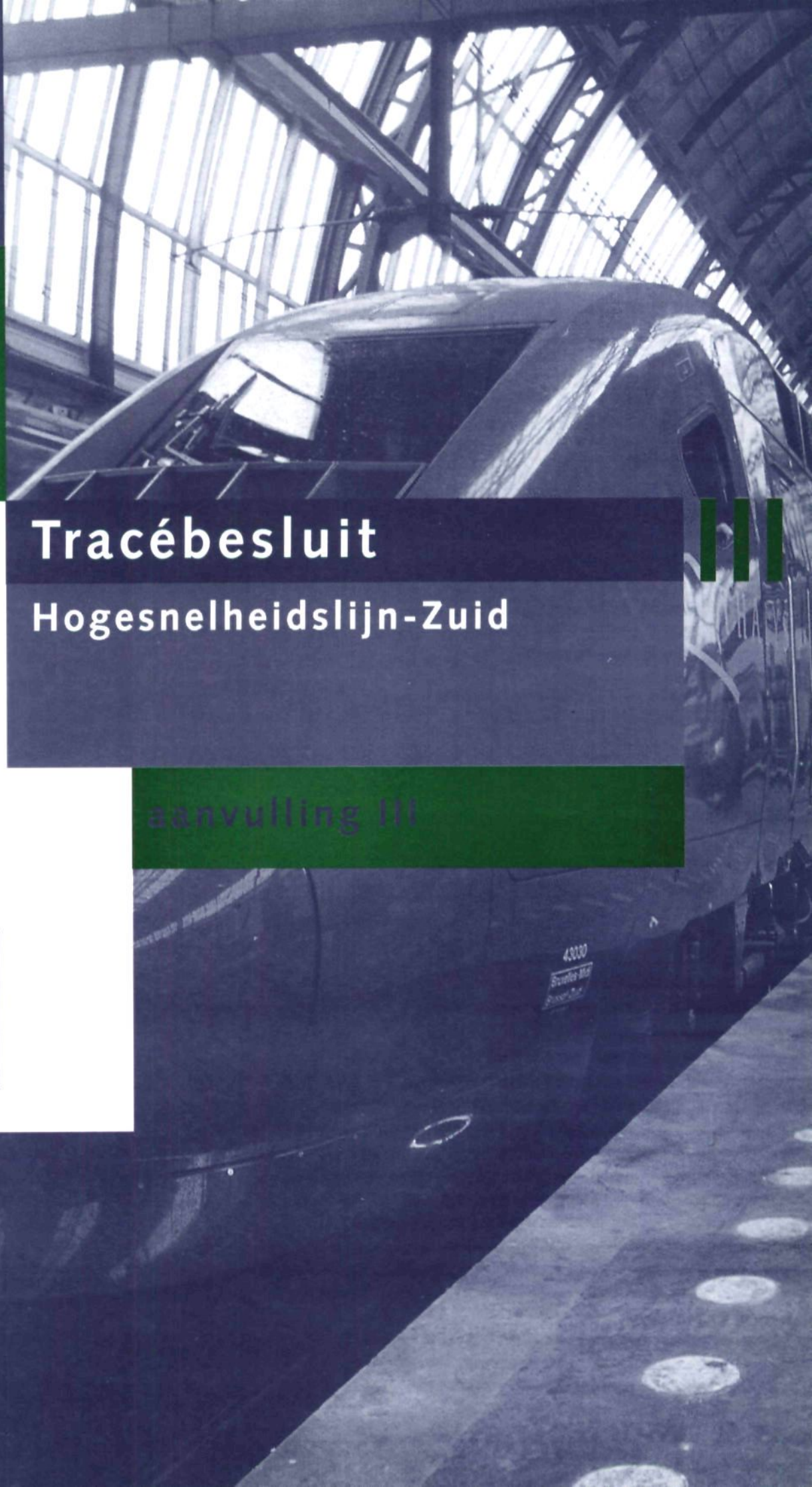


141-1119

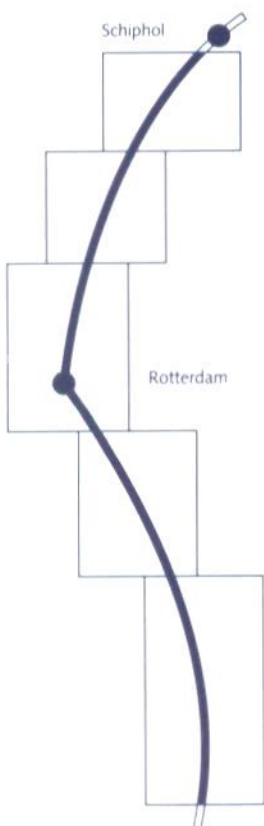


Tracébesluit

Hogesnelheidslijn-Zuid

III

aanvulling III



P 141-1119

Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (Aanvulling III)

- **Besluit**
- **Nota van toelichting: algemeen deel**
- **Toelichting per gemeente**

Bijlagen

- *Samenvatting en beantwoording van de zienswijzen met betrekking tot het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvullingIII)*
- **Het Liesbos en de realisering van de A58**



Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling III)

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

Dit Tracébesluit bevat besluiten voor een aantal vernietigde delen van het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid d.d. 15 april 1998 die niet overeenkomstig het ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid d.d. 31 oktober 1997 kunnen worden vastgesteld en waarvoor eerst een nieuw ontwerp-tracébesluit in procedure is gebracht. Het betreft de ontsluiting van het café-restaurant Princeville (Breda) en de ontsluiting van het pand de Sprundelsebaan 49 (Breda). Verder bevat dit Tracébesluit ambtshalve wijzigingen van het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid van 15 april 1998. Het betreft aanpassingen die betrekking hebben op:

- de kruising van de Hogesnelheidslijn-Zuid met de A12 (Bleiswijk);
- de ligging van een parallelweg nabij het landgoed Zoudtland (Breda);
- een lokale verbinding ten zuiden van het Liesbos (Breda);
- de verhoging van het geluidsscherp langs de A16 bij Effen (Breda).

Het ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid(aanvulling III) heeft van 21 maart 2000 tot en met 17 april 2000 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon zowel schriftelijk als mondeling op het ontwerp-Tracébesluit en de daarmee samenhangende documenten worden gereageerd.

De naar voren gebrachte zienswijzen hebben aanleiding gegeven om het onderdeel van de Hazeldonksestraat te laten vervallen en niet op te nemen in het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling III). Voor dit onderdeel wordt een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage gelegd.

Voorts zijn de ingediende zienswijzen aanleiding geweest om de toelichting op onderdelen uit te breiden. Deze uitbreidingen hebben geen gevolg voor het genomen besluit en zijn niet van dien aard dat een nieuw ontwerp-tracébesluit nodig is.

Den Haag, 13 november 2000.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,


T. Netelenbos

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

Inhoud

1	Besluit	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Doel	4
1.3	Beroep en schaderegeling	5

1 Besluit

1.1 Algemeen

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

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. Is dat niet het geval dan moeten eerst nieuwe ontwerp-tracébesluiten worden opgesteld en ter inzage gelegd.

Deze tracébesluiten dan wel ontwerp-tracébesluiten worden in de vorm van zogeheten "aanvullingen" in procedure gebracht.

Het voorliggend Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) betreft de volgende vernietigde delen:

- de ontsluiting van het restaurant Princeville aan de Liesboslaan 57 te Breda; en
- de ontsluiting van het pand Sprundelsebaan 49 te Breda.

In dit Tracébesluit zijn tevens enkele ambtshalve herzieningen van het Tracébesluit van 15 april 1998 opgenomen. Het betreft aanpassingen die betrekking hebben op:

- de kruising van de HSL-Zuid met de A12 (gemeente Bleiswijk);
- de ligging van een parallelweg nabij het landgoed Zoudtland (gemeente Breda);
- een lokale verbinding ten zuiden van het Liesbos (gemeente Breda); en
- de verhoging van het geluidsscherm langs de A16 bij Effen (gemeente Breda).

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

Het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) heeft van 21 maart tot en met 17 april 2000 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 aanleiding gegeven om de argumenten in de toelichting op de onderdelen met betrekking tot de lokale verbinding ten zuiden van het Liesbos, de ontsluiting van restaurant Princeville aan de Liesboslaan 57 en de ontsluiting van het pand Sprundelsebaan 49 te Breda uit te breiden. Deze aanpassingen in de toelichting zijn niet van dien aard dat ze aanleiding geven tot het in procedure brengen van een nieuw ontwerp-tracébesluit.

