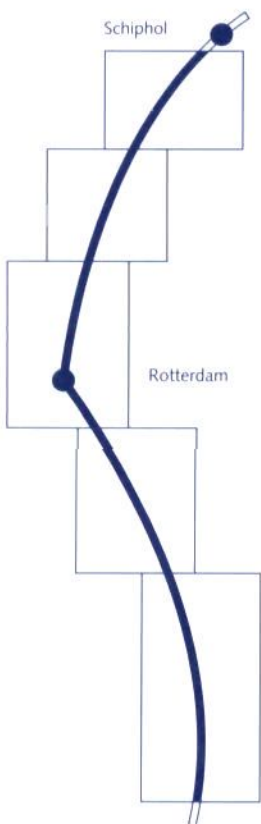


Tracébesluit

Hogesnelheidslijn-Zuid

aanvulling II



141-1107

P 141- 1107

Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling II)

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

Dit Tracébesluit bevat 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 is gebracht. Er zullen gefaseerd verschillende ontwerp-tracébesluiten in procedure worden gebracht.

Het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) is het eerste ontwerp-tracébesluit dat in procedure is gebracht en heeft van 30 november 1999 tot en met 27 december 1999 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon zowel schriftelijk als mondeling op het ontwerp-Tracébesluit en de daarmee samenhangende documenten worden gereageerd.

De binnengekomen reacties hebben geen aanleiding gegeven om het ontwerp-tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) te wijzigen. Dit betekent dat het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) wordt vastgesteld overeenkomstig het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II).

Dit Tracébesluit betreft de Oude Liesboslaan 154 en de Rijsbergseweg 258 te Breda.

Verder bevat dit Tracébesluit een herziening van het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998. Het betreft een herziening in de gemeenten Heerjansdam en Zwijndrecht van de kruising van de Lindtse Dijk met het tracé van de HSL-Zuid.

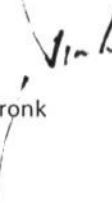
Den Haag, 31 maart 2000

De Minister van Verkeer en Waterstaat,



T. Netelenbos

De Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,



J.P. Pronk

Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling II)

Tekst van het Tracébesluit

- | | |
|------------------------------------|----------|
| 1. Algemeen | 2 |
| 2. Doel | 3 |
| 3. Beroep en schaderegeling | 3 |

Tekst van het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling II)

1. Algemeen

Op 15 april 1998 is het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (Tracébesluit 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: 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.

Voor zover 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. Dit heeft tot dusver geresulteerd in het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling I) d.d. 23 november 1999. Voor zover de nieuwe (deel)besluiten niet in overeenstemming zijn met het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 31 oktober 1997 moet eerst een nieuw ontwerp-tracébesluit worden opgesteld en ter inzage gelegd. Hiervoor zullen gefaseerd meerdere ontwerp-tracébesluiten in procedure worden gebracht.

Het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) is het eerste ontwerp-tracébesluit dat in procedure is gebracht en betreft de vernietigde delen bij de Oude Liesboslaan 154 en de Rijsbergseweg 258 te Breda. In dat ontwerp-Tracébesluit is tevens een ambtshalve herziening van het Tracébesluit van 15 april 1998 opgenomen. Het betreft een herziening in de gemeenten Heerjansdam en Zwijndrecht van de kruising van de Lindtse Dijk met het tracé van de HSL-Zuid.

Het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) heeft van 30 november 1999 tot en met 27 december 1999 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon zowel schriftelijk als mondeling op het ontwerp-Tracébesluit en de daarmee samenhangende documenten worden gereageerd.

De binnengekomen reacties hebben geen aanleiding gegeven om het ontwerp-tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) te wijzigen. Dit betekent dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, binnen 5 maanden na het uitbrengen van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II), het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) vaststelt.

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

- de omliggende passages in de onderhavige tekst;
- 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 bepaald 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 dit besluit anders is aangegeven.

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

2. Doel

Het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) bevat 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 is gebracht.

Verder bevat dit Tracébesluit een ambtshalve herziening van het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998. Als gevolg van deze herziening zullen delen van het onherroepelijk geworden Tracébesluit d.d. 15 april 1998 niet meer benodigd zijn. Op de tracékaartbladen zijn deze delen aangeduid "als het gebied waar de rechtsgevolgen van het onherroepelijk Tracébesluit HSL-Zuid zijn vervallen".

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

3. Beroep en schaderegeling

Beroep

Dit Tracébesluit ligt gedurende zes weken ter inzage.

Tegen dit Tracébesluit en de door verschillende bestuursorganen verleende planologische medewerking staat voor belanghebbenden beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Alle beroepen dienen te worden ingesteld binnen zes weken na bekendmaking van het Tracébesluit.

Schaderegeling

De ministers van V en W en VROM merken het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) aan 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.

Nota van Toelichting

1. Het algemeen deel van de Nota van Toelichting

1.1 Aanleiding	5
1.2 Gevolgen van de vernietiging	5
1.3 Van ontwerp-Tracébesluit naar Tracébesluit	6

2. Nota van Toelichting per gemeente

Ambtshalve herziening

2.1 Heerjansdam/Zwijndrecht

2.1.1	Inleiding	8
2.1.2	Beschrijving van de herziene kruising	8
2.1.3	Infrastructurele maatregelen	9
2.1.4	Geluidmaatregelen	10
2.1.5	Inpassingsmaatregelen	11
2.1.6	Compensatie (SGR)	12
2.1.7	Aanleg van de spoorbaan	12
2.1.8	Milieu-effecten	12

Naar aanleiding van vernietiging

2.2 Breda

2.2.1	Oude Liesboslaan 154	12
2.2.2	Rijsbergseweg 258	13

Bijlagen

- bijlage 1: Samenvatting en beantwoording zienswijzen op het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II)
- bijlage 2: Toetsingsadvies Commissie MER

1. Het algemeen deel van de Nota van Toelichting

1.1 Aanleiding

Op 15 april 1998 is het Tracébesluit HSL-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 de procedure uit de Tracéwet gevolgd die geldt voor grote projecten van nationaal belang. Onderdeel van deze procedure is het opstellen van een planologische kernbeslissing. Om die reden is, voorafgaand aan het Tracébesluit HSL-Zuid, 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 HSL-Zuid 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. 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 HSL-Zuid vernietigd. Dit heeft tot gevolg dat voor de meeste van die delen nieuwe besluiten moeten worden genomen.

1.2 Gevolgen van de vernietiging

Vernietiging heeft tot gevolg dat de rechtsgevolgen met terugwerkende kracht worden ontnomen. Dit wil zeggen dat het Tracébesluit HSL-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.

Voor die delen van het Tracébesluit HSL-Zuid die zijn vernietigd omdat ze niet nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid, de A16, de A58 en het knooppunt Princeville, wordt geen nieuw tracébesluit genomen. Zo heeft de vernietiging in Bleiswijk en Bergschenhoek, Warmoeziersweg 46, 52 en 56 en in Breda, Sprundelsebaan 35, betrekking op delen van kassen die ten onrechte als "aan de bestemming te onttrekken bebouwing" zijn aangeduid. Aangezien deze gronden niet benodigd zijn voor de aanleg van de

HSL-Zuid, wordt voor deze vernietigde delen geen nieuw besluit genomen. De vernietiging in Zwijndrecht, Veerweg 10, heeft betrekking op een gedeelte van een bouwzone waarvan tijdens de zitting bij de Afdeling is aangegeven dat dit gedeelte niet meer nodig is. Aangezien deze gronden niet meer benodigd zijn als bouwzone, wordt ook voor dit vernietigde gedeelte geen nieuw tracébesluit genomen.

De vernietigde delen waarvoor wel een nieuw (ontwerp-)tracébesluit wordt genomen kunnen als volgt worden onderverdeeld:

- vernietigde delen waarvoor besluiten worden genomen die in overeenstemming zijn met het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 31 oktober 1997 en waarvoor geen nieuw ontwerp-tracébesluit in procedure hoeft te worden gebracht. Dit heeft tot dusver geresulteerd in het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling I) dat betrekking heeft op de vernietigde delen bij Mookhoek 97 te Strijen en de Mr Bierensweg 70 te Breda.
 - vernietigde delen waarvoor besluiten worden genomen die niet in overeenstemming zijn met het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 31 oktober 1997 en waarvoor eerst een nieuw ontwerp-tracébesluit in procedure moet worden gebracht.
- Hiervoor zullen gefaseerd meerdere ontwerp-tracébesluiten in procedure worden gebracht.

Het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) is het eerste ontwerp-tracébesluit dat in procedure is gebracht en betreft de vernietigde delen bij de Oude Liesboslaan 154 en de Rijsbergseweg 258 te Breda. Tevens is hierin een herziening van de kruising van de Lindtse Dijk met het tracé van de HSL-Zuid opgenomen.

Voor zover besluiten tot planologische medewerking zijn vernietigd in relatie tot een bepaald tracégedeelte waarvoor een nieuw ontwerp-tracébesluit is opgesteld, is in het kader van dat ontwerp-tracébesluit opnieuw om planologische medewerking verzocht.

1.3 Van ontwerp-Tracébesluit naar Tracébesluit

Van 30 november 1999 tot en met 27 december 1999 heeft het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon zowel schriftelijk als mondeling op het ontwerp-Tracébesluit en de daarmee samenhangende documenten, waaronder ontwerp-verzoeken hogere waarden geluidhinder, worden gereageerd. Er zijn 5 zienswijzen binnengekomen, waarvan één zienswijze naderhand is ingetrokken. In bijlage 1 is een samenvatting en beantwoording van deze zienswijzen opgenomen.

Daarnaast is het ontwerp-Tracébesluit toegezonden aan de betrokken bestuursorganen met het verzoek om binnen 12 weken na verzending mee te delen of zij al dan niet bereid zijn om -indien het Tracébesluit overeenkomstig het ontwerp-Tracébesluit wordt vastgesteld- aan dat tracé planologische medewerking te verlenen. Alle betrokken bestuursorganen hebben laten weten planologische medewerking te zullen verlenen.

Tevens is het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) voor advies aan de Commissie voor de Milieu-effectrapportage verzonden. De Commissie heeft geoordeeld dat het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) voldoende informatie bevat om het milieubelang in de besluitvorming een volwaardige plaats te geven. Het betreffende toetsingsadvies is in bijlage 2 opgenomen.

De ingekomen mededelingen van bestuursorganen en naar voren gebrachte zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven om een gewijzigd ontwerp-tracébesluit uit te brengen. Dit betekent dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) overeenkomstig het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) vaststelt.

De betrokken bestuursorganen dienen uiterlijk binnen een jaar na vaststelling van het tracébesluit planologische medewerking te verlenen ten aanzien van het opgenomen tracé.

