

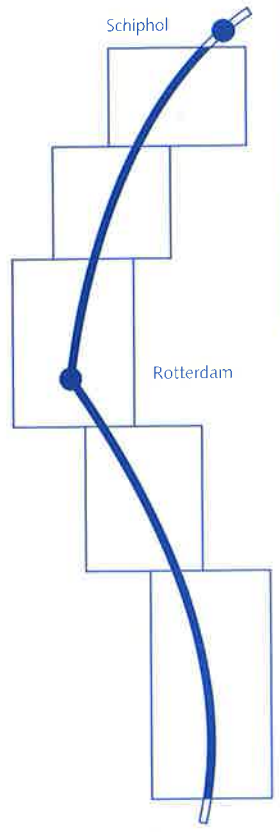
141-1095



Ontwerp Tracébesluit

Hogesnelheidslijn-Zuid

aanvulling III



P 141-1095

Ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling III)

Voor u ligt het ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling III).

Dit ontwerp-Tracébesluit bevat ontwerp-besluiten voor een aantal vernietigde delen van het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 die niet overeenkomstig het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 31 oktober 1997 kunnen worden vastgesteld en waarvoor eerst een nieuw ontwerp-tracébesluit in procedure moet worden gebracht. Het betreft de ontsluiting van het café restaurant Princeville (Breda), de ontsluiting van de Sprundelsebaan 49 (Breda) en het HSL-viaduct in de Hazeldonksestraat (Breda en Zundert)

Er zullen gefaseerd verschillende ontwerp-tracébesluiten in procedure worden gebracht. Het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) is het eerste ontwerp-tracébesluit en onderhavig ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) het tweede.

Verder bevat dit ontwerp-Tracébesluit ambtshalve wijzigingen van het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998. Het betreft de verlegging van de noordelijke rijstrook A12 (Bleiswijk), de aanpassing van de ligging van de parallelweg ter hoogte van Zoudtland (Breda), een fietspad in plaats van een parallelweg ten zuiden van het Liesbos en het inkorten van het geluidsscherm (Breda) en de verhoging van het geluidsscherm bij Effen (Breda).

Den Haag, **2 MAART 2000**

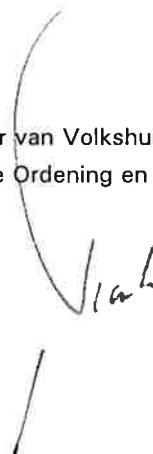
De Minister van Verkeer en Waterstaat,

T. Netelenbos



De Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

J.P. Pronk



Ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling III)

1	Besluittekst	2
1.1	Algemeen	2
1.2	Doel	3
1.3	Beroep en schaderegeling	3

1 Besluittekst

1.1 Algemeen

Op 15 april 1998 is het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (TB HSL-Zuid) vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Tegen dit besluit konden belanghebbenden gedurende zes weken, met ingang van 23 april tot en met 3 juni 1998, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling).

Op 6 september 1999 heeft de Afdeling uitspraak gedaan op de ingediende beroepen en heeft daarbij een aantal delen van het Tracébesluit HSL-Zuid vernietigd. Dit heeft tot gevolg dat voor de meeste van die delen nieuwe besluiten moeten worden genomen. Voorzover deze nieuwe (deel)besluiten in overeenstemming zijn met het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 31 oktober 1997 kan worden volstaan met het nemen van een nieuw tracébesluit. Het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling I) is daarvan het eerste.

Voorzover de nieuwe (deel)besluiten niet in overeenstemming zijn met het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 31 oktober 1997 moet eerst een ontwerp-tracébesluit worden opgesteld en ter inzage gelegd. Hiervoor zullen meerdere ontwerp-tracébesluiten worden opgesteld. Het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) is het eerste ontwerp-tracébesluit en onderhavig ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling III) het tweede.

De aanvullingen I en II zijn in procedure gebracht.

Daarnaast worden –indien voortschrijdend inzicht daartoe aanleiding geeft– in de ontwerp-tracébesluiten ook ambtshalve wijzigingen van het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998 meegenomen.

Het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) bestaat uit de volgende onderdelen:

- de omliggende passages in de onderhavige besluittekst;
- het op de tracékaartbladen aangegeven verloop en de geografische omvang van het besluit;
- de in de toelichting per gemeente opgenomen tabellen, met uitzondering van die tabellen die als indicatief zijn aangegeven.

Voorts is het bepaalde in de tekst van het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998, zoals dit luidt na de uitspraak van de Afdeling, alsmede het bij dat Tracébesluit behorende algemeen deel van de Nota van Toelichting van overeenkomstige toepassing, tenzij in onderhavig besluit anders is aangegeven.

Bij dit ontwerp-Tracébesluit behoort een Nota van Toelichting. Deze bestaat uit een algemeen deel en uit een toelichting per gemeente.

1.2 Doel

Het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) bevat ontwerp-besluiten voor vernietigde delen van het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 die niet overeenkomstig het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 31 oktober 1997 kunnen worden vastgesteld en waarvoor eerst een nieuw ontwerp-tracébesluit in procedure moet worden gebracht.

Verder bevat dit ontwerp-Tracébesluit ontwerp-besluiten voor ambtshalve wijzigingen van het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998.

Als gevolg van deze wijziging zullen delen van het onherroepelijk geworden Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 niet meer benodigd zijn. Op de kaartbladen zijn deze delen aangeduid als het gebied waar de rechtsgevolgen van het onherroepelijk Tracébesluit HSL-Zuid zijn vervallen.

Bij dit ontwerp-Tracébesluit zijn de in de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid aangegeven grenzen of beperkingen in acht genomen.

1.3 Beroep en schaderegeling

Beroep

Belanghebbenden kunnen binnen vier weken na publicatie (gedurende de inzage termijn) schriftelijk dan wel mondeling hun zienswijze op het ontwerp-Tracébesluit kenbaar maken; Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht is hierop van toepassing.

De besturen van de betrokken provincies, regionale openbare lichamen en gemeenten dienen binnen twaalf weken na de datum van verzending door de minister van het ontwerp-Tracébesluit te berichten of zij bereid zijn planologische medewerking te verlenen aan het inpassen van de in dit ontwerp-Tracébesluit opgenomen delen van het HSL-tracé in hun ruimtelijke plannen.

Tegen het vastgestelde Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling III), tegen de door verschillende bestuursorganen verleende planologische medewerking en tegen de eventuele aanwijzingen staat beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Schaderegeling

Het vastgestelde Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling III) zal door de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer worden aangemerkt als schadeveroorzakend besluit.

Wat betreft de schaderegeling wordt verwezen naar hetgeen hierover in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 is bepaald, zij het dat voor schade door verlegging van kabels en leidingen niet meer de Nadeelcompensatieregeling inzake het verleggen van kabels en leidingen in Rijkswaterstaatswerken 1991 (NKL 1991), maar de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwegwerken (NKL 1999) van toepassing is. Daarnaast is van toepassing de Overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en EnergieNed, VELIN en VEWIN. Deze beide regelingen zijn op 26 mei 1999 in de Staatscourant gepubliceerd. Verder is op 15 december 1998 artikel 5.7 van de Telecommunicatiewet in werking getreden. Dit artikel bevat een aparte schaderegeling voor kabels die onder de Telecommunicatiewet vallen.

**Ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid
(Aanvulling III)**

Nota van Toelichting: algemeen deel

Inhoud

1	Nota van Toelichting: Algemeen Deel	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Gevolgen van de vernietiging	4
1.3	Ambtshalve wijzigingen	4
1.4	Relatie MER - PKB - (O)TB	5

1 Nota van Toelichting: Algemeen Deel

1.1 Aanleiding

Op 15 april 1998 is het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. In dat Tracébesluit is naast de Hogesnelheidslijn-Zuid tevens opgenomen het verbreden en verleggen van de autosnelweg A16 tussen Prinsenbeek-Noord en het knooppunt Galder inclusief de aanleg van het knooppunt Princeville en het aansluitende deel van de A58 tot aan de gemeentegrens Breda / Etten-Leur.

Voor de Hogesnelheidslijn-Zuid wordt hoofdstuk V van de Tracéwet gevolgd, het betreft een bijzondere procedure voor grote projecten van nationaal belang. Onderdeel van deze procedure is het opstellen van een planologische kernbeslissing. Voorafgaand aan het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid is op 1 juli 1997 de Planologische Kernbeslissing over de HSL-Zuid (PKB HSL-Zuid) van kracht geworden. Besloten is dat de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs/Londen in Nederland zal worden gerealiseerd door het aanleggen van nieuwe hogesnelheidsspoorlijnen tussen Amsterdam/Schiphol en Rotterdam en tussen Rotterdam en de Belgische grens via Breda. In de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid is de ligging van het tracé in hoofdlijnen vastgelegd.

Tegen zowel de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid als het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid konden belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling. Op 6 september 1999 heeft de Afdeling uitspraak gedaan op de ingediende beroepen. De beroepen tegen de Planologische Kernbeslissing zijn ongegrond verklaard. Daarmee is de Planologische Kernbeslissing onherroepelijk geworden. Door de Afdeling is wel een aantal delen van het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid vernietigd. Dit heeft tot gevolg dat voor de meeste van die delen nieuwe besluiten moeten worden genomen. Voorzover deze nieuwe (deel)besluiten in overeenstemming zijn met het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 31 oktober 1997 kan worden volstaan met het nemen van een nieuw tracébesluit. Het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling I) is daarvan het eerste. Voorzover de nieuwe (deel)besluiten niet in overeenstemming zijn met het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 31 oktober 1997 moet eerst een ontwerp-tracébesluit worden opgesteld en ter inzage gelegd. Hiervoor zullen meerdere ontwerp-tracébesluiten worden opgesteld. Aanvulling II is het eerste ontwerp-tracébesluit en onderhavig ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling III) het tweede. De aanvullingen I en II zijn met ingang van 30 november 1999 in procedure gebracht.

1.2 Gevolgen van de vernietiging

Vernietiging heeft tot gevolg dat de rechtsgevolgen met terugwerkende kracht worden ontnomen. Dit wil zeggen dat het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid voor de vernietigde delen geacht wordt niet te hebben bestaan.

De Tracéwet schrijft voor dat de aanleg van een landelijke railweg en de aanleg van een hoofdweg geschiedt overeenkomstig het daarvoor met toepassing van deze wet vastgestelde tracé (artikel 2, eerste lid). Dit geldt in bepaalde gevallen eveneens voor de wijziging en of verbreding van een hoofdweg (artikel 2, tweede lid). Omdat door de gedeeltelijke vernietiging de rechtsgevolgen van de betreffende delen met terugwerkende kracht zijn ontnomen, moet voor de aanleg van de ontbrekende delen van de landelijke railweg en de hoofdweg in beginsel een nieuw tracébesluit worden genomen.

Dit ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) heeft betrekking op de volgende vernietigde delen:

- gemeente Breda: ontsluiting restaurant Princeville;
- gemeente Breda: ontsluiting Sprundelsebaan 49;
- gemeenten Breda en Zundert: Hazeldonksestraat.

Voor deze vernietigde delen worden besluiten genomen die niet in overeenstemming zijn met het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 31 oktober 1997. Daarvoor moet eerst een nieuw ontwerp-tracébesluit in procedure worden gebracht.

In de Toelichting per Gemeente worden deze delen uitgebreid beschreven en toegelicht.

1.3 Ambtshalve wijzigingen

Naast de reparaties als gevolg van vernietiging zijn –indien voortschrijdend inzicht daartoe aanleiding gaf– in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) ook ambtshalve wijzigingen van het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 meegenomen. Dit ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) bevat de navolgende ambtshalve wijzigingen in de gemeenten Bleiswijk, Breda en Zundert:

- gemeente Bleiswijk: A12;
- gemeente Breda: aanpassing ligging parallelweg Zoudtland;
- gemeente Breda: fietspad in plaats van parallelweg zuid Liesbos en inkorten geluidscherm;
- gemeente Breda: verhoging geluidscherm bij Effen.

In de Toelichting per gemeente worden deze delen beschreven en toegelicht. Als gevolg van enkele ambtshalve wijzigingen zijn delen van het onherroepelijk geworden Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 niet meer benodigd. Op de betreffende kaartbladen zijn deze delen aangeduid als het gebied waar de rechtsgevolgen van het onherroepelijk Tracébesluit HSL-Zuid zijn vervallen.

Planologische medewerking

Voorzover besluiten tot planologische medewerking zijn vernietigd in relatie tot een bepaald tracégedeelte waarvoor een nieuw ontwerp-tracébesluit wordt opgesteld, zal in het kader van dat ontwerp-tracébesluit opnieuw om planologische medewerking worden verzocht voor zowel de aanpassingen als gevolg van vernietiging als de aanpassingen voortkomend uit de ambtshalve wijziging.

1.4 Relatie MER - PKB - (O)TB

Doel ervan is het milieu een evenwichtige plaats in de besluitvorming te geven, niet alleen bij het kiezen van het tracé in de PKB, maar ook bij het ontwerp en de uitvoering in het Tracébesluit.

In de Toelichting per gemeente vindt een verantwoording plaats van de in onderhavig ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) opgenomen oplossingen. Voor het beoordelen en vergelijken van de onderzochte varianten wordt gebruik gemaakt van het beoordelingskader zoals dat gehanteerd is in PKB-deel 1 en in de aanvulling op het milieu-effectrapport. De aspecten waarop onderhavig OTB HSL-Zuid betrekking heeft worden op basis van het toetsingskader beoordeeld en vergeleken met de tracébesluit-varianten (de referentievarianten). De gevolgde methodiek is daarbij gehanteerd als een hulpmiddel om de milieugevolgen van de voorgestelde oplossingen bij de afweging te betrekken.

1. Verklaring van begrippen

De Afdeling: de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

OTB HSL-Zuid (aanvulling III): het ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling III)

TB HSL-Zuid: het Tracébesluit "Hogesnelheidslijn-Zuid", zoals dat is vastgesteld op 15 april 1998 door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en gedeeltelijk onherroepelijk geworden door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 6 september 1999.

**Ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid
(Aanvulling III)
Toelichting per gemeente**

Inhoud

Gemeente Bleiswijk

1	A12	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Beschrijving van de aanpassing van de A12	4
1.2.1	Ligging van het extra ruimtebeslag	4
1.2.2	Waterhuishouding	5
1.2.3	Kabels en leidingen	5
1.2.4	Geluidmaatregelen	5
1.2.5	Inpassingsmaatregelen	5
1.2.6	Compensatie (SGR)	6
1.2.7	Bodem, archeologie en waterkwaliteit	6

Gemeente Breda

2	Aanpassen ligging parallelweg bij Zoudtland	7
2.1	Aanleiding	7
2.2	Beschrijving tracé	7
3	Verbinding ten zuiden van het Liesbos	9
3.1	Aanleiding	9
3.2	Mogelijke oplossingen	9
3.3	Afweging	10
3.4	Beschrijving tracé	11
4	Ontsluiting restaurant Princeville, Liesboslaan 57	12
4.1	Bestaande ontsluiting café restaurant Princeville	12
4.2	Ontsluiting café restaurant Princeville in Tracébesluit HSL-Zuid	12
4.3	Uitspraak van de Afdeling	12
4.4	Oplossingsrichting ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)	13
4.5	Exploiteerbaarheid	14
4.6	Tijdelijke ontsluiting	15
4.7	Ligging tracé	15
5	Ontsluiting Sprundelsebaan 49	16
5.1	Bestaande ontsluiting	16
5.2	Ontsluiting in Tracébesluit HSL-Zuid	16
5.3	Uitspraak van de Afdeling	17
5.4	Afweging	17
5.4.1	Mogelijke oplossingen	17
5.5	De keuze	18

6	Verhoging geluidscherm bij Effen	19
6.1	Aanleiding	19
6.2	Akoestisch onderzoek	19
Gemeenten Breda en Zundert		
7	Hazeldonksestraat	21
7.1	Inleiding	21
7.2	Oplossingsrichtingen Ontwerp-Tracébesluit (aanvulling III)	21
7.3	Beoordeling oplossingsrichtingen	24
7.4	De gekozen oplossing	26
7.5	Beschrijving tracé	29

1 A12

Gemeente Bleiswijk (Tracédeel 4)

Ambtshalve wijziging

1.1 Aanleiding

In de gemeente Bleiswijk wordt het op 15 april 1998 vastgestelde TB-HSL-Zuid ter hoogte van HSL-km 15,5 herzien, zoals aangegeven op kaartblad 1. Op genoemde locatie kruisen het tracé van de HSL-Zuid en de autosnelweg A12 elkaar. Deze kruising krijgt de vorm van een spoorviaduct. Het viaduct zal niet alleen de A12, maar ook een fietspad en een spoorloot overspannen. Verder is rekening gehouden met een mogelijke verbreding van de A12. In de huidige situatie heeft de A12 overigens 2 x 2 rijstroken (plus 2 vluchtstroken en een weefvak aan de zuidzijde).

De kruising tussen het HSL-tracé en de A12 behoeft aanpassing omdat er in het TB HSL-Zuid geen rekening is gehouden met het feit dat er bij de A12 tussen beide rijstroken een middenberm ontbreekt. Aangezien het ontwerp van het spoorviaduct het plaatsen van peilers vereist, is het noodzakelijk hiervoor alsnog ruimte te creëren.

In verband met de aanwezigheid van zowel een weefvak in de A12 als een leidingenstrook en een spoorbaan ten zuiden van de A12, is het verleggen van de zuidelijke rijstrook in zuidelijke richting niet mogelijk. Derhalve zal de noordelijke rijstrook van de A12 in noordelijke richting worden verschoven. Deze oplossing wordt in het voorliggende ontwerp-tracébesluit nader uitgewerkt.

Het nieuwe ontwerp van de noordelijke rijstrook is gemaakt overeenkomstig de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen (ROA). De omvang en lengte van het extra ruimtebeslag worden hierdoor bepaald.

In dit hoofdstuk wordt de aanpassing van de A12 en het extra ruimtebeslag beschreven, alsmede de bijbehorende maatregelen.

Hetgeen is bepaald in hoofdstuk 2, Tracédeel 4, van de toelichting van het TB HSL-Zuid blijft van toepassing, voor zover het geen betrekking heeft op de aanpassing van de A12 en de inpassing daarvan zoals hierna is beschreven.

1.2 Beschrijving van de aanpassing van de A12

1.2.1 Ligging van het extra ruimtebeslag

Voor het verleggen van de noordelijke rijstrook in noordelijke richting is er extra ruimte benodigd. Dit extra ruimtebeslag bevindt zich aan de noordkant van de A12. Op de plaats waar het HSL-tracé en de A12 elkaar kruisen heeft het extra ruimtebeslag een breedte van ongeveer 12 meter. Naarmate de afstand tot eerdergenoemde kruising groter wordt neemt de breedte van het extra ruimtebeslag af. Het extra ruimtebeslag ligt parallel aan de A12 en heeft een totale lengte van circa 750 meter. Hiervan ligt circa 350 meter aan de westkant en circa 400 meter aan de oostkant van het HSL-tracé.