In het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) was ook het door de Raad van State vernietigde deel van de Hazeldonksestraat opgenomen. Hiertegen is een achttal zienswijzen ingediend, waaronder één van de gemeente Zundert. De zienswijzen hebben geleid tot het maken van een ander ontwerp, dat met

een nieuw ontwerp-Tracébesluit in procedure zal worden gebracht. Het betreffende onderdeel is in onderhavig Tracébesluit niet opgenomen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III), na aanpassing op bovenstaande onderdelen, vastgesteld.

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

- de omliggende passages in het onderhavige besluit;
- het op de tracékaartbladen aangegeven verloop en de geografische omvang van het besluit;
- de in de toelichting per gemeente opgenomen tabellen.

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

1.2 Doel

Het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) voorziet in het realiseren van gedeelten van de infrastructuur van het Nederlands deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Rotterdam-Brussel-Parijs/Londen en betreft het herstel van de volgende door de Raad van State vernietigde delen van het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998:

- de ontsluiting van het restaurant Princeville aan de Liesboslaan 57 te Breda;
- gronden ten behoeve van een carpoolplaats ter hoogte van de entree van het landgoed Zoudtland;
- de ontsluiting van het pand Sprundelsebaan 49 te Breda.

Verder bevat dit Tracébesluit besluiten voor ambtshalve aanpassingen van het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998:

- de kruising van de HSL-Zuid met de A12 (gemeente Bleiswijk);
- de vervanging van een parallelweg langs de A58 door een fietspad en het laten vervallen van een deel van een geluidsscherm ten zuiden van het Liesbos (gemeente Breda);
- de ligging van een parallelweg nabij het landgoed Zoudtland (gemeente Breda);
- de verhoging van een geluidsscherm langs de A16 bij Effen (gemeente Breda).

1.3 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

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.

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

Nota van Toelichting: algemeen deel

Inhoud

1	Nota van Toelichting: Algemeen Deel	3
1.1	<i>Aanleiding</i>	3
1.2	Gevolgen van de vernietiging	3
1.3	Ambtshalve aanpassingen	4
1.4	Planologische medewerking	4
1.5	Van ontwerp-Tracébesluit naar Tracébesluit	5

1 Nota van Toelichting: Algemeen Deel

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 HSL-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 HSL-Zuid is hoofdstuk V van de Tracéwet toegepast; 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 HSL-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-Rotterdam-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 PKB HSL-Zuid is de ligging van het tracé in hoofdlijnen vastgelegd.

Tegen zowel de PKB HSL-Zuid als het Tracébesluit HSL-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 PKB HSL-Zuid zijn ongegrond verklaard. Daarmee is de PKB HSL-Zuid onherroepelijk geworden.

Beroepen tegen het Tracébesluit HSL-Zuid zijn voor de Afdeling wel aanleiding geweest een aantal delen van het Tracébesluit te vernietigen. Voor deze vernietigde delen dienen besluiten te 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. Is dat niet het geval dan moeten eerst nieuwe ontwerp-tracébesluiten worden opgesteld en ter inzage gelegd. Deze tracébesluiten dan wel ontwerp-tracébesluiten worden in de vorm van zogeheten "aanvullingen" in procedure gebracht.

In voorliggend Tracébesluit is ook een aantal ambtshalve aanpassingen opgenomen.

1.2 Gevolgen van de vernietiging

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

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

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

Aangezien er voor deze vernietigde delen besluiten worden genomen die niet in overeenstemming zijn met het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 31 oktober 1997, diende er eerst een nieuw ontwerp-tracébesluit in procedure te worden gebracht.

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

1.3 Ambtshalve aanpassingen

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

- gemeente Bleiswijk: kruising van de HSL met A12;
- gemeente Breda: aanpassing ligging parallelweg Zoudtland;
- gemeente Breda: fietspad in plaats van parallelweg zuid Liesbos en inkorten geluidsscherm;
- gemeente Breda: verhoging geluidsscherm bij Effen.

In de Toelichting per gemeente worden deze delen beschreven en toegelicht. Als gevolg van enkele ambtshalve aanpassingen 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.

1.4 Planologische medewerking

Het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (Aanvulling III) is 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. Daarmee wordt tevens planologische medewerking gevraagd voor zover besluiten tot planologische medewerking zijn vernietigd in relatie tot een bepaald tracégedeelte. De betrokken bestuursorganen dienen uiterlijk binnen een jaar na vaststelling van het tracébesluit planologische medewerking te verlenen ten aanzien van het opgenomen tracé.

De provincie Zuid-Holland, de provincie Noord-Brabant, de gemeente Bleiswijk en de gemeente Breda hebben laten weten planologische medewerking te verlenen.

De gemeente Zundert heeft geweigerd planologische medewerking te verlenen. Binnen de gemeente Zundert is uitsluitend de aanpassing van de Hazeldonksestraat aan de orde, welk deel in het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) is komen te vervallen (zie paragraaf 1.5).

1.5 Van ontwerp-Tracébesluit naar Tracébesluit

Van 21 maart tot en met 17 april 2000 heeft het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon zowel schriftelijk als mondeling op het ontwerp-Tracébesluit en de daarmee samenhangende akoestische onderzoeken worden gereageerd. Er zijn 20 zienswijzen binnengekomen. In bijlage 1 is een samenvatting en beantwoording van deze zienswijzen opgenomen.

Het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) is ter informatie aan de Commissie voor de Milieu-effectrapportage verzonden. Het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) heeft de commissie geen aanleiding gegeven tot het maken van opmerkingen.

De naar voren gebrachte zienswijzen hebben aanleiding gegeven om het onderdeel van de Hazeldonksestraat te laten vervallen en niet op te nemen in het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III). Voorts zijn de ingediende zienswijzen aanleiding geweest om de toelichting op de onderdelen met betrekking tot de lokale verbinding ten zuiden van het Liesbos, de ontsluiting van restaurant Princeville aan de Liesboslaan 57 en de ontsluiting van het pand Sprundelsebaan 49 te Breda uit te breiden. Deze uitbreidingen van de toelichting hebben geen gevolg voor het genomen besluit en zijn niet van dien aard dat een nieuw ontwerp-tracébesluit nodig is.

Een en ander betekent dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) overeenkomstig het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) heeft vastgesteld, met uitzondering van het deel aangaande de Hazeldonksestraat. Voor de Hazeldonksestraat wordt een nieuw ontwerp-Tracébesluit in procedure gebracht.

Het Tracébesluit heeft gevolgen voor de inspraak en rechtsbescherming bij 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 III) zijn er ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) enkele aanpassingen gedaan. Naast het opnemen van deze paragraaf en het doorvoeren van redactionele correcties, zijn de volgende aanpassingen doorgevoerd.

Fietspad langs het Liesbos

Tegen het vervangen van de parallelweg langs de A58 aan de zuidrand van het Liesbos door een fietspad is een aantal zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn afkomstig van bewoners van de Oude Liesboslaan tussen de Drielindendreef en de Huisdreef en van de Moerdijkse Postbaan. De strekking van de zienswijzen is dat men vindt dat de gevolgen van de aantasting van de bosrand worden overdreven en de consequenties van de afsluiting van de parallelweg voor autoverkeer onvoldoende worden onderkend. De toelichting op dit onderdeel van het Tracébesluit is in die zin uitgebreid dat de waarden van het Liesbos en de gevolgen van de aantasting van de bosrand uitgebreider zijn beschreven, evenals de verkeerskundige consequenties van het vervangen van de parallelweg door een fietspad. Een en ander leidt nog steeds tot de conclusie dat het onverantwoord is de zuidelijke bosrand van het Liesbos aan te tasten. Daarbij wordt aangegeven dat bewoners van de Oude Liesboslaan met de auto langs de noordzijde van het Liesbos naar Etten-Leur zullen moeten rijden. Dit effect wordt, gezien de aard en omvang ervan, aanvaardbaar geacht vergeleken met het behoud van het waardevolle Liesbos.

Bereikbaarheid restaurant Princeville

Naar aanleiding van een zienswijze die is ingediend met betrekking tot het onderzoek aangaande de exploiteerbaarheid van het café-restaurant Princeville is aanvullend onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek leiden nog steeds tot de conclusie dat er geen argumenten zijn die de beslissing zouden moeten rechtvaardigen dat het café-restaurant Princeville als gevolg van de realisering van de HSL en A16 niet meer levensvatbaar zal zijn. Er is derhalve geen aanleiding het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit aan te passen.

