Dinteloord

Het maken van een nieuwe aansluiting op de A29/A4 (alternatief 1A en 1B) heeft positieve en negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in de kern Dinteloord. Het verschilt per buurt / straat. Het vrachtverkeer verdwijnt, het landbouwverkeer blijft. Daarnaast verandert de oriëntatie van het personenautoverkeer van noord-zuid naar zuid-noord. Per saldo wel positief, maar niet overtuigend.

Met de parallelweg (alternatief 2) is Dinteloord voor een groot deel verlost van het landbouw- en vrachtverkeer door de kern. De leefbaarheid wordt optimaal gewaarborgd in dit alternatief. De Stoofdijk en Havenweg blijven gebruikt worden door landbouw- en vrachtverkeer. De routes van het personenautoverkeer blijven min of meer ongewijzigd.

In alternatief 3 komt de overlast altijd ergens terecht binnen de kern, hetgeen een aantasting van de leefbaarheid betekent aldaar.

2.8 De kosten van de alternatieven

De kosten voor de alternatieven bedragen:

| Alternatief | Kosten |
|-----------------------------|---------------|
| Aansluiting A29/A4 compleet | € 5,0 miljoen |
| Aansluiting A29/A4 half | € 2,5 miljoen |
| Parallelweg A29/A4 | € 3,5 miljoen |
| Routes via bestaande wegen | € 6.000,= |

Deze kosten zijn gebaseerd op een globale raming (prijspeil 2011, +/- 25 %) van de benodigde investering en de grondkosten. In deze opgave zijn niet meegenomen: voorbereiding, directievoering en toezicht (15 à 17 %), verkeersmaatregelen, aanpassen kabels, leidingen, riolering en openbare verlichting, milieukundige sanering en eventuele planschade.

Voor alternatief 3 worden kosten gemaakt voor eventuele aanpassing van verkeersbesluiten, verkeersborden en de aanscherping van de afspraken met de bedrijven aan de Havenweg over de ontheffing.

Naast de in de tabel genoemde kosten zijn er ook nog de benodigde investeringen voor de reconstructie van de Molendijk Oost en West. Conform het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer bedragen deze € 600.000,=.

2.9 Draagvlak collega overheden

Het Rijk beperkt het aantal aansluitingen op haar wegen zoveel mogelijk. Elke aansluiting levert een bepaalde potentiële onveiligheid op. In dit specifieke geval ligt de aansluiting ook (te) kort op het knooppunt Sabina. Het standpunt van RWS Noord-Brabant is dan ook afwijzend voor dit verzoek voor een extra aansluiting op de A29/A4.

De provincie Noord-Brabant houdt zich buiten de discussie. Zij vindt dit een pure aangelegenheid voor de gemeente Steenberg en Rijkswaterstaat. Wel heeft de provincie belangen en bemoeienis bij de ontwikkeling van het AFC. Keuzes die moeten worden gemaakt zijn echter niet of nauwelijks van invloed op de ontwikkeling van het AFC.

Burgemeester Moerdijk heeft een duidelijke mening. Een extra aansluiting op de A29/A4 ter hoogte van de Postbaan trekt automatisch autoverkeer vanuit de gemeente Moerdijk naar dit punt. De lokale wegenstructuur tussen Fijnaart en de A29/A4 is hier niet voor uitgerust en bedoeld. Moerdijk is hier tegen (zowel complete als halve aansluiting). Moerdijk ziet echter wel voordelen in de parallelweg aan de A29. Hierdoor kan ook het Moerdijkse landbouwverkeer zich beter verplaatsen door de regio. Tenslotte heeft Moerdijk maar twee waterpassages over de Dintel voor het landbouwverkeer: Havenweg aan de westzijde en Appelaarsdijk aan de oostzijde.

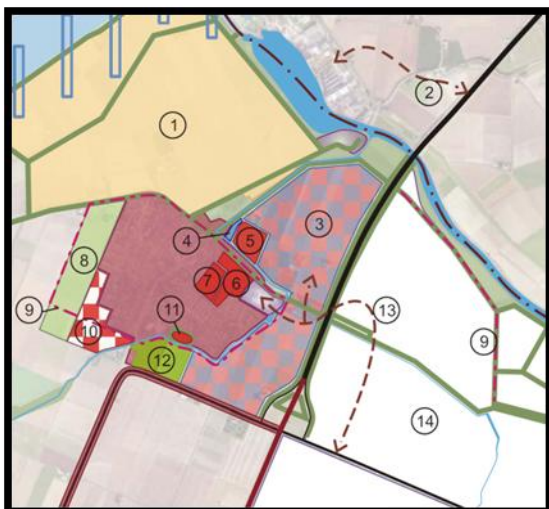
Van de geconsulteerde overheden is alleen Moerdijk eventueel bereid een financiële bijdrage te leveren. Voor provinciale bijdrage staat het GGA-circuit ter beschikking. Het samenvattende verslag van de gesprekken zijn opgenomen in bijlage 4.

2.10 Juridisch planologisch consequenties

De uitbreiding van de A29/A4 voor het maken van de aansluiting past niet geheel binnen het vigerende bestemmingsplan. In nevenstaande afbeelding is dat zichtbaar. Met name voor het maken van de uitbuigingen moet het bestemmingsplan worden aangepast.

Vanzelfsprekend past de parallelweg A29 ook niet binnen het vigerende bestemmingsplan.

Ook is de weg niet opgenomen in de Gebiedsvisie (2007), waarin toentertijd expliciet is gekozen om geen wegverbinding à la parallelweg te maken, vanwege de noodzaak van een extra brug, die belemmerend werkt op de (ontwikkeling van) de recreatievaart.



Voor de volledigheid is hiernaast een kaartsnede uit de Gebiedsvisie opgenomen. De gewenste ontsluiting van Dintelmond is aangegeven (2) en de oostelijke ontsluiting via het AFC (13).

In bijlage 1 is de totale beoordeling van de verschillende alternatieven op deze aspecten opgenomen in een matrix.

3 Conclusies

3.1 Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief is overduidelijk het maken van de parallelweg aan de A29. Belangrijkste argumenten zijn:

- Biedt een oplossing voor het landbouw- en vrachtverkeer.
- Biedt een goede ontsluiting voor Dintelmond.
- Biedt goede randvoorwaarden en kansen voor de uitwerking en realisatie van de (ontwerp) structuurvisie (Dintelpark en Dinteloord NoordOost).
- Behoudt het bestaande evenwicht in de belasting van de lokale wegenstructuur binnen Dinteloord.
- Biedt een goed kader voor de herinrichting van de Molendijk West.
- Buurgemeente Moerdijk ziet ook voordelen (en is mogelijk bereid financieel te participeren).
- De weg is een eigen oplossing voor een eigen probleem.