Het Tracébesluit heeft gevolgen voor de inspraak- en rechtsbescherming bij vergunningen, bestemmingsplannen en streekplannen die worden vastgesteld voor de aanleg van het tracé. Ingevolge de Tracéwet kan de inspraak en rechtsbescherming in de procedures voor deze besluiten geen betrekking hebben op keuzen die in het Tracébesluit zijn gemaakt.

Aanpassingen

In het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) zijn er ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) enkele veranderingen aangebracht. Naast het opnemen van deze paragraaf en het doorvoeren van redactionele veranderingen, is de juridische vormgeving van de herziening van de kruising met de Lindtse Dijk aangepast. Het betreft de volgende aanpassing:

Als gevolg van de ambtshalve herziening zijn er delen van het onherroepelijk geworden Tracébesluit HSL-Zuid niet meer benodigd voor de aanleg van de kruising. De betreffende gronden hebben op kaartblad 1 van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) geen nadere aanduiding gekregen; op deze gronden is slechts de ondergrond te zien, waarmee is aangegeven dat het ruimtebeslag zoals opgenomen in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. april 1998 is vervallen.

In het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) is er voor gekozen het vervallen van het ruimtebeslag voor deze delen explicieter te regelen. Dit heeft geleid tot het op kaartblad 1 aanduiden van deze delen als zijnde "het gebied waar de rechtsgevolgen van het onherroepelijk Tracébesluit HSL-Zuid zijn vervallen". Tevens is in de besluittekst, onder "doel", de volgende zinsnede opgenomen:

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

Daarnaast is op kaartblad 1 van het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) het werkterrein langs het HSL-Zuid-tracé tussen km 15.300- en km 15.450 opgenomen, zoals dat ook aangegeven stond in het Tracébesluit van april 1998. Dit werkterrein was bij het maken van kaartblad 1 van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) wegge gevallen.

Opgemerkt wordt dat in dit Tracébesluit de ligging en het ruimtebeslag van de kruising van het HSL-tracé met de Lindtse Dijk, zoals opgenomen in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) niet zijn gewijzigd.

Verder zijn aan dit Tracébesluit overzichtskaarten, schaal 1: 20.000 toegevoegd.

2. Nota van Toelichting per gemeente

2.1 Gemeenten Heerjansdam en Zwijndrecht (Tracédeel 5), Lindtse Dijk

ambtshalve herziening

2.1.1 Inleiding

In de gemeente Zwijndrecht wordt het tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998 herzien voor het gedeelte tussen $\pm$ km 15.18 en km 15.93, zoals aangegeven op kaartblad 1. De herziening betreft de kruising van de Lindtse Dijk met het tracé van de HSL-Zuid en de inpassing daarvan in de omgeving. In het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998 wordt de Lindtse Dijk verhoogd en met een kunstwerk over de HSL-Zuid heen geleid. Daarbij wordt een klein deel van de Lindtse Dijk verlegd in zuidelijke richting. In het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998 is tevens een nieuwe ontsluitingsweg voor de woningen aan de Lindtse Benedendijk gepland.

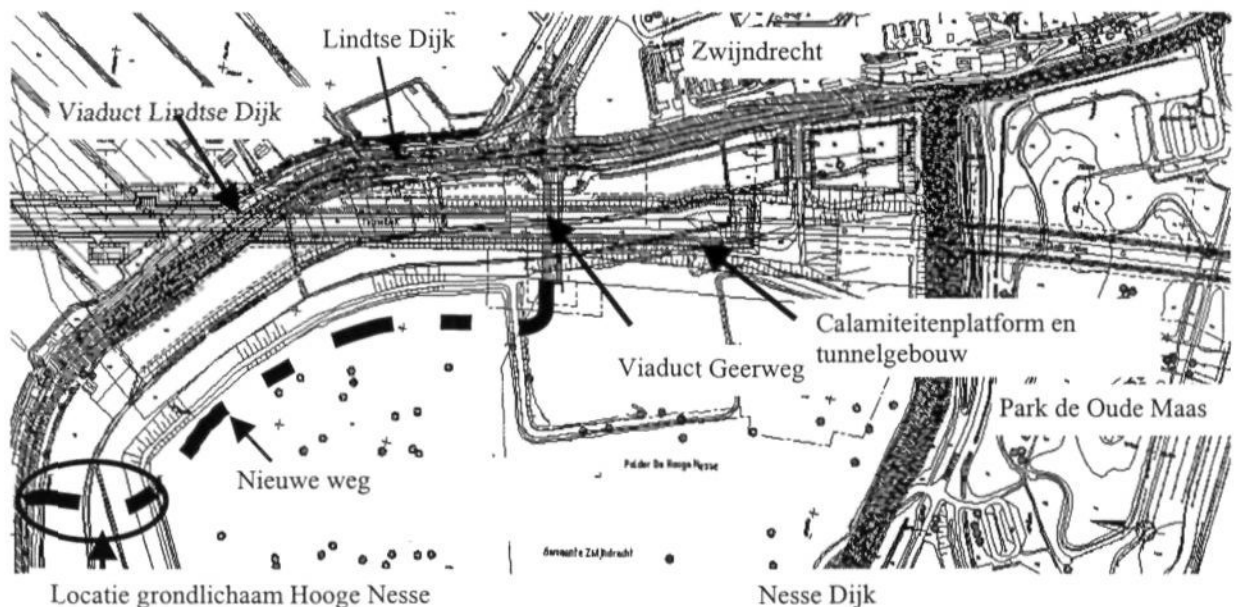
Gewijzigde inzichten vormen de aanleiding tot deze herziening. Tijdens de uitwerking van het tracé van de HSL-Zuid in het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Zwijndrecht zijn wensen en ideeën naar voren gebracht. Daaruit is een nieuwe uitwerking van de kruising met de Lindtse Dijk ontwikkeld die *anticipeert op de toekomstige ontwikkelingen in polder de Hooge Nesse en die minder nadelig is voor de bewoners aan de Lindtse Benedendijk en Lindtse Dijk*. De nieuw aan te leggen weg komt voor circa 100 m in de gemeente Heerjansdam te liggen.

In deze toelichting wordt de herziene kruising beschreven, alsmede de bijbehorende maatregelen. Hetgeen bepaald is in de toelichting van het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998, Tracédeel 5, hoofdstuk 4, blijft van toepassing, voor zover het geen betrekking heeft op de kruising met de Lindtse Dijk en de inpassing daarvan zoals hierna is beschreven.

2.1.2 Beschrijving van de herziene kruising

Ligging van de nieuwe kruising

Ter hoogte van de Lindtse Dijk daalt de HSL af in een open bak naar de tunnel onder de Oude Maas. De Geerweg in de gemeente Zwijndrecht wordt verlengd en met een viaduct over de HSL geleid naar de polder de Hooge Nesse. Ter ontsluiting van het tunnelgebouw wordt het omringende



calamiteitenplatform aangesloten op het genoemde viaduct in het verlengde van de Geerweg. Vervolgens wordt het viaduct met een weg in noordwestelijke richting verbonden met de Lindtse Dijk.

Bereikbaarheidsvoorzieningen en dwarsverbindingen

De kruising van de (verlengde) Geerweg met het tracé van de HSL wordt gecombineerd met de ontsluiting van de tunnelgebouwen en het omringende calamiteitenplatform bij de tunnelingang aan de noordzijde van de Oude Maas.

In tabel 2.1.1 en tabel 2.1.2 zijn de bereikbaarheidsvoorzieningen en de dwarsverbindingen aangegeven.

Tabel 2.1.1 Toegangswegen HSL in de gemeente Zwijndrecht, ter hoogte van de Lindtse Dijk (indicatief)

Locatie (HSL km)	Toegankelijkheid ten behoeve van	Oriëntatie t.o.v. HSL	Ontsluiting
Vanaf 15,1	- Inrit openbak - Onderhoudsberm in noordelijke richting	Oost- en westzijde	Via Lindtse Dijk
15,5 – 15,7	- Tunnelgebouw en platform tunnelingang noordzijde Oude Maas - Onderhoudsberm langs tunnelbak	Oost- en westzijde	Via kunstwerk Verlengde Geerweg

Tabel 2.1.2 Dwarsverbindingen in de gemeente Zwijndrecht, ter hoogte van de Lindtse Dijk

Locatie (HSL km)	Situatie	Omschrijving	Doorgang	
			Hoogte ¹	Breedte ²
15,5	Verlengde Geerweg	Wegviaduct	NAP + 3,50	15,0

2.1.3 Infrastructurele maatregelen

Verkeersinfrastructuur

De Lindtse Dijk wordt door de tunnelbak van de HSL doorsneden. De verbinding van de beide zijden van de Lindtse Dijk wordt hersteld door de aanleg van een verbindingsweg door het toekomstig recreatiegebied de Hooge Nesse. Deze weg sluit, aan de oostzijde, aan op de Geerweg en aan de noordwestzijde op de Lindtse Dijk. De Geerweg wordt ter hoogte van de kruising met de Lindtse Dijk iets afgebogen om het HSL-tracé loodrecht te kruisen. Vanaf die kruising wordt de weg met een viaduct over de HSL geleid. Het viaduct vormt tevens de ontsluiting van het calamiteitenplatform met het tunnelgebouw. Vervolgens wordt de weg over het hoger gelegen deel van het recreatiegebied ten westen van de HSL gelegd. Ter plaatse van het lager gelegen deel tussen het recreatiegebied en het westelijk

¹ Onder de hoogte wordt de kruinhoogte van de weg ten opzichte van NAP verstaan.

² Onder de breedte wordt de breedte van het kunstwerk verstaan.

deel van de Lindtse Dijk wordt de weg op een grondlichaam gelegd om vervolgens aan te sluiten op de Lindtse Dijk. Dit gedeelte van de weg ligt in de gemeente Heerjansdam.

Het doorsneden deel van de Lindtse Dijk tussen de nieuw aangelegde kruisingen blijft grotendeels gehandhaafd. De bereikbaarheid van de woningen aan de Lindtse Benedendijk blijft hierdoor gewaarborgd. Ter hoogte van de tunnelbak wordt de Lindtse Dijk aan weerszijden van de HSL gereconstrueerd en worden aansluitingen gemaakt op de onderhouds- en bereikbaarheidswegen langs de HSL.

Waterhuishouding en waterkering

Waterhuishouding

De gemeente Zwijndrecht ligt in het beheersgebied van het waterschap IJsselmonde.

Om ruimte te maken voor de verlegging van een aantal leidingen zal hoofdwatgang 171, ten westen van de HSL van ca. km 15,1 tot en met km 15,3, 1 á 2 meter naar het oosten verlegd worden. Deze hoofdwatgang sluit aan op de westelijke spoorloot van de HSL.