Ontsluiting Sprundelsebaan 49

Zowel van de bewoner van de Sprundelsebaan 49 als van het landgoed Lindendorp (Sprundelsebaan 47) is een zienswijze ontvangen met betrekking tot dit onderwerp. Beiden geven aan voorkeur te hebben voor een ontsluiting van de Sprundelsebaan 49 aan de westzijde van het perceel op het zogeheten eikenlaantje. Het Tracébesluit is in die zin aangepast dat geen voorkeur wordt uitgesproken voor een bepaalde ontsluiting van Sprundelsebaan 49. Het Tracébesluit beperkt zich tot de voor de aanleg van de A16 en de daarbij behorende voorzieningen noodzakelijke gronden. In de toelichting wordt aangegeven op welke wijze het landgoed Lindendorp zo veel mogelijk gespaard kan blijven.

Verklaring van begrippen

De Afdeling:	de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
OTB HSL-Zuid (aanvulling III):	het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)
TB HSL-Zuid (aanvulling III):	het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)
TB HSL-Zuid:	het Tracébesluit "HSL-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.

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

Inhoud

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	Geluidsmaatregelen	5
1.2.5	Inpassingsmaatregelen	5
1.2.6	Compensatie (SGR)	6
1.2.7	Bodem, archeologie en waterkwaliteit	6
2	Aanpassen ligging parallelweg bij Zoudtland	7
2.1	Aanleiding	7
2.2	Nieuw ontwerp	7
2.3	Beschrijving tracé	8
3	Verbinding ten zuiden van het Liesbos	9
3.1	Aanleiding	9
3.2	Het Liesbos en de gevolgen van het Tracébesluit HSL-Zuid	9
3.3	Mogelijke maatregelen	10
3.3.1	Het geluidsscherm	10
3.3.2	De parallelweg	10
3.4	Gekozen maatregelen	11
3.5	Beschrijving tracé	12
4	Ontsluiting restaurant Princeville, Liesboslaan 57	13
4.1	Aanleiding	13
4.2	Bestaande ontsluiting café-restaurant Princeville	13
4.3	Ontsluiting volgens Tracébesluit HSL-Zuid	14
4.4	Ontsluiting volgens Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)	14
4.5	Exploiteerbaarheid	15
4.5.1	Tijdens de aanleg	15
4.5.2	Na realisering van HSL, A16 en knooppunt Princeville	15
4.5.3	Conclusie	16
4.6	Ligging tracé	16
5	Ontsluiting Sprundelsebaan 49	17
5.1	Aanleiding	17
5.2	Bestaande situatie	17
5.3	Gevolgen Tracébesluit HSL-Zuid voor Lindenborgh	18
5.4	Mogelijke ontsluitingswijzen	18

5.4.1	Uitgangspunten	18
5.4.2	Ontsluitingsmogelijkheden	18
5.5	<i>Conclusie</i>	19
6	Verhoging geluidsschermbij Effen	20
6.1	Aanleiding	20
6.2	Akoestisch onderzoek	20

1 A12

Gemeente Bleiswijk (Tracédeel 4); ambtshalve aanpassing

1.1 Aanleiding

In de gemeente Bleiswijk wordt het op 15 april 1998 vastgestelde Tracébesluit 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. Bij deze kruising gaat de HSL met een spoorviaduct over de A12 heen. 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 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 Tracébesluit HSL-Zuid bij de situering van de pijlers abusievelijk geen rekening is gehouden met het feit dat de A12 ter plaatse geen middenberm heeft tussen beide rijstroken. Om die reden is het nodig voor de pijlers 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 voorliggend 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 Tracébesluit 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 opgenomen. 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 1.1). Deze moeten worden verlegd. Een en ander vindt plaats in overleg met de leidingbeheerders.

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 Geluidsmaatregelen

Woningen en andere geluidsgevoelige 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. (Akoestisch onderzoek HSL-Zuid/A12; gemeente Bleiswijk)

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, welke bestaat uit 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); ten dele naar aanleiding van vernietiging en ten dele ambtshalve aanpassing

2.1 Aanleiding

De eigenares van het landgoed Zoudtland heeft bij de Raad van State beroep aangetekend tegen, onder andere, de situering van de carpoolplaats bij de ingang van het landgoed.

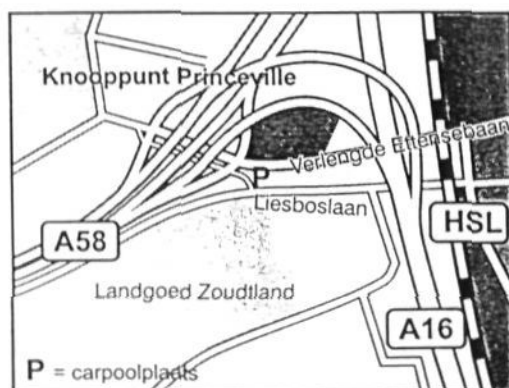
In haar uitspraak van 6 september 1999 stelt de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat haar is gebleken dat omtrent de plaats van de carpoolplaats die in het Tracébesluit HSL-Zuid voor de ingang van het landgoed is voorzien (ten tijde van haar uitspraak) overleg gaande is met de gemeente Breda om deze elders te situeren. De Afdeling stelt vast dat het onderzoek naar de uiteindelijke locatie van de carpoolplaats nog niet is afgerond.

Gelet hierop en in aanmerking genomen dat de eigenares van het landgoed de situering van de carpoolplaats in het Tracébesluit HSL-Zuid heeft betwist, heeft de Afdeling dit beroep gegrond verklaard. Omdat de Afdeling van mening is dat de locatie van de carpoolplaats onzorgvuldig is voorbereid, is het Tracébesluit wat de carpoolplaats betreft vernietigd.

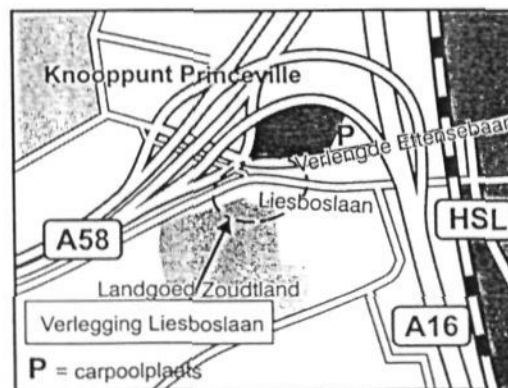
2.2 Nieuw ontwerp

In overleg met de gemeente Breda is er voor gekozen de carpoolplaats te projecteren in het knooppunt Princeville, ten noorden van de Verlengde Ettensebaan. Deze locatie wordt planologisch vastgelegd in het bestemmingsplan HSL-A16 van de gemeente Breda.

In het Tracébesluit HSL-Zuid loopt de Liesboslaan als erfontsluitingsweg evenwijdig aan en ten zuiden van de Verlengde Ettensebaan en de A58 (zie kaart 2.1). Nu de carpoolplaats elders is geprojecteerd, wordt de Liesboslaan strakker gebundeld met de afrit van de A58 en met de Verlengde Ettensebaan (zie kaart 2.2).



Kaart 2.1 Oplossing volgens Tracébesluit HSL-Zuid



Kaart 2.2 Nieuwe oplossing

2.3 Beschrijving tracé

In het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) is de Liesboslaan ter hoogte van de toegang tot het landgoed Zoudtland naar het noorden verschoven en wordt deze aldus strak gebundeld met de afrit van de A58 en de Verlengde Ettensebaan. Het benodigde ruimtebeslag is kleiner dan in het geval op deze locatie een carpoolplaats was voorzien, zoals opgenomen in het Tracébesluit HSL-Zuid. De ruimte die vrijkomt sluit aan op het landgoed Zoudtland.

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

Met onderhavig Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) wordt in de gemeente Breda het Tracébesluit HSL-Zuid herzien voor het gedeelte zoals aangegeven op kaartblad 2 en hierboven is beschreven. Deze herziening houdt zowel het herstel in van het ruimtebeslag dat door de Afdeling is vernietigd (de carpoolplaats), als een ambtshalve aanpassing die bestaat uit het strakker bundelen van de Liesboslaan met de afrit van de A58 en de Verlengde Ettensebaan.

Vanwege de strakkere bundeling 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 verwerving van deze gronden niet aan de orde.