Dit zijn de inhoudelijke en procedurele gronden. Maar een dergelijke verbinding is kostbaar, waarbij het vinden van kostendragers zeer belangrijk is. Omdat de parallelweg –naast de ontsluiting van Dintelmond- van groot nut is voor de ontsluiting van Dintelpark en Dinteloord NoordOost (en mogelijk ook andere ontwikkelingen) moeten substantiële financiële bijdragen ten laste worden gebracht van de exploitatierekeningen van deze projecten.

3.2 Tijdelijke situatie route landbouw- en vrachtverkeer

De besluitvorming over en aanleg (na positief besluit en sluitende financiering) van een nieuwe ontsluitingsroute parallel aan de A29 ligt er niet in een paar jaar. De vraag moet gesteld worden of de huidige –complexe en lange- route voor het landbouw- en vrachtverkeer dan gehandhaafd moet worden. Of dat er een tijdelijk alternatief gekozen wordt dat een logische aanvulling is op de route via de Symbiose en Molendijk Oost.

In bijlage 2 zijn de opties bij gebruikmaking van de bestaande wegen aangegeven.

Er zijn 3 mogelijkheden.

In eerste instantie is het handhaven van de huidige route een optie. Deze wordt dan uitgebreid met de route via Molendijk Oost en AFC. Ter hoogte van de Stellingmolen sluiten beide routes op elkaar aan. Hiermee blijft de volledige Molendijk een route voor landbouw- en vrachtverkeer.

Langs deze route bevinden zich 273 huisnummers (w.o. 44 appartementen).



Tweede optie is om de huidige route via het Zuideinde – Oostgroeneweg niet meer te benutten en al het landbouw- en vrachtverkeer van/naar Havenweg af te wikkelen via de Molendijk Oost en West. Deze route is in ieder geval korter dan de route uit optie 1.

Langs deze route bevinden zich 81 huisnummers.



De derde optie is weergegeven op nevenstaande afbeelding. Naast de route via AFC en Molendijk Oost wordt de route Steenbergseweg – Westvoorstraat gebruikt voor het landbouw- en vrachtverkeer. Het voordeel van deze route is dat de Molendijk West niet meer gebruikt wordt door landbouw- en vrachtverkeer en heringericht kan worden, waarbij de leefbaarheid aanmerkelijk verbeterd wordt. Nadeel is dat het centrum van Dinteloord zwaarder belast wordt door dit verkeer.

Langs deze route bevinden zich 260 huisnummers (w.o. 107 appartementen).



Het is de keuze van de minst slechte en deze route dient dan als tijdelijke situatie voor 5 à 10 jaar. Wordt de parallelweg niet gerealiseerd dan geldt deze als route permanent.

Op voorhand lijkt de keuze zich te beperken tot de opties 2 en 3. De huidige route is in combinatie met de route via het AFC niet meer logisch. Zowel in oost-west, als noord-zuid richting wordt de kern doorkruist. En ook de gehele Molendijk maakt onderdeel uit van de route voor vracht- en landbouwverkeer.

In het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer is een voorkeur uitgesproken voor een route via de Molendijk en niet door het centrum. Het kleinere aantal woningen langs de route is hierbij maatgevend. Dit door de gemeenteraad van Steenberg en vastgesteld programma moet betrokken worden bij de besluitvorming over dit onderzoek.

De aan te wijzen route geldt in principe voor zowel vracht-, als landbouwverkeer (met uitzondering van de route Stoofdijk – Havenweg voor landbouwverkeer).

3.3 Mogelijkheden herinrichting Molendijk Oost en West

De mogelijkheden om de Molendijk Oost en West herin te richten zijn afhankelijk van een aantal zaken.

Uitgaande van het aanwijzen van de route via het AFC en de Symbiose voor het landbouw- en vrachtverkeer moet er voor de Molendijk Oost rekening gehouden worden met dit verkeer in

twee richtingen. Een inrichting à la Noordzeedijk ligt voor de hand, omdat beide wegen een continue route vormen. Dit geldt zowel voor de huidige situatie, als na aanleg van de parallelweg.

Voor de langere termijn zijn er kansen voor minder verkeer op de Molendijk Oost. Binnen de planontwikkeling van Dinteloord NoordOost ontstaan opties om de Molendijk Oost verkeersluw te maken.

Voor de Molendijk West is het besluit over de landbouw- en vrachtautoroute essentieel voor de mogelijke herinrichting. Wordt er besloten voor een route via het centrum, dan zijn er diverse mogelijkheden voor herinrichting van de weg. Voor de hand ligt eenrichtingsverkeer (in oostelijke richting toegestaan) om hierdoor meer ruimte in het wegprofiel te krijgen voor voetpaden en parkeerplaatsen.

Blijft de Molendijk West onderdeel uitmaken van de route voor landbouw- en vrachtverkeer, dan rijdt dit verkeer in beide richtingen en is er geen ruimte beschikbaar voor verbetering van de inrichting van de weg.

Voor de Molendijk Oost en West is het van belang om een zo vlak mogelijke verharding toe te passen in geval deze dijk onderdeel wordt van de route voor landbouw- en vrachtverkeer. Des te vlakker de verharding, des te minder de overlast van trilling en geluid.

3.4 Altijd uit te voeren maatregelen

Er zijn een aantal maatregelen voor het verminderen van de hoeveelheid vrachtverkeer door Dinteloord, die altijd uitgevoerd moeten worden. Dit zijn:

- Aanleg van de Symbiose (oplevering 2012 / 2013) om het vrachtverkeer van en naar Dinteloord Oost te leiden (conform Gebiedsvisie 2007) via Molendijk Oost.
- Verminderen hoeveelheid busverkeer door Veolia buslijn 101 (Bergen op Zoom - Rotterdam) een nieuwe halte te geven bij de rotonde / benzinstation aan de Noordlangebweg.
- Het parkeerterrein voor vrachtauto's aan de van Heemskerckstraat opheffen.
- De ontheffing van een bedrijf aan de Havenweg kritisch heroverwegen.
- De handhaving van het bestaande verbod voor vrachtverkeer van en naar Dintelmond via de kern van Dinteloord.
- Monitoring op de ontwikkeling van het vrachtverkeer van en naar Dinteloord. Hierdoor een vinger aan de pols houden bij diverse ontwikkelingen (bv AFC) en dit in kaart te brengen. Voor een goede monitoring moet eerst de nulsituatie in beeld gebracht worden (2012).

Per saldo ontstaat door uitvoering van deze maatregelen een verbetering van de totale leefbaarheid in de kern Dinteloord.