Op kaartblad 1 is naast het extra ruimtebeslag de gehele noordelijke rijstrook van de A12 als HSL-zone aangeduid. Binnen deze gehele zone zal, als gevolg van de verlegging, de inrichting van de A12 wijzigen.

1.2.2 Waterhuishouding

Als gevolg van de verlegging van de A12 dient de noordelijke bermsloot over enige afstand in noordelijke richting te worden verplaatst. De ligging van de bermsloot blijft daarbij parallel aan de A12.

1.2.3 Kabels en leidingen

In de noordelijke berm van de A12 liggen, zowel tussen rijweg en fietspad als tussen fietspad en insteek sloot, diverse kabels (zie tabel). Deze moeten worden verlegd. Een en ander vindt plaats in overleg met de beheerders.

Tabel 1.1: Overzicht kabels (indicatief)

Aard kabel	HSL-km	Diameter	Eigenaar
Telecom kabel interlokaal	15,6	50 mm	KPN Telecom
Telecom kabel interlokaal	15,6	50 mm	KPN Telecom
Telecom kabel interlokaal	15,6	35 mm	KPN Telecom
Telecom kabel interlokaal	15,6	35 mm	KPN Telecom
Telecom kabel interlokaal	15,6	35 mm	KPN Telecom
Signaal kabel	15,6	40 mm	Transportnet Zuid-Holland
Signaal kabel	15,6	40 mm	Transportnet Zuid-Holland
CAI kabels	15,6	40 mm (2x)	Eneco K&T
Telecom kabel interlokaal	15,6	40 mm (4x)	Colt Telecom
Telecom kabel interlokaal	15,6	40 mm (4x)	Viatel

1.2.4 Geluidmaatregelen

- Woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen

Door middel van een akoestisch onderzoek is de geluidbelasting op de woningen onderzocht die zich binnen de zone van de A12 bevinden. Er bevindt zich binnen deze zone een drietal woningen (Zoetermeerselaan 10, 12 en 14). Genoemd onderzoek wijst uit dat voor deze woningen voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder.

1.2.5 Inpassingsmaatregelen

- Kenmerken van het gebied

De aangrenzende gronden gelegen ten noorden van de A12 zullen worden ontwikkeld tot een bedrijventerrein (bedrijventerrein "Hoefweg").

- Landschappelijke inpassing

De aard van de ingreep is zodanig kleinschalig, dat het treffen van maatregelen op het vlak van landschappelijke inpassing niet aan de orde is.

- **Ecologische inpassing**

De aard van de ingreep is zodanig kleinschalig, dat het treffen van maatregelen op het vlak van ecologische inpassing niet aan de orde is.

- **Landbouwkundige inpassing**

Het landbouwkundige gebruik van de aangrenzende gronden ten noorden van de A12 zal worden beëindigd. Ter plaatse wordt namelijk een bedrijventerrein ontwikkeld. Landbouwkundige inpassing is daarom niet aan de orde.

1.2.6 **Compensatie (SGR)**

Als gevolg van de verlegging van de A12 worden geen compensatieplichtige gebieden uit het Structuurschema Groene Ruimte vernietigd, verstoord of versnipperd.

In de noordelijke berm van de A12 bevindt zich een **bomenrij (Essen)**. Deze zal worden gekapt. Er zal **herplant** plaatsvinden.

1.2.7 **Bodem, archeologie en waterkwaliteit**

- **Bodem**

Op basis van de resultaten van het uitgevoerde historisch onderzoek en het huidige grondgebruik (landbouwgrond) worden geen bodemverontreinigingen verwacht. In het kader van de grondverwerving zal ter plaatse een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

- **Archeologie**

De archeologische verwachtingswaarde van het betrokken gebied is laag. Deze verwachtingswaarde is gebaseerd op informatie uit archeologische archieven (bekende vindplaatsen), luchtfoto's, geomorfologische kaarten, bodemkaarten en dergelijke. In het gebied is ook een **archeologisch veldonderzoek** uitgevoerd. Hierbij zijn akkers belopen en zijn grondboringen geplaatst. Het veldonderzoek heeft de lage verwachtingswaarde bevestigd; er zijn geen aanwijzingen voor vindplaatsen uit naar voren gekomen.

- **Waterkwaliteit**

Maatregelen in verband met de waterkwaliteit zullen nader worden bepaald in overleg met de betrokken partijen.

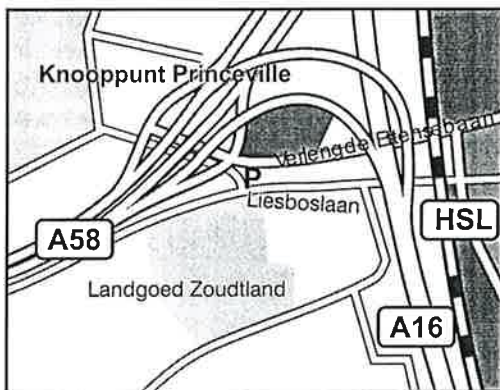
2 Aanpassen ligging parallelweg bij Zoudtland

Gemeente Breda (Tracédeel 7)

Ambtshalve wijziging

2.1 Aanleiding

Op 6 september 1999 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan tegen de ingediende beroepen op het TB HSL-Zuid. In deze uitspraak stelt de Afdeling dat het onderzoek naar de uiteindelijke locatie van de carpoolplaats ter hoogte van de toegang tot het landgoed Zoudtland aan de Liesboslaan nog niet is afgerond. Gelet hierop en in aanmerking genomen dat appelland de huidige

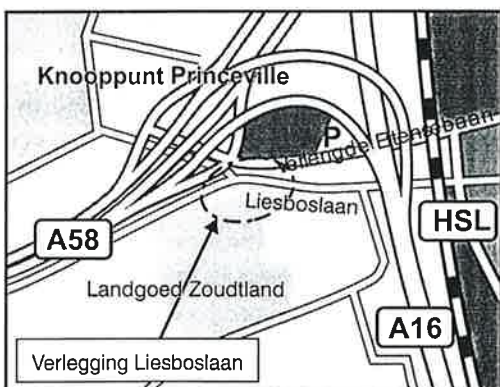


situering gemotiveerd heeft betwist, is het beroep van appelland door de Afdeling gegrond verklaard en is het Tracébesluit voor wat de carpoolplaats betreft vernietigd. In het TB HSL-Zuid loopt de Liesboslaan als buurt- en wijkweg evenwijdig aan de A58 ten zuiden van de carpoolplaats (zie aanduiding P op kaart 2.1). Nu de carpoolplaats is vervallen, kan de Liesboslaan strakker gebundeld worden met het knooppunt Princeville, de A58 en de Verlengde Ettensebaan.

Figuur 2.1: TB-oplossing

2.2 Beschrijving tracé

In OTB HSL-Zuid (aanvulling III) is de Liesboslaan ter hoogte van de toegang tot het landgoed Zoudtland naar het noorden verschoven en wordt strakker gebundeld met knooppunt Princeville, de A58 en de Verlengde Ettensebaan (zie kaart 2.2). Het benodigde ruimtebeslag wordt hierdoor kleiner. De ruimte die



vrij komt sluit aan op het landgoed Zoudtland. Dit landgoed vormt samen met de vrijgekomen ruimte een aansluiting op het Liesbos.

Het in onderhavig OTB HSL-Zuid (aanvulling III) opgenomen ontwerp betekent op geen van de in het TB HSL-Zuid beoordeelde aspecten een achteruitgang ten opzichte van de variant die is beschreven in het TB HSL-Zuid.

Figuur 2.2: OTB HSL-Zuid (aanvulling III)-oplossing

In de gemeente Breda wordt het TB HSL-Zuid herzien voor het gedeelte zoals aangegeven op kaartblad 2. Deze ambtshalve wijziging bestaat uit het strakker bundelen van de Liesboslaan met knooppunt Princeville, de A58 en de Verlengde Ettensebaan, waardoor het ruimtebeslag dat door de Afdeling is vernietigd weer in onderhavig OTB HSL-Zuid (aanvulling III) is weergegeven. Deze ruimte bestaat uit A16-zone, maar wordt niet meer als carpoolplaats ingericht.

Doordat de Liesboslaan strakker wordt gebundeld met knooppunt Princeville, de A58 en de Verlengde Ettensebaan zullen delen van het onherroepelijk geworden Tracébesluit HSL-Zuid d.d 1998 niet meer benodigd zijn. Op kaartblad 2 zijn deze delen aangeduid als "Gebied waar rechtsgevolgen van het onherroepelijk Tracébesluit HSL-Zuid zijn vervallen". Omdat deze gronden niet meer benodigd zijn voor de aanleg van knooppunt Princeville, de A58 en de bijkomende infrastructurele voorzieningen is onteigening niet meer noodzakelijk.

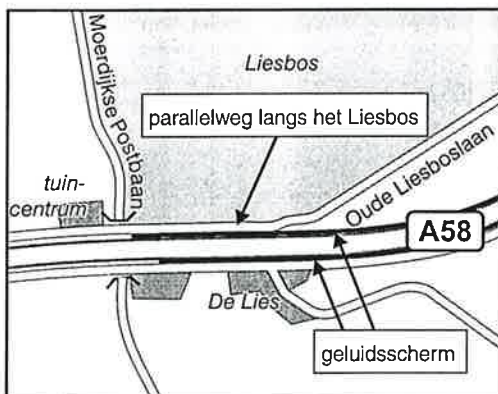
3 Verbinding ten zuiden van het Liesbos

Gemeente Breda (Tracédeel 7)

Ambtshalve wijziging

3.1 Aanleiding

Aan de noordzijde van de A58 is ter hoogte van het Liesbos in het TB HSL-Zuid een parallelweg langs de A58 geprojecteerd (zie figuur 3.1). Deze parallelweg is geprojecteerd tussen de Oude Liesboslaan en de



Figuur 3.1: TB-oplossing

Moerdijkse Postbaan (A58 km 2.82 t/m A58 km 3.12) op de rand van het Liesbos. Als gevolg daarvan dient voor de realisering van de parallelweg een aantal bomen gekapt te worden. Hierdoor wordt de zuidelijke rand van het Liesbos aangetast. Ecologisch gezien is dit ongewenst omdat de kans bestaat dat het bos wordt "opgerold". Het oprollen van het bos wordt veroorzaakt door "windworp" en "schorsbrand". Door invloed van wind en zon worden de resterende delen van het bos aangetast. Staatsbosbeheer heeft daarom als eigenaar van het Liesbos de wens geuit het ruimtebeslag van de infrastructuur zo klein mogelijk te houden.

3.2 Mogelijke oplossingen

Naar aanleiding van de wens van Staatsbosbeheer is een studie verricht naar de mogelijkheden om het ruimtebeslag te verkleinen. Uit deze studie is het volgende gebleken:

- De functionaliteit van de parallelweg is ter discussie komen te staan omdat staatsbosbeheer de auto-ontsluiting van het restaurant "De Boswachterij" via de noordzijde van het Liesbos vanaf de Leursebaan wil laten lopen en niet langer vanaf de Oude Liesboslaan. Hierdoor kan langs de A58 worden volstaan met een fietspad.
- Uit het Akoestisch Onderzoek, Oude Liesboslaan, Inkorten geluidsscherm, behorende bij het OTB HSL-Zuid (aanvulling III) blijkt dat het geprojecteerde geluidsscherm aan de noordzijde van de A58 en de parallelweg, zoals opgenomen in het TB HSL-Zuid (Tracédeel 7, tabel 2.4.8) tussen A58-kilometer 2.82 en 3.12 ingevolge de Wet geluidhinder niet noodzakelijk is.
- Staatsbosbeheer heeft aangegeven dat de afwateringssloot parallel aan de A58 kan worden vervangen door een drainagebuis.

Bovenstaande leidt ertoe dat in onderhavig OTB HSL-Zuid (aanvulling III) een fietspad, zonder geluidsscherm en zonder sloot, wordt opgenomen in plaats van de parallelweg.

Voordeel van deze oplossing is dat met deze oplossing het ruimtebeslag minder wordt en de bosrand bespaard blijft. Bijkomend voordeel zijn de lager uitvallende kosten.

Nadeel van deze oplossing is de verslechtering van de bereikbaarheid van het tuincentrum ten oosten van de Moerdijkse Postbaan. Door het wegvallen van de gelijkvloerse kruising N58-Moerdijkse Postbaan en het wegvallen van de parallelweg is het tuincentrum slechter bereikbaar ten opzichte van de huidige situatie. Het tuincentrum blijft vanuit Breda en Prinsenbeek echter bereikbaar via de Leursebaan en de Moerdijkse Postbaan.

Het fietspad kan op twee verschillende manieren een verbinding tussen de Oude Liesboslaan en de Moerdijkse Postbaan vormen:

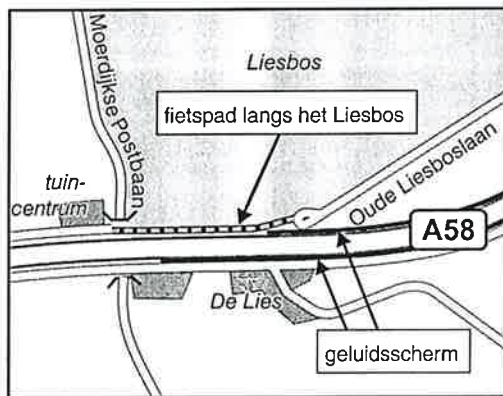
1. een fietspad door het bos;
2. een fietspad langs de A58.

Ad 1. Fietspad door het bos

Bij de aanleg van het fietspad door het Liesbos blijft de bosrand aan de zuidzijde van het bos gespaard.

Wel worden in het bos struiken en bomen aangetast.

Nadeel is dat bij de aanleg van het fietspad door het bos de route minder duidelijk en sociaal minder veilig is door het ontbreken van sociale controle.



Ad 2 Fietspad langs de A58

Door de situering van het fietspad langs de A58 wordt de bosrand nagenoeg geheel ontzien en blijft de eerste rij struiken behouden. De aanleg langs de A58 biedt qua richting een duidelijke route. Tevens is er door het zicht vanaf de A58 meer sociale controle die de sociale veiligheid vergroot.

Figuur 3.2: OTB HSL-Zuid (aanvulling III)-oplossing

3.3 Afweging

Wat betreft de aantasting van de zuidelijke rand van het Liesbos kan worden geconcludeerd dat de parallelweg zonder overwegende nadelige consequenties kan worden vervangen door een fietspad. Het niet realiseren van dit geluidsscherm betekent geen verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat het geprojecteerde geluidsscherm ingevolge de Wet geluidhinder niet noodzakelijk is. Ook kan de geprojecteerde sloot worden vervangen door een drainagebuis. Al deze veranderingen leiden tot een kleiner ruimtebeslag aan de zuidzijde van het Liesbos. Hierdoor kan de zuidelijke bosrand nagenoeg worden ontzien.

Het fietspad kan op twee manieren worden gesitueerd: langs de A58 en door het bos. Bij beide mogelijkheden wordt de bosrand nagenoeg geheel ontzien. Voordeel van het fietspad langs de A58 is de duidelijkere route ten opzichte van het fietspad door het bos. Verder is de sociale controle van een fietspad langs de A58 groter en daarmee sociaal veiliger. Om die redenen wordt gekozen voor een fietspad langs de A58.

3.4 Beschrijving tracé

In de gemeente Breda wordt het TB HSL-Zuid herzien voor het gedeelte zoals aangegeven op kaartblad 3. Deze ambtshalve wijziging bestaat uit het opnemen van een fietspad ten zuiden van het Liesbos in plaats van een parallelweg. Naast het fietspad is een drainagebuis geprojecteerd. Het in het TB HSL-Zuid opgenomen geluidsschermbaan komt te vervallen.

Als gevolg van deze ambtshalve wijziging zullen delen van het onherroepelijk geworden TB HSL-Zuid niet meer benodigd zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid en bijkomende infrastructurele voorzieningen. Op kaartblad 3 zijn deze delen aangeduid als "gebied waar rechtsgevolgen van het onherroepelijk TB HSL-Zuid zijn vervallen". Deze gronden worden niet meer onteigend.

Geluidafschermbaan maatregelen

Het in het TB HSL-Zuid geprojecteerde geluidsschermbaan ten zuiden van het Liesbos komt te vervallen. Concreet betekent dit dat het geluidsschermbaan zoals opgenomen in tabel 2.4.8 van het TB HSL-Zuid, Tracédeel 7, ingekort dient te worden met ongeveer 300 meter. Dit verkorte scherm is in onderhavig OTB HSL-Zuid (aanvulling III) opgenomen in de gewijzigde tabel 2.4.8 "Overzicht geluidafschermbaan maatregelen aan noordzijde van de A58 in gemeente Breda".

Tabel 3.1: Wijziging tabel 2.4.8 "Overzicht geluidafschermbaan maatregelen aan noordzijde van de A58 in gemeente Breda" voor wat betreft het geluidsschermbaan ten noorden van de A58 en de parallelweg

Locatie	Schermbaanhoogte	Lengte (m)
Vanaf scherm A16 tot omgeving Moerdijkse Postbaan	4	2710

Het betreffende aanvullend akoestisch onderzoek ligt bij onderhavig OTB HSL-Zuid (aanvulling III) ter inzage.

meer geluidsschermbaan in Liesbos?

4 Ontsluiting restaurant Princeville, Liesboslaan 57

Gemeente Breda (Tracédeel 7)

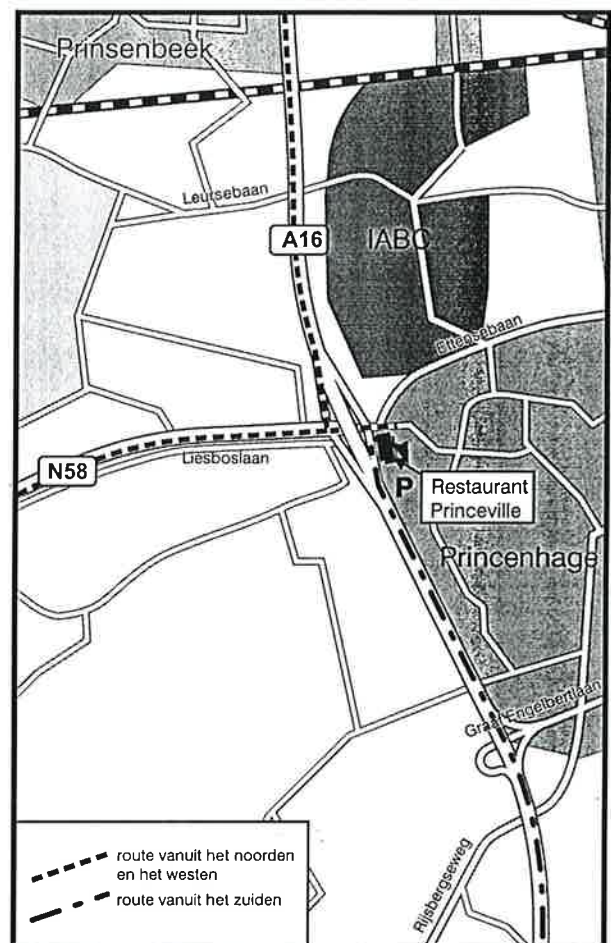
Naar aanleiding van vernietiging

4.1 Bestaande ontsluiting café restaurant Princeville

In de bestaande situatie wordt het café restaurant aan de noordzijde ontsloten via de Liesboslaan. Het café restaurant heeft via de op- en afritten bij de Liesboslaan een aansluiting vanaf en op de A16 en N58 (zie figuur 4.1). Als gevolg van de aanleg van de HSL en de verlegging van de A16 zal hier verandering in komen.