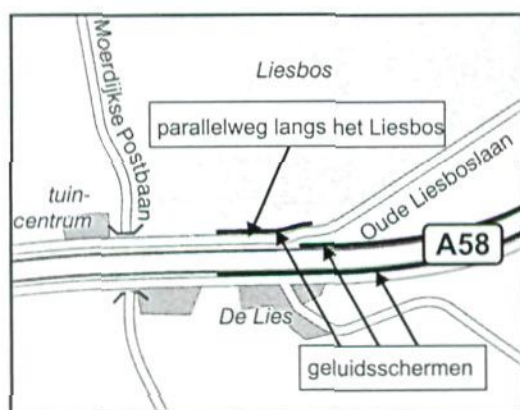
3 Verbinding ten zuiden van het Liesbos

Gemeente Breda (Tracédeel 7); ambtshalve aanpassing

3.1 Aanleiding

Aan de noordzijde van de N58 ligt ter hoogte van het Liesbos een parallelweg, tussen de Oude Liesboslaan en de Moerdijkse Postbaan.

In het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998 is de ombouw van de N58, tussen Breda en Etten-Leur, tot autosnelweg A58 opgenomen. Omdat met deze ombouw het dwarsprofiel van de weg wordt verbreed en deze verbreding in noordelijke richting plaatsvindt, dient de bedoelde parallelweg naar het noorden te worden opgeschoven. Als gevolg hiervan is de zuidelijke rand van het Liesbos in het geding.



Op dezelfde locatie is in het Tracébesluit aan de noordzijde van de parallelweg een geluidsscherm voorzien (zie kaart 3.1).

Het ruimtebeslag vanwege de verschoven parallelweg en het geprojecteerde geluidsscherm heeft tot gevolg dat op enkele plaatsen bomen en beplanting in de rand van het Liesbos dienen te verdwijnen. Dit verlies aan waardevolle bomen en de daarmee samenhangende negatieve gevolgen voor het bos zijn aanleiding om na te gaan welke mogelijkheden er zijn het ruimtebeslag ter hoogte van de zuidelijke bosrand te beperken.

Kaart 3.1 Parallelweg langs het Liesbos

In paragraaf 3.2 wordt een beschrijving gegeven van het Liesbos en van de effecten die optreden bij aantasting van de bosrand. De mogelijkheden om het ruimtebeslag te beperken staan beschreven in paragraaf 3.3. De afweging met betrekking tot het toepassen van de mogelijke maatregelen wordt gemaakt in paragraaf 3.4. In paragraaf 3.5 wordt de gemaakte keuze beschreven en verantwoord.

3.2 Het Liesbos en de gevolgen van het Tracébesluit HSL-Zuid

Het Liesbos is een van de oudste bossen van Nederland. De eerste vermelding dateert van 1267. Het bos kent een rijke flora en fauna.

Als gevolg van de verschoven parallelweg en het geprojecteerde geluidsscherm zullen in de zuidelijke bosrand van het Liesbos in totaal ruim 40 beuken, 40 eiken, zo'n 20 berken, 20 grove dennen en 2 lijsterbessen gekapt moeten worden. Bovendien zullen dan nog bomen, die na kap van deze bomen, aan de rand van het bos komen te staan tot een hoogte van 4,5 m. opgesnoeid moeten worden om voldoende doorrijhoogte voor het autoverkeer op de parallelweg te garanderen.

Als gevolg van het weghalen en opsnoeien van bomen aan de rand van het bos zullen de zogeheten effecten schorsbrand en windworp ¹ optreden, waardoor het bos nog verder ingrijpend wordt aangetast. In de bijlage "Het Liesbos en de realisering van de A58", welke bij dit tracébesluit is gevoegd worden de waarden van het Liesbos en de consequenties vanwege de verschoven parallelweg uitgebreid beschreven.

3.3 Mogelijke maatregelen

Om bovenstaande bedreigingen van het Liesbos teniet te doen is het van belang dat het ruimtebeslag ter plaatse van de zuidelijke bosrand van het Liesbos zo veel mogelijk wordt beperkt. Om dat te bereiken is een tweetal maatregelen mogelijk:

1. het laten vervallen van het geluidsscherm; en
2. het laten vervallen van de parallelweg of het vervangen daarvan door een andere verkeersvoorziening met een smaller dwarsprofiel.

3.3.1 Het geluidsscherm

Om na te gaan hoe noodzakelijk dit geluidsscherm is, is akoestisch onderzoek gedaan: "Akoestisch onderzoek, Oude Liesboslaan, Inkorten geluidsscherm, behorende bij het Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)". Uit dit onderzoek blijkt dat met het inkorten van het geprojecteerde geluidsscherm aan de noordzijde van de parallelweg langs de A58 tussen A58-kilometer 2,82 en 3,12 de geluidsbelasting op de woningen aan de Oude Liesboslaan niet wijzigt ten opzichte van de geluidsbelastingen in het Tracébesluit. Dit deel van het geluidsscherm kan derhalve vervallen.

3.3.2 De parallelweg

De parallelweg aan de zuidrand van het Liesbos legt een verbinding tussen de Oude Liesboslaan en de Moerdijkse Postbaan voor zowel auto- als fietsverkeer. De parallelweg heeft voornamelijk een lokale functie. Autoverkeer tussen Breda en Etten-Leur maakt gebruik van de A58. Lokaal verkeer en fietsers tussen Breda en Etten-Leur gebruiken vooral de Leursebaan aan de noordzijde van het Liesbos. De gemeente Breda realiseert de komende jaren een hoogwaardige fietsverbinding langs de Leursebaan. Een en ander betekent dat de belangrijkste functie van de parallelweg derhalve de lokale verbinding tussen de Oude Liesboslaan en de Moerdijkse Postbaan is.

De wegbreedte van de parallelweg bedraagt 5 m.

Er zijn drie opties om de aantasting van de bosrand door de parallelweg te beperken.

1. Het laten vervallen van de parallelweg.
2. Het vervangen van de parallelweg door een fietspad.
3. Een derde optie is het laten vervallen van de parallelweg en een fietspad aanleggen door het bos.

Ad 1.

Het laten vervallen van de parallelweg tussen de Huisdreef en de Moerdijkse Postbaan heeft tot gevolg dat de zuidelijke rand van het Liesbos volledig onaangetast blijft.

Voor fietsers betekent dit dat tussen Breda en Etten-Leur gebruik moet worden gemaakt van de Leursebaan langs de noordzijde van het Liesbos of van de Liesboslaan en de parallelweg aan de zuidzijde

¹ Zie bijlage "Het Liesbos en de realisering van de A58".

van de A58. Sprake van omrijden is er met name voor bewoners van de Oude Liesboslaan tussen de Drielindendreef en de Huisdreef, zowel voor auto- als fietsverkeer. De extra afstand bedraagt ongeveer 2,5 km.

Bij het laten vervallen van de parallelweg ontstaat een vrije ruimte tussen de A58 en het Liesbos. De breedte van deze strook varieert en bedraagt minimaal, plaatselijk, 3 m.

Ad 2.

De parallelweg kan aan het autoverkeer onttrokken worden en uitsluitend voor fietsverkeer in stand worden gehouden. Voor een fietspad met twee richtingenverkeer is een dwarsprofiel nodig met een breedte van 3,5 m. De doorrijhoogte bedraagt daarbij 2,5 m.

De benodigde ruimte is niet over de gehele lengte beschikbaar. Bij de realisering van een tweerichtingen fietspad moeten daardoor op enkele plaatsen in de bosrand van het Liesbos 15 à 20 bomen verdwijnen. De opsoeihoogte is maximaal 2,5m. Van een enkele stabiele randboom hoeft hooguit één tak verwijderd te worden. Het risico van schorsbrand wordt daardoor sterk verkleind. Deze aantasting heeft weinig invloed op de stabiliteit van de opstand.

Bewoners van de Oude Liesboslaan tussen de Drielindendreef en de Huisdreef zullen met de auto moeten omrijden via de Drielindendreef en de Leursebaan. De extra afstand bedraagt gemiddeld ongeveer 2,5 km.

Ad 3.

Bij de aanleg van een fietspad door het Liesbos blijft de bosrand aan de zuidzijde van het bos gespaard. Wel worden in het bos struiken en bomen aangetast en heeft dit extra verstoring en versnippering van het bos tot gevolg.