De spoorloot ten oosten van de HSL-Zuid tussen km 15,3 en km 15,5 zal als een waterpartij ingepast worden. Vervolgens kruist deze spoorloot de Lindtse Dijk met een (verplaatste) afsluitbare duiker.

Waterkering

De Lindtse Dijk vervult ter hoogte van de kruising met de HSL de functie van een secundaire waterkering. Om de waterkerende functie te waarborgen wordt de open bak voorzien van waterkerende wanden waardoor een zogenaamde kanteldijk ontstaat. Vanaf de Lindtse Dijk tot de ingang van de tunnel ligt de bovenkant van de wanden van de open bak op NAP + 3,50 m.

Kabels en leidingen

De door de HSL gekruiste kabels en leidingen, die op het grondgebied van de gemeente Zwijndrecht liggen, moeten worden verplaatst of aangepast. Een Ø 1400 mm ruwwaterleiding samen met een Ø 12'' hogedrukgasleiding zullen worden verlegd naar een nieuw tracé ten westen van de HSL en (gedeeltelijk) hoofdwatgang 171. Aan de oostzijde van de HSL (km 15,6) zal een aansluiting op de bestaande Ø 8'' gasleiding worden gemaakt. De Ø 800 mm rioolpersleiding (km 15,5) van de gemeente Zwijndrecht zal geïntegreerd met het viaduct Verlengde-Geerweg over de HSL omgelegd worden.

2.1.4 Geluidmaatregelen

Woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen

In het kader van het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998 is door middel van een akoestisch onderzoek de geluidbelasting van de binnen de zone van de HSL gelegen woningen berekend. In deze situatie komt door deze herziening van het Tracébesluit geen wijziging. De in tracédeel 5, tabel 4.4.1. blz. 40/119 van het Tracébesluit HSL-Zuid aangegeven maatregelen zullen overeenkomstig dat Tracébesluit worden getroffen.

De hogere waarden voor de woningen aan de Lindtse Dijk en de Lindtse Benedendijk, zoals opgenomen in tabel 4.4.2 blz. 40/119 van het Tracébesluit HSL-Zuid, zijn bij besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland d.d. 21 december 1998 vastgesteld.

Kruisende wegen

Uit het akoestisch onderzoek HSL-Zuid in de gemeente Zwijndrecht blijkt dat de geluidbelasting op 25 meter uit de as van de Lindtse Dijk lager dan 50 dB(A) is. De woningen liggen op meer dan 25 meter uit

de as van de Lindtse Dijk, waardoor geconcludeerd kan worden dat ook in de toekomst de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet zal worden overschreden.

De verkeersintensiteit op de (Verlengde) Geerweg is niet groter dan de huidige verkeersintensiteit op de Lindtse Dijk. De in de omgeving van de Verlengde Geerweg gesitueerde woningen liggen eveneens op meer dan 25 meter uit de as van de weg. Om die reden kan worden geconcludeerd dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet zal worden overschreden. Nader onderzoek naar de geluidbelasting als gevolg van de Verlengde Geerweg kan derhalve achterwege blijven.

Voor de binnen de gemeenten Zwijndrecht en Heerjansdam gelegen weginfrastructuur die de HSL kruist of omgelegd wordt, behoeven daarom in het kader van de HSL-Zuid geen maatregelen tegen geluidhinder te worden getroffen.

2.1.5 Inpassingsmaatregelen

Kenmerken van het gebied

De Lindtse Dijk is een secundaire waterkering met cultuurhistorische waarden. Voor de beschrijving van de kenmerken van het gebied wordt verder verwezen naar het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998.

Landschappelijke inpassing

De herziening van het Tracébesluit voorziet in een betere ontsluiting van het toekomstig recreatiegebied de Hooge Nesse. Tevens voorziet de herziening in een betere ontsluiting van de tunnelgebouwen op de Lindtse Dijk dan het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998. Dit doordat de genoemde ontsluitingen zijn gecombineerd tot één viaduct dat het tracé haaks kruist. Dit viaduct zal bestaan uit pijlers met prefab liggers. Het viaduct krijgt hoog gelegen landhoofden met een aansluiting op de Lindtse Dijk.

Het wegvallen van de verhoging van de Lindtse Dijk betekent dat het huidige uitzicht van de woningen aan de Lindtse Benedendijk behouden blijft. Het niet ophogen van de Lindtse Dijk komt het behoud van de cultuurhistorisch waardevolle Lindtse Dijk ten goede. De aantasting van de Lindtse Dijk blijft daardoor beperkt tot een strakke doorsnijding door de spoorbaan van de HSL-Zuid.

Het grondlichaam tussen de Lindtse Dijk en de polder de Hooge Nesse past enerzijds vanwege het dijkachtig karakter in dit landschap van polders en dijken. Anderzijds sluit het grondlichaam de Twaalfroedenstrook af. Dit grondlichaam heeft geen waterkerende functie. In het grondlichaam zullen duikers komen ten behoeve van de watergangen. Deze duikers zullen ook passagemogelijkheden bieden voor landdieren.

Met de ontsluitingen wordt tevens geanticipeerd op toekomstige ontwikkelingen in de Hooge Nesse. In tabel 2.1.3 is een overzicht gegeven van de landschappelijke en ecologische inpassingsgebieden.

Tabel 2.1.3 Overzicht inpassingsgebieden in de gemeente Zwijndrecht, ter hoogte van de Lindtse Dijk

Gebied/locatie	Typering na te streven inrichting
Lindtse Dijk (km 15,2)	Waarborgen continuïteit boombeplanting aan weerszijden van de dijk
Twaalfroedenstrook (km 15,3 – 15,6)	Ontwikkeling in nader overleg met betrokken partijen
Oostelijke spoorloot (km 15,3 – 15,5)	Waterpartij met brede plas-dras oeverzone

2.1.6 Compensatie (SGR)

De aanleg en het gebruik van de HSL-Zuid in het betrokken gebied vindt plaats zoals beschreven in het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998. Deze herziening leidt dus niet tot extra aantasting van de aanwezige natuur-, bos- en recreatiewaarden. Daarmee blijft hetgeen in het Tracébesluit HSL-Zuid over de oostkant van de Hooge Nesse (de Twaalfroedenstrook) vermeld staat van toepassing. De herziening voorziet in de ontsluiting van het toekomstig recreatiegebied.

2.1.7 Aanleg van de spoorbaan

Beschermingsniveau

In aansluiting op wat in het algemeen deel van de Nota van Toelichting bij het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998 is aangegeven zal voor het gebied van de Lindtse Dijk het basis beschermingsniveau in acht moeten worden genomen.

Infrastructurale maatregelen tijdens de bouw en aanlegfase

Tijdens de aanleg van de spoorbaan, de reconstructie van de wegen en de bouw van kunstwerken worden maatregelen genomen om een zo onbelemmerd mogelijke verkeersafwikkeling mogelijk te maken. Daarbij staat het waarborgen van de bereikbaarheid centraal. Uitgangspunt is dat tijdens de bouw- en aanlegfase het verkeer zoveel mogelijk gebruik kan blijven maken van de aanwezige infrastructuur.

De Lindtse Dijk wordt pas afgesloten wanneer een alternatieve route of de nieuwe route over de Hooge Nesse beschikbaar is.

2.1.8. Milieu-effecten

De milieu-effectrapportage voor de HSL-Zuid is opgenomen in de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid (PKB HSL-Zuid). Bij de uitwerking van het gekozen tracé in het tracébesluit moeten de milieugevolgen zodanig in beeld worden gebracht dat het milieubelang een volwaardige plaats bij de besluitvorming kan krijgen. Hiervoor wordt het in het kader van de PKB HSL-Zuid opgestelde beoordelingskader gebruikt. De wijziging van de kruising van de Lindtse Dijk met het tracé van de HSL-Zuid wordt vergeleken met de in het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998 beschreven situatie. Voor deze vergelijking zijn de volgende aspecten relevant: landschap, ecologie, bodem en water, wonen, recreatie, geluid en sociale aspecten. Uit de hierboven gegeven beschrijving blijkt dat de in dit Tracébesluit opgenomen variant op geen van deze aspecten een achteruitgang betekent ten opzichte van de variant die is beschreven in het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998.

2.2 Gemeente Breda (Tracédeel 7)

2.2.1 Oude Liesboslaan 154

Naar aanleiding van vernietiging

De Afdeling heeft het beroep van G.J.M. van Helvoort gegrond verklaard omdat ten onrechte de derde bouwlaag (tweede verdieping) van de woning niet in het akoestisch onderzoek is betrokken. Volgens de Afdeling is het Tracébesluit op dat punt niet op zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Daarom is het Tracébesluit ter hoogte van het pand aan de Oude Liesboslaan 154 vernietigd.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling is aanvullend akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbelasting van de HSL-Zuid, de A16 en de A58 op de woning Oude Liesboslaan 154. Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) vanwege de A58 wordt overschreden. Ter hoogte van deze woning voorziet het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 in een geluidscherm langs de A58 met een hoogte van 5 meter en langs de op- en afritten in een scherm met een hoogte van 4 meter. Ondanks deze schermen wordt behalve bij onderhavige woning nog bij circa 18 andere woningen in de directe omgeving de voorkeursgrenswaarde overschreden. Deze overschrijding ligt in dezelfde orde van grootte als de overschrijding zoals berekend in het Akoestisch onderzoek HSL-Zuid, A16, A58, Gemeente Breda. Het totaal aantal woningen met een overschrijding blijft ongewijzigd en daarmee is er ook geen aanleiding om de afscherpende voorzieningen zoals deze in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 zijn opgenomen, te heroverwegen.

In het kader van het Tracébesluit HSL-Zuid is door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant bij besluit van 8 december 1998 reeds vanwege de A58 een hogere waarde van 52 dB(A) vastgesteld voor de tweede bouwlaag (eerste verdieping). Als aanvulling hierop zal voor deze woning een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting voor de derde bouwlaag (tweede verdieping) van 53 dB(A) worden aangevraagd.

Tabel 2.4.18 "Overzicht van adressen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in de gemeente Breda, A58 noordzijde, aanleg nieuwe weg", zoals opgenomen in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 (Tracédeel 7) wordt dan ook als volgt aangevuld.

Aanvulling Tabel 2.4.18 "Overzicht van adressen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in de gemeente Breda, A58 noordzijde, aanleg nieuwe weg"

Straat	Huisnummer	Aantal Woningen	Hogere waarde dB(A)
Oude Liesboslaan	154	1	53

Het betreffende aanvullend akoestisch onderzoek ligt bij dit Tracébesluit ter inzage.