4.2 Ontsluiting café restaurant Princeville in Tracébesluit HSL-Zuid

In het TB HSL-Zuid wordt het café restaurant eveneens aan de noordzijde ontsloten via de Liesboslaan (zie figuur 4.2) maar is een omleiding via onder andere de Verlengde Ettensebaan voor het verkeer uit alle richtingen noodzakelijk. Het verkeer uit de richting Rotterdam en Etten Leur kan vanaf de op- en afritten bij de Verlengde Ettensebaan de Liesboslaan bereiken. Het verkeer uit de richting Antwerpen kan vanaf de afritten bij de Graaf Engelbertlaan en de Randweg Princenhage de Verlengde Ettensebaan bereiken.



Figuur 4.1: Huidige situatie

Vanaf daar volgt dit verkeer dezelfde route als het verkeer vanuit Rotterdam en Etten-Leur om via de Liesboslaan het café restaurant te bereiken.

In omgekeerde richting dienen dezelfde routes te worden gevolgd.

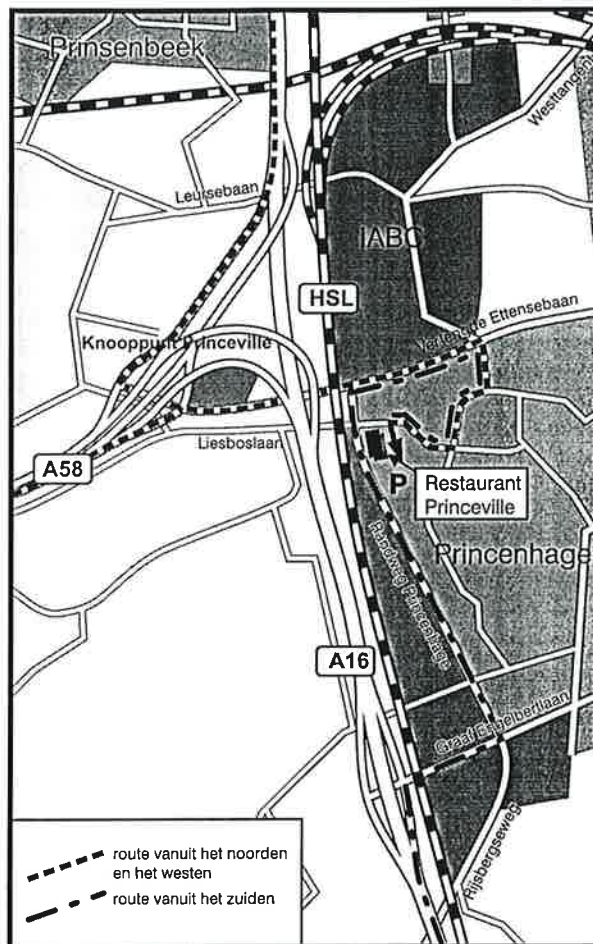
4.3 Uitspraak van de Afdeling

Op 6 september 1999 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan op de ingediende beroepen tegen het TB HSL-Zuid. De Afdeling heeft het beroep met betrekking tot de

bereikbaarheid van het café restaurant Princeville gegrond verklaard en het desbetreffende deel van het TB HSL-Zuid vernietigd.

In haar uitspraak stelt de Afdeling dat de stelling van de HSL-Zuid dat "het niet aannemelijk is dat het café restaurant niet langer ter plaatse te exploiteren zal zijn", niet gebaseerd is op een onderzoek ter zake noch anderszins gegevens zijn overlegd. Tevens is niet onderzocht of een aansluiting van het café restaurant op de Randweg Princenhage kan worden gerealiseerd en of daarmee in voldoende mate aan de bezwaren van appellanten tegemoet kan worden gekomen. De Afdeling is van oordeel dat het TB HSL-Zuid voor wat betreft de bereikbaarheid van het café restaurant van appellanten onzorgvuldig is voorbereid.

De Afdeling heeft het niet onredelijk geacht dat de in het TB HSL-Zuid voorziene verlegging van de A16, het ombouwen van de N58 tot A58 en de aanleg van rechtstreekse verbindingen tussen de richtingen Etten-Leur en Rotterdam en Etten-Leur en Antwerpen (knooppunt Princeville), tot gevolg hebben dat de aansluitingen op het hoofdwegennet van Breda-Princenhage ter hoogte van de Liesboslaan en de Graaf Engelbertlaan moeten worden vernieuwd en dat dientengevolge ook de lokale wegenstructuur moet worden aangepast.



Figuur 4.2: TB-oplossing

4.4 Oplossingsrichting ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

In onderhavig OTB HSL-Zuid(aanvulling III) zijn de aanpassingen van de wegenstructuur zoals opgenomen in het TB HSL-Zuid als uitgangspunt genomen. Voor de ontwerpuitgangspunten van zowel de HSL-Zuid als de A16 wordt verwezen naar het TB HSL-Zuid.

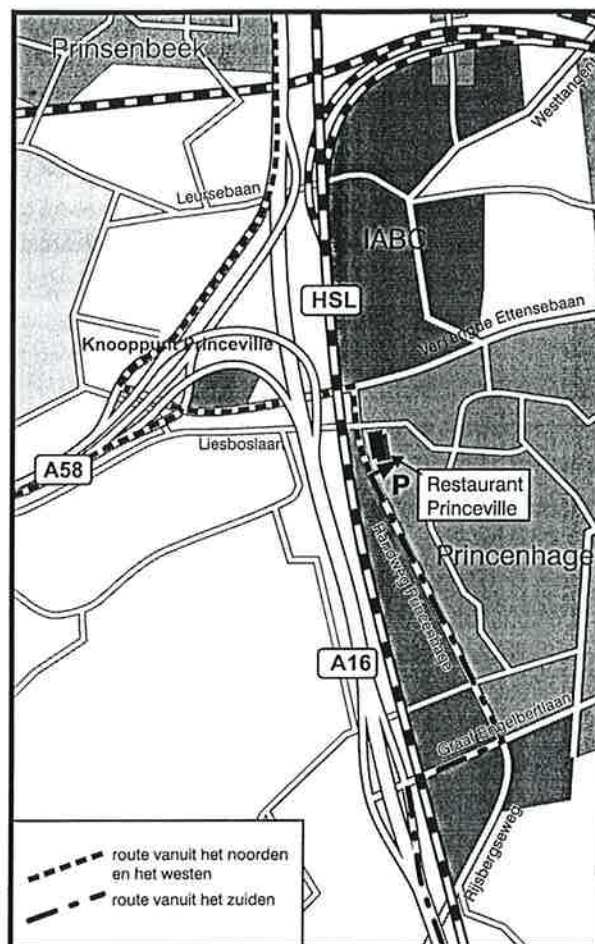
Tegemoetkomend aan de bezwaren tegen de ontsluiting in het TB HSL-Zuid is in onderhavig OTB de ontsluiting van het café restaurant op de Randweg Princenhage mogelijk gemaakt. De geplande ontsluiting is gesitueerd aan de zuidzijde van de huidige parkeerplaats van het café restaurant (zie figuur 4.3). Hiervoor zijn verkeersaanpassingen aan de Randweg Princenhage noodzakelijk. Deze aanpassingen blijven binnen het ruimtebeslag van het TB HSL-Zuid. Hierdoor is extra grondaankoop niet aan de orde. De ontsluiting op de Randweg Princenhage zorgt ervoor dat het café restaurant via de op- en afritten bij de Verlengde Ettensebaan en de Graaf Engelbertlaan aansluitingen heeft vanaf en op de A16 en A58.

De extra omrijlus via onder andere de Verlengde Ettensebaan, zoals opgenomen in het TB HSL-Zuid, wordt daarbij overbodig. De af te leggen afstand tussen de A16 en de A58 met het parkeerterrein ten opzichte van de TB HSL-Zuid is aanzienlijk teruggebracht en de bereikbaarheid vergroot.

4.5 Exploiteerbaarheid

Naast onderzoek naar de mogelijkheid van een nieuwe ontsluiting op de Randweg Princenhage is onderzoek verricht naar de gevolgen van de ontsluiting van het café restaurant op de exploiteerbaarheid na de realisering van het TB HSL-Zuid. Dit onderzoek is uitgevoerd door een onafhankelijk adviseur in bouwzaken. Uitgangspunt van het onderzoek is de bereikbaarheid van het café restaurant zoals in onderhavig OTB HSL-Zuid (aanvulling III) is opgenomen.

Het onderzoek leidt tot de conclusie dat tijdens de periode van uitvoering van de werken de bereikbaarheid zal moeten worden gegarandeerd en dat daarvoor extra maatregelen, in de vorm van het plaatsen van aanduidingsborden, moeten worden genomen (zie paragraaf 4.6).



Figuur 4.3: OTB III-oplossing

In de uiteindelijke situatie zal de zichtbaarheid van het café restaurant afnemen voor de bezoekers vanuit de richting Tilburg-Antwerpen (A58). De groep passanten komende vanuit Tilburg-Antwerpen, die spontaan stopt wordt in het onderzoek klein geacht. Dit onder meer omdat passanten uit die richting niet voor het café restaurant een aantal wegrestaurants, is gepasseerd. Voor verkeer uit de richting Roosendaal en Rotterdam is het café restaurant in de huidige situatie ook niet vooraf zichtbaar. Voor mogelijke bezoekers uit die richtingen verandert de situatie wat zichtbaarheid betreft niet. Het café restaurant is bekend in de omgeving en heeft een goede naam. Veel van de bezoekers zijn regelmatig terugkerende klanten voor wie de zichtbaarheid, vanwege de bekendheid, niet van belang is. De invloed van spontane bezoekers op de exploiteerbaarheid van het café restaurant wordt in het onderzoek gering genoemd.

Geconcludeerd kan worden dat de realisering van de HSL, de A16, het nieuwe knooppunt Princeville en de A58 geen reden behoeft te zijn voor een zodanig nadeel in de exploitatie dat daardoor de continuïteit van het café restaurant bedreigd zal worden. Het onderzoek geeft geen argumenten, die de beslissing zouden moeten rechtvaardigen om het café restaurant te verplaatsen.

4.6 Tijdelijke ontsluiting

In de periode van uitvoering van het TB HSL-Zuid verandert de bereikbaarheid van het café restaurant. Die periode bedraagt ongeveer 5 jaar. Na ongeveer 1,5 jaar zal de A16 verlegd zijn. Tot aan dat moment zal het café restaurant op de bestaande manier bereikbaar blijven. Tijdens de bouwperiode worden door de wegbeheerder borden geplaatst. Via richtingaanduidingen voor tijdelijke en nieuwe routes zal de automobilist duidelijk worden gemaakt op welke wijze het café restaurant bereikbaar blijft.

4.7 Ligging tracé

In onderhavig OTB HSL-Zuid (aanvulling III) blijft ter hoogte van het café restaurant het ontwerp van de HSL-Zuid en de A16 gelijk aan het ontwerp, zoals dat is opgenomen in het TB HSL-Zuid. Deze ontwerpen zijn op kaartblad 4 afgebeeld. Op kaartblad 4 is tevens de ligging van de nieuwe ontsluiting van het café restaurant op de Randweg Princenhage met een pijlsymbool aangegeven. In nader overleg met de eigenaar van het café restaurant zal de exacte situering worden bepaald.

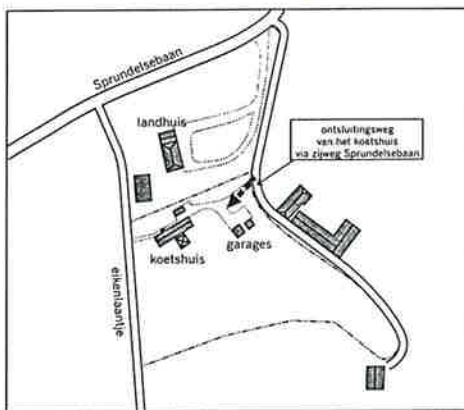
5 Ontsluiting Sprundelsebaan 49

Gemeente Breda (Tracédeel 7)

Naar aanleiding van vernietiging

5.1 Bestaande ontsluiting

Het landgoed Lindenborgh ligt aan de Sprundelsebaan en bestaat uit twee percelen. Op één perceel ligt het landhuis (Sprundelsebaan 47) en op het andere het koetshuis (Sprundelsebaan 49).



Het landhuis en de bijbehorende opstallen liggen aan een ringpad dat via een ontsluitingspad wordt ontsloten op de Sprundelsebaan (zie figuur 5.1).

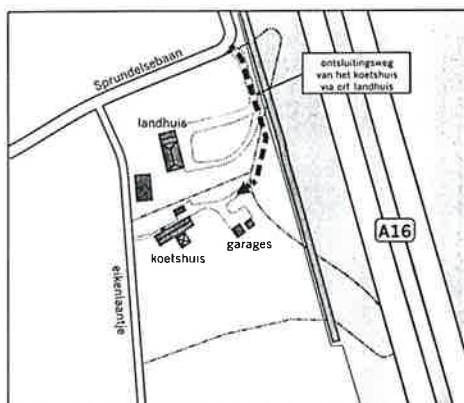
Het koetshuis met bijbehorende opstallen wordt via een eigen toegangsweg, over het kadastraal perceel van het landhuis, vanuit de oostzijde ontsloten op de Sprundelsebaan. Het koetshuis heeft tevens een ontsluiting op de Sprundelsebaan aan de westzijde van het perceel, ter plaatse bekend als het eikenlaantje. Deze ontsluiting is thans niet geschikt voor autogebruik.

Figuur 5.1: Huidige situatie

5.2 Ontsluiting in Tracébesluit HSL-Zuid

Voor de aanleg van de A16 en de daarbij behorende voorzieningen, zoals het talud, berm en sloten is overeenkomstig het TB HSL-Zuid een deel van het landgoed benodigd (zie figuur 5.2). Als gevolg van dit ruimtebeslag zal een aantal bomen moeten worden verwijderd en een deel van de beukhaag langs de perceelsgrens van het landgoed. Tevens vervallen hierdoor de huidige ontsluitingen van zowel het

landhuis als het koetshuis.



In het Tracébesluit is een nieuwe ontsluiting opgenomen voor zowel het landhuis als het koetshuis. Daarbij wordt het ontsluitingspad van het landhuis en het daarbij behorende hek verlegd tot ten westen van de berm-sloot van de verlegde A16. In het Tracébesluit is er van uitgegaan dat het verlegde ontsluitingspad aansluiting geeft op zowel het ringpad van het landhuis als op de toegangsweg naar het koetshuis. Als gevolg van het ruimtebeslag ten behoeve van dit nieuwe ontsluitingspad zullen een aantal bomen en een deel van de beukhaag verdwijnen.

Figuur 5.2: TB-oplossing

5.3 Uitspraak van de Afdeling

6 September 1999 heeft de Afdeling uitspraak gedaan over de ingediende beroepen. De Afdeling heeft het beroep van betreffende appellant, als eigenaar van het landhuis, gegrond verklaard. In het geding is dat de Afdeling van oordeel is dat de ontsluiting van (de garage en tuin van) het koetshuis niet met de nodige zorgvuldigheid is voorbereid. Evenmin is de Afdeling er van overtuigd dat de Minister in het tracébesluit heeft gekozen voor de minste aantasting van het landgoed Lindenborgh. Appellant heeft ter zitting verklaard in beginsel niet onwelwillend te staan tegenover de afstand van enige grond ten behoeve van de ontsluiting van het perceel van het koetshuis. Onder meer hierdoor is de Afdeling er niet van overtuigd dat de toegang tot de garage op het naburig perceel niet over het gedeelte tussen de grens van het perceel van appellant en de woning Sprundelsebaan 49 kan worden gerealiseerd. Om die reden is het beroep door de Afdeling gegrond verklaard en is het Tracébesluit wat de ontsluiting van het landgoed betreft vernietigd.

Deze vernietiging heeft geen betekenis voor de ontsluiting van het perceel van het landhuis. Dit kan rechtstreeks op de Sprundelsebaan. De ontsluiting van het perceel van het koetshuis dient opnieuw te worden onderzocht.

5.4 Afweging

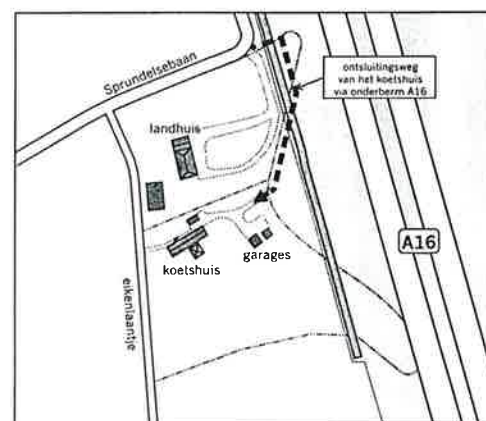
Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling is studie verricht naar de ontsluiting van het koetshuis. Bij de studie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De HSL, de A16 en de daarbij behorende voorzieningen, zoals berm en sloten, worden aangelegd conform de ontwerpuitgangspunten, zoals die zijn opgenomen in het Tracébesluit HSL-Zuid. Het hiervoor benodigde ruimtebeslag is als zodanig in dit ontwerp-Tracébesluit (aanvulling III) opgenomen.
- Het perceel van het koetshuis moet bereikbaar zijn voor personenauto's voor de ontsluiting van de garage en onderhoudsmaterieel voor de tuin.
- De aantasting van het gehele landgoed Lindenborgh dient zo beperkt mogelijk te zijn. Hiertoe is het van belang dat zoveel mogelijk bomen kunnen worden gespaard en dat de gebouwen van het landgoed geen verandering behoeven te ondergaan.
- Bereikbaarheid van het perceel van het koetshuis via grond van derden dient zoveel mogelijk te worden beperkt.