Ander nadeel bij een fietspad door het bos is dat de beleving van sociale veiligheid belangrijk minder is dan bij een fietspad langs de autosnelweg, omdat men op een fietspad in het bos niet in het zicht is van langsrijdend verkeer.

Evenals bij optie 2 dienen bewoners van de Oude Liesboslaan tussen de Drielindendreef en de Huisdreef met de auto om te rijden via de Drielindendreef en de Leursebaan. De extra afstand bedraagt gemiddeld ongeveer 2,5 km.

3.4 Gekozen maatregelen

Naar aanleiding van de opties en de daarbij behorende effecten die zijn beschreven in paragraaf 3.3 zijn de volgende maatregelen gekozen.

Uit akoestisch onderzoek blijkt dat het geluidsscherm aan de noordzijde van de parallelweg langs de A58 tussen A58-kilometer 2,82 en 3,12, tussen de Huisdreef en de Moerdijkse Postbaan, zoals dat was voorzien in het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998, niet noodzakelijk is en derhalve vervalt. De parallelweg wordt onttrokken aan het autoverkeer en uitsluitend opengesteld voor fietsverkeer, waardoor kan worden volstaan met een smaller dwarsprofiel.

Door het nemen van bovenstaande maatregelen blijft de zuidelijke rand van het Liesbos nagenoeg onaantast. Bovendien is er niet langer sprake van bedreiging van oprollen van het bos door windworp en schorsbrand.

Nadelig effect van deze maatregelen is dat bewoners van de Oude Liesboslaan, tussen de Drielindendreef en de Huisdreef, die per auto thans via de huidige parallelweg naar Etten-Leur gaan, moeten omrijden via de Drielindendreef en de Leursebaan. Gemiddeld bedraagt de extra afstand 2,5 km. Aan dit deel van de Oude Liesboslaan staan circa 15 woningen.

Gezien enerzijds de waarden van het bos en de aantasting daarvan als gevolg van het handhaven van een parallelweg voor autoverkeer en anderzijds de gemiddelde omrijafstand en het aantal woningen die dat aangaat, wordt het onttrekken van de parallelweg aan autoverkeer verantwoord geacht.

3.5 Beschrijving tracé

In de gemeente Breda wordt het Tracébesluit 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 ter vervanging van de huidige parallelweg. Het in het Tracébesluit HSL-Zuid opgenomen geluidsscherm komt tussen A58-kilometer 2,82 en 3,12 te vervallen.

Als gevolg van deze ambtshalve wijziging zullen delen van het onherroepelijk geworden Tracébesluit HSL-Zuid niet meer benodigd zijn voor de aanleg van de A58 en bijkomende infrastructurele voorzieningen. Op kaartblad 3 zijn deze delen aangeduid als "gebied waar rechtsgevolgen van het onherroepelijk Tracébesluit HSL-Zuid zijn vervallen". Deze gronden behoeven niet meer te worden verworven.

Geluidsafschermende maatregelen

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

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

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

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

4 Ontsluiting restaurant Princeville, Liesboslaan 57

Gemeente Breda (Tracédeel 7); naar aanleiding van vernietiging

4.1 Aanleiding

De eigenaressen/exploitanten van het café-restaurant Princeville hebben bij de Raad van State beroep aangetekend tegen het Tracébesluit HSL-Zuid vanwege de gewijzigde bereikbaarheid van het café-restaurant. Zij stellen zich op het standpunt dat door het vervallen van de huidige aansluitingen op de A16 en de N58 het café-restaurant in zijn huidige vorm en omvang ter plaatse niet langer rendabel te exploiteren is. Bovendien hebben zij gesteld dat in elk geval een rechtstreekse ontsluiting van het café-restaurant op de randweg Princenhage niet had mogen ontbreken.

De Afdeling heeft het beroep met betrekking tot de bereikbaarheid van het café-restaurant Princeville gegrond verklaard en het desbetreffende deel van het Tracébesluit 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 Tracébesluit HSL-Zuid wat betreft de bereikbaarheid van het café-restaurant van appellanten onzorgvuldig is voorbereid.

4.2 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 kaart 4.1). Als gevolg van de aanleg van de HSL en de verlegging van de A16 zal hier verandering in komen.



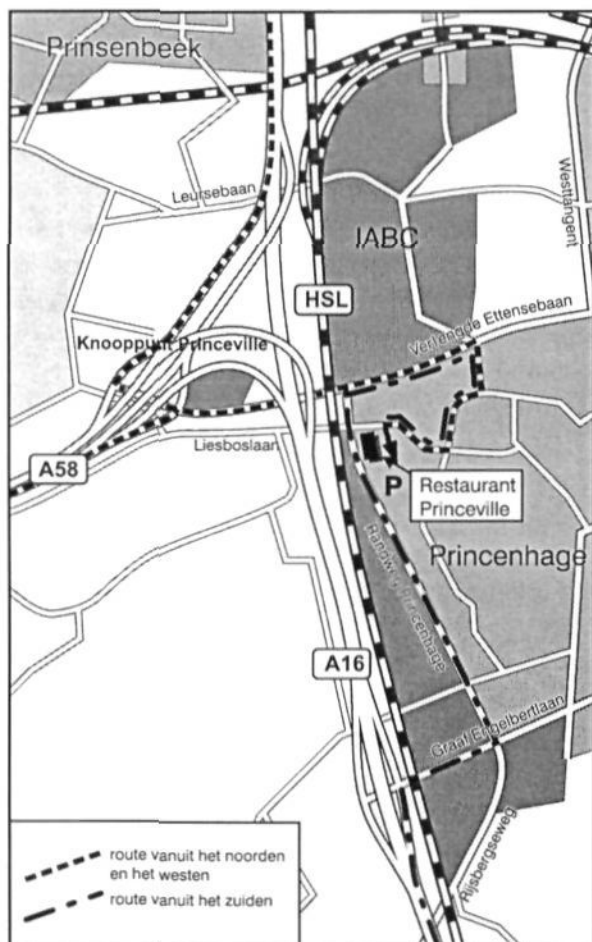
Kaart 4.1 Huidige situatie

4.3 Ontsluiting volgens Tracébesluit HSL-Zuid

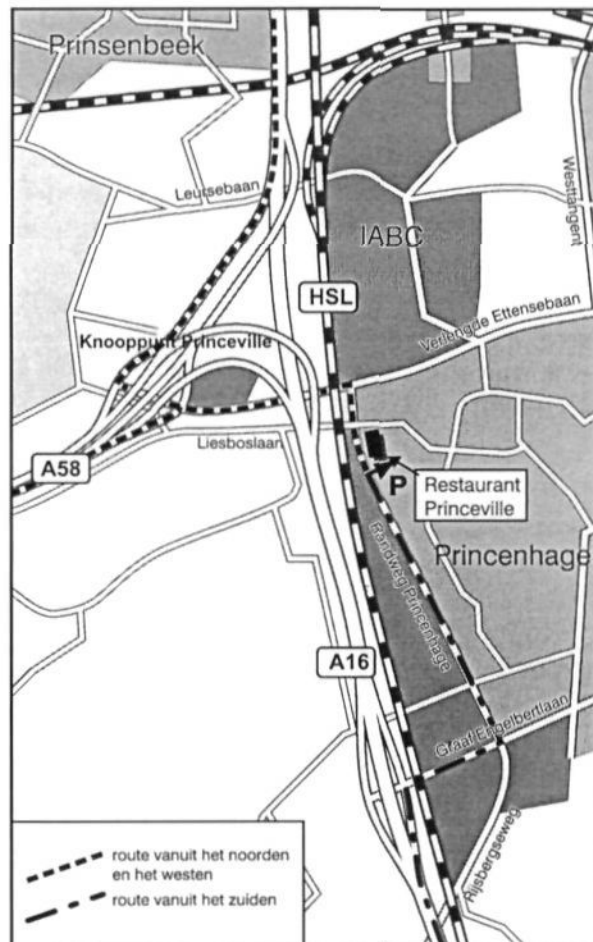
In het Tracébesluit HSL-Zuid wordt het café-restaurant, evenals in de huidige situatie, ontsloten via de Liesboslaan, maar uit alle richtingen moet, ten opzichte van de huidige situatie, worden omgereden. naar de Liesboslaan. Uit de richting Rotterdam en Etten-Leur wordt het café-restaurant bereikt via de op- en afritten bij de Verlengde Ettensebaan, de Ettensebaan, de Heilaarstraat, de Nieuwe Heilaarstraat en de Liesboslaan. Het verkeer uit de richting Antwerpen kan vanaf de afritten bij de Graaf Engelbertlaan en de Randweg Princenhage de Ettensebaan bereiken om van daar af via dezelfde route als het verkeer vanuit Rotterdam en Etten-Leur het café-restaurant te bereiken. (zie kaart 4.2)

4.4 Ontsluiting volgens Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

Tegemoetkomend aan de bezwaren tegen de ontsluiting volgens het Tracébesluit HSL-Zuid is in onderhavig Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) een ontsluiting van het café-restaurant op de Randweg Princenhage mogelijk gemaakt. Deze ontsluiting is gesitueerd aan de zuidzijde van de huidige parkeerplaats van het café-restaurant (zie kaart 4.3).