Bijlage 1

Matrix overzicht alternatieven en effecten

| Aspect | Alternatief 1: extra A29 | | Alternatief 2 Parallelroute A29 | Alternatief 3 Via kern Dinteloord | Opmerking |
|----------------------------|--|--|---|---|---|
| | 1A (compleet) | 1B (zuid) | | | |
| Verkeer | | | | | |
| Vrachtverkeer | Vrachtverkeer van en naar Dintelmond en Havenweg rijdt via de nieuwe aansluiting. | Vrachtverkeer van en naar Dintelmond en Havenweg vanuit het zuiden rijdt via de nieuwe aansluiting. Vanuit het noorden neemt het de afslag Willemstad. | Verkeer van en naar Dintelmond en Havenweg rijdt via het AFC en de nieuwe weg. | Verkeer van en naar Havenweg rijdt via de kern Dinteloord. De precieze route is afhankelijk van het aanwijzen van de route. Verkeer Dintelmond blijft verboden. | |
| Landbouwverkeer | Geen alternatief. | Geen alternatief. | Goed alternatief voor landbouwverkeer. Zowel vanuit Dinteloord, als Moerdijk. Verkeer vanuit het westen blijft via Stoofdijk – Havenweg rijden. | Landbouwverkeer blijft door de kern gaan. | Door de realisatie van het AFC wordt naar verwachting de hoeveelheid landbouwverkeer kleiner (minder landbouwgrond). Niet geheel duidelijk is de omvang van dit verkeer en de herkomst en bestemming. |
| Personenverkeer Dinteloord | Verkeer van/naar het noorden krijgt vanuit Dinteloord een kortere en snellere verbinding met de A29. Hierdoor neemt de verkeersdruk toe in het noorden van de kern en de daar samenkomende wegen: Molendijk West, Westvoorstraat en Stoofdijk. | Blijft via bestaande routes rijden. Personenautoverkeer van/naar Dintelmond dat momenteel door de kern rijdt, neemt af. | Blijft via bestaande routes rijden. Personenautoverkeer van/naar Dintelmond dat momenteel door de kern rijdt, neemt af. | Blijft via de bestaande routes rijden. | |
| Verkeer Dintelpark | Duidelijke structuur. Bijna 100 % afwikkeling | Gesplitste bereikbaarheid. Verkeer vanuit het | Duidelijke structuur. 90 % komt via de aange- | Verkeer vanuit het noorden komt via afslag | De Verkeersproductie van Dintelpark is: |

| Aspect | Alternatief 1: extra A29 | | Alternatief 2 | Alternatief 3 | Opmerking |
|--|--|--|---|---|---|
| | extern verkeer via de A29. | noorden komt in hoofdzaak via afslag Willemstad (50 %). Vanuit het zuiden via de nieuwe aansluiting (50 %). | wezen route via AFC. 10 % komt via de kern Dinteloord. | Willemstad (50 %). Verkeer vanuit het zuiden komt via de kern Dinteloord (50 %). | Haven: 187 ritten/dag (26,6 per 100 ligplaatsen). Huisjes: 873 (23,3 per 10 huisjes) Golterrein: 450. Totaal 1400 ritten/weekdag |
| Verkeer ontwikkeling Dinteloord NoordOost | Extern verkeer rijdt via de nieuwe ontsluiting op de A29. Intern verkeer rijdt via de Molendijk West. | Extern verkeer rijdt via de nieuwe aansluiting en Willemstad van/naar de A29. Intern verkeer via de Molendijk West. | Parallelroute biedt kansen om de ontwikkeling van de Dinteloord NoordOost op aan te takken. | Bijna al het verkeer gaat door de kern Dinteloord en de Molendijk West. Extern verkeer gaat voor een deel via het AFC. | Verkeersproductie is 1000 autoritten per weekdag. |
| Leefbaarheid | | | | | |
| Routes vrachtverkeer door de kern Dinteloord | Er komt alleen nog maar vrachtverkeer met bestemming Dinteloord. Van/naar de Havenweg komt vanaf de nieuwe aansluiting. Van/naar de kern kan vanuit meerdere richtingen. Dit is een verbetering van de leefbaarheid in de kern. De hoeveelheid vrachtverkeer neemt aanzienlijk af. | Er komt alleen nog maar vrachtverkeer met bestemming Dinteloord. Van/naar de Havenweg komt vanaf de nieuwe aansluiting en de afslag Willemstad. Van/naar de kern kan vanuit meerdere richtingen. Dit is een verbetering van de leefbaarheid in de kern. De hoeveelheid vrachtverkeer neemt aanzienlijk af. | Er komt alleen nog maar vrachtverkeer met bestemming Dinteloord. Van/naar de Havenweg en Dintelmond komt via het AFC en de nieuwe route. Van/naar de kern kan vanuit meerdere richtingen. Dit is een verbetering van de leefbaarheid in de kern. De hoeveelheid vrachtverkeer neemt aanzienlijk af. | Dit betreft of de huidige route via Molendijk West, Stellingmolen, Oostgroeneweg en Steenbergseweg. Of door het centrum via Westvoorstraat – Steenbergseweg. Of via Symbiose – Molendijk Oost en West naar de Havenweg. Dit betreft eigen vrachtverkeer en van/naar Dintelmond. Er moet een keuze gemaakt worden. | De route via AFC en Molendijk Oost naar Stellingmolen is niet meegenomen, want die is er altijd. In alternatief 3 blijft het huidige verbod om via de kern te rijden voor vrachtverkeer van/naar Dintelmond van kracht. In alternatief 1 en 2 kan dit verbod opgeheven worden. |
| Routes landbouwverkeer door de kern Dinteloord | Stoofdijk, Havenweg, Molendijk Oost en West en Steenbergseweg. | Stoofdijk, Havenweg, Molendijk Oost en West en Steenbergseweg. | Stoofdijk en Havenweg (verkeer naar het zuiden ook via Symbiose / AFC). | Stoofdijk, Havenweg, Molendijk Oost en West en Steenbergseweg. | |




| Aspect | Alternatief 1: extra A29 | | Alternatief 2 | Alternatief 3 | Opmerking |
|-----------------|---|--|--|---|---|
| Kern Dinteloord | In de kern komt alleen nog vrachtverkeer met een bestemming aldaar. Het landbouwverkeer blijft. Het centrum noord krijgt extra personenautoverkeer door het benutten van de nieuwe aansluiting. Daarentegen verdwijnt dit verkeer van de Steenbergseweg. Per saldo een verbetering van de huidige situatie. | In de kern komt alleen nog vrachtverkeer met een bestemming. Het landbouwverkeer blijft. Een verbetering van de huidige situatie. | Met uitzondering van bestemmingsverkeer is de kern vrijwel verlost van elke vorm van doorgaand verkeer. Leefbaarheid maximaal gewaarborgd. | Keuze route vrachtverkeer door Dinteloord moet gemaakt worden. Dit leidt altijd tot een afname van de leefbaarheid in de straten en wegen die aangegeven worden als route voor het vrachtverkeer. | |
| Molendijk Oost | Het doorgaande vrachtverkeer verdwijnt. Verkeer naar Stellingmolen blijft, evenals landbouwverkeer. Beperkte verbetering. | Het doorgaande vrachtverkeer verdwijnt. Verkeer naar Stellingmolen blijft, evenals landbouwverkeer. Beperkte verbetering. | Molendijk Oost blijft onderdeel van de route AFC – Stellingmolen. Doorgaand vracht- en landbouwverkeer verdwijnt. Leefbaarheid verbetert. | Molendijk Oost blijft onderdeel van de route AFC – Stellingmolen. Keuze route vrachtverkeer door Dinteloord moet gemaakt worden. | Molendijk Oost blijft onderdeel van de route AFC – Stellingmolen. |
| Molendijk West | Op Molendijk west komt alleen nog vrachtverkeer met een bestemming. Het landbouwverkeer blijft. Molendijk west krijgt extra personenautoverkeer door het benutten van de nieuwe aansluiting. Per saldo nauwelijks verbetering van de huidige situatie. | Op de Molendijk west komt alleen nog vrachtverkeer met een bestemming. Het landbouwverkeer blijft. Een beperkte verbetering van de huidige situatie. | Vracht- en landbouwverkeer rijdt via de nieuwe route. Resteert alleen bestemmingsverkeer. Leefbaarheid gewaarborgd. | Keuze route vrachtverkeer door Dinteloord moet gemaakt worden. | |