5.4.1 Mogelijke oplossingen

Percelen dienen altijd bereikbaar te zijn vanaf openbare wegen, al dan niet via gronden van derden. Gezien de ligging van het perceel van het koetshuis zijn een tweetal ontsluitingsmogelijkheden onderzocht:

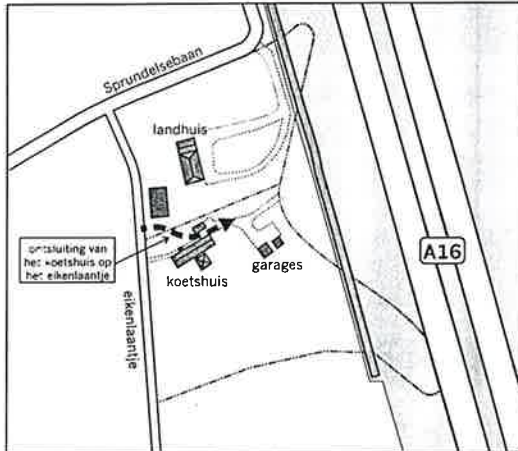
1. aan de westzijde van het perceel op het eikenlaantje van de Sprundelsebaan;
2. aan de oostzijde van het perceel met recht van overpad over de onderberm langs de A16.



Figuur 5.3: Mogelijkheid 1

Ad 1. Ontsluiting op het eikenlaantje (zie figuur 5.3)

Het perceel van het koetshuis grenst aan de westzijde aan het eikenlaantje van de Sprundelsebaan en daarmee is in beginsel de ontsluiting van het koetshuis in formele zin gegarandeerd. Een ontsluiting vanaf deze zijde van het perceel heeft als consequentie dat beplanting op het perceel en langs het eikenlaantje moet worden gekapt. Ook indien het ontsluitingspad gedeeltelijk op het perceel van het landhuis wordt gelegd zullen enkele bomen gekapt moeten worden.



Ad 2. Ontsluiting via de onderberm van de A16 (zie figuur 5.4)

Een ontsluiting vanaf de oostzijde van het perceel is mogelijk door op een deel van de onderberm van de A16, tussen de Sprundelsebaan en het perceel van het koetshuis een ontsluitingsmogelijkheid te geven. Bewoners en gebruikers van het perceel van het koetshuis kunnen via dit deel van de onderberm het perceel bereiken. Als gevolg van een ontsluiting op deze manier behoeft geen extra beplanting te worden gekapt.

Figuur 5.4: Mogelijkheid 2

5.5 De keuze

De voorkeur gaat uit naar een ontsluiting via de onderberm van de A16, omdat deze oplossing geen extra aantasting van het landgoed tot gevolg heeft.

Het voorgaande betekent dat in het OTB HSL-Zuid (aanvulling III) op kaartblad 5 uitsluitend die gronden zijn opgenomen welke nodig zijn voor de aanleg van de te verleggen en te verbreden A16 inclusief de daarbij behorende bermen en sloten.

6 Verhoging geluidsscherm bij Effen

Gemeente Breda (Tracédeel 7)

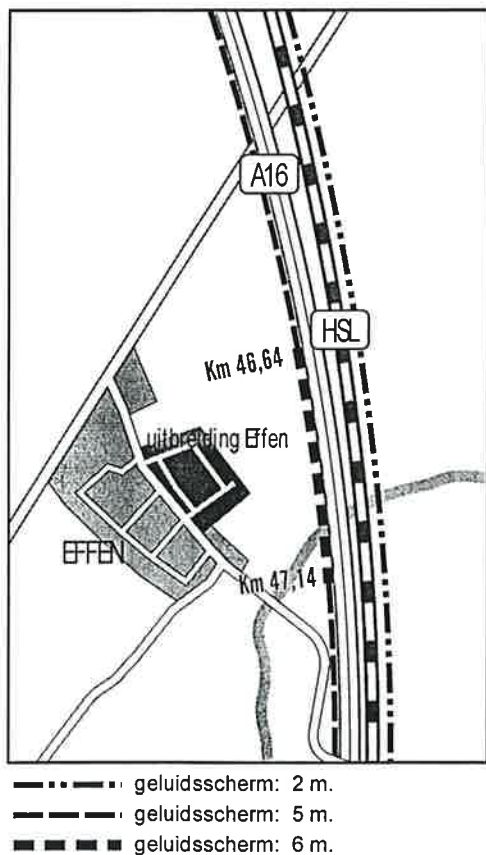
Ambtshalve wijziging

6.1 Aanleiding

In de gemeente Breda is voor het gebied ter hoogte van Effen het bestemmingsplan "Uitbreiding Effen" in voorbereiding. Dit plan voorziet in de bouw van 25 nieuwe woningen voor HSL-geduceerden. De bouw van de woningen is reeds gestart.

6.2 Akoestisch onderzoek

In verband met deze woningbouw is aanvullend akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelastingen vanwege de HSL-Zuid en de A16 op de nieuw te bouwen woningen.



Figuur 6.1: Geluidsscherm bij Effen

Ingevolge het aanvullend akoestisch onderzoek moet, om aan de voorkeursgrenswaarde vanwege de A16 te voldoen, een gedeelte van het geprojecteerde scherm langs de A16 zoals opgenomen in het TB HSL-Zuid (Tracédeel 7, tabel 2.4.6, Graaf Engelbertlaan-Effenseweg) met een hoogte van 5 meter, worden verhoogd naar 6 meter. Deze verhoging ligt tussen HSL-kilometer 46,64 en 47,14 (zie figuur 6.1), welke overeenkomt met A16-kilometer 64,29 en 64,79. Alle nieuw te bouwen woningen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde vanwege de HSL-Zuid.

Door middel van dit akoestisch onderzoek is tevens inzicht gegeven in de effecten van het hogere geluidsscherm en de bouw van de nieuwe woningen op de geluidbelasting van de bestaande bebouwing. De uitbreiding van de woonwijk en de verhoging van het scherm heeft nauwelijks effect op de geluidbelasting van de bestaande bebouwing van Effen. De woningen direct achter het verhoogde scherm ondervinden een kleine afname van ongeveer 1 dB(A) ten opzichte van de geluidbelasting die in het Akoestisch onderzoek HSL-Zuid A16, A58, gemeente Breda TB HSL-Zuid vermeld stond. Er behoeven geen verdere stappen te worden ondernomen.

Aangezien de schermverhoging geen ruimtelijke consequenties heeft, blijven de kaartbladen 108 en 109 van het TB HSL-Zuid ongewijzigd.

Tabel 2.4.6 "Overzicht geluidafschermdende maatregelen aan westzijde van de A16 in de gemeente Breda", zoals opgenomen in het TB HSL-Zuid (Tracédeel 7) wordt voor wat betreft het geluidsscherm Graaf Engelbertlaan-Effenseweg als volgt gewijzigd:

Tabel 6.1: Wijziging Tabel 2.4.6 "Overzicht geluidafschermdende maatregelen aan de westzijde van de A16 in de gemeente Breda", voor wat betreft het geluidsscherm Graaf Engelbertlaan-Effenseweg

Locatie	Schermhogte	Van km	Tot km	Lengte(m)
Graaf Engelbertlaan – Effenseweg	5	45,69	46,64	950
Graaf Engelbertlaan – Effenseweg	6	46,64	47,14	500
Graaf Engelbertlaan – Effenseweg	5	47,14	47,55	410

Het betreffende akoestisch onderzoek ligt bij onderhavig OTB HSL-Zuid (aanvulling III) ter inzage.

7 Hazeldonksestraat

7.1 Inleiding

In het TB HSL-Zuid is vastgelegd dat in de Hazeldonksestraat een viaduct met een enkelbaans rijweg over de HSL én de A16 zal worden gerealiseerd. Dit viaduct zal hoger worden dan het huidige viaduct en bovendien meer westelijk komen te liggen, omdat het zowel de HSL-Zuid als de A16 moet overbruggen. Voor de in het TB HSL-Zuid opgenomen variant, waarbij de Hazeldonksestraat ten opzichte van het huidige wegverloop enigszins noordelijk wordt uitgebogen, is gekozen, omdat deze geen nieuwe doorsnijding met zich brengt, verkeersveilig is en geen nieuwe verkeersstromen aantrekt.

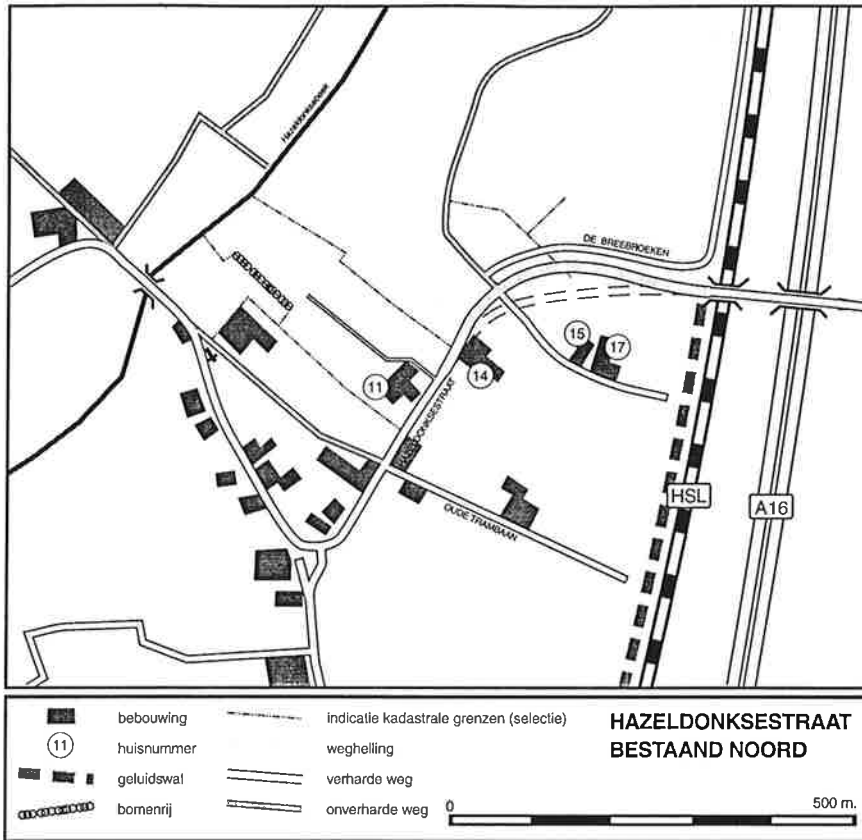
Naar aanleiding van een beroep heeft de Raad van State de tracering van de Hazeldonksestraat zoals opgenomen in het TB HSL-Zuid vernietigd. De Raad van State is van oordeel dat niet vaststaat dat het tracé op een voldoende verkeersveilige wijze kan worden aangelegd. De Raad van State overweegt als volgt: uit de belangenafweging blijkt niet dat de omstandigheid dat er sprake zal zijn van een hooggelegen kruispunt in de bocht van een helling en waarin bovendien een vee-oversteek moet worden opgenomen, een rol heeft gespeeld. Voorts is onvoldoende aannemelijk gemaakt dat de nadelige gevolgen daarvan voor de verkeersveiligheid kunnen worden ondervangen door verkeersmaatregelen of anderszins.

Als gevolg van deze vernietiging is de situatie ter plaatse opnieuw bestudeerd en zijn er oplossingsrichtingen ontworpen. Deze worden hierna beschreven en beoordeeld. Een nieuwe keuze wordt gemaakt en toegelicht.

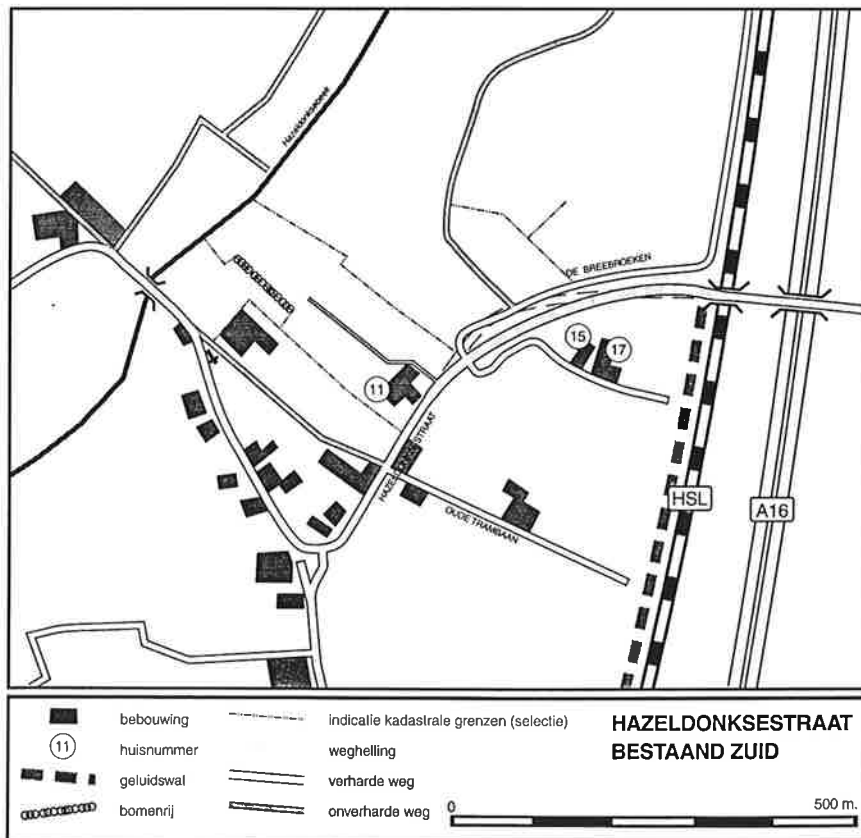
7.2 Oplossingsrichtingen Ontwerp-Tracébesluit (aanvulling III)

In het OTB (aanvulling III) zijn voor de te wijzigen tracering van de Hazeldonksestraat door middel van een variantenstudie alternatieven en varianten ontwikkeld. Voor de studie zijn de tracering van de HSL en de geluidwerende voorzieningen langs de HSL absolute randvoorwaarden geweest. Het toekomstige HSL-viaduct is circa 3,40 meter hoger gelegen dan de huidige Hazeldonksestraat ter plaatse. De hoogte van het westelijk landhoofd ligt ongeveer 7,60 meter boven maaiveld. De breedte van de weg bedraagt 6,60 meter en is uitgevoerd met fiets(suggestie)stroken.

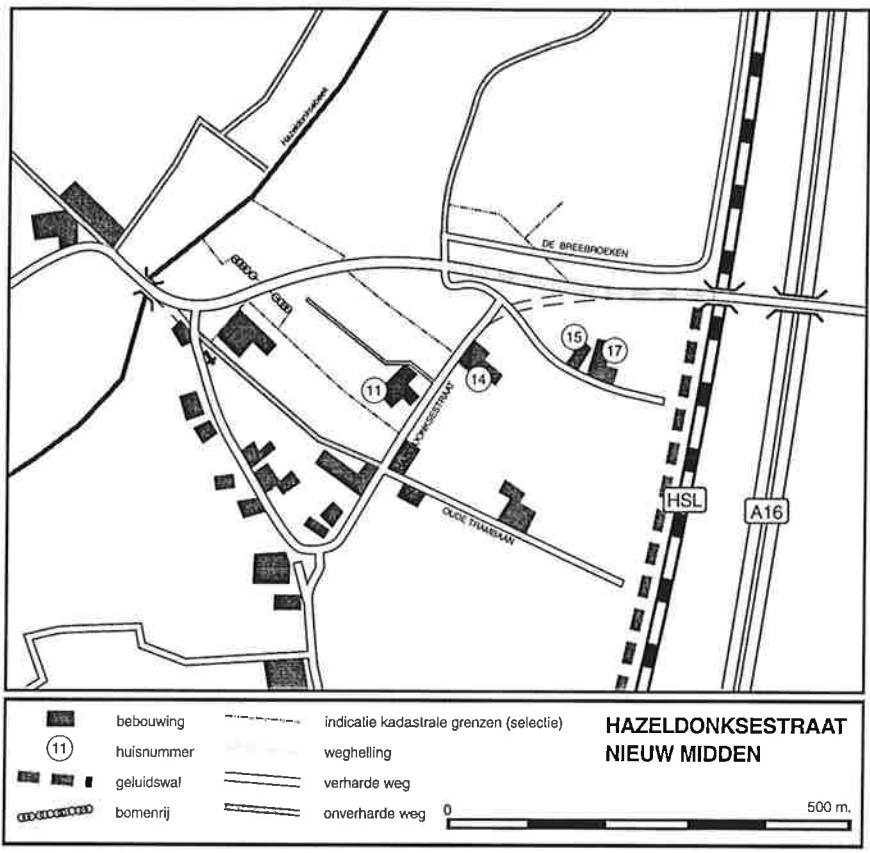
Om het hoogteverschil te overbruggen zijn twee alternatieven mogelijk: Bestaand en Nieuw. Binnen Bestaand zijn er twee varianten: Bestaand-Noord (zie figuur 7.1) en Bestaand-Zuid (zie figuur 7.2). Binnen Nieuw zijn eveneens twee varianten: Nieuw-Midden (zie figuur 7.3) en Nieuw-Noord (zie figuur 7.4).