Kaart 4.2 Ontsluiting volgens Tracébesluit HSL-Zuid



Kaart 4.3 Ontsluiting volgens Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

Ten behoeve van deze ontsluiting zijn verkeersaanpassingen aan de Randweg Princenhage noodzakelijk. Deze aanpassingen blijven binnen het ruimtebeslag van het Tracébesluit HSL-Zuid. Extra grondaankoop is derhalve niet aan de orde.

De ontsluiting op de Randweg Princenhage zorgt ervoor dat de extra omrijbeweging via de Ettensebaan, de Heilaarstraat, de Nieuwe Heilaarstraat en de Liesboslaan, zoals noodzakelijk in het geval van de oplossing in het Tracébesluit HSL-Zuid, vervalt. De af te leggen afstand tussen de toe- en afritten van de A16 en de A58 en het café-restaurant wordt daarmee ten opzichte van de oplossing volgens het Tracébesluit HSL-Zuid met ca. 1,5 km teruggebracht.

4.5 Exploiteerbaarheid

Naast het bieden van een nieuwe ontsluiting van het café-restaurant op de Randweg Princenhage is, door een onafhankelijk adviseur in bouwzaken, onderzoek verricht naar de gevolgen van de aanleg van de HSL, de A16 en het knooppunt Princeville voor de exploiteerbaarheid van het café-restaurant, zowel tijdens als na de realisatie. Uitgangspunt van het onderzoek is de bereikbaarheid van het café-restaurant zoals opgenomen in onderhavig Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III).

4.5.1 Tijdens de aanleg

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.

In de periode van aanleg van de HSL, de A16 en het knooppunt Princeville verandert de bereikbaarheid van het café-restaurant. Die periode bedraagt zo'n 5 jaar. Na ongeveer 1,5 jaar zal de A16 verlegd zijn. Tot dat moment blijft het café-restaurant op de bestaande manier bereikbaar. Tijdens de bouwperiode worden door de wegbeheerder borden geplaatst. Via richtingaanduidingen voor tijdelijke en nieuwe routes wordt de automobilist duidelijk gemaakt op welke wijze het café-restaurant bereikbaar is.

4.5.2 Na realisering van HSL, A16 en knooppunt Princeville

In dit onderzoek is aandacht besteed aan effecten vanwege wijzigingen in de zichtbaarheid en bereikbaarheid van het café-restaurant en vanwege geluid- en trillingshinder van de HSL en de A16.

Zichtbaarheid

In de uiteindelijke situatie zal voor bezoekers van het café-restaurant uit de richting Tilburg-Antwerpen (A58) de zichtbaarheid van het café-restaurant ten opzichte van de huidige situatie, waarin de zichtbaarheid ook niet bijzonder groot is, afnemen.

Voor verkeer uit de richting Roosendaal en Rotterdam is het café-restaurant in de uiteindelijke situatie, evenals in de huidige situatie vooraf niet zichtbaar. Voor bezoekers uit die richtingen verandert de situatie wat zichtbaarheid betreft niet.

De invloed van spontane bezoekers op de exploiteerbaarheid van het café-restaurant wordt in het onderzoek gering genoemd. 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.

Bereikbaarheid

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat in de uiteindelijke situatie de bereikbaarheid beter zal worden dan de huidige bereikbaarheid. In de huidige situatie is sprake van korte afritten op de A16, die vaak helemaal vol staan. *De bereikbaarheid van de parkeerplaats verloopt via de smalle inrit tussen het restaurant en de woning naast het restaurant.*

In de uiteindelijke situatie wordt de bereikbaarheid logischer en overzichtelijker. Het parkeerterrein is zichtbaar en bereikbaar vanaf de Randweg Princenhage. Een goede bewegwijzering vanaf de autosnelwegen naar het café-restaurant heeft volgens het onderzoek een gunstige uitwerking op de exploitatie.

4.5.3 Conclusie

In het onderzoek wordt geconcludeerd 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 Ligging tracé

In onderhavig Tracébesluit 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 Tracébesluit 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 en de gemeente Breda zal de exacte situering worden bepaald.

5 Ontsluiting Sprundelsebaan 49

Gemeente Breda (Tracédeel 7); naar aanleiding van vernietiging

5.1 Aanleiding

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft bij haar uitspraak van 6 september 1999 een deel van het Tracébesluit HSL-Zuid vernietigd voor zover dat verband houdt met de ontsluiting van de Sprundelsebaan nr. 49, zijnde het koetshuis op het landgoed Lindenborgh.

In het geding is dat de Afdeling van oordeel is dat de ontsluiting van (de garage en tuin van) het koetshuis van het landgoed Lindenborgh 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, de eigenaar van Sprundelsebaan 47, heeft ter zitting verklaard in beginsel niet onwelwillend te staan tegenover de afstand van enige grond ten behoeve van de ontsluiting van het perceel Sprundelsebaan 49. Onder meer hierdoor is de Afdeling er niet van overtuigd dat de toegang tot de garage op het perceel Sprundelsebaan 49 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.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State is de ontsluiting van het perceel Sprundelsebaan 49 opnieuw onderzocht, waarbij beperking van de aantasting van het landgoed een randvoorwaarde is. Paragraaf 5.2 beschrijft de bestaande situatie van het landgoed Lindenborgh en in het bijzonder van de ontsluiting van Sprundelsebaan 49. Paragraaf 5.3 gaat in op de gevolgen van de aanleg van de Hogesnelheidslijn en de verschoven A16 voor het landgoed. In paragraaf 5.4 worden mogelijke ontsluitingswijzen voor het koetshuis beschreven.

5.2 Bestaande situatie

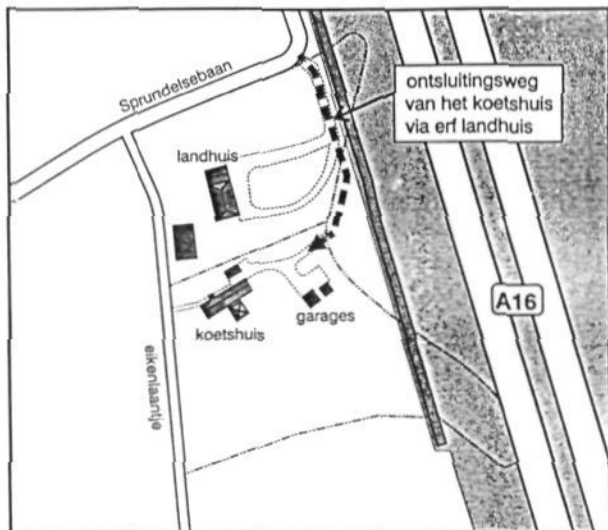
Het landgoed Lindenborgh ligt aan de Sprundelsebaan en bestaat uit twee percelen. Op één perceel (Sprundelsebaan 47) ligt het landhuis, op het andere (Sprundelsebaan 49) het koetshuis. Het landhuis en de bijbehorende opstallen liggen aan een ringpad dat via een ontsluitingspad wordt ontsloten op de Sprundelsebaan (zie kaart 5.1). Het koetshuis met bijbehorende opstallen wordt via een eigen toegangsweg, over het kadastraal perceel van het landhuis en derhalve met recht van overpad, via 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 wordt thans niet door auto's gebruikt.



Kaart 5.1 Huidige situatie

5.3 Gevolgen Tracébesluit HSL-Zuid voor Lindenborgh

Voor de aanleg van de A16 en de daarbij behorende voorzieningen, zoals het talud, *bermen en sloten is overeenkomstig het Tracébesluit HSL-Zuid een deel van het landgoed benodigd*. 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 op de Sprundelsebaan. In het Tracébesluit HSL-Zuid is een nieuwe ontsluiting opgenomen voor zowel het landhuis als het koetshuis. Daarbij wordt het ontsluitingspad van het landhuis en het daarbij behorende hek verplaatst tot ten westen van de bermsloot van de verlegde A16 (zie kaart 5.2).