| Aspect | Alternatief 1: extra A29 | Alternatief 2 | Alternatief 3 | Opmerking | |
|---|---|---|--|--|---|
| Kosten | | | | | |
| Uitvoeringskosten | € 5,0 miljoen | € 2,5 miljoen | € 3,5 miljoen | € 6.000 apparaatskosten voor verkeersbesluiten. | |
| Duurzaam Veilige herinrichting Molendijk Oost en West | € 600.000 | € 600.000 | € 600.000 | € 600.000 | Mogelijkheden herinrichting worden bepaald door keuze alternatief en nadere besluitvorming over route landbouw- en vrachtverkeer. |
| Draagvlak | | | | | |
| Standpunten | PNB: geen Moerdijk: tegen RWS NB: tegen | PNB: geen Moerdijk: tegen RWS NB: tegen | PNB: geen Moerdijk: ziet voordelen RWS NB: geen mening | PNB: geen Moerdijk: geen RWS NB: geen mening | |
| Cofinanciering | PNB: niet Moerdijk: niet RWS: niet | PNB: niet Moerdijk: niet RWS: niet | PNB: niet Moerdijk: misschien RWS: niet | PNB: niet Moerdijk: niet RWS: niet | PNB: voor de problematiek van de aansluiting van het AFC op de Noordlangeweg ziet PNB in het opnemen van Symbiose in de route voor het landbouw-verkeer aanleiding Steenbergens om een bijdrage te vragen in de realisatie van robuuste rotondes. |
| Juridisch/planologisch | | | | | |
| | Past binnen bestemmingsplan | Past binnen bestemmingsplan | Aanpassing Gebiedsvisie 2007 en bestemmingsplan | Aanpassing verkeersbesluiten. Aanscherping ontheffingen. | |

Bijlage 2

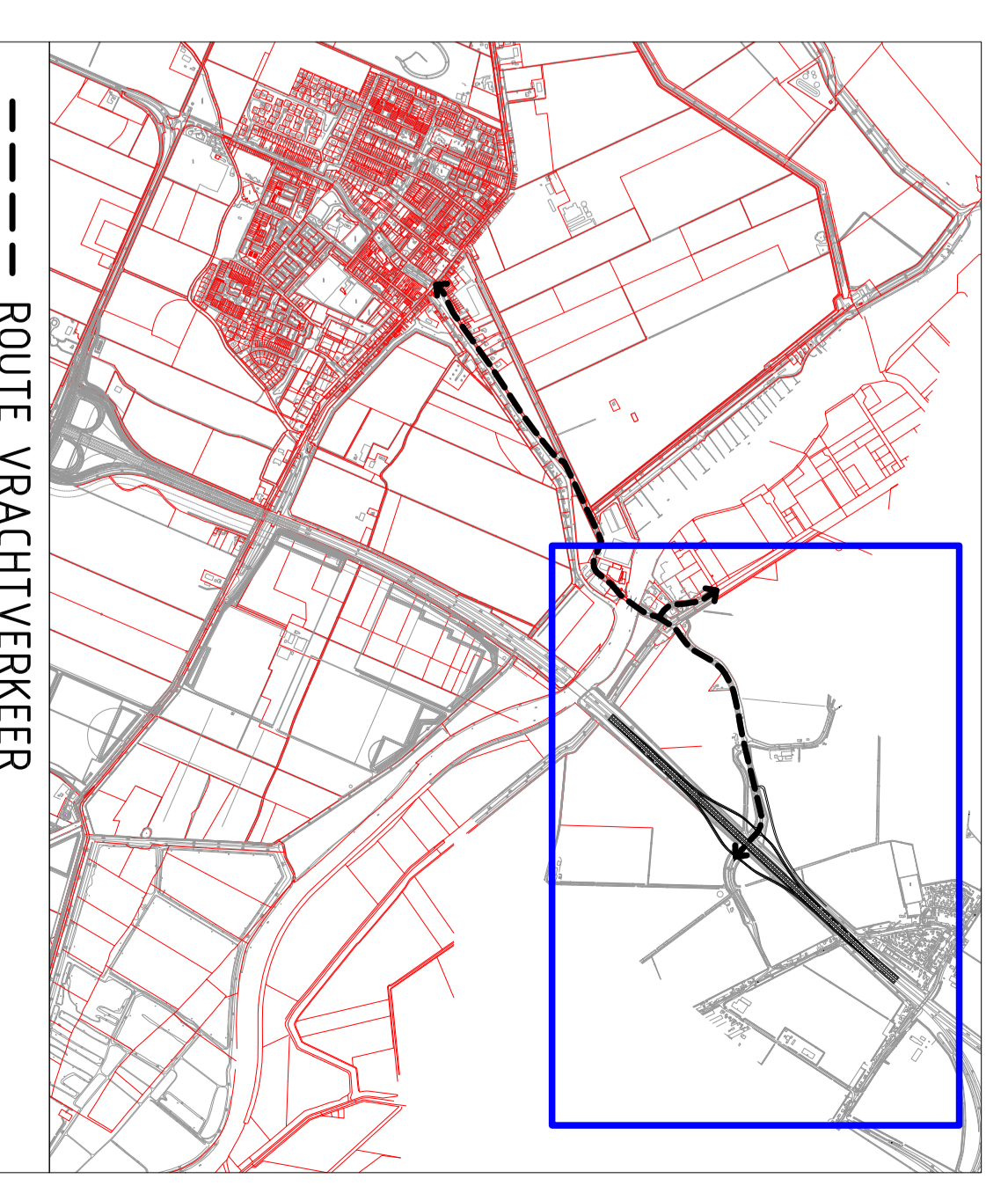
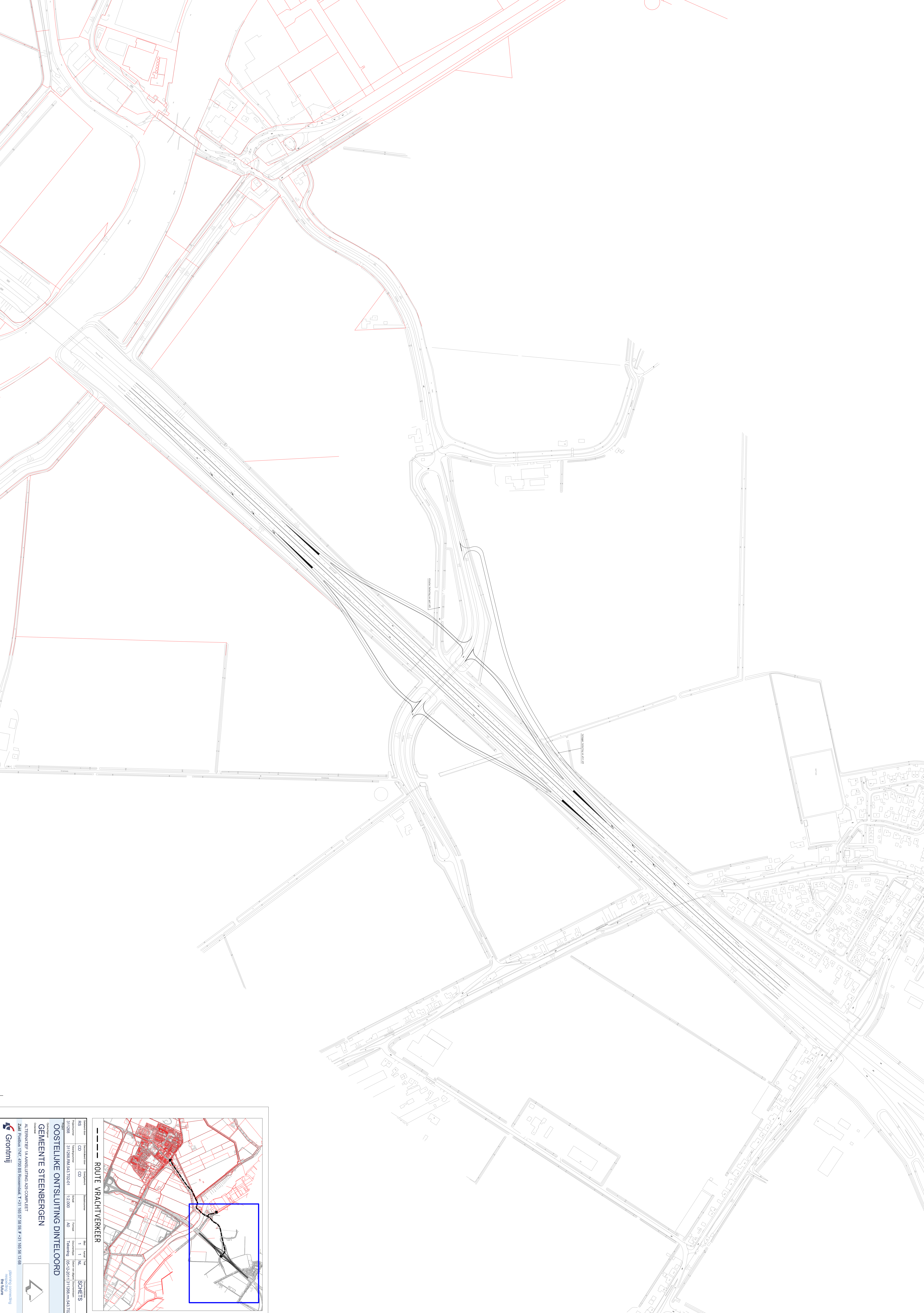
Matrix Alternatieven binnen Dinteloord