Op grond van het voorgaande is dit tracé-gedeelte in dit Tracébesluit opgenomen zoals aangegeven op kaartblad 2.

2.2.2 Rijsbergseweg 258

Naar aanleiding van vernietiging

De Afdeling heeft het beroep van J.D.A. Kollen en A.M. Kollen-Claes gegrond verklaard omdat hun woning ontbreekt in het akoestisch onderzoek. Evenmin blijkt uit andere stukken hoeveel de geluidbelasting aan de gevel van de woning zal bedragen. De woning ligt binnen de bij de HSL-Zuid, de A16 en de Rijsbergseweg behorende geluidzones, zodat een onderzoek naar de geluidbelasting niet achterwege had mogen blijven.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling is aanvullend akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbelasting van de HSL-Zuid, de A16 en de Rijsbergseweg op de woning Rijsbergseweg 258. Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) vanwege de A16 wordt overschreden. Ter hoogte van deze woning voorziet het Tracébesluit in een geluidscherm langs de A16 met een hoogte van 5 meter. Ondanks dit scherm wordt behalve bij onderhavige woning nog bij 11 andere woningen in

de directe omgeving de voorkeursgrenswaarde overschreden. Deze overschrijding ligt in dezelfde orde van grootte als de overschrijding zoals berekend in het Akoestisch onderzoek HSL-Zuid, A16, A58, Gemeente Breda. Gezien dit beperkte aantal woningen en de beperkte reductie die een één meter hoger scherm zou opleveren, leidt de nieuwe informatie ten aanzien van deze woning niet tot een heroverweging van de afschermende voorziening zoals deze is opgenomen in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998.

Voor het pand aan de Rijsbergseweg 258 wordt de voorkeursgrenswaarde vanwege de A16 met 6 dB(A) overschreden. Voor deze woning zal een hogere maximaal toelaatbare waarde worden aangevraagd van 53 dB(A) voor de begane grond en 56 dB(A) voor de tweede bouwlaag (eerste verdieping).

Tabel 2.4.17 "Overzicht van adressen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in de gemeente Breda, A16 tussen de Ettensebaan en de Effenseweg, aanleg nieuwe weg", zoals opgenomen in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 (Tracédeel 7), wordt dan ook als volgt aangevuld.

Aanvulling Tabel 2.4.17 "Overzicht van adressen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in de gemeente Breda, A16 tussen de Ettensebaan en de Effenseweg, aanleg nieuwe weg"

Straat	Huisnummer	Aantal woningen	Hogere waarde dB(A)
Rijsbergseweg	258	1	56

Het betreffende aanvullend akoestisch onderzoek ligt bij dit Tracébesluit ter inzage.

Op grond van het voorgaande is dit tracé-gedeelte in dit Tracébesluit opgenomen zoals aangegeven op kaartblad 3.

Bijlage 1

Samenvatting en beantwoording zienswijzen op het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II)

3290 AA Overwater Taxatie- en Onteigeningsadviesbureau BV (inzake A. Kooiman te Zwijndrecht) te Strijen

Volgens inspreker zal de ontsluiting naar de Lindtse Dijk in de nieuwe situatie voor vrachtwagens problematisch zijn c.q. wordt de ontsluiting van zijn perceel voor vrachtwagens onzeker geacht. Voorts is inspreker van mening dat zijn woonhuis niet gehandhaafd kan worden en aangekocht dient te worden; hij heeft twijfels omtrent de leefbaarheid op zijn perceel in verband met geluidhinder en trillingen. In ieder geval ondergaat zijn woning naar zijn oordeel een aanzienlijke waardedaling.

De ambtshalve herziening heeft betrekking op de kruising van de Lindtse Dijk met het tracé van de HSL-Zuid. Het tracé van de HSL-Zuid, zoals opgenomen in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 blijft ongewijzigd. Deze herziening brengt dan ook geen verandering in de ligging van het perceel van inspreker ten opzichte van het tracé van de HSL-Zuid.

Ontsluiting

De ophoging van de Lindtse Dijk, zoals opgenomen in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998, blijft achterwege waardoor de huidige ontsluiting van het perceel naar de Lindtse Dijk ook voor vrachtwagens behouden blijft.

Geluid

De geluidbelasting ten gevolge van de HSL-Zuid zal ter plaatse van de woning Lindtsebenedendijk 183 60 dB(A) bedragen. Hiervoor is inmiddels een hogere waarde verleend. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai van 50 dB(A) zal niet worden overschreden. Uit akoestisch onderzoek HSL-Zuid in de gemeente Zwijndrecht blijkt namelijk dat de geluidbelasting op 25 meter uit de as van de Lindtse Dijk lager is dan 50 dB(A). De woning van inspreker ligt op meer dan 25 meter uit de as van de Lindtse Dijk. Bovendien zal het wegverkeerslawaai verminderen omdat bij deze ambtshalve herziening de Lindtse Dijk ter hoogte van de woning van inspreker voor doorgaand verkeer zal worden afgesloten.

Trillingen

Zoals ook aangeven in het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998, zal van een verhoogd trillingsniveau nauwelijks sprake zijn. De nieuwe spoorlijn wordt ter plaatse op een onderheide constructie aangebracht. Bij deze constructie worden de trillingen in verticale richting overgebracht via de paalfundering naar de draagkrachtige zandlaag en zullen niet of nauwelijks waarneembaar zijn in de slappe bovenlaag. Mede gezien het feit dat de woning op circa 50 meter uit het tracé ligt zullen trillingen vanwege de HSL hier naar verwachting niet waarneembaar zijn. Overigens heeft ook de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in haar uitspraak van 6 september 1999 geoordeeld dat het niet aannemelijk is dat het gebruik van de HSL-Zuid op een afstand van meer dan 50 meter schade aan gebouwen dan wel onaanvaardbare aantasting van woon- en leefklimaat veroorzaakt.

Leefbaarheid

Op grond van het voorgaande is in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 gemeend de woning aan de Lindtsebenedendijk 183 te handhaven. De ambtshalve herziening heeft geen betrekking op een wijziging van de spoorbaan, dus treden er geen veranderingen op in de in het Tracébesluit HSL-Zuid van

april 1998 aangegeven geluidbelasting en trillingshinder van de HSL-Zuid. Bovendien, doordat de ophoging van de Lindtse Dijk achterwege blijft, komt de aanpassing van de ontsluiting van de woningen aan de Lindtse benedendijk te vervallen. Hierdoor is er minder grond nodig van aanliggende eigendommen en blijft het huidige aanzicht van de Lindtse Dijk onaangetast. De Lindtse Dijk zal geen doorgaande verbinding meer vormen. Dit maakt dat de leefsituatie in de nieuwe situatie iets verbetert ten opzichte van de situatie zoals opgenomen in het Tracébesluit HSL-Zuid van april 1998.

Schade

Mocht inspreker van mening zijn dat schade wordt geleden, dan kan na vaststelling van het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. Voor de schaderegeling wordt verwezen naar de Nadeelcompensatieregeling HSL-Zuid, A16 en A4.

3290 AA Overwater Taxatie- en Onteigeningsadviesbureau BV (inzake B. Biemond te Zwijndrecht) te Strijen

Inspreker is van mening dat het woonhuis in de nieuwe situatie niet te handhaven is en aangekocht dient te worden. Hij heeft twijfels omtrent de leefbaarheid op zijn perceel in verband met geluidhinder en trillingen. Voorts is het inspreker niet bekend of er een hogere waarde voor zijn woonhuis is verleend. Verder meent inspreker dat in tegenstelling tot het gestelde in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) de geluidbelasting op zijn houten woonhuis hoger zal zijn dan 50 d(B)A.

De ambtshalve herziening heeft betrekking op de kruising van de Lindtse Dijk met het tracé van de HSL-Zuid. Het tracé van de HSL-Zuid, zoals opgenomen in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 blijft ongewijzigd. Deze herziening brengt dan ook geen verandering in de ligging van het perceel van inspreker ten opzichte van het tracé van de HSL-Zuid.

Geluid

De geluidbelasting ten gevolge van de HSL-Zuid zal ter plaatse van de woning Lindtse benedendijk 181 55 dB(A) op de begane grond en 57 dB(A) op de eerste verdieping bedragen. Aangezien de geluidbelasting ter plaatse voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, is er voor de woning Lindtse benedendijk 181 geen hogere waarde aangevraagd.

De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) heeft betrekking op het verkeerslawaaï afkomstig van de Lindtse Dijk. Deze waarde zal niet worden overschreden. Uit akoestisch onderzoek HSL-Zuid in de gemeente Zwijndrecht blijkt namelijk dat de geluidbelasting op 25 meter uit de as van de Lindtse Dijk lager dan 50 dB(A) is. De woning van inspreker ligt op meer dan 25 meter uit de as van de Lindtse Dijk. Bovendien zal het wegverkeerslawaaï verminderen omdat bij deze ambtshalve herziening de Lindtse Dijk ter hoogte van de woning van inspreker voor doorgaand verkeer zal worden afgesloten.

Overigens wordt de geluidbelasting berekend op de voorgevel; de constructie van de woning speelt daarbij geen rol. Er wordt namelijk van uitgegaan dat de gevel een geluidwering heeft die voldoet aan de eisen uit het bouwbesluit. Alleen ingeval een hogere waarde wordt toegestaan, moet de geluidbelasting in de woning aan de grenswaarde voor de geluidbelasting binnen de woning worden getoetst. In dat geval speelt de geluidwering van de gevel wel een rol.

Trillingen

Zoals ook zoals aangegeven in het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998 zal van een verhoogd trillingsniveau nauwelijks sprake zijn. De nieuwe spoorlijn wordt ter plaatse op een onderheide

constructie aangebracht. Bij deze constructie worden de trillingen in verticale richting overgebracht via de paalfundering naar de draagkrachtige zandlaag en zullen niet of nauwelijks waarneembaar zijn in de slappe bovenlaag. Mede gezien het feit dat de woning op circa 50 meter uit het tracé ligt zullen trillingen vanwege de HSL hier naar verwachting niet waarneembaar zijn. Overigens heeft ook de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in haar uitspraak van 6 september 1999 geoordeeld dat het niet aannemelijk is dat het gebruik van de HSL-Zuid op een afstand van meer dan 50 meter schade aan gebouwen dan wel onaanvaardbare aantasting van woon- en leefklimaat veroorzaakt.