Kaart 5.2 Ontsluiting volgens Tracébesluit

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 zal een aantal bomen en een deel van de beukhaag verdwijnen.

5.4 Mogelijke ontsluitingswijzen

5.4.1 Uitgangspunten

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling is studie verricht naar de inrichting en de ontsluiting van het landgoed. Bij deze studie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- De HSL, de A16 en de daarbij behorende voorzieningen, zoals bermen en sloten, worden aangelegd conform de ontwerpuitgangspunten, zoals die zijn opgenomen in het Tracébesluit HSL-Zuid.
- Het perceel van het koetshuis moet zowel bereikbaar zijn voor personenauto's als voor onderhoudsmaterieel.
- De aantasting van het gehele landgoed Lindenborgh dient zo beperkt mogelijk te zijn. Hiertoe is het van belang dat zoveel mogelijk bomen worden gespaard en dat de gebouwen van het landgoed geen verandering behoeven te ondergaan.

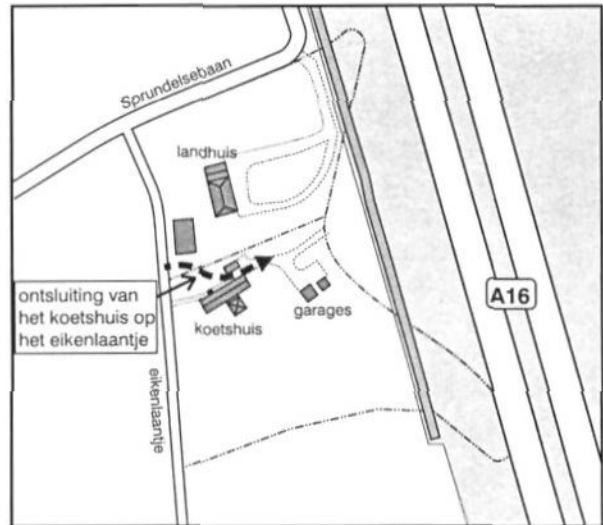
5.4.2 Ontsluitingsmogelijkheden

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

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

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

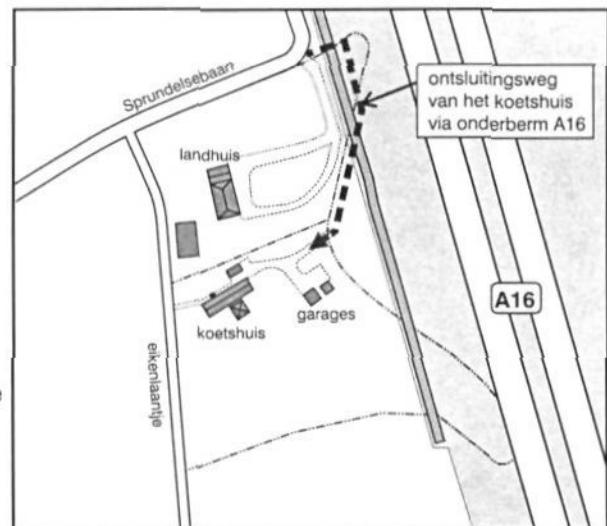
Het perceel van het koetshuis grenst aan de westzijde aan het eikenlaantje van de Sprundelsebaan en daarmee is in beginsel de ontsluiting van het koetshuis in formele zin gegarandeerd. Een ontsluiting vanaf deze zijde van het perceel heeft als consequentie dat beplanting op het perceel en langs het eikenlaantje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



Kaart 5.3 Ontsluiting op eikenlaantje

Ad 2. Ontsluiting via de onderberm van de A16 (zie kaart 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 bieden. 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 ten behoeve van de ontsluiting van het koetshuis te worden gekapt.



Kaart 5.4 Ontsluiting via onderberm A16

5.5 Conclusie

Op kaartblad 5 van het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) zijn uitsluitend die gronden opgenomen welke nodig zijn voor de aanleg van de te verleggen en te verbreden A16 inclusief de daarbij behorende bermen en sloten. Daarmee wordt in dit Tracébesluit geen uitspraak gedaan omtrent de wijze van ontsluiten van de Sprundelsebaan 49, maar worden alle ontsluitingsmogelijkheden, binnen de uitgangssituatie van aanleg van de A16, open gelaten.

6 Verhoging geluidsscherm bij Effen

Gemeente Breda (Tracédeel 7); ambtshalve aanpassing

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

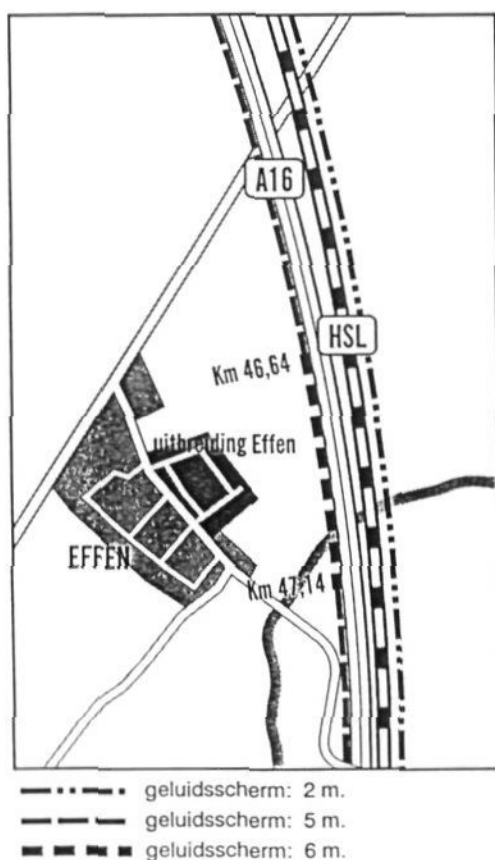
In verband met deze woningbouw is aanvullend akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsbelastingen vanwege de HSL-Zuid en de A16 op de nieuw te bouwen woningen.

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 Tracébesluit 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 kaart 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 Tracébesluit HSL-Zuid vermeld stond. Er behoeven geen verdere stappen te worden ondernomen.



Kaart 6.1: Geluidsscherm bij Effen

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

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

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

Locatie	Schermhoopte	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 Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) ter inzage.

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



N.A.P.