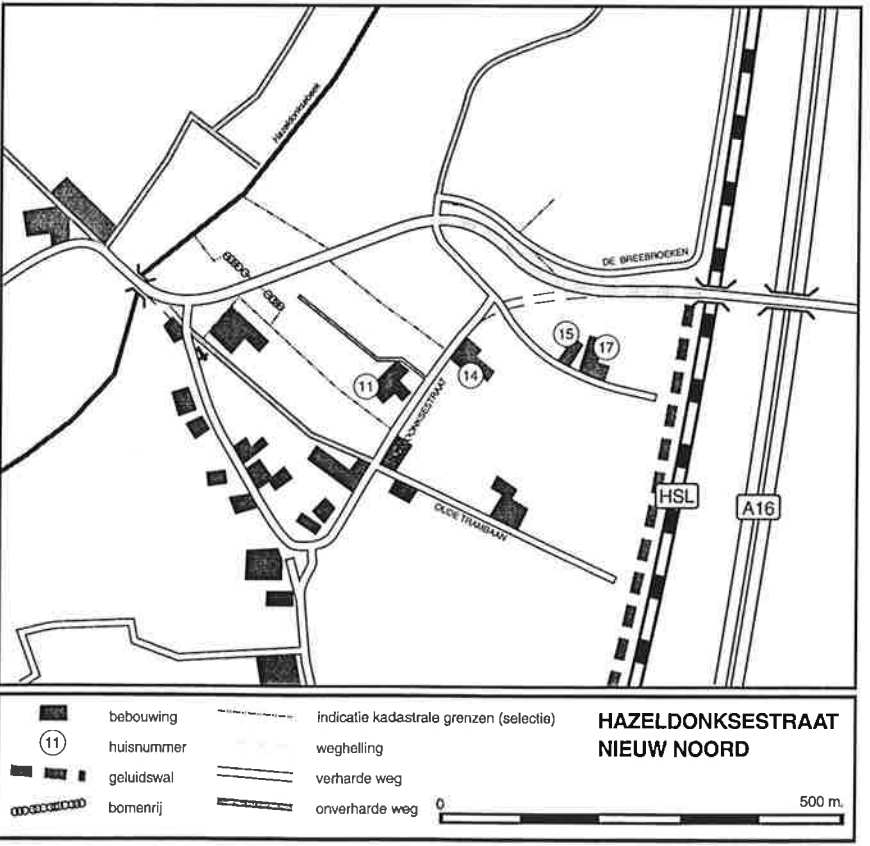
Figuur 7.1: Variant Bestaand-Noord (Tracébesluit april 1998: Referentie)



Figuur 7.2: Variant Bestaand-Zuid



Figuur 7.3: Variant Nieuw-Midden



Figuur 7.4: Variant Nieuw-Noord

In tabel 7.1 is een overzicht gegeven van de onderscheidende kenmerken van de vier varianten. Voor alle varianten gelden de volgende uitgangspunten:

- De vier varianten gaan uit van kruispunten.
- De varianten gaan uit van vee-oversteekplaatsen.

Tabel 7.1: Overzicht van de varianten

	Bestaand-Noord	Bestaand-Zuid	Nieuw-Midden	Nieuw-Noord
Afstand (meter) vanaf het HSL-viaduct tot en met de aansluiting op de bestaande Hazeldonksestraat.	400	420	680	710
Maximum hellingspercentage (%).	2,5	2,4	2,0	2,0
Indicatie van de hoogteligging van het kruispunt met De Breebroeken/ ontsluitingsweg Hazeldonksestraat 15/ 17. Hoogteligging (meter) ten opzichte van maaiveld.	1,3	0,8	2,0	1,5
Vee-oversteekplaatsen (aantal)	1	0	2	2

- In de varianten Bestaand-Noord en Bestaand-Zuid wordt aangesloten op de bestaande Hazeldonksestraat. In de varianten Nieuw-Midden en Nieuw-Noord wordt ten zuiden van de brug over de Hazeldonksebeek aangesloten op de Hazeldonksestraat. De aansluiting van het HSL-viaduct op de bestaande Hazeldonksestraat is het kortst in de variant Bestaand-Noord en het langst in de variant Nieuw-Noord.
- Het hellingspercentage is in de varianten Nieuw-Midden en Nieuw-Noord gelijk aan de huidige helling (2%) en is 2,5% in de variant Bestaand-Noord.
- De hoogteligging van het kruispunt met De Breebroeken is in de variant Bestaand-Zuid het laagst (circa 0,8 meter) en het hoogst in de variant Nieuw-Midden het hoogst (circa 2 meter).
- Het aantal vee-oversteken is in de varianten Nieuw-Midden en Nieuw-Noord twee, in de variant Bestaand-Noord één en in de variant Bestaand-Zuid geen.

7.3 Beoordeling oplossingsrichtingen

Voor de onder 7.2 opgenomen varianten /oplossingsrichtingen is per variant een effectbeschrijving – en –beoordeling opgesteld. De effecten worden beschreven op basis van een aantal aspecten, welke zodanig zijn geselecteerd dat zij een onderscheidende rol spelen bij de afweging en de uiteindelijke keuze. De integrale effectbeschrijving- en –beoordeling is in de bijlage bij deze toelichting opgenomen.

Tabel 7.2 geeft inzicht in de beoordeelde effecten en vergelijkt de varianten Bestaand-Zuid, Nieuw-Midden en Nieuw-Noord met de referentie variant Bestaand-Noord.

Tabel 7.2: effectvergelijking

	Bestaand-Noord	Bestaand-Zuid	Nieuw-Midden	Nieuw-Noord
Verkeer en vervoer				
Verkeersveiligheid	0	0/+	+	+
Fietshelling	0	0	+	+
Landbouw	0	0	--	--
Woon- en leefmilieu				
Algemeen	0	0	+	+
Visuele hinder	0	-	0/-	0
Sloop bebouwing	0	-	0	0
Landschap	0	0	--	-
Meerkosten	0	--	-	-

0 neutraal ten opzichte van variant Bestaand-Noord

0/-, 0/+ gering negatief/ positief effect ten opzichte van variant Bestaand-Noord

-, + matig negatief/ positief effect ten opzichte van variant Bestaand-Noord

--, ++ sterk negatief/ positief effect ten opzichte van variant Bestaand-Noord

- **Variant Bestaand-Zuid**

Bij variant Bestaand-Zuid wordt de bebouwing Hazeldonksestraat 14 gesloopt. Hierdoor is er geen vee-oversteek aanwezig. Vanwege dit feit en doordat de helling een geleidelijker wegverloop kent, is de variant verkeersveiliger dan variant Bestaand-Noord. De helling komt dichterbij de bebouwing van Hazeldonksestraat 15 en 17 te liggen en wordt negatief beoordeeld op het aspect visuele hinder. Aan de doorsnijding van de bebouwing en de helling zijn hogere kosten verbonden.

- **Variant Nieuw-Midden**

De voordelen van variant Nieuw-Midden ten aanzien van verkeersveiligheid en het woon- een leefmilieu in algemene zin, hangen nauw samen met het verkeerssluw worden van de bestaande zuidelijke slinger in de Hazeldonksestraat. De voordelen ten aanzien van verkeersveiligheid zijn vanwege nadelen op het nieuwe weggedeelte zelf, niet sterk maar matig positief beoordeeld. Nabij de Hazeldonksebeek buigt de weg terug naar de bestaande Hazeldonksestraat. Het (rechte) wegverloop kan tot gevolg hebben dat de snelheid van het verkeer toeneemt, ook richting de hiervoor genoemde terugbuiging. Bovendien zal de nieuwe weg op meerdere plaatsen door vee worden overgestoken.

Het hellingspercentage wordt voor fietsers gelijk aan de huidige (2%) en daardoor gunstiger beoordeeld dan de varianten Bestaand-Noord en –Zuid.

De nieuwe doorsnijding heeft ten opzichte van variant Bestaand-Noord aanzienlijk extra verlies van landbouwareaal tot gevolg. Naast een negatieve beoordeling voor landbouw wordt de variant ook vanuit de kenmerken van het landschap negatief beoordeeld.

De helling van variant Nieuw-Midden is van invloed op het uitzicht van Hazeldonksestraat 14 en leidt tot een gering negatief oordeel ten aanzien van visuele hinder.

De meerkosten van variant Nieuw-Midden zijn vanwege de grotere lengte van de nieuwe weg enkele miljoenen gulden hoger dan variant Bestaand-Noord. De meerkosten zijn lager dan bij variant Bestaand-Zuid.

- **Variant Nieuw-Noord**

De beoordeling van variant Nieuw-Noord komt grotendeels overeen met die van variant Nieuw-Midden. Vanwege het volgen van de perceelsgrens van de voormalige bebouwing aan de Hazeldonksestraat 11 is de beoordeling ten aanzien van landschap minder negatief. Vanwege de noordelijke uitbuiging is de variant ook wat betreft de visuele hinder gunstiger beoordeeld dan variant Nieuw-Midden.

7.4 De gekozen oplossing

Het proces om tot een keuze te komen is verlopen in een drietal stappen:

Stap 1: Keuze voor alternatief Bestaand of Nieuw.

Stap 2: Keuze binnen alternatief Bestaand: Bestaand-Noord of Bestaand-Zuid.

Stap 3: Mogelijke verdere optimalisaties voor variant Bestaand-Noord.

Vervolgens is de geoptimaliseerde oplossing beschreven en beoordeeld.

Stap 1: Alternatief Bestaand of Nieuw

Uit de vergelijking tussen alternatief Bestaand en alternatief Nieuw blijkt dat de nieuwe tracés matig positieve voordelen hebben voor de verkeersveiligheid, de fietselling en het woon- en leefmilieu. Daar staat tegenover dat de effecten van de nieuwe doorsnijding voor de landbouw en het landschap (sterk) negatief worden beoordeeld. De nieuwe langere weg leidt ook tot meerkosten.

De negatieve effecten van de nieuwe tracés wegen niet op tegen de beperkte voordelen. Hierbij is ook overwogen dat de bestaande Hazeldonksestraat, door de relatief lage verkeersintensiteit, geen specifieke problematiek op het vlak van verkeersveiligheid en woon- en leefmilieu kent. In het landelijk gebied komen op veel plaatsen vergelijkbare situaties voor. Het (nationale) beleid is voor dergelijke situaties gericht op verbeteringen van de bestaande wegen en niet op de aanleg van nieuwe wegen.

Gelet op bovenstaande wordt gekozen voor een tracering op basis van alternatief Bestaand.

Stap 2: Bestaand-Noord of Bestaand-Zuid

Een keuze tussen Bestaand-Noord en -Zuid is voornamelijk een keuze tussen het al dan niet doorsnijden van de bebouwing van nummer 14. Bij variant Bestaand-Zuid wordt de bebouwing doorsneden.

Tegenover de in paragraaf 7.3 aangegeven nadelen (visuele hinder, sloop bebouwing, meerkosten) staat een gering positief effect voor de verkeersveiligheid.

Daarom wordt gekozen voor variant Bestaand-Noord. Deze keuze komt overeen met de keuze van het TB HSL-Zuid.

Variant Bestaand-Noord heeft vanuit verkeerstechnisch oogpunt een aantal minder goede aspecten. Deze bestaan uit een combinatie van een enigszins uitgebogen en voor fietsers redelijk steile helling, een nabijgelegen kruispunt en een verderop gelegen vee-oversteek. Variant Bestaand-Noord leidt bovendien niet tot een wenselijk geachte verlaging van de snelheid van het autoverkeer.

In stap 3 worden optimalisaties voor variant Bestaand-Noord uitgewerkt.

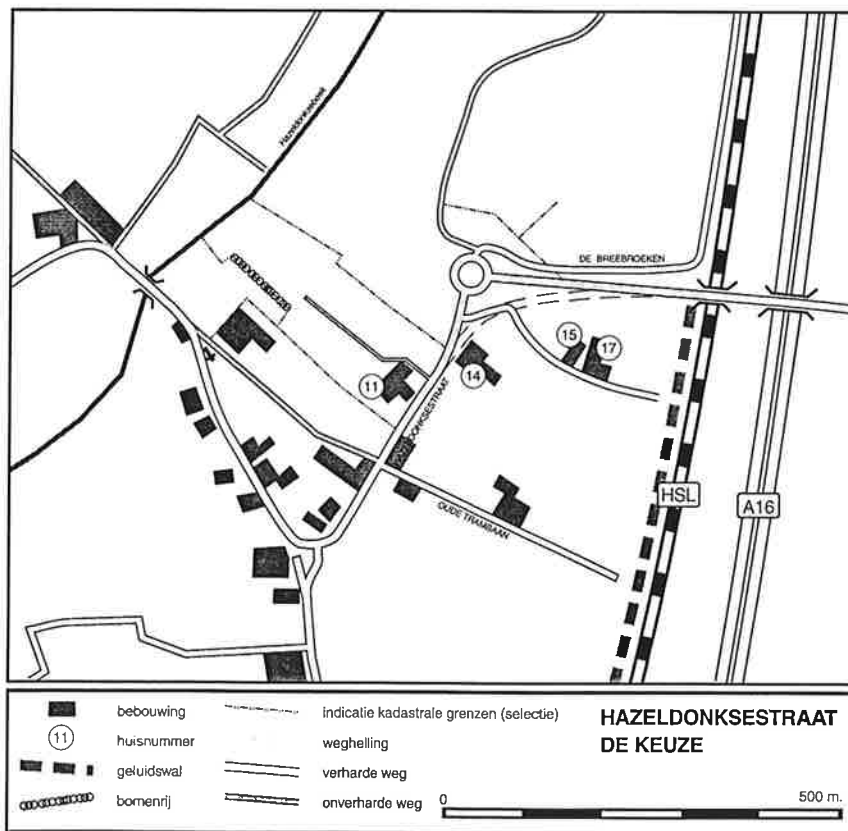
Stap 3: Optimalisaties voor variant Bestaand-Noord

Door het verschuiven van het kruisingsvlak in noordwestelijke richting neemt de lengte van de helling toe en wordt dus gunstiger voor fietsers (minder steil).

Om de minder goede aspecten te ondervangen is gekozen voor een rotonde (zie figuur 7.5). De rotonde komt circa 3 meter boven het huidige maaiveld op een plateau (horizontaal) te liggen. Vanaf de bebouwing Hazeldonksestraat 14 buigt de helling naar het plateau toe en heeft een hellingspercentage van 2,5%. Het resterende hoogteverschil naar het HSL-viaduct bedraagt circa 5 meter. Het vervolg van de helling verloopt in een rechte lijn naar boven met een hellingspercentage van 2%. Beide gedeelten van de helling worden bij de rotonde haaks op elkaar aangesloten. De weg naar De Breebroeken wordt als derde verbindingspoot op de rotonde aangesloten. De ontsluitingsweg naar de Hazeldonksestraat 15/ 17 wordt net ten noorden van de bebouwing Hazeldonksestraat 14 aan de helling gekoppeld. Langs de helling en nabij de rotonde wordt beplanting aangebracht.

De gewijzigde hoogteligging biedt de kans om met een relatief eenvoudig uitgevoerde vee-tunnel, zonder ingraving, onder de nieuwe verbinding door te gaan. De vee-tunnel is gesitueerd ten zuiden van de rotonde (zie figuur 7.5).

Ten behoeve van het completeren van de fietsroute vanaf de Oude Trambaan wordt voorgesteld het dwarsprofiel van de helling, met de fiets(suggestie)stroken, tot en met de kruising met de Oude Trambaan voort te zetten. Vanaf het laagste punt van de helling wordt het dwarsprofiel circa 150 meter doorgetrokken.



Figuur 7.5: De gekozen oplossing

Effectbeschrijving en -beoordeling van de gekozen oplossing

De optimalisaties zijn ingegeven door het aspect verkeersveiligheid en de minder steile fietshelling. De optimalisaties leiden echter voor enkele andere aspecten tot negatieve effecten. Hieronder worden deze in het kort beschreven en beoordeeld ten opzichte van variant Bestaand-Noord (zie tabel 7.3).

Tabel 7.3: Overzicht effecten van de varianten inclusief gekozen oplossing

	Bestaand-Noord	De gekozen oplossing	Bestaand-Zuid	Nieuw-Midden	Nieuw-Noord
Verkeer en vervoer					
Verkeersveiligheid	0	+	0/+	+	+
Fietshelling	0	0/+	0	+	+
Landbouw	0	0/-	0	--	--
Woon- en leefmilieu					
Algemeen	0	0	0	+	+
Visuele hinder	0	0	-	0/-	0
Sloop bebouwing	0	0	-	0	0
Landschap	0	0/-	0	--	-
Meerkosten	0	0/-	--	-	-

- Ten opzichte van variant Bestaand-Noord is er bij de gekozen oplossing sprake van een verbetering van de verkeersveiligheid. De rotonde zal door beplanting worden omgeven en verlaagt de snelheid van het verkeer. Vanwege de vee-tunnel wordt het aantal conflictpunten gereduceerd. Het doortrekken van de bredere helling tot aan het kruispunt met de Oude Trambaan houdt eveneens een verbetering in. De totale verbetering wordt matig positief (+) beoordeeld.
- Voor fietsers wordt de helling voor het gedeelte vanaf de rotonde tot de top van het HSL-viaduct minder steil. Deze verbetering ten opzichte van variant Bestaand-Noord wordt gering positief (0/+) beoordeeld.
- Ten aanzien van landbouw is er sprake van gering negatieve (0/-) effecten. Het areaalverlies neemt toe vanwege het tot aan de Oude Trambaan doortrekken van het dwarsprofiel en vanwege de rotonde met aansluitende wegen. Daarnaast leidt het ruimtebeslag van de rotonde tot een gering slechtere bereikbaarheid van de percelen aan De Breebroeken (omrijtschade).
- De in geringe mate verschoven helling en de verhoogd gelegen rotonde leiden voor het woon- en leefmilieu, ten opzichte van variant Bestaand-Noord, tot een neutrale (0) beoordeling.
- Vanwege de hooggelegen rotonde wordt de continuïteit in het bochtige verloop van de Hazeldonksestraat onderbroken. De rotonde is, ondanks de aanvullende beplanting, een vanuit het landschap niet te verklaren nieuw element. De oplossing wordt ten opzichte van variant Bestaand-Noord als gering negatief (0/-) beoordeeld.

- De gekozen oplossing leidt ten opzichte van variant Bestaand-Noord tot meerkosten. Deze meerkosten zijn geringer dan de meerkosten voor beide varianten binnen alternatief Nieuw en de meerkosten van variant Bestaand-Zuid. De geraamde meerkosten leiden tot een gering negatieve beoordeling (0/-).

Het toevoegen van de optie rotonde bij variant Bestaand-Zuid of één of meerdere opties (rotonde, vee-tunnel) aan de beide varianten binnen alternatief Nieuw zouden niet leiden tot een andere keuze. De motivatie voor de gekozen oplossing is met name gelegen in het niet doorsnijden van het agrarische gebied en het landschap.

7.5 Beschrijving tracé

In onderhavig OTB HSL-Zuid (aanvulling III) is de nieuwe oplossing/ tracering van de Hazeldonksestraat afgebeeld op kaartblad 6. Samengevat bestaat de oplossing uit:

Het door middel van een rotonde haaks op elkaar aansluiten van de nieuwe helling van de Hazeldonksestraat op de bestaande weg. De rotonde komt horizontaal te liggen. De helling verloopt in twee gedeeltes naar boven. Het eerste gedeelte verloopt in een boog met een hellingspercentage van 2,5%; het tweede gedeelte in rechte lijn met een hellingspercentage van 2%. De gekozen oplossing omvat tevens een vee-tunnel en het over grotere lengte doortrekken van het bredere wegprofiel zodat aangesloten wordt op het fietspad over de Oude Trambaan.

De inpassingszones langs de HSL zoals aangegeven in het TB HSL-Zuid zijn doorgetrokken naar de nieuwe helling.

Bijlage : Beoordeling oplossingsrichtingen Hazeldonksestraat

Effectbeschrijving en -beoordeling

De effecten worden beschreven op basis van een aantal aspecten. De beschreven aspecten blijven beperkt tot die aspecten welke een onderscheidende rol bij de afweging en keuze spelen.