Leefbaarheid

Op grond van het voorgaande is in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 gemeend de woning aan de Lindtsebenedendijk 181 te handhaven. De ambthalf herziening heeft geen betrekking op een wijziging van de spoorbaan, dus treden er geen veranderingen op in de in het Tracébesluit HSL-Zuid van april 1998 aangegeven geluidbelasting en trillingshinder van de HSL-Zuid. Bovendien blijft de ophoging van de Lindtse Dijk, zoals opgenomen in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998, achterwege waardoor de aanpassing van de ontsluiting van de woningen aan de Lindtsebenedendijk komt te vervallen. Hierdoor is er minder grond nodig van aanliggende eigendommen en blijft het huidige aanzicht van de Lindtse Dijk onaangetast. De Lindtse Dijk zal geen doorgaande verbinding meer vormen. Dit maakt dat de leefsituatie in de nieuwe situatie iets verbetert ten opzichte van de situatie zoals opgenomen in het Tracébesluit HSL-Zuid van april 1998.

3290 AA Overwater Taxatie- en Onteigeningsadviesbureau BV (inzake J. Biemond te Zwijndrecht) te Strijen

Inspreker is al geruime tijd in onderhandeling met de Nederlandse Spoorwegen over de verplaatsing van zijn bedrijf. Als gevolg van de herziening zou er een vertraging in de onderhandelingen zijn opgetreden, met name omtrent de hoogte van de schadeloosstelling. Inspreker verzoekt de Nederlandse Spoorwegen om met voortvarendheid met hem in onderhandeling te treden.

De ambtshalf herziening hoeft op de onderhandelingen voor de verwerving en bedrijfsverplaatsing geen invloed te hebben. Daar het tracé, ook bij de ambtshalf herziening van de kruising met de Lindtse Dijk, op dezelfde plaats ligt, blijft een verplaatsing van het bedrijf van J. Biemond noodzakelijk. Ingevolge het nieuwe Tracébesluit zullen de werkzaamheden aan de Lindtse Dijk echter veel minder omvangrijk zijn.

In de onderhandelingen is dan ook geen vertraging opgetreden, wel is er een verschil van inzicht over de hoogte van de schadeloosstelling en discussie over bepaalde uitgangspunten die aan de schadeloosstelling ten grondslag liggen.

De onderhandelingen zullen worden voortgezet opdat de nieuwbouw en de verplaatsing op tijd gerealiseerd kunnen worden.

4839 AD G.J.M. van Helvoort te Breda

Volgens inspreker zijn de geluidmetingen niet correct uitgevoerd. Er zou verkeerd zijn gemeten, er zouden verkeerde uitgangspunten zijn gehanteerd, er zou geen rekening gehouden zijn met cumulatie van geluid en er zou geen rekening zijn gehouden met de golfpatronen van de verschillende geluidsbronnen en met het dopplereffect van de HSL. Tevens is niet duidelijk welke gevel van de woning maatgevend is voor het

bepalen van de geluidbelasting. Voorts stelt inspreker dat naar resultaten wordt toegerekend. Als voorbeeld daarvan wordt aangegeven dat in het aanvullend akoestisch onderzoek een geluidbelasting vanwege de A58 van 48 dB(A) wordt berekend, terwijl deze in het akoestisch onderzoek behorende bij het Tracébesluit HSL-Zuid van april 1998 nog 49 dB(A) bedroeg.

Daarnaast heeft inspreker bezwaar tegen strategische keuzes als ontwerpsnelheid, de tunnel onder het Groene Hart en de tracékeuze in hoofdlijnen.

Voorts geeft inspreker aan dat schade beperkt kan worden door de panden aan de Oude Liesboslaan te bestemmen tot kantorenlocaties in plaats van de huidige land- en tuinbouwbestemming.

Geluid

Ten behoeve van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) is aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit aanvullend akoestisch onderzoek HSL-Zuid, A16, A58, gemeente Breda van november 1999 zijn dezelfde modellen en uitgangspunten gehanteerd als in het rapport "Akoestisch onderzoek HSL-Zuid, A16, A58, gemeente Breda" behorende bij het Tracébesluit HSL-Zuid van april 1998. In deze onderzoeken worden de Wet geluidhinder en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten in acht genomen.

De Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder spoorwegen stellen onder andere regels en grenswaarden ten aanzien van gezoneerde verkeerswegen en gezoneerde spoorwegen. Deze grenswaarden worden per geluidbron gesteld. In de wettelijke regelingen wordt gesproken over de geluidbelasting vanwege de weg en de geluidbelasting vanwege de spoorlijn en niet over de geluidbelasting vanwege wegverkeer of railverkeer.

Dit heeft er toe geleid dat ter plaatse onderscheid is gemaakt in de geluidbelasting van de verschillende wegen (A58 en A16) en van de HSL-Zuid.

De grenswaarden die voor de geluidbronnen worden gehanteerd, zijn gebaseerd op onderzoek waarin de relatie is bepaald tussen de hoogte van de geluidbelasting van de specifieke bron en de ondervonden hinder. Hieruit is bijvoorbeeld gebleken dat railverkeerslawaai als minder hinderlijk ervaren wordt dan wegverkeerslawaai. Dit heeft ertoe geleid dat voor wegverkeer een voorkeursgrenswaarde geldt van 50 dB(A) en voor railverkeer 57 dB(A).

Het is overigens niet zo dat voorbij gegaan wordt aan het effect van cumulatie van de verschillende geluidbelastingen. Zoals aangegeven in de akoestische rapporten (april 1998) wordt een overschrijding van de grenswaarde pas toegestaan nadat Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant de hogere grenswaarde heeft vastgesteld. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van de overschrijding van de grenswaarde, neemt de provincie het totale akoestische klimaat van de situatie in beschouwing. Dit is de reden dat bij onderhavige woning de gecumuleerde geluidbelasting in voor- en nasituatie is berekend. In tabel 7-1 van het aanvullend akoestisch onderzoek is de beoordeling van het totale akoestisch klimaat van de oostgevel aangegeven.

De methode van berekening van cumulatie van geluid en de beoordeling daarvan is, zoals vermeld in bijlage 3 van het rapport Akoestisch onderzoek HSL-Zuid, A16, A58 Gemeente Breda van april 1998, ontleend aan studies van TNO. Met het gebruik van deze methode wordt recht gedaan aan de beleving van het geluid dat afkomstig is van verschillende bronnen.

In de tabellen 4.1, 4.2, 4.3 en 7-1 van het aanvullende akoestische onderzoek is uitsluitend de geluidbelasting van de oostgevel aangegeven omdat voor alle bronnen de oostgevel maatgevend blijkt te zijn. De geluidbelastingen op de noord- en zuidgevel zijn weliswaar niet in het rapport vermeld, doch deze zijn wel berekend. De resultaten hiervan staan vermeld in de volgende tabellen, waarbij bij de berekening

van de toekomstige geluidbelasting is uitgegaan van de komst van de geluidwerende voorzieningen, zoals opgenomen in het Tracébesluit HSL-Zuid van april 1998.

Volledigheidshalve zijn in deze tabellen ook de onderzoeksresultaten met betrekking tot de oostgevel, zoals reeds opgenomen in de tabellen 4.1, 4.2, 4.3 en 7-1 van het aanvullend akoestisch onderzoek, opgenomen.

Tabel 1. Geluidbelasting per gevel en per geluidbron.

Toekomstig geluid vanwege A58

	Noord	Oost	Zuid
Begane grond	45	48	48
Eerste verdieping	49	52	51
Tweede verdieping	51	53	53

Toekomstig geluid vanwege A16

	Noord	Oost	Zuid
Begane grond	43	44	40
Eerste verdieping	47	47	43
Tweede verdieping	48	50	48

Toekomstig geluid vanwege HSL-Zuid

	Noord	Oost	Zuid
Begane grond	46	45	35
Eerste verdieping	48	48	41
Tweede verdieping	49	50	44

Tabel 2: Huidig en toekomstig gecumuleerde geluidniveau in MKM

	Noord		Oost		Zuid	
	Huidig	Toekomst	Huidig	Toekomst	Huidig	Toekomst
Begane grond	56	52	59	55	59	54
Eerste verdieping	58	57	60	59	60	57
Tweede verdieping	60	59	60	60	60	60
Beoordeling						
Begane grond	Matig	Redelijk	Matig	Redelijk	Matig	Redelijk
Eerste verdieping	Matig	Matig	Matig	Matig	Matig	Matig
Tweede verdieping	Matig	Matig	Matig	Matig	Matig	Matig

MKM=milieukwaliteitsmaat

In tabel 4.3 van het aanvullend akoestisch onderzoek (alsmede in bovenstaande tabel 1) is de geluidbelasting vanwege de A58 op de oostgevel van de begane grond 1 dB(A) lager dan in het rapport akoestisch onderzoek dat deel uitmaakt van het Tracébesluit HSL-Zuid van april 1998. Dit verschil wordt veroorzaakt door afronding.

Ten aanzien van de overige opmerkingen betreffende de toegepaste rekenmethode het volgende. De in het akoestisch onderzoek gebruikte methode is door de Wet geluidhinder en de daaraan verbonden uitvoeringsbesluiten voorgeschreven. De validiteit van deze methode is uitgebreid aan de orde geweest bij de behandeling van de beroepen tegen het Tracébesluit HSL-Zuid van april 1998 bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Afdeling heeft ingestemd met het gebruik van deze methode. Het toepassen van een andere methodiek is daarom niet aan de orde.

Strategische keuze en tracékeuze in hoofdlijnen

De strategische keuze tot aanleg van de HSL-Zuid is opgenomen in de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid d.d. 1 juli 1997. Hierin is nut en noodzaak van de HSL-Zuid onderbouwd en is gekozen voor de ontwerpsnelheid van 300 km/uur. In de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid is tevens de tracékeuze in hoofdlijnen uitgewerkt. Gekozen is voor een tracé, zoals dat is uitgewerkt in het Tracébesluit HSL-Zuid. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft 6 september 1999 uitspraak gedaan over de ingediende beroepen tegen de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid. De ingediende beroepen zijn ongegrond verklaard. Daarmee is de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid onherroepelijk geworden. Strategische keuzes als ontwerpsnelheid, de tunnel onder het Groene Hart en tracékeuze in hoofdlijnen staan daarmee in het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) niet meer ter discussie en maken geen deel uit van het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II).

Schadebeperking

De gronden waarvan inspreker voorstelt de bestemming te veranderen vallen buiten de gronden waarop het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) betrekking heeft. Bovendien behoort het herbestemmen van gronden tot de taken van de gemeentelijke overheden. Om die reden dient inspreker zich met een voorstel tot herziening van de bestemming van zijn gronden te richten tot de desbetreffende gemeente. Mocht inspreker van mening zijn dat schade wordt geleden, dan kan na vaststelling van het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. Voor de schaderegeling wordt verwezen naar de Nadeelcompensatieregeling HSL-Zuid, A16 en A4.