Alternatieven routes vracht- en landbouwverkeer door Dinteloord (alternatief 3)

| Aspect | Optie 1: huidige route + route AFC | Optie 2: Molendijk + AFC | Optie 3: Centrumroute + AFC | Opmerkingen |
|--|--|--|--|--|
| Wegen / straten | Steenbergseweg, Westvoorstraat, Zuideinde, Oostgroeneweg, van Heemskerckstraat, Wipmolen, Stellingmolen, Molendijk West, Havenweg. Ook Noordlangeweg, Symbiose en Molendijk Oost. | Aansluitend op Noordlangeweg, Symbiose, Molendijk Oost: Molendijk West, Havenweg | Naast Noordlangeweg, Symbiose, Molendijk Oost: Centrumroute. Steenbergseweg, Westvoorstraat, Havenweg | De keuze voor het alternatief 1, 2 of 3 is randvoorwaardelijk voor de plannen voor herinrichting van de Molendijk West. En bij een keuze voor alternatief 3 is de routing binnen Dinteloord bepalend. |
| Mogelijkheden landbouwverkeer | Via Molendijk Oost en West | Via Molendijk Oost en West | Via het Centrum (1 of 2 richtingen ?) | |
| Mogelijkheden reconstructie Molendijk West | Geen mogelijkheden verbeteren leefbaarheid c.q. herinrichting weg | Duidelijke route. Sluit aan op Molendijk Oost. Centrum wordt ontzien. Geen mogelijkheden verbeteren leefbaarheid c.q. herinrichting weg. | Wel mogelijkheden verbeteren leefbaarheid c.q. herinrichting. Heeft gevolgen voor het centrum. | Een aantal maatregelen (zie 3.4) beperken de hoeveelheid vrachtverkeer. Voor Molendijk West is de keuze voor de route bepalend.. |
| Mogelijkheden reconstructie Molendijk Oost | Route via AFC bepalend voor mogelijkheden. | Route via AFC bepalend voor mogelijkheden. | Route via AFC bepalend voor mogelijkheden. | |
| Lengte route | 2,7 km (incl. AFC 3,1 km) | 1,3 km | Twee routes, samen 2,3 km | |
| Aantal huisnummers langs de route | 273 (w.o. 44 appartementen) | 81 | 260 (w.o.107 appartementen) | |
| |  |  |  | |