Aspecten

Verkeer en vervoer

Verkeersveiligheid

Effecten worden kwalitatief beschreven en beoordeeld voor het gehele studiegebied. Basis is de hoeveelheid verkeer in relatie tot de te verwachten conflictpunten (bijvoorbeeld vee-oversteek).

Fietshelling

De effectbeschrijving en -beoordeling beperkt zich tot het te overwinnen hoogteverschil in relatie tot de lengte van de helling (hellingspercentage).

Landbouw

Effecten worden beschreven en beoordeeld op basis van een inschatting van het areaalverlies (ruimtebeslag en restruimten/ perceelsvorm) en de ontsluiting van de landbouwgronden (omrijshade).

Woon- en leefmilieu

Algemeen

Het woon- en leefmilieu is deels afhankelijk van de hoeveelheid verkeer op een weg en van de kenmerken van de aanliggende bebouwing (hoeveelheid, soort). De effectbeschrijving en -beoordeling richt zich op de relatie tussen verkeer en de bebouwing (bewoners) van de Hazeldonksestraat.

Visuele hinder

Visuele hinder ontstaat wanneer bewoners uitzicht krijgen of hebben op verkeer en/ of een weg. Naast de hoeveelheid verkeer (zie onder algemeen) spelen vooral ruimtelijke kenmerken een rol (afstanden, hoogten en de mate van afscherming van het uitzicht). De effectbeschrijving en -beoordeling richt zich op deze kenmerken.

Sloop woningen/ gebouwen

De effecten worden beschreven en beoordeeld op basis van het aantal te slopen woningen/ gebouwen.

Landschap

Effecten worden kwalitatief beschreven en beoordeeld. De effecten zijn gebaseerd op de onderdelen aantasting openheid, aantasting kleinschaligheid en aantasting oriëntatie.

Meerkosten

Aangezien het HSL-viaduct voor alle varianten uitgangspunt is; worden de meerkosten geraamd vanaf dit nieuwe viaduct.

Beoordeling

De beoordeling is uitgevoerd op een zevenpuntsschaal:

- + + sterk positief effect ten opzichte van variant Bestaand-Noord
- + matig positief effect ten opzichte van variant Bestaand-Noord
- 0/+ gering positief effect ten opzichte van variant Bestaand-Noord
- 0 neutraal ten opzichte van variant Bestaand-Noord
- 0/- gering negatief effect ten opzichte van variant Bestaand-Noord
- matig negatief effect ten opzichte van variant Bestaand-Noord
- sterk negatief effect ten opzichte van variant Bestaand-Noord

Effectbeschrijving en -beoordeling

Ter introductie van ieder aspect wordt allereerst de huidige en de toekomstige situatie, al dan niet als gevolg van de komst van de HSL, kort beschreven.

Aangezien variant Bestaand-Noord beschouwd wordt als referentie voor de effectbeschrijving en -beoordeling, zal de effectbeschrijving van de nieuwe helling zich op deze variant richten. Vervolgens worden de drie overige varianten beschreven en beoordeeld ten opzichte van variant Bestaand-Noord.

Verkeersveiligheid

De huidige situatie kenmerkt zich door een krappe bocht ter plaatse van het onder aan de helling gelegen kruispunt met De Breebroeken en de ontsluitingsweg Hazeldonksestraat 15/ 17. De zichtbaarheid op dit kruispunt, gezien vanuit de helling, is beperkt. Ter plaatse is een vee-oversteek aanwezig. De verhardingsbreedte van de Hazeldonksestraat bedraagt circa 5 meter. De hoeveelheid verkeer over het kruispunt is relatief beperkt. In combinatie met een potentieel hoge snelheid van het autoverkeer, leidt de helling tot een conflictpunt.

Door de uitbuiging van de bredere (van circa 5 naar 6,6 meter) helling bij variant Bestaand-Noord en het creëren van een kruispunt waarbij de wegen haaks op elkaar aansluiten, is er ten opzichte van de huidige situatie sprake van een verbetering van de zichtbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid. Het enigszins verhoogde kruispunt (circa 1,3 meter ten opzichte van het maaiveld) vormt de overgang naar de vloeiende terugbuiging richting de bestaande Hazeldonksestraat. Verwacht mag worden dat de snelheid van het autoverkeer niet zal toenemen. De vee-oversteek komt ten opzichte van de huidige locatie op een gunstigere locatie te liggen, namelijk in het verlengde van het erf van de bebouwing Hazeldonksestraat 14.

Variant Bestaand-Zuid kenmerkt zich ten opzichte van variant Bestaand-Noord door een geleidelijker wegverloop en een iets verder onderaan de helling gelegen kruispunt. Er is geen vee-oversteek (potentieel conflictpunt) doordat de bebouwing Hazeldonksestraat 14 is gesloopt. Dit leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid ten opzichte van variant Bestaand-Noord. Het wegverloop kan tot gevolg hebben dat de snelheid van het verkeer ten opzichte van variant Bestaand-Noord enigszins toeneemt (negatief effect). De verbetering van de verkeersveiligheid ten opzichte van variant Bestaand-Noord wordt per saldo als gering positief (0/+) beoordeeld.

Bij de beide varianten Nieuw komt het kruispunt met De Breebroeken hoger te liggen dan bij variant Bestaand-Noord. Voor de bedrijfsvoering van Hazeldonksestraat 11 en 14 zijn twee vee-oversteken (potentiële conflictpunten) voorzien. Het (rechte) wegverloop kan tot gevolg hebben dat de snelheid van het verkeer toeneemt. Nabij de Hazeldonksebeek komt een nieuw kruispunt en buigt de weg terug naar de bestaande Hazeldonksestraat.

Naast deze relatief negatieve invloeden heeft het alternatief Nieuw ook een voornaam voordeel. Dit houdt verband met het verkeerssluw worden van de bestaande zuidelijke slinger van de Hazeldonksestraat.

Alhoewel het aantal conflictpunten, zoals bij de aantakking van het fietspad over de Oude Trambaan en bij het kruispunt in de punt van de slinger (Paandijksestraat), in principe gelijk blijft, zal de verkeersveiligheid door de afname van het doorgaande verkeer plaatselijk toenemen. Deze verbetering wordt per saldo hoger ingeschat dan de extra conflictpunten met de nieuwe weg waardoor beide varianten Nieuw ten opzichte van variant Bestaand-Noord een matig positieve (+) beoordeling krijgen.

Fietselling

Door de komst van de HSL zal de fietsverbinding naar de verzorgingsplaats Hazeldonk (westzijde A16) worden afgesneden. Van en naar het bedrijventerrein Hazeldonk zal sprake zijn van een toename van fietsverkeer over de Hazeldonksestraat. Ook mag verwacht worden dat het recreatieve fietsverkeer zal toenemen. Uitgangspunt is een verbetering van de fietsroute over de Oude Trambaan. Deze verbetering maakt onderdeel uit van de herinrichtingsplannen voor het gebied Weerijs. Het huidige hellingspercentage van de Hazeldonksestraat bedraagt 2%.

Bij variant Bestaand-Noord is er ten opzichte van de huidige situatie sprake van een vergroting van het hoogteverschil. Dit hoogteverschil wordt vanaf de bebouwing Hazeldonksestraat 14 overwonnen met een maximum hellingspercentage van 2,5%.

Bij variant Bestaand-Zuid wordt het hoogteverschil overwonnen vanaf de bebouwing Hazeldonksestraat 11. Het hellingspercentage bedraagt 2,4%. Ten opzichte van variant Bestaand-Noord wordt dit als neutraal (0) beoordeeld. De beide varianten binnen alternatief Nieuw worden als gevolg van een hellingspercentage van 2% als matig positief (+) beoordeeld.

Landbouw

Als gevolg van het ruimtebeslag van de HSL, inclusief het naar het westen toe opschuiven van De Breebroeken, is er sprake zijn van areaalverlies.

Variante Bestaand-Noord heeft met name voor het gedeelte schuin tegenover de bebouwing Hazeldonksestraat 14 areaalverlies tot gevolg.

Voor variant Bestaand-Zuid wordt het verlies van de bebouwing Hazeldonksestraat 14 bij het aspect sloop woningen/ bebouwing beoordeeld. Het areaalverlies rondom deze bebouwing is vergelijkbaar met het verlies bij variant Bestaand-Noord. In deze neutrale beoordeling (0) is geen rekening gehouden met het mogelijk terugbouwen van de woning en opstallen van Hazeldonksestraat 14.

De beide varianten binnen alternatief Nieuw hebben ten opzichte van variant Bestaand-Noord aanzienlijk extra areaalverlies tot gevolg. De bereikbaarheid van de percelen behorend bij Hazeldonksestraat 14, deels gelegen aan De Breebroeken, neemt af (omrijshade). De vorm van het doorsneden perceel tegenover de bebouwing Hazeldonksestraat 14 is bij variant Nieuw-Noord weliswaar gunstiger dan bij variant Nieuw-Midden; het omrijden naar de overige percelen is groter. Beide varianten binnen alternatief Nieuw worden ten opzichte van variant Bestaand-Noord sterk negatief (--) beoordeeld.

Woon- en leefmilieu (algemeen)

De verkeersintensiteit van de Hazeldonksestraat is met gemiddeld ruim 2.000 motorvoertuigen per etmaal, relatief gering. De bebouwingsconcentratie langs de zuidelijke slinger van de Hazeldonksestraat is beperkt. Ten aanzien van het woon- en leefmilieu levert deze situatie geen beleidsmatige knelpunten op.

Variante Bestaand-Noord sluit aan op de huidige Hazeldonksestraat.

Variant Bestaand-Zuid wordt ten opzichte van variant Bestaand-Noord neutraal (0) beoordeeld. Het verkeersluw worden van de zuidelijke slinger van de Hazeldonksestraat is voor de bewoners gunstig en wordt bij beide varianten binnen alternatief Nieuw, gelet op het bovenstaande, als matig positief (+) beoordeeld.

Visuele hinder

De huidige helling van de Hazeldonksestraat reikt tot het kruispunt met De Breebroeken.

Bij variant Bestaand-Noord schuift het kruispunt naar het noordwesten op en reikt de helling tot aan de bebouwing Hazeldonksestraat 14.

Bij variant Bestaand-Zuid schuift de helling in de richting van de bebouwing Hazeldonksestraat 15/17 en heeft aantasting van het zijuitzicht tot gevolg. Deze afscherming wordt matig negatief (-) beoordeeld.

De beide varianten binnen alternatief Nieuw zijn vooral van invloed op het uitzicht van Hazeldonksestraat 14. Behalve het uitzicht op verkeer langs de huidige bebouwing is er eveneens zicht op de nieuwe helling. De afstand tot de nieuwe helling is echter wel dusdanig groot dat er niet gesproken kan worden van afscherming. Aangezien de helling van variant Nieuw-Midden voor het uitzicht van Hazeldonksestraat 14 visueel van grotere invloed is dan bij variant Nieuw-Noord, worden de varianten respectievelijk gering negatief (0/-) en neutraal (0) beoordeeld.

Sloop bebouwing

Vanwege de HSL-zone is sprake van de sloop van de bebouwing Hazeldonksestraat 18 en 19. In het kader van de tot nu toe gevolgde procedure is de bebouwing van nummer 13 reeds gesloopt.

Bij variant Bestaand-Zuid is er ten aanzien van de helling sprake van de extra sloop van de bebouwing Hazeldonksestraat 14. Dit leidt tot een matig negatieve (-) beoordeling. De beide varianten van alternatief Nieuw leiden niet tot extra sloop en worden neutraal (0) beoordeeld.

Landschap

Het studiegebied heeft als hoofdfunctie landbouw. In dit agrarische landschap zijn de ecologische waarden vooral te herleiden tot de Hazeldonksebeek. Langs beide zijden van de beek zal een ecologische verbindingzone worden aangelegd. Deze verbetering maakt onderdeel uit van de herinrichtingsplannen voor het gebied Weerijs. Kenmerkend voor de Hazeldonksestraat is het grillige (bochtige) wegverloop. Deze vindt zijn oorzaak in landschappelijke hoedanigheden zoals toegang tot boerderijen, drogere ligging en perceelsgrenzen.

Bij variant Bestaand-Noord vindt een geringe verschuiving van het wegverloop plaats.

Variant Bestaand-Zuid kenmerkt zich eveneens door een geringe verschuiving en wordt ten opzichte van variant Bestaand-Noord neutraal (0) beoordeeld.

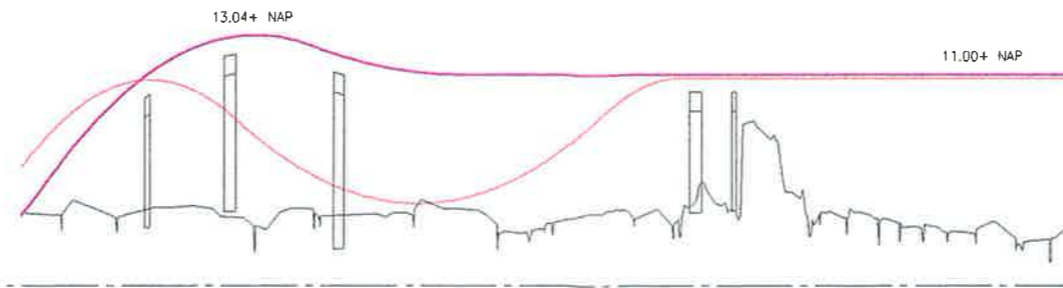
De beide varianten binnen alternatief Nieuw doorsnijden het landschap en krijgen ten opzichte van variant Bestaand-Noord een negatieve beoordeling. Aangezien variant Nieuw-Noord een bochtiger verloop heeft dan variant Nieuw-Midden en de perceelsgrens van de voormalige bebouwing aan de Hazeldonksestraat 11 beter volgt, krijgt variant Nieuw-Noord een matig negatieve beoordeling (-). Variant Nieuw-Midden wordt sterk negatief (-) beoordeeld.

Meerkosten

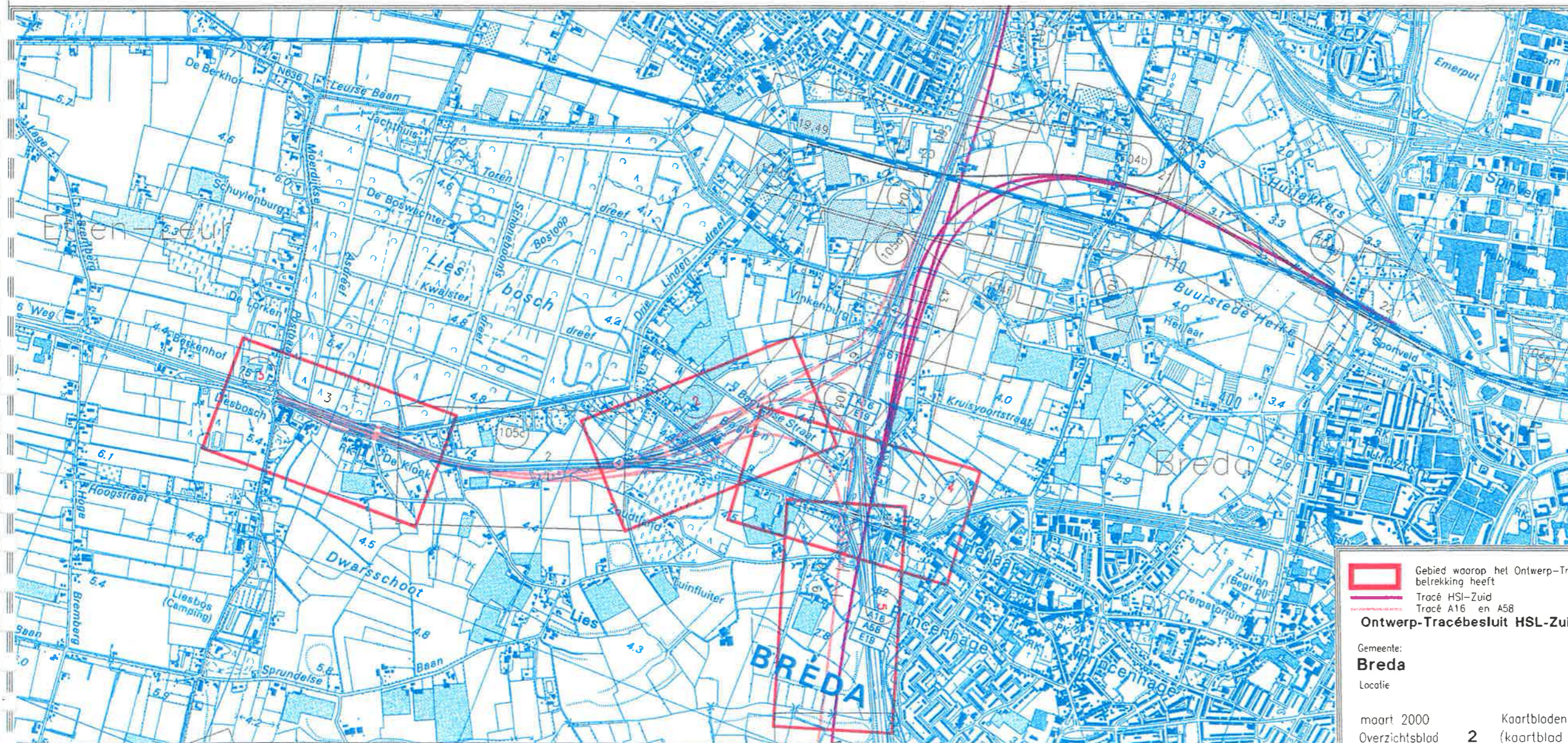
Van de vier varianten zijn de investeringskosten, vanaf het nieuwe HSL-viaduct, op een vergelijkbare wijze geraamd. De kosten worden deels bepaald door een technische component en deels door een kostenpost grondverwerving. Basis voor de raming zijn schetsontwerpen geweest.