Bijlage 2

Toetsingsadvies Commissie MER

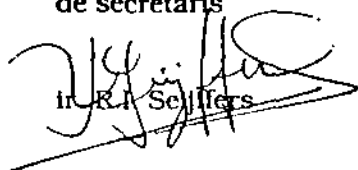
Toetsingsadvies over Aanvulling II ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over Aanvulling II
ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid.

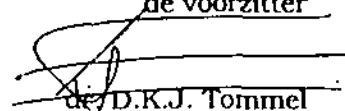
uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd
gezag) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
Hogesnelheidslijn-Zuid.

de secretaris


ir. R. J. Schijffers

de voorzitter


de D. K. J. Tommel

Utrecht, 15 februari 2000

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
HSL-Zuid/u199903673

uw brief
--

ons kenmerk
141-1089/Sf/ab

onderwerp
Reparatie ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid
(aanvulling II)

doorkiesnummer
(030) 234 76 38

Utrecht,
15 februari 2000

Geachte mevrouw Netelenbos,

Met bovengenoemde brief¹ stelde u, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingadvies uit te brengen over Aanvulling II ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid van 23 november 1999.

In deze Aanvulling wordt ingegaan op de onderdelen nieuwe kruising met de Lindtse Dijk in de gemeenten Heerjansdam en Zwijndrecht en de onderdelen Oude Liesbosbaan 154, met een aanvullend akoestisch onderzoek (derde bouwlaag), en Rijsbergseweg 258, aanvullend akoestisch onderzoek omdat deze woning ontbrak in eerder akoestisch onderzoek, beide in de gemeente Breda. Bij de Lindtse Dijk gaat het om een ambtshalve herziening van het Tracébesluit. Een herzien ontwerp-Tracébesluit voor de onderdelen in Breda vloeit voort uit de vernietiging van een aantal delen van het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid van 15 april 1998 door de uitspraak van 6 september 1999 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over ingediende beroepen.

In de periode 30 november tot en met 27 december 1999 heeft Aanvulling II met het bijhorende Akoestisch onderzoek HSL-Zuid, A16, A58, gemeente Breda van november 1999 ter inzage gelegen.² De Commissie³ heeft de ontvangen (inspraak)reacties in haar beschouwingen betrokken⁴.

Naar het oordeel van de Commissie bevat Aanvulling II voldoende informatie om het milieubelang in de besluitvorming een volwaardige plaats te geven en is er geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor samenstelling werkgroep en projectgegevens.

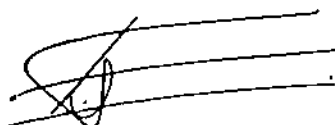
⁴ Zie bijlage 4 voor een overzicht.

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
website www.eia.nl
e-mail mer@eia.nl

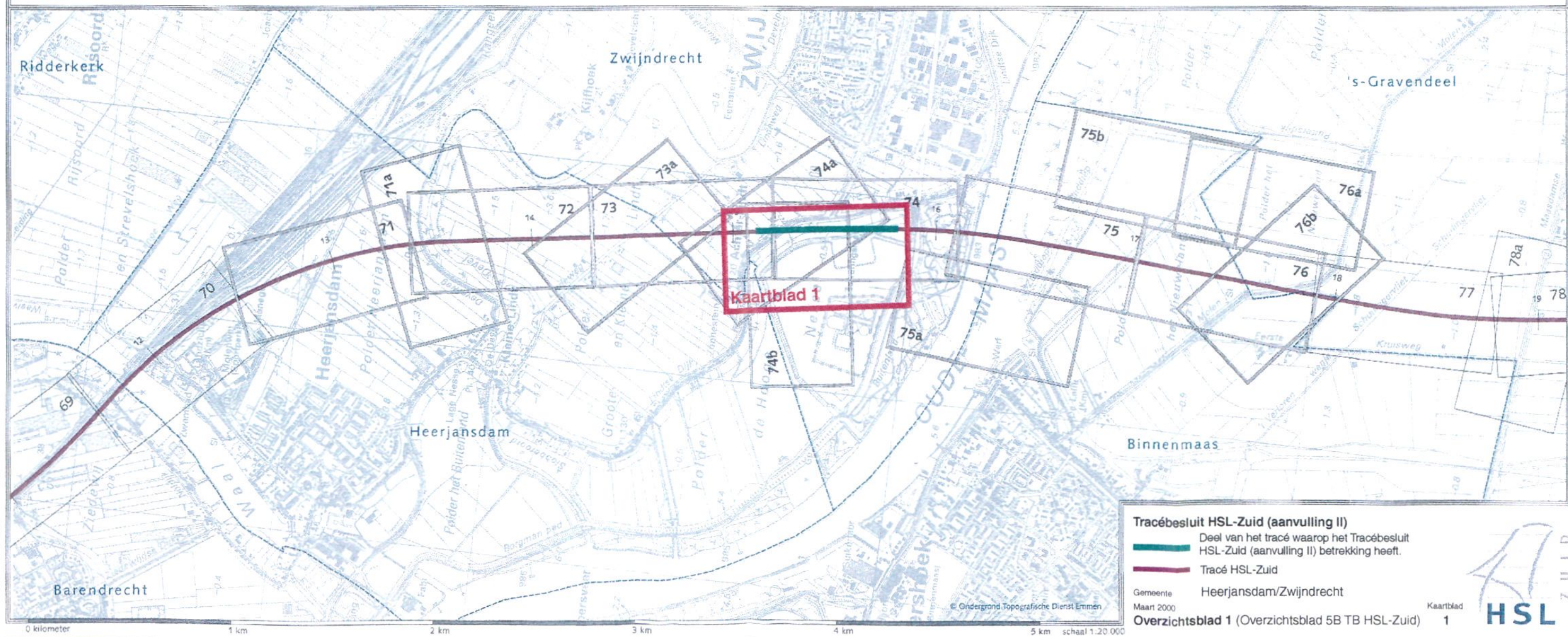
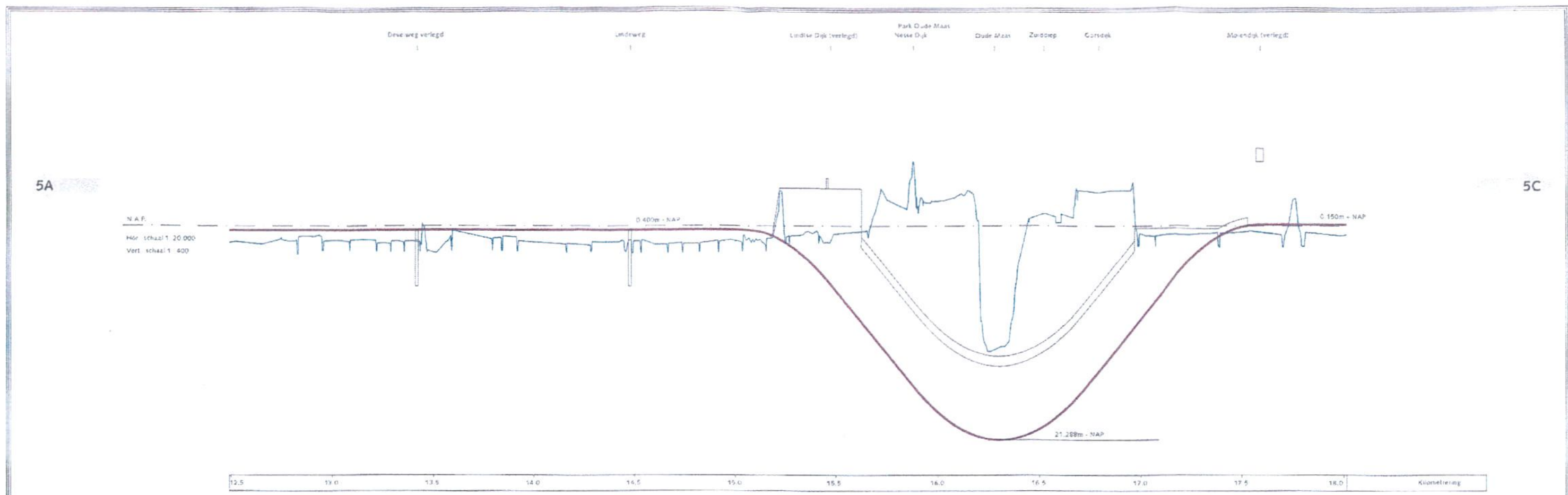
De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming.

Hoogachtend,

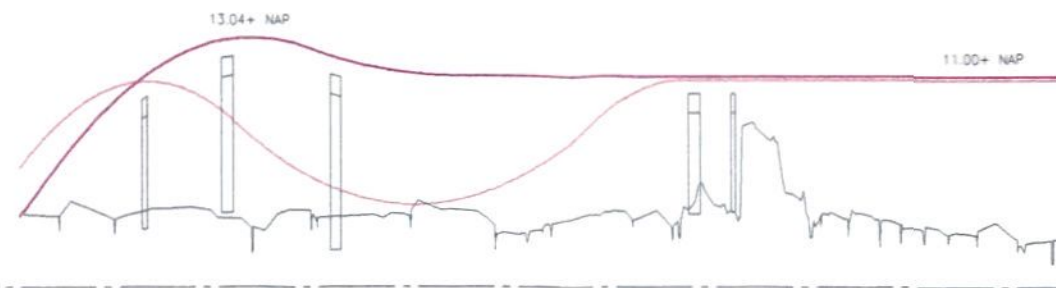


dr. D.K.J. Tommel,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Hogesnelheidslijn-Zuid