Bijlage 3

Ontwerptekeningen alternatieven

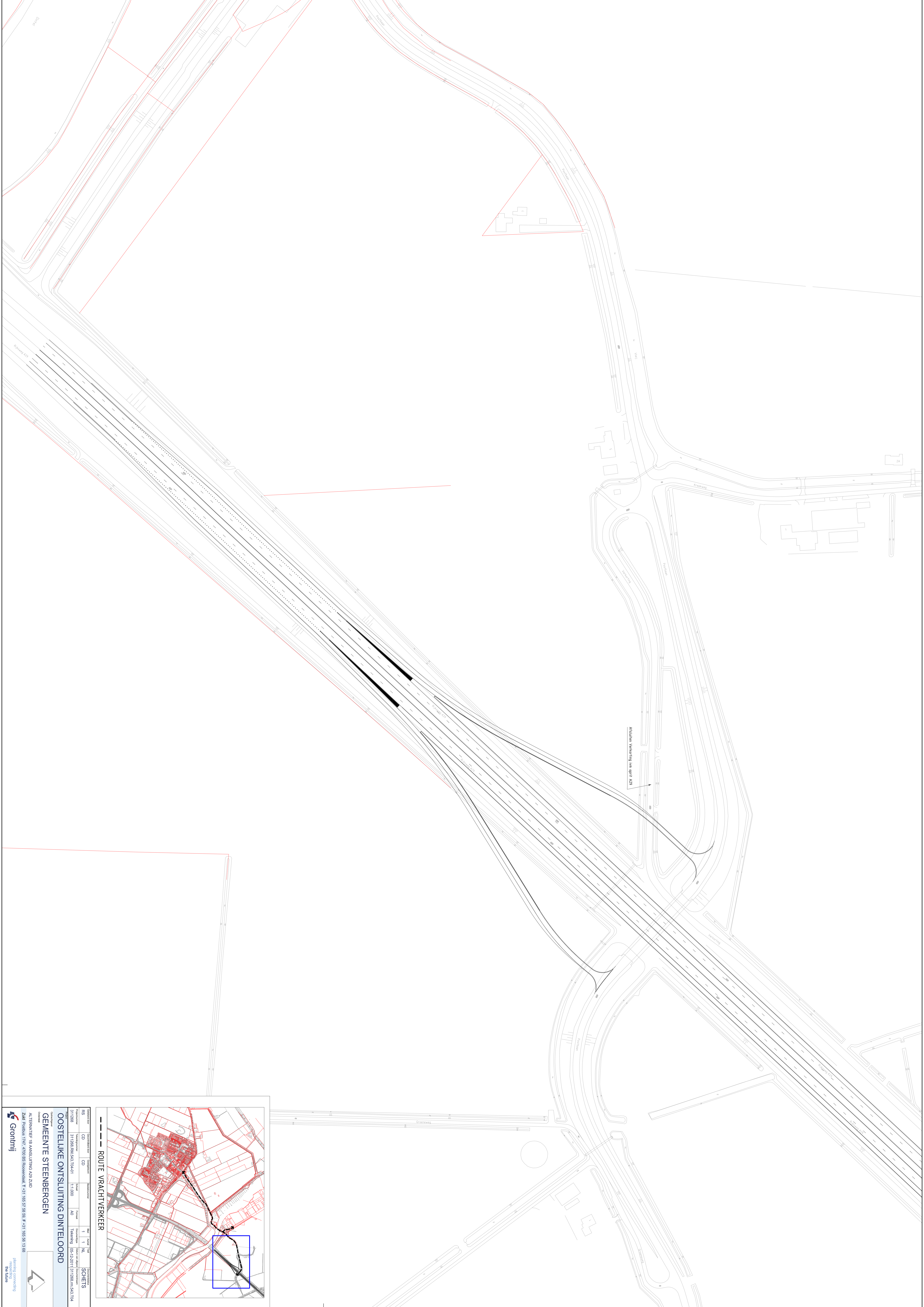


ROUTE WRACHTVERKEER

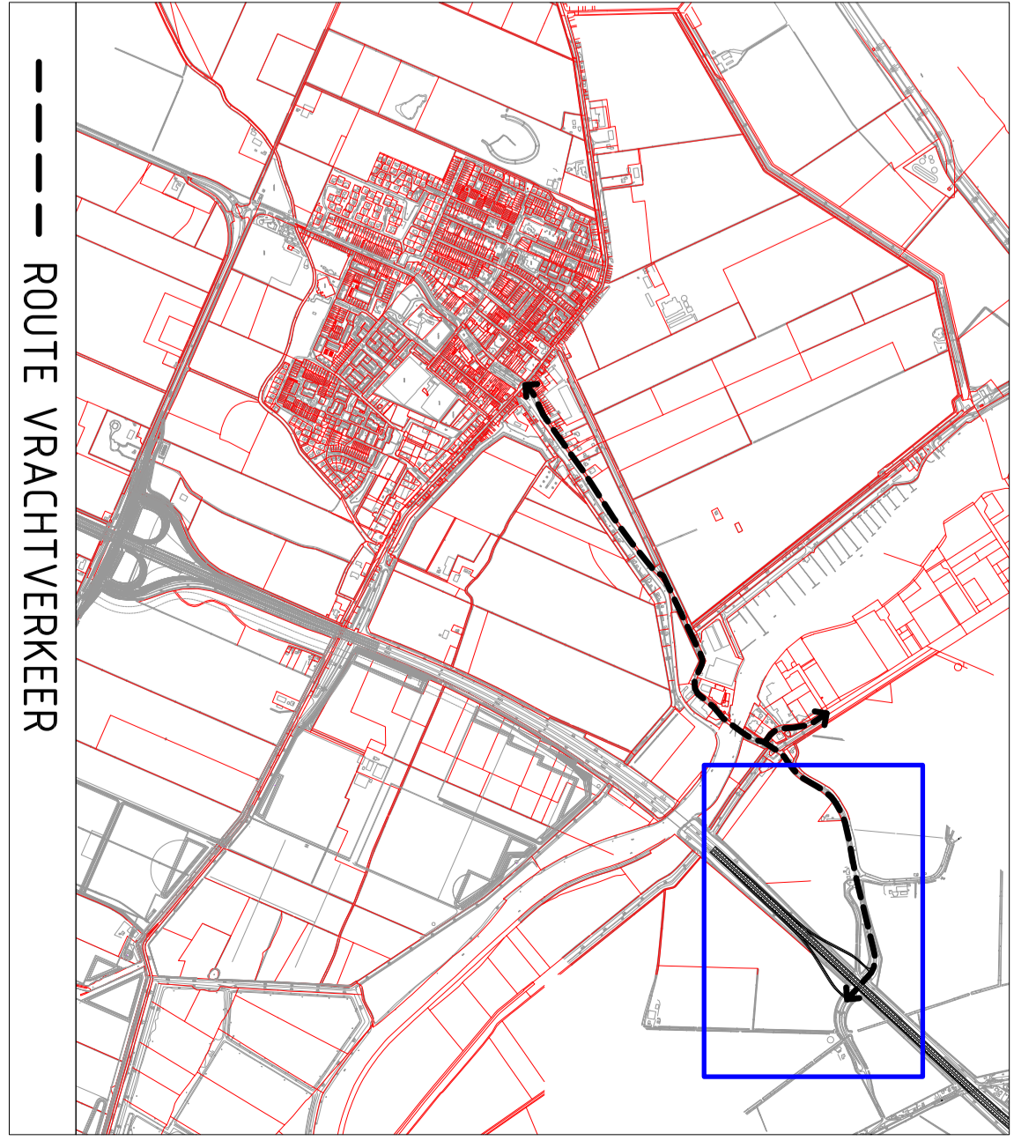
| SOORT | VERLENING | VERLENING | VERLENING | VERLENING | VERLENING | VERLENING |
|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| CD | CD | CD | CD | CD | CD | CD |
| 311288 | 311586 | 311586 | 311586 | 311586 | 311586 | 311586 |