Variant Bestaand-Zuid heeft ten opzichte van variant Bestaand-Noord de hoogste meerkosten en wordt sterk negatief beoordeeld (--). De beide varianten binnen alternatief Nieuw zijn vanwege de grotere lengte van de nieuwe weg enkele miljoenen guldens duurder dan variant Bestaand-Noord en worden matig (-) negatief beoordeeld. Naar boven toe afgerond bedragen de meerkosten 2 miljoen gulden.

intokspoor Antwerpen-Breda
 verlegde spoorlijn Breda-Roosendaal
 verlegde Leursebaan
 Liesboslaan
 verlengde Eltensebaan
 Bijloop



N.A.P.
 Hor. schaal 1: 20000
 Verl. schaal 1: 400

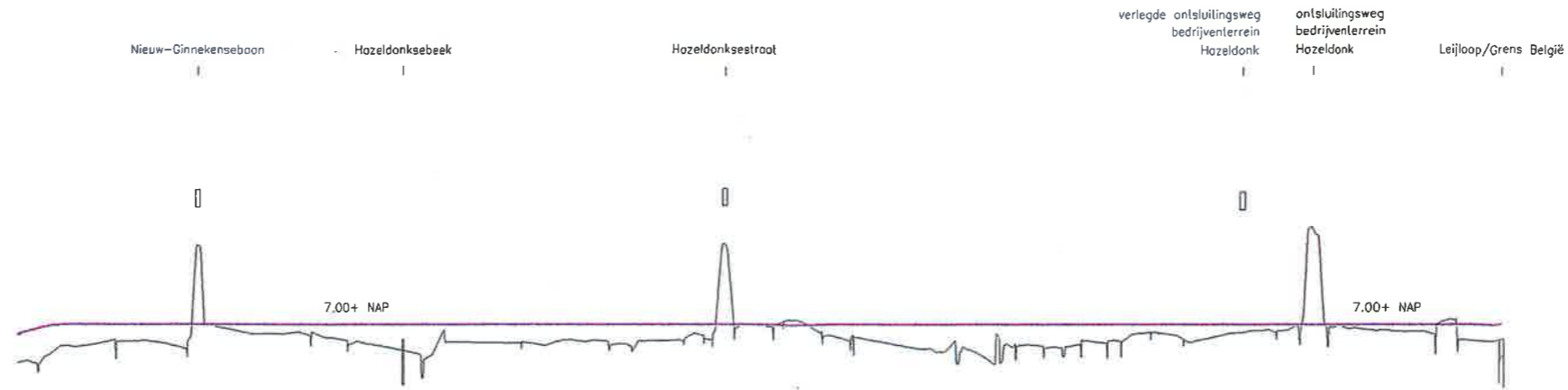


 Gebied waarop het Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) betrekking heeft
 Tracé HSL-Zuid
 Tracé A16 en A58
Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

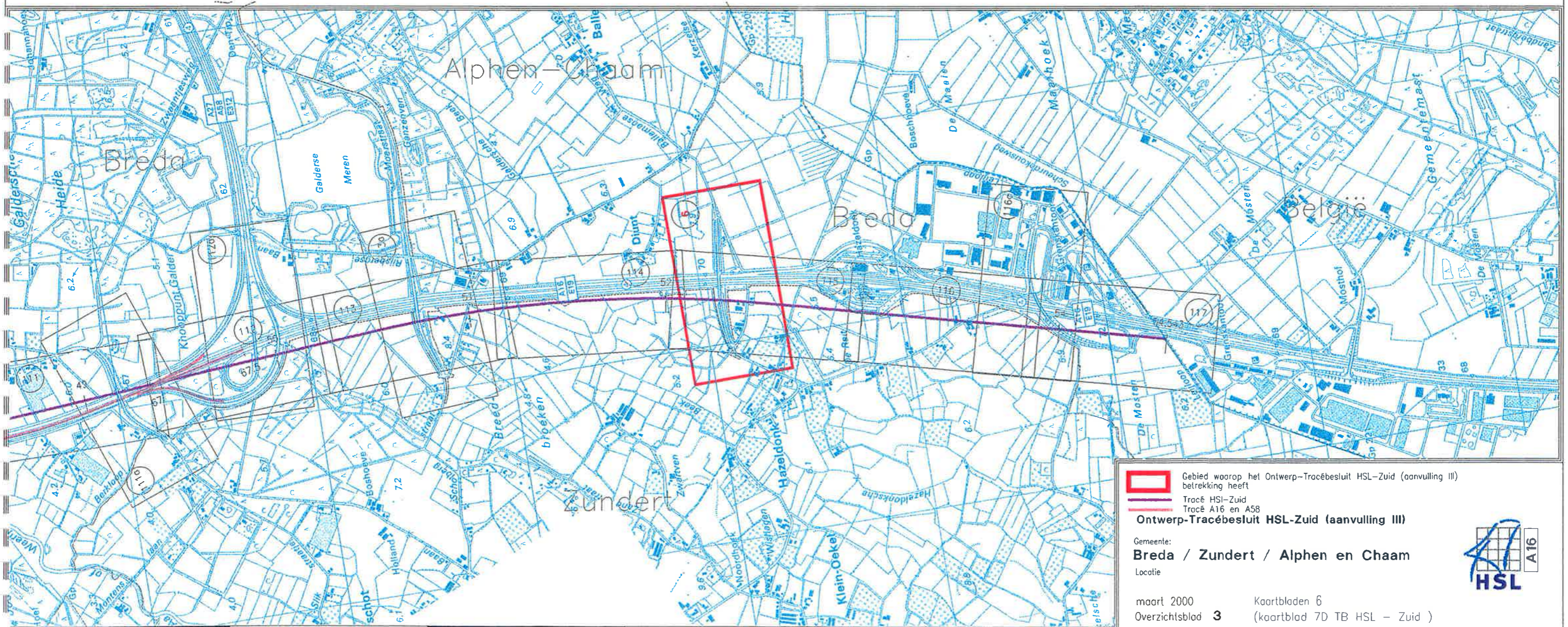
Gemeente:
Breda
 Locatie



maart 2000
 Overzichtsblad 2
 Kaartbladen 2-5
 (kaartblad 7B TB HSL - Zuid)



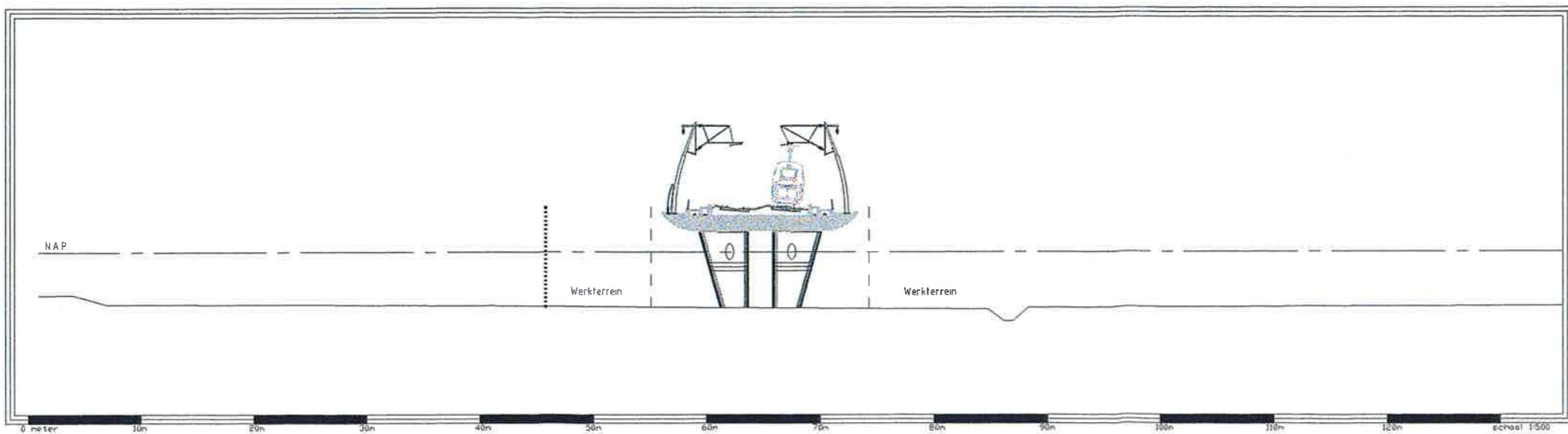
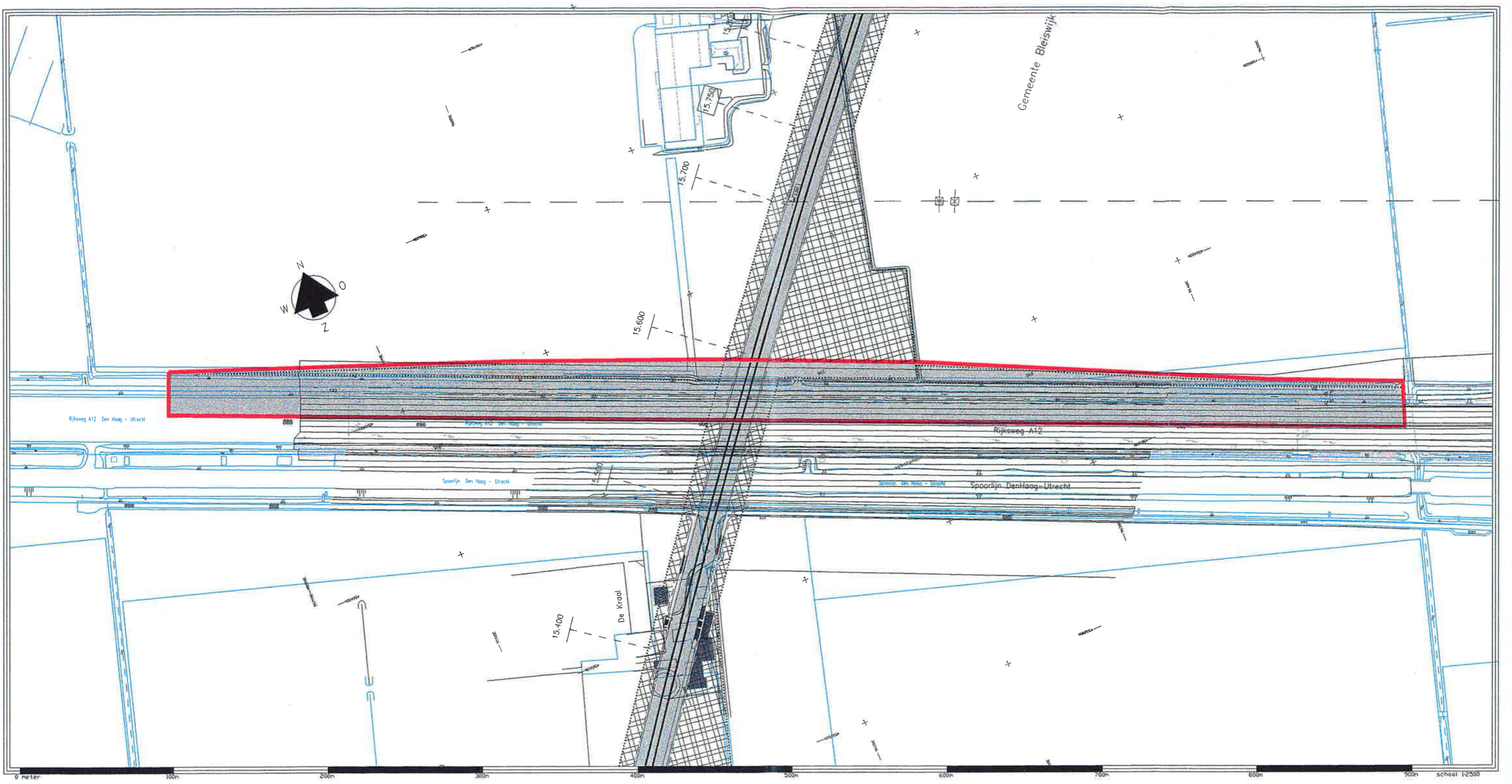
N.A.P.
 Hor. schaal 1: 20000
 Vert. schaal 1: 400



 Gebied waarop het Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) betrekking heeft
 Tracé HSI-Zuid
 Tracé A16 en A58
Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

Gemeente:
Breda / Zundert / Alphen en Chaam
 Locatie



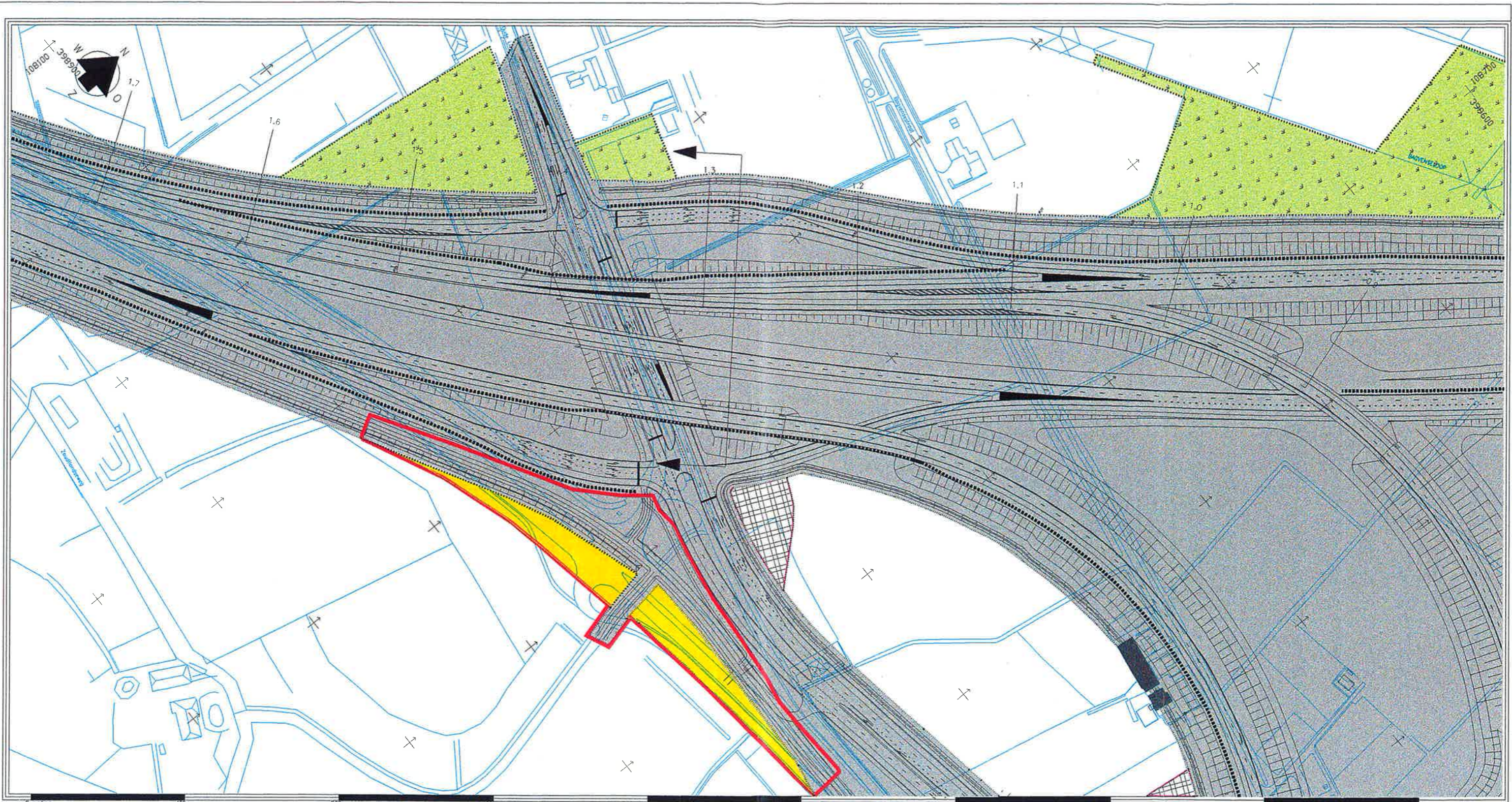


- Zone HSL
- Bouwzone
- Aan de bestemming te onttrekken bebouwing
- Inpassingszone
- Geluidswerende voorzieningen
- Gebied waarop het Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) betrekking heeft

Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

Gemeente:
Bleiswijk
 Locatie
 Kruising Zoetermeerselaan - A12
 RfO: 021 / maart 2000
 Kaartblad **1** (Kaartblad 37 TB HSL - Zuid)

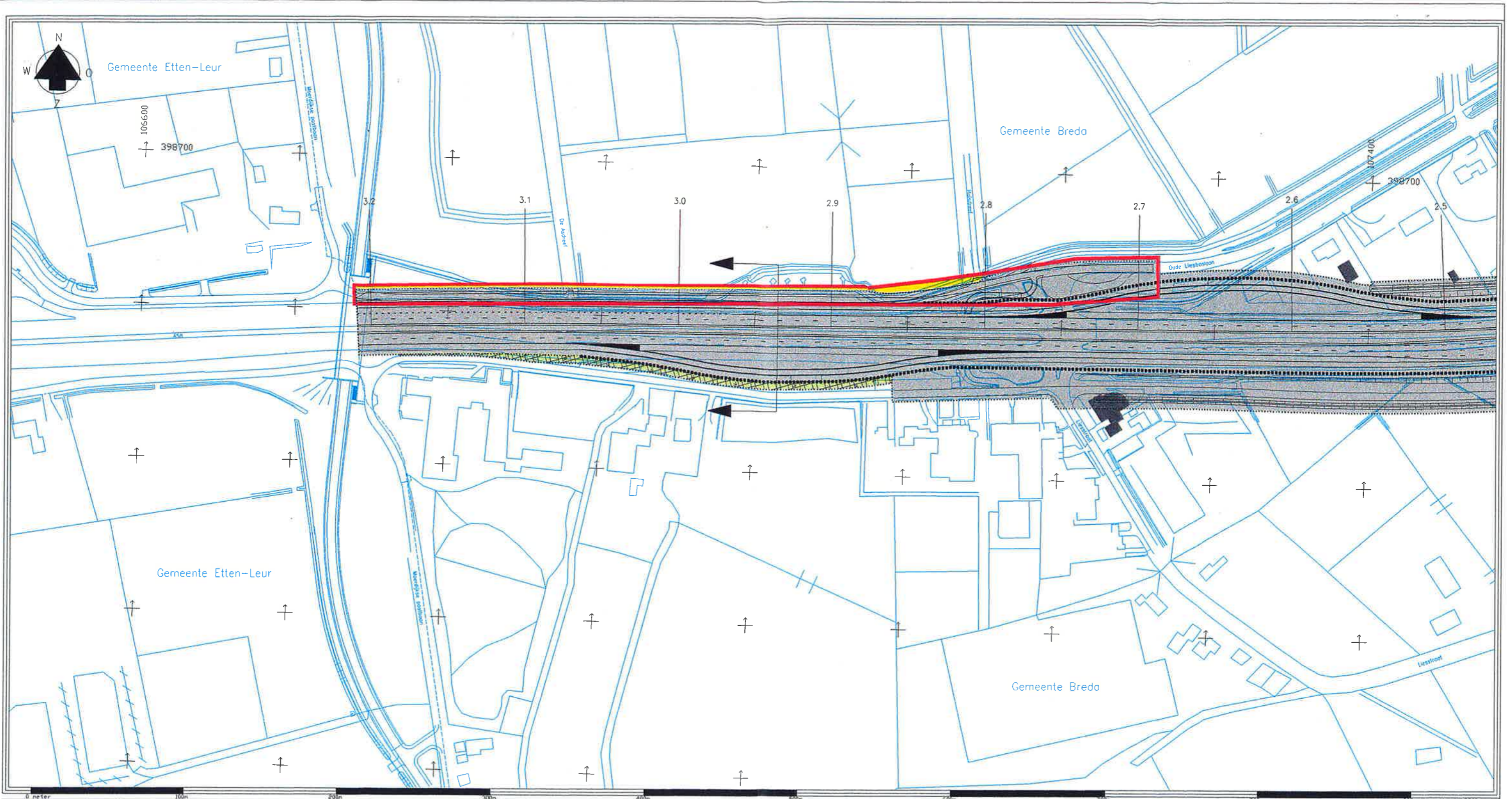




Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

Gemeente:
Breda
 Locatie
 Knooppunt Princeville / Oude Liesboslaan
 RfO: 568 / maart 2000
 Kaartblad 2 (Kaartblad 105b TB HSL-Zuid)