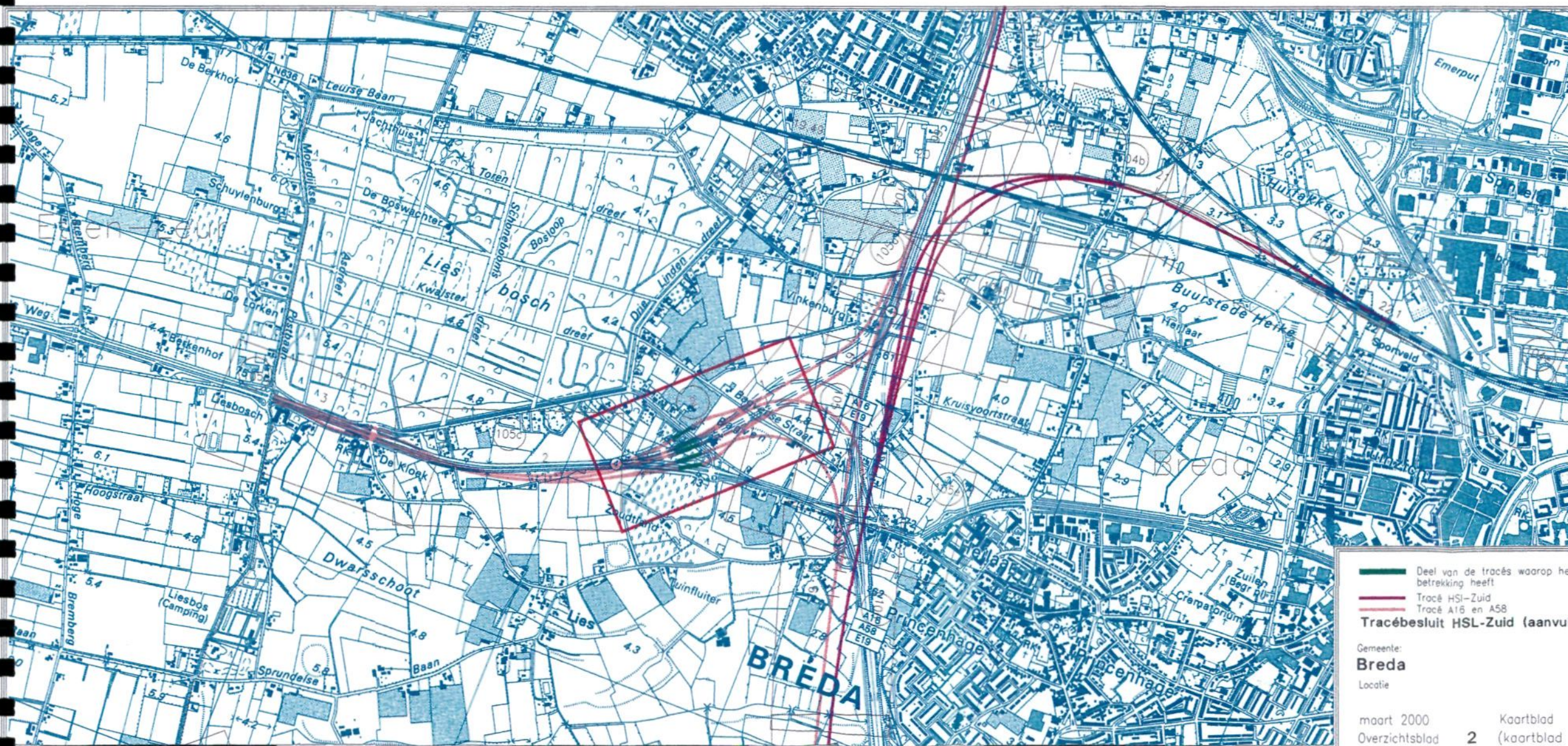
In afschrift aan: de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer



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



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



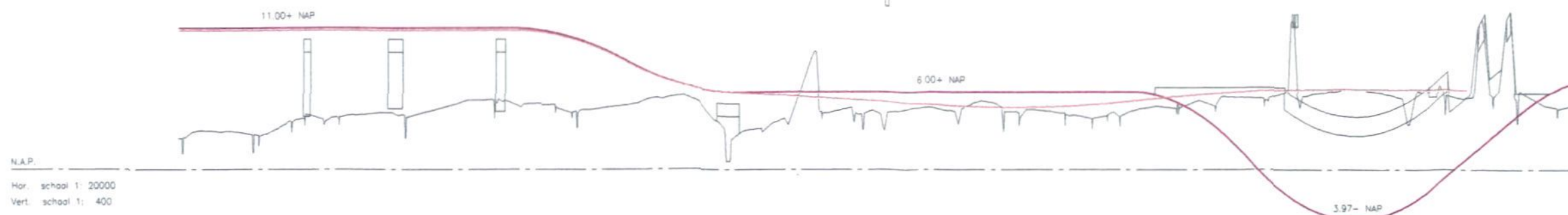
Deel van de tracés waarop het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II) betrekking heeft
 Tracé HSL-Zuid
 Tracé A16 en A58
Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II)

Gemeente:
Breda
 Locatie

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

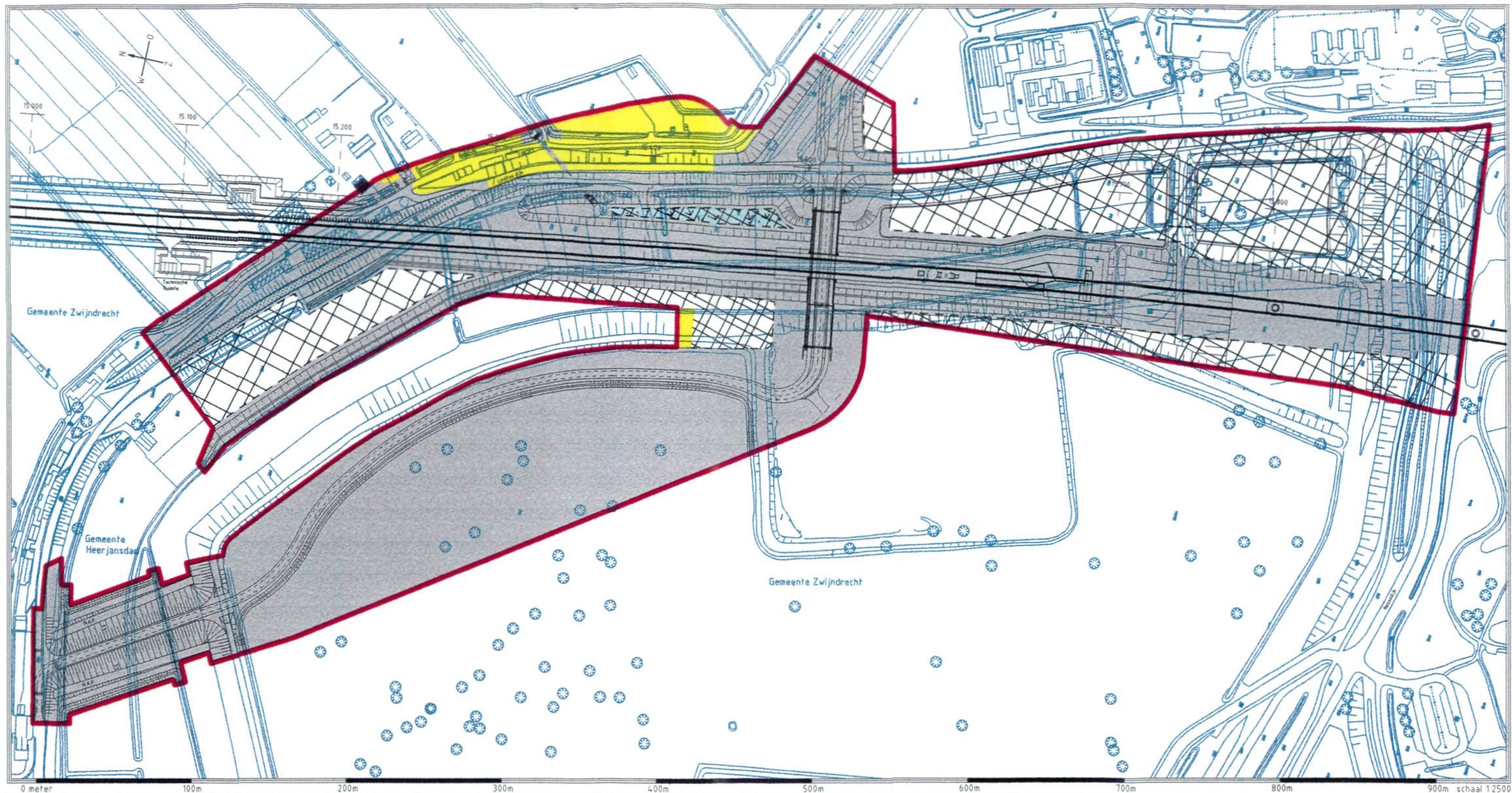


Bijloop Rijnsestraat Graaf Engelbertlaan Turfvaart Rijnbergseweg Aa of Weerij Effenseweg verlegde Effenseweg Kerstenloop Grauwmanloop ecoduct Oversebaan A16 Knooppunt Galder A16/A58