OOSTELIJKE ONTSLUITING DINTELOORD
GEMEENTE STEENBERGEN

ALTERNATIEF IN AANSLUITING AAN COMPLEET
 ZAKK Postbus 1747, 4700 BS Roosendaal, T +31 185 57 98 F +31 185 56 13 88
 Grontmij
 Planning consulting
 The Netherlands

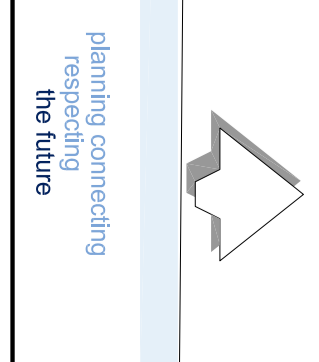


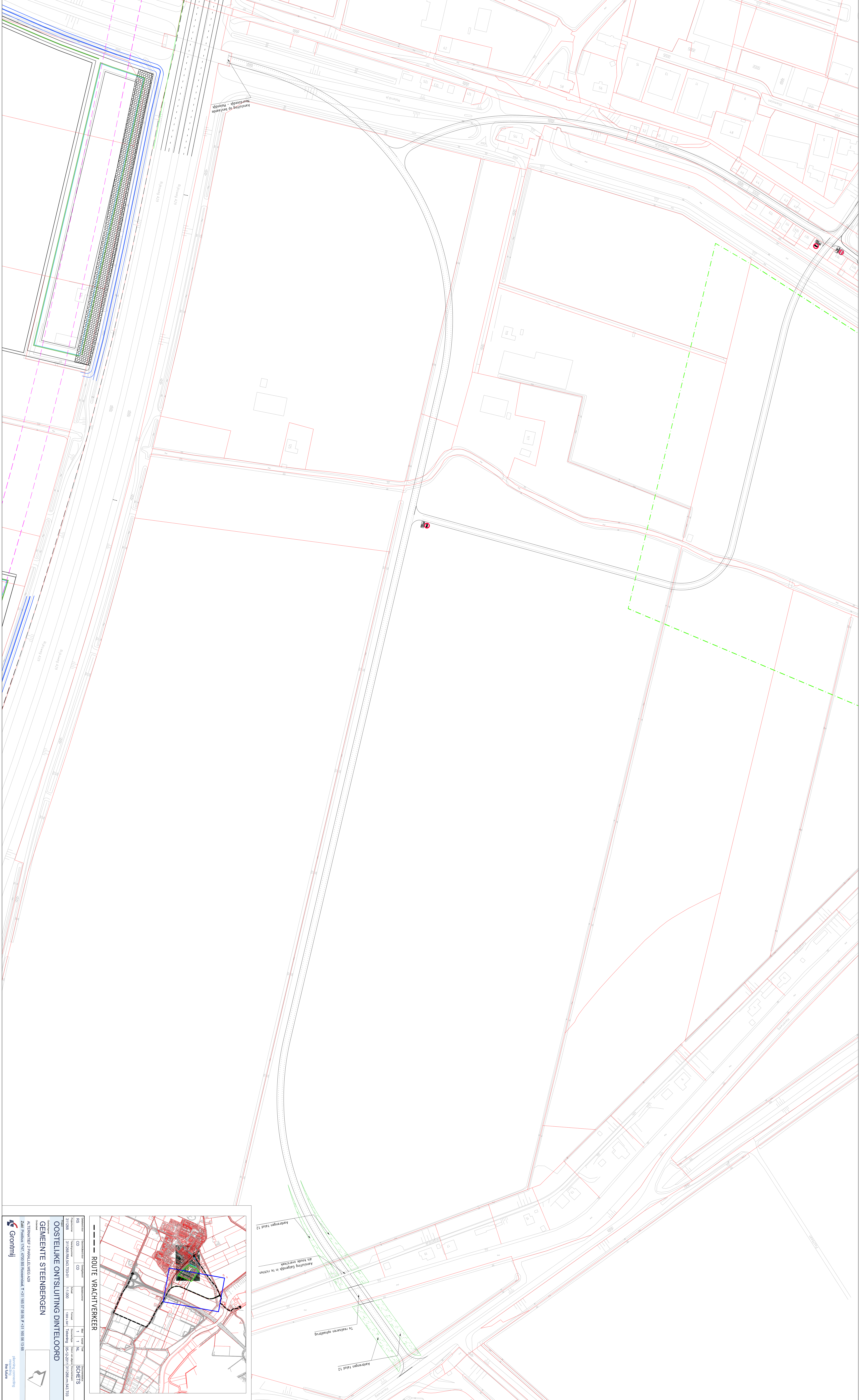
Middelen Verkeering in april 2023



ROUTE VRACHTVERKEER

| PROJECTINFORMATIE | | SCHAKEL | |
|--|--|-----------|------------------------------|
| Projectnummer | 311288 | Schakel | 1 |
| Projectnaam | ALTERNATIEF 18 AANSLUITING A29 ZUID | Tekening | 05-12-2011 131288.mn.543.T04 |
| Projectlocatie | Zuid Poelbos 1747, 47200 BS Rossumdijk, T +31 185 97 98 F +31 185 98 13 88 | Datum | 11.09.00 |
| Projectleider | 311288.mn.543.T04.d1 | Afd. | A0 |
| OOSTELIJKE ONTSLUITING DINTELOORD | | SCHAKEL 1 | |
| GEMEENTE STEENBERGEN | | SCHAKEL 1 | |
| ALTERNATIEF 18 AANSLUITING A29 ZUID | | SCHAKEL 1 | |
| Zuid Poelbos 1747, 47200 BS Rossumdijk, T +31 185 97 98 F +31 185 98 13 88 | | SCHAKEL 1 | |
| Gronmij | | SCHAKEL 1 | |





ROUTE VRACHTVERKEER

| NO | CD | CONTOUR | NO | CD | CONTOUR |
|--------|--------|---------|--------|--------|---------|
| 311203 | 311204 | 311205 | 311206 | 311207 | 311208 |

SCHEETS

| NO | CD | CONTOUR | NO | CD | CONTOUR |
|----|----|---------|----|----|---------|
| 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |

OOSTELIJKE ONTSLUITING DINTELOORD

GEMEENTE STEENBERGEN

ALTERNATIEF 2 PARALLELE WEG A39
 2446 Polderlaan 1742, 4700 BS Roosendaal, T +31 165 57 58 59 F +31 165 56 13 88

planning & engineering
 Groenland
 1901 Wierden

Projectnummer: 51-2011-13413

Bijlage 4

Verlag gesprekken collega-overheden

Besprekingsverslag

Plaats en datum

De Bilt, 16 september 2011

Referentienummer

311268

Kenmerk

CD

Plaats en datum bespreking

Den Bosch (15-09-2011), Moerdijk (15-09-2011) en Breda (21-09-2011)

Aanwezig

Provincie Noord-Brabant: Wim Rechman (teamleider verkeer)

Gemeente Moerdijk: Karen van den Ouweland (verkeerskundige)

Rijkswaterstaat Noord-Brabant: Niels Overboom (medewerker bereikbaarheid)

Grontmij: Cees Doeser

Afwezig

-

Kopie aan

-

Betreft

Alternatieven ontsluiting Dinteloord voor vracht- en landbouwverkeer

Met de betrokken collega-overheden Provincie Noord-Brabant, Gemeente Moerdijk en Rijkswaterstaat Noord-Brabant zijn de alternatieven voor de ontsluiting van de kern Dinteloord voor vracht- en landbouwverkeer besproken. De alternatieven zijn:

1. Nieuwe aansluiting op de A29 ter hoogte van de Postbaan (2 varianten).
2. Een parallel aan de A29 lopende route tussen de Molendijk en de Havenweg.
3. Route door de kern Dinteloord.