Dwarsprofiel km. 2.935

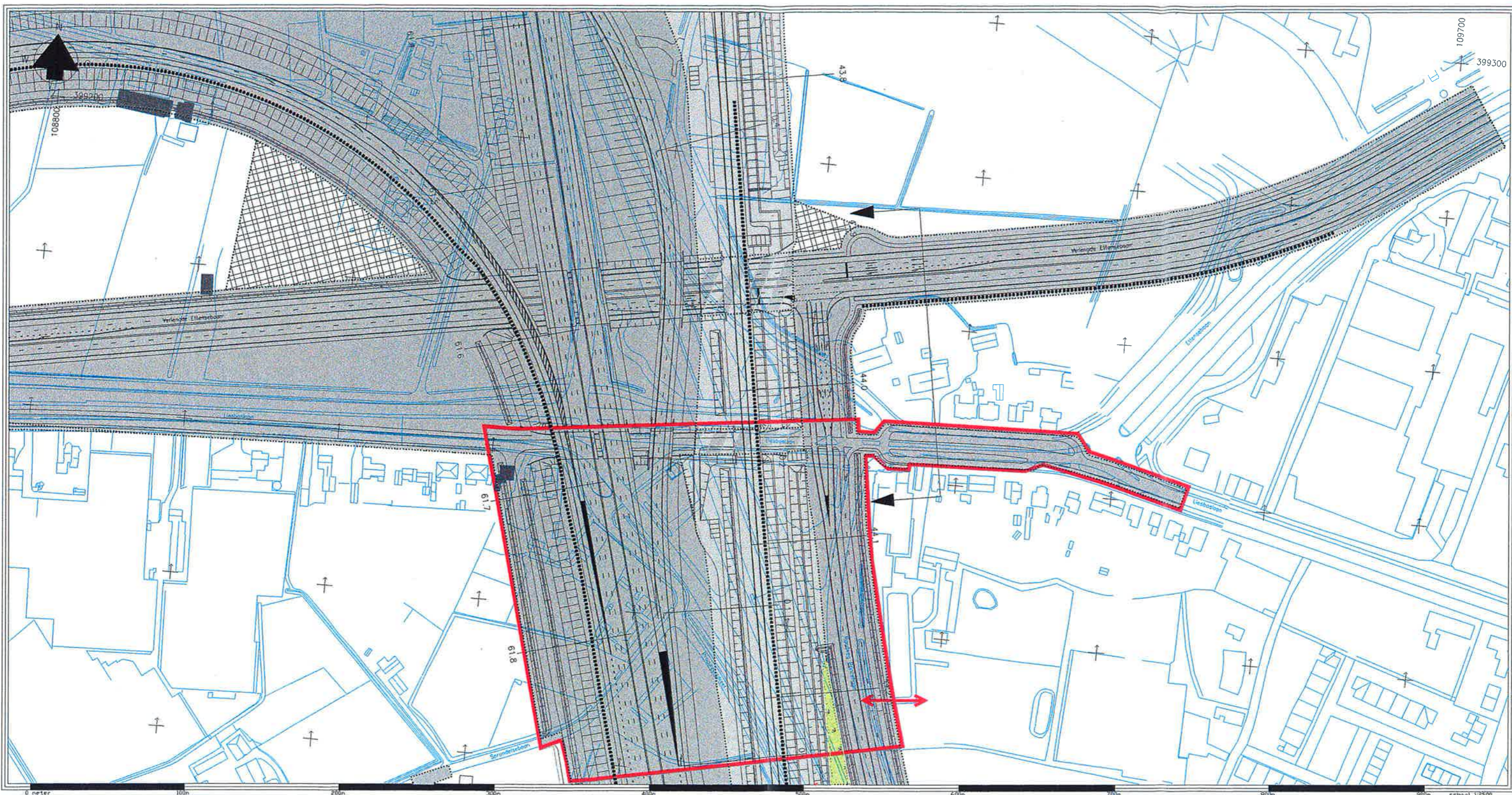


-  Zone HSL
-  Zone A16
-  Gebied waarop het Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) betrekking heeft
-  Gebied waar rechtsgevolgen van het onherroepelijk Tracébesluit HSL-Zuid zijn vervallen.
-  Bouwzone
-  Inpassingszone
-  Aan de bestemming te onttrekken bebouwing
-  Geluidswerende voorzieningen

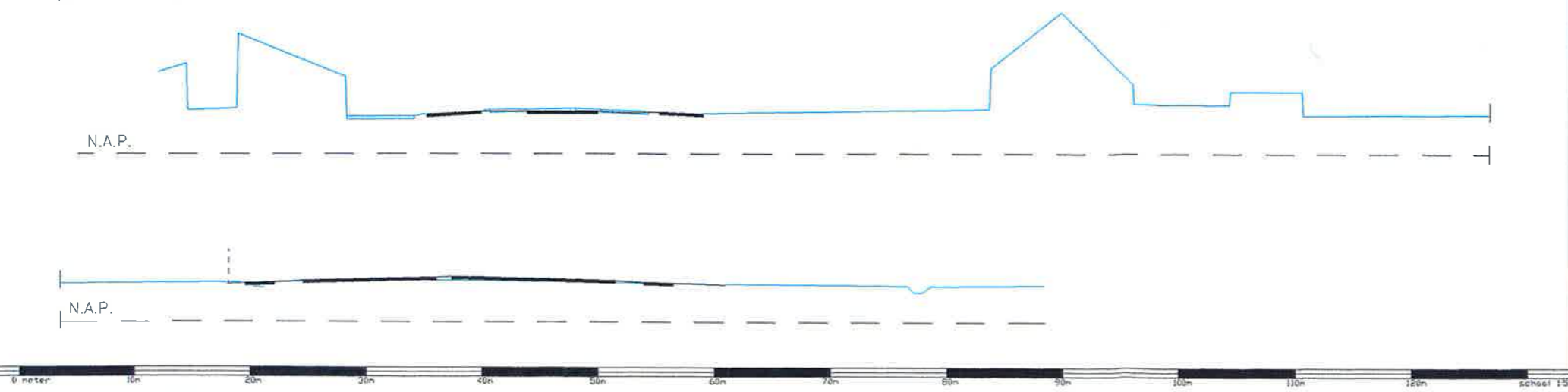
Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

Gemeente:
Breda Etten-Leur
 Locatie
 Moerdijkse Postbaan
 RfO: 566 / maart 2000
 Kaartblad **3** (Kaartblad 105d TB HSL-Zuid)





Dwarsprofiel km. 0.730

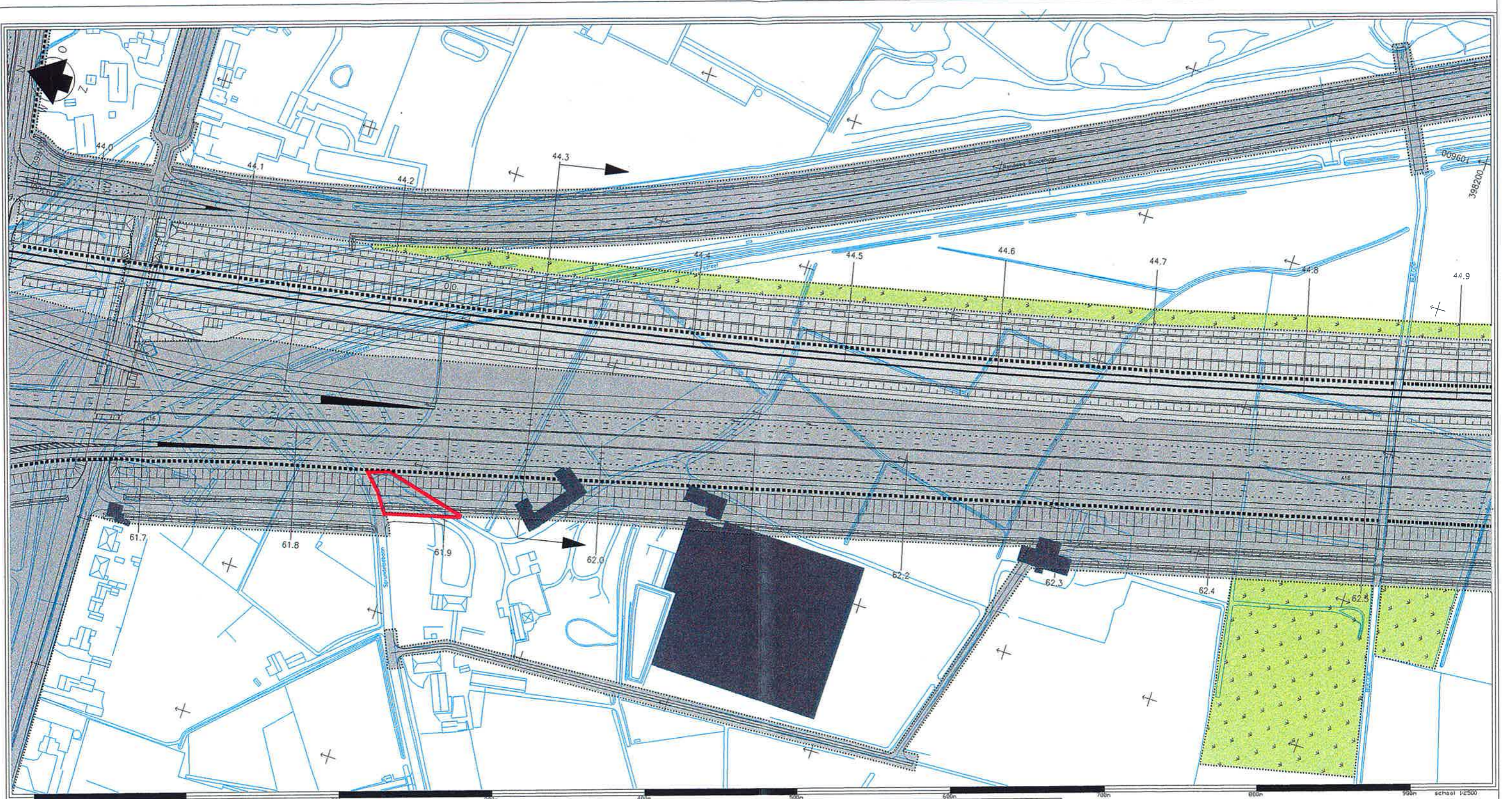


- Zone HSL
- Zone A16
- Inpassingszone
- Gebied waarop het Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) betrekking heeft
- Ontsluiting restaurant "Princeville" vanaf randweg Princenhage
- Bouwzone
- Inpassingszone
- Aan de bestemming te onttrekken bebouwing
- Geluidswerende voorzieningen

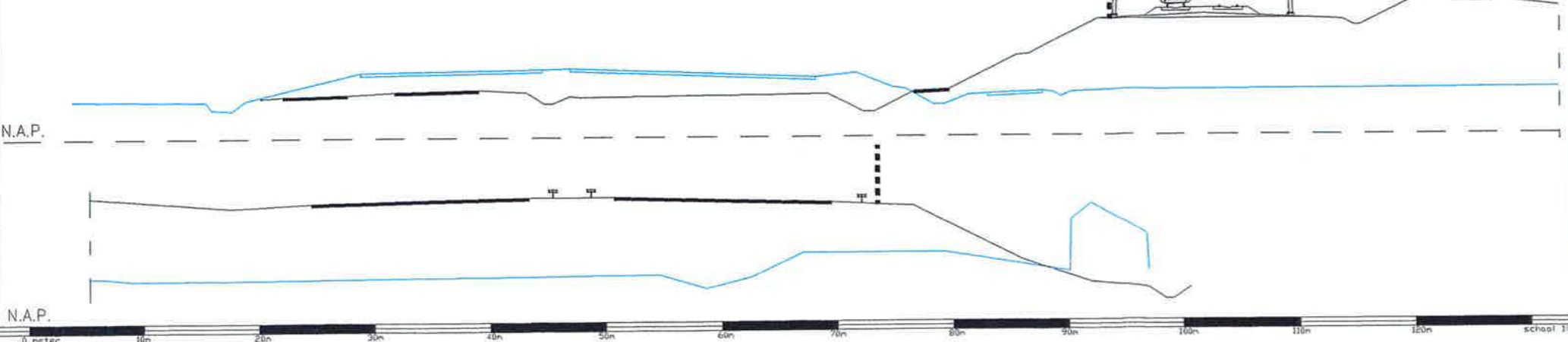
Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

Gemeente:
Breda
 Locatie
 Knooppunt Princeville / Eftensebaan
 RFO: 571 / maart 2000
 Kaartblad **4** (Kaartblad 105e TB HSL-Zuid)





Dwarsprofiel km. 44.300

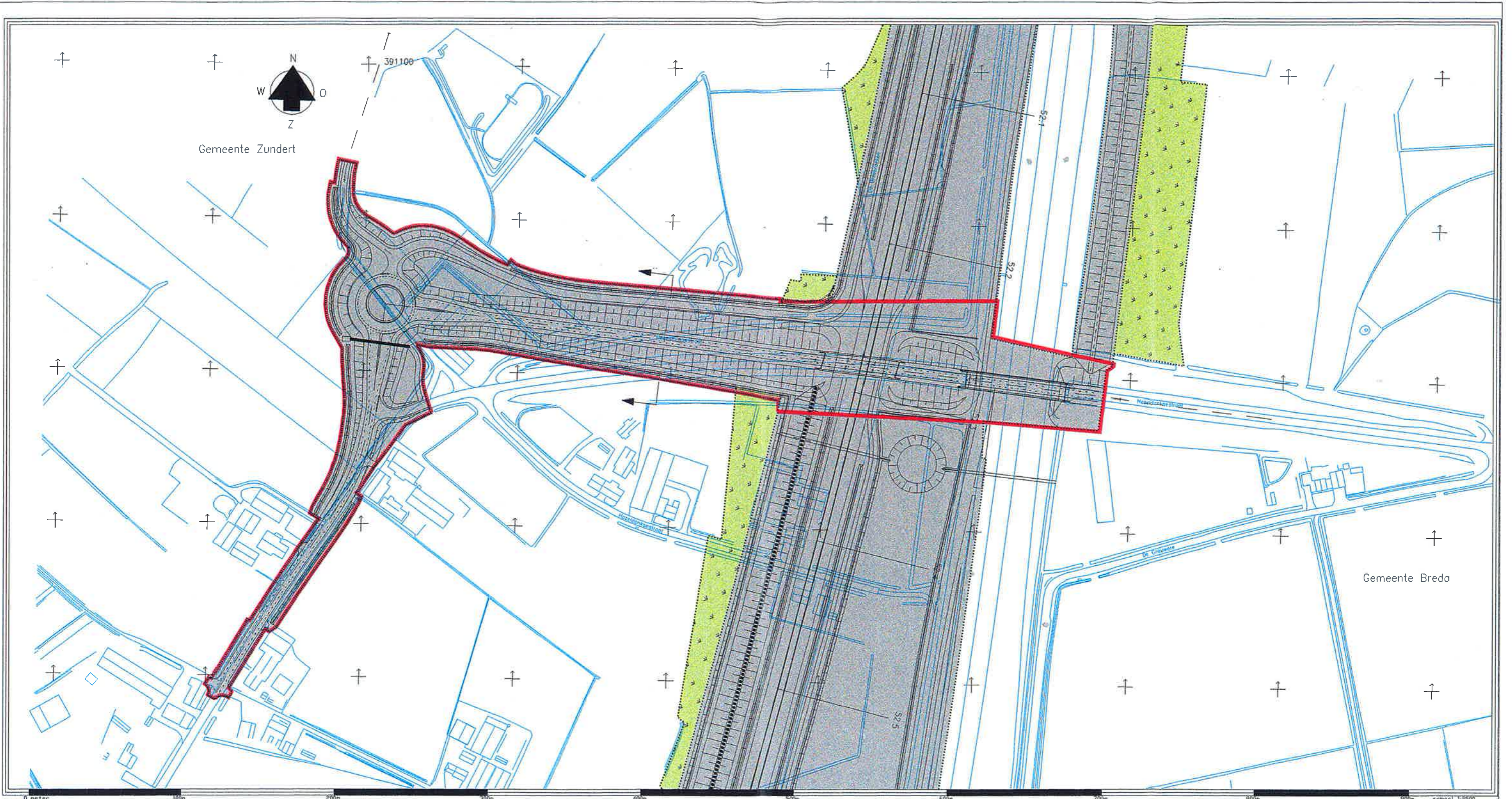


- Zone HSL
- Zone A16
- Bouwzone
- Inpassingszone
- Aan de bestemming te onttrekken bebouwing
- Geluidswerende voorzieningen
- Gebied waarop het Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) betrekking heeft

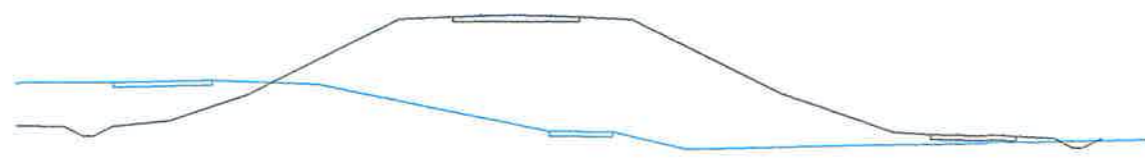
Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

Gemeente:
Breda
 Locatie
 De Rith / Lindenborgh
 RFO: 572 / maart 2000
 Kaartblad **5** (Kaartblad 106 TB HSL-Zuid)





Dwarsprofiel km. 0.810



- Zone HSL
- Zone A16
- Gebied waarop het Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) betrekking heeft
- Bouwzone
- Inpassingszone
- Aan de bestemming te onttrekken bebouwing
- Geluidswerende voorzieningen
- Veetunnel

Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

Gemeente:
Breda, Zundert
 Locatie
 Hazeldonksestraat
 RFO: 589 / maart 2000
 Kaartblad **6** (Kaartblad 115a TB HSL-Zuid)