45.0 45.5 46.0 46.5 47.0 47.5 48.0 48.5 49.0 49.5 50.0 Kilometring



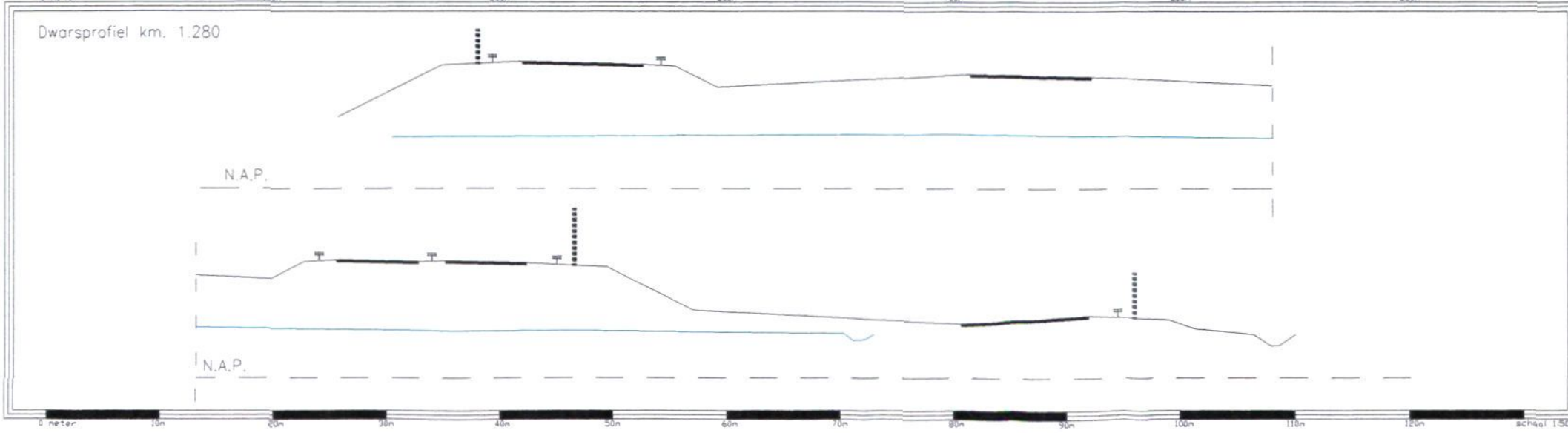
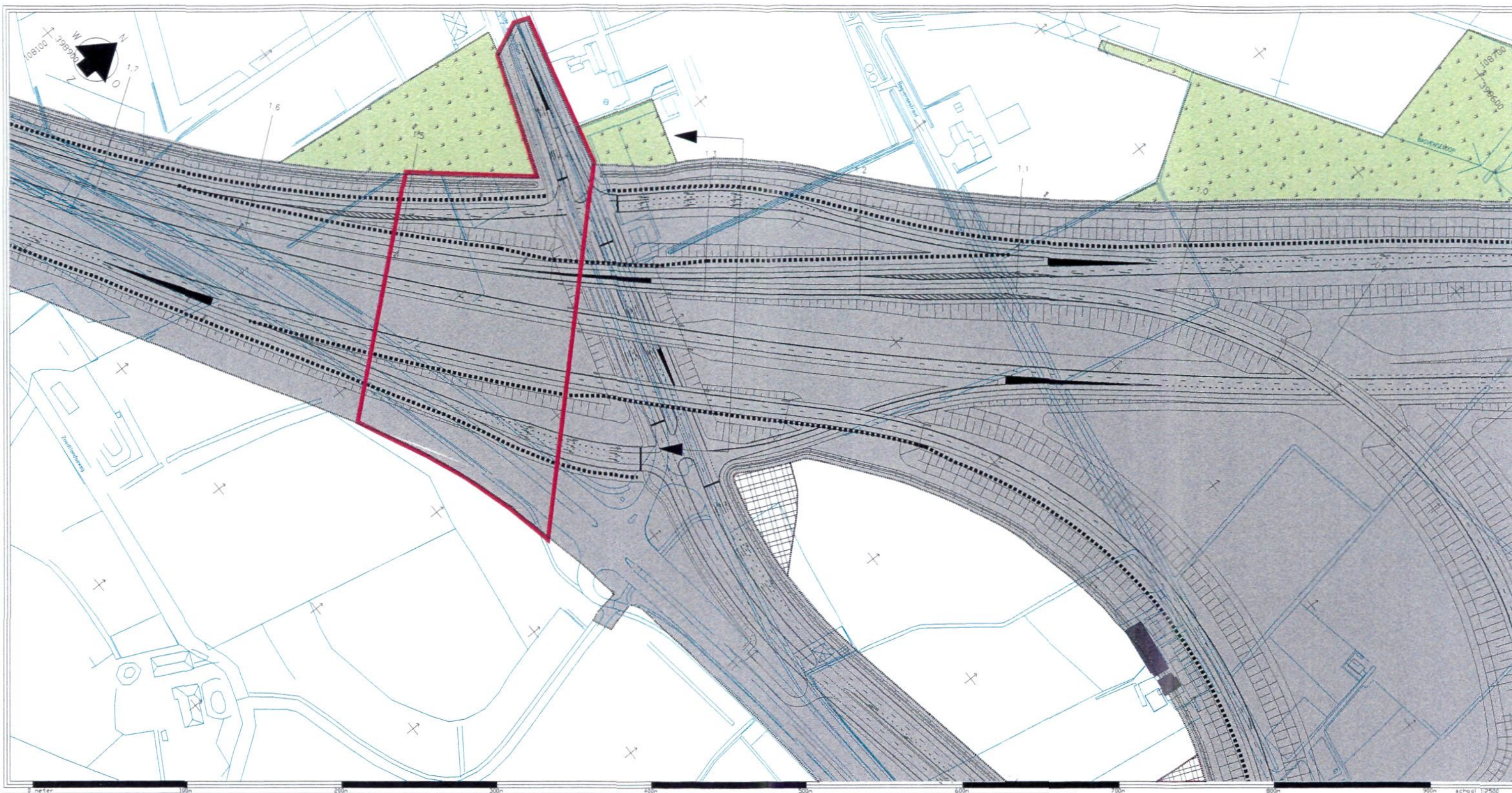


**Tracébesluit HSL-Zuid
Aanvulling II**
Gemeente
Heerjansdam, Zwijndrecht
Locatie
Lindtse dijk
Maart 2000
Kaartblad 1 (Tracébesluit 1998, kaartblad 74a en b)

Legend:

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

HSL ZUID



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

Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II)

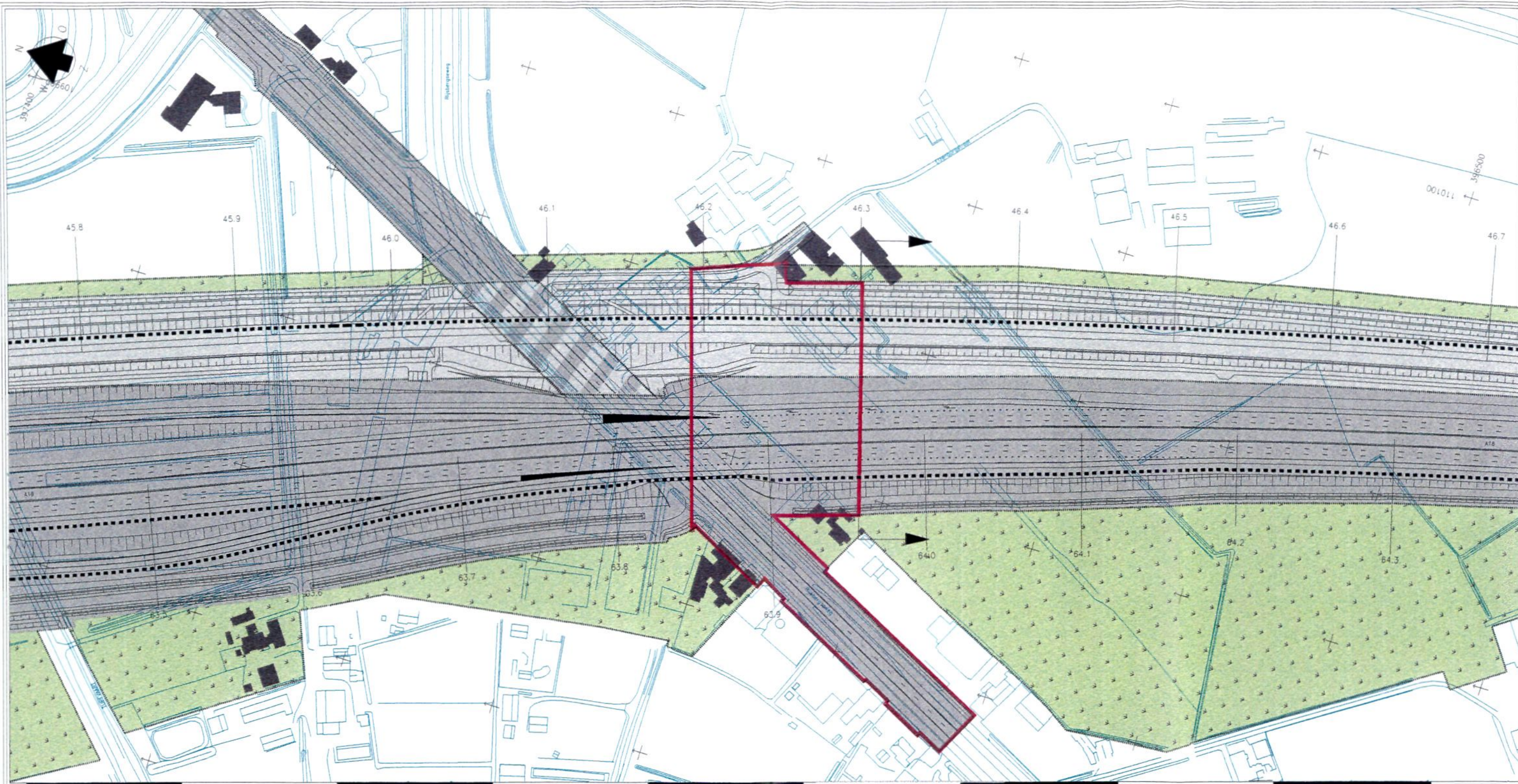
Gemeente:
Breda

Locatie
Koonpunt Princeville / Oude Liesboslaan

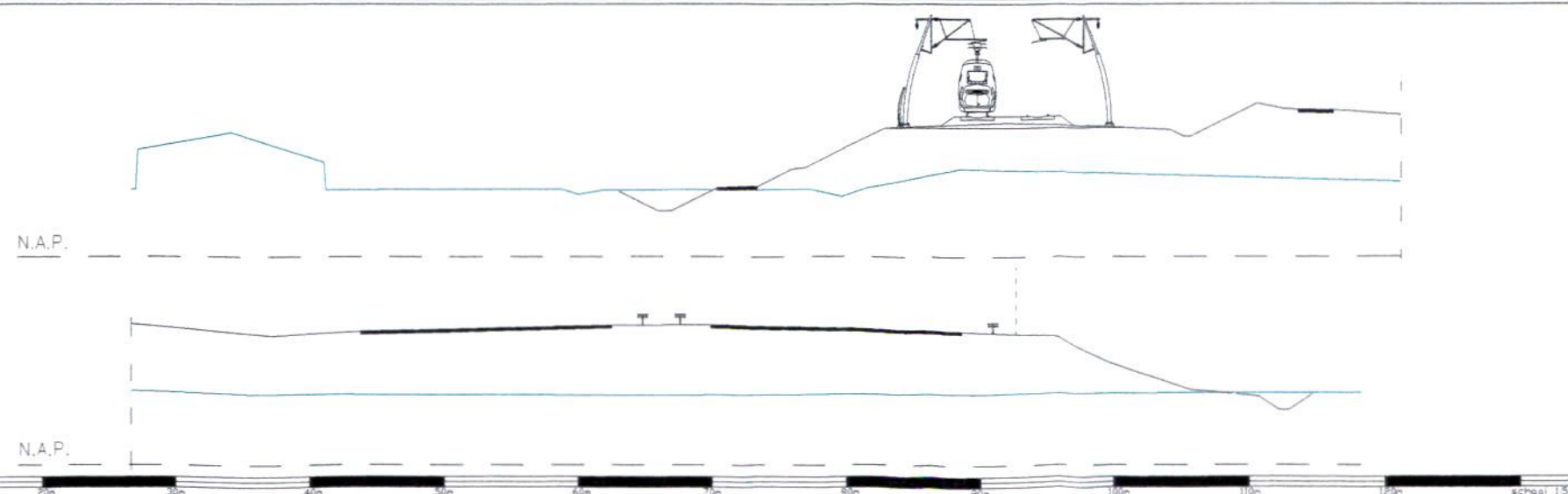
RFO: 568 / maart 2000

Kaartblad **2** (Kaartblad 105b TB HSL-Zuid)





Dwarsprofiel km. 46,300



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

Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II)

Gemeente:

Breda

Locatie

Rijsbergseweg / De Congo

RFO: 577 / maart 2000

Kaartblad **3** (Kaartblad 108 TB HSL-Zuid)