Het laatste alternatief is een eigen Steenbergse aangelegenheid en de collega-overheden hebben hier geen ter zake doende mening of standpunt over.

De agenda voor de gevoerde gesprekken was:

1. Opinie over het alternatief: voor- en nadelen, haalbaarheid en maakbaarheid. Relevante belangen in de context van het alternatief.
2. Financiering: bereidheid om mee te financieren in de realisatie van het alternatief.

De verslaglegging van de gesprekken is per alternatief weergegeven.

1. Nieuwe aansluiting op de A29 ter hoogte van de Postbaan.
 - a. Uitgevoerd als volledige aansluiting.
 - PNB: heeft hier geen mening over. Vindt dat het standpunt van RWS hierin bepalend is. PNB draagt financieel niet bij aan dit alternatief.
 - Gemeente Moerdijk: Gemeente Moerdijk heeft ooit zelf een aanvraag gedaan bij RWS voor een extra aansluiting op de A29 voor de ontsluiting van

Dintelmond. Dit verzoek is afgewezen en naar aanleiding hiervan zijn de wegen tussen Dintelmond en de aansluiting Willemstad op de A29 aangepast.

De extra hoeveelheid autoverkeer aan de oostzijde van de nieuwe aansluiting is onacceptabel voor de gemeente Moerdijk. De dijkstructuur leent zich op geen enkele wijze voor extra autoverkeer. Het landelijk gebied wordt gekenmerkt door het ontbreken van doorgaande verbindingen. De fietser en de wandelaar zijn belangrijk.

Door een nieuwe complete aansluiting worden de aanpassingen aan de wegen tussen Dintelmond en de aansluiting Willemstad een desinvestering.

Gemeente Moerdijk heeft geen groeidoelstelling voor Dintelmond. In hun visie blijft Dintelmond met de huidige omvang op de huidige plaats.

De gemeente Moerdijk draagt financieel niet bij aan dit alternatief.

- RWS NB: RWS is zeer terughoudend ten aanzien van extra en nieuwe aansluitingen op het rijkswegennet. In dit geval is de stelling dat er ook andere alternatieven zijn en dat de nieuwe aansluiting zeer te dicht bij knooppunt Sabina ligt. Een extra aansluiting werkt negatief op doorstroming en veiligheid.

b. Uitgevoerd als een halve aansluiting vanuit het zuiden.

- PNB: heeft hier geen mening over. Vindt dat het standpunt van RWS hierin bepalend is. PNB draagt financieel niet bij aan dit alternatief.
- Gemeente Moerdijk: De te verwachten hoeveelheid extra autoverkeer door het gebied ten oosten van de aansluiting zal minder dan 50 % zijn dan bij een volledige aansluiting (uitgaande van meer verkeer met een oriëntatie naar het noorden dan naar het zuiden). De investering in de wegen tussen Dintelmond en de aansluiting Willemstad blijft benut. Desalniettemin vindt de gemeente Moerdijk ook deze oplossing onacceptabel. De verstoring van het landelijk gebied met bijbehorende dijkbebouwing is groot. De gemeente Moerdijk draagt financieel niet bij aan dit alternatief.
- RWS NB: idem volledige aansluiting.

2. Een parallel aan de A29 lopende route tussen de Molendijk en de Havenweg.

- PNB: het belang van de Provincie Noord-Brabant ligt bij de Noordlangeweg en de ontwikkeling van het AFC. Door dit alternatief wordt de problematiek van het oversteken van de Noordlangeweg door het landbouwverkeer benadrukt (in de ogen van PNB). Hetgeen een extra dimensie geeft aan de lopende discussie over de oversteekbaarheid van de Noordlangeweg door landbouwverkeer en de vormgeving van de rotondes op de punten waar het AFC ontsluit op de Noordlangeweg.

PNB draagt financieel niet bij aan dit alternatief. Sterker nog: PNB vindt dat de gemeente Steenberghe bij moet dragen aan een robuustere oplossing voor aansluiting van de zuidelijke parallelweg van de Noordlangeweg op de Symbiose (noord-zuid-weg door AFC, meest westelijke).

- Gemeente Moerdijk: Nieuwe route verbetert de bereikbaarheid van Dintelmond vanuit het zuiden en beperkt de overlast binnen de kern Dinteloord. Dit is ook een extra kwaliteit voor Dintelmond. Moerdijk onderschrijft dat deze nieuwe route ook goed gebruikt kan worden door hun 'eigen' landbouwverkeer. Er is uitwisseling van landbouwverkeer tussen de beide gemeenten en dat kan maar op twee punten het water passeren: ter hoogte van Dintelmond en via de Appelaarsedijk richting Fijnaart.

De gemeente Moerdijk draagt mogelijk financieel bij aan dit alternatief. Dit lijkt bestuurlijk bespreekbaar te maken.

- RWS NB: RWS heeft voorkeur voor alternatieven die geen gevolgen hebben voor de aansluitingen op het rijkswegennet.

NB 1: Gemeente Moerdijk zoekt naar mogelijkheden om de geluidhinder van de A29 op de kern Heijningen op te lossen. De aanleg van de A4 heeft te weinig mogelijkheden geboden om een relatie te leggen tussen de toename van het verkeer en de geluidhinder in Heijningen. Deze problematiek heeft zeer beperkt raakvlakken met de verschillende alternatieven. Alleen bij het maken van een extra aansluiting op de A29 komt Heijningen wel binnen de invloedssfeer van het project. Maar zoals weergegeven is de gemeente Moerdijk hier geen voorstander van. De te verwachten verkeersoverlast in het gebied ten oosten van de A29 weegt zwaarder dan de geluidhinder in Heijningen. Mogelijk dat de nieuwe regel- en wetgeving voor geluidhinder meer handvaten biedt voor de gemeente Moerdijk op dit punt.

NB 2: Provincie Noord-Brabant laat twee VRI's plaatsen op de aansluitpunten van de Noordlangeweg op de op- en afritten van de A4.