Hor. schaal 1: 20000
 Vert. schaal 1: 400



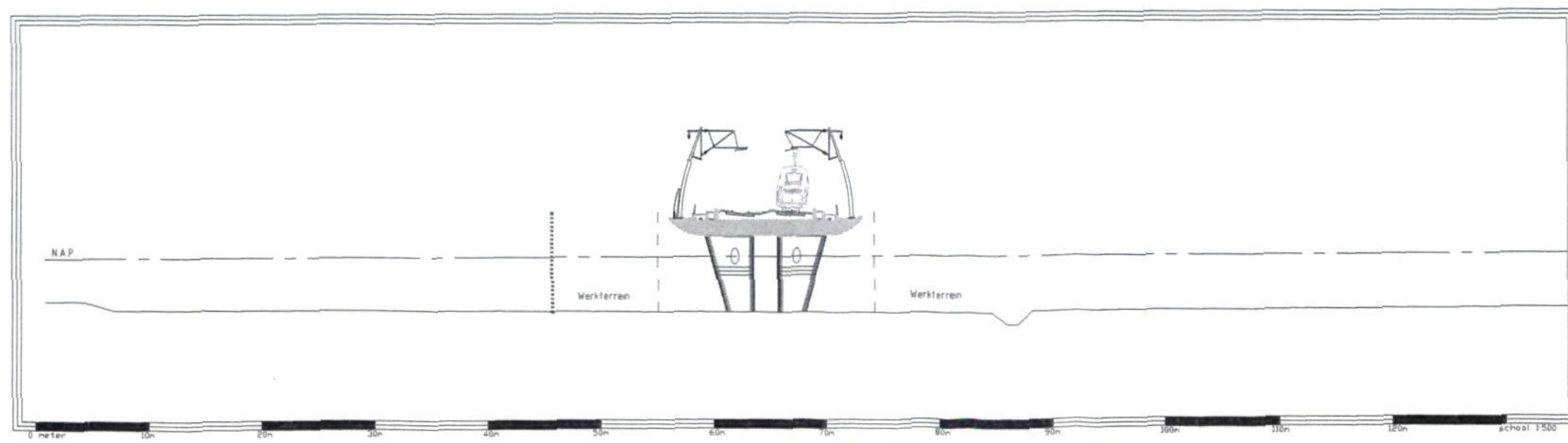
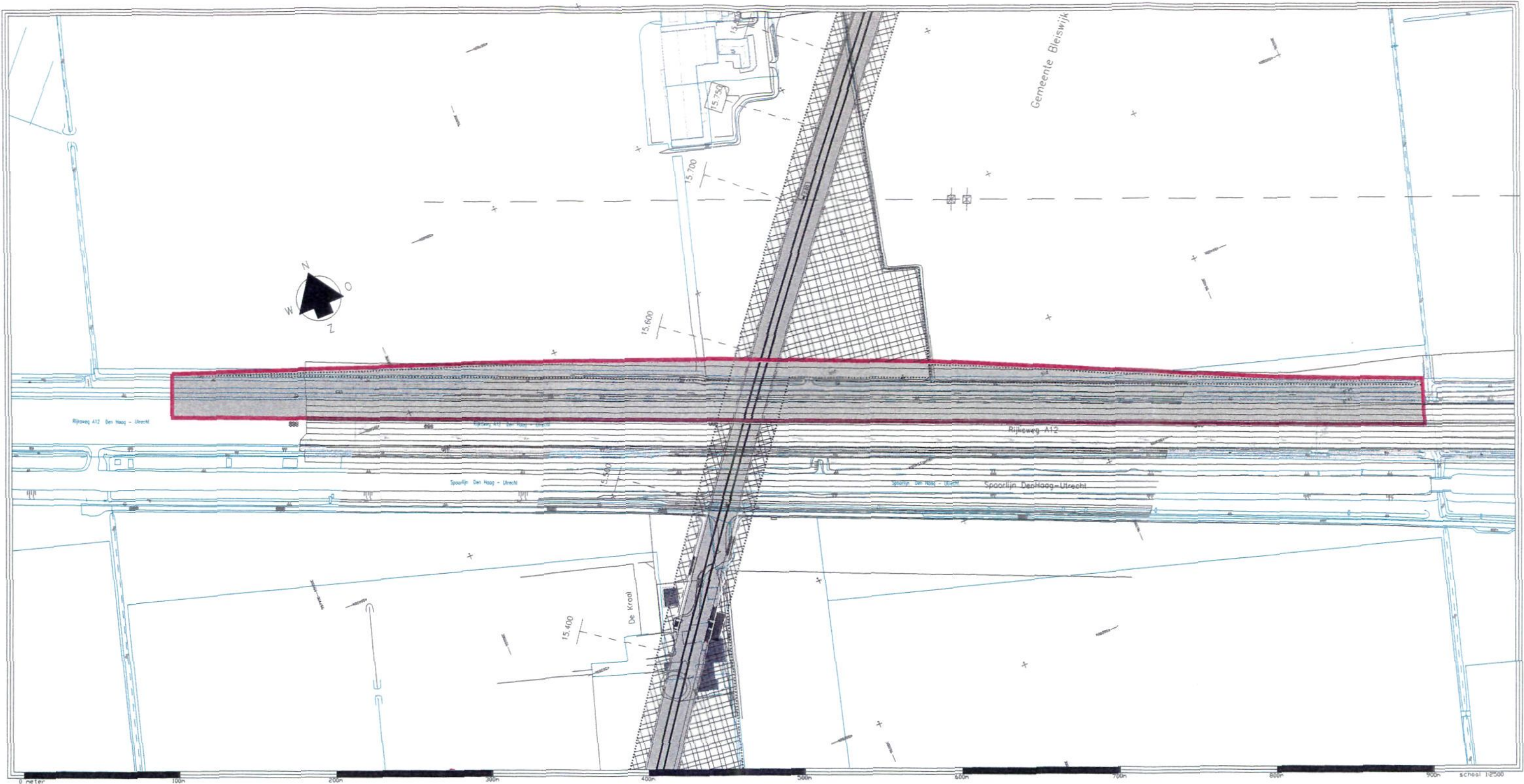
Gebied waarop het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)
 betrekking heeft
 Tracé HSL-Zuid
 Tracé A16 en A58
Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

Gemeente:
Breda

oktober 2000
 Overzichtsblad

2
 (kaartblad 7B TB HSL - Zuid)



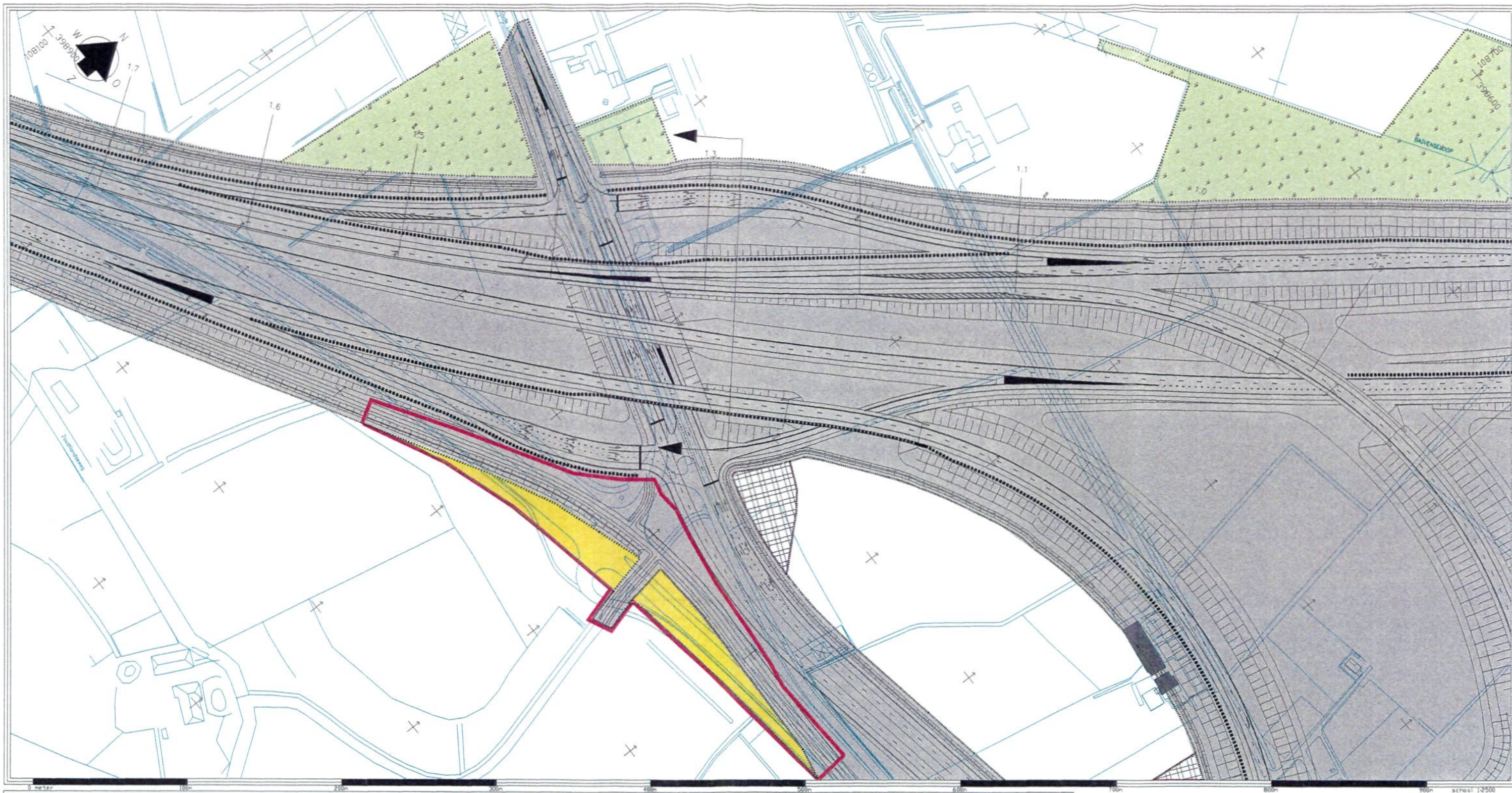


-  Zone HSL
-  Bouwzone
-  Aan de bestemming te onttrekken bebouwing
-  Inpassingszone
-  Geluidwerende voorzieningen
-  Gebied waarop het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) betrekking heeft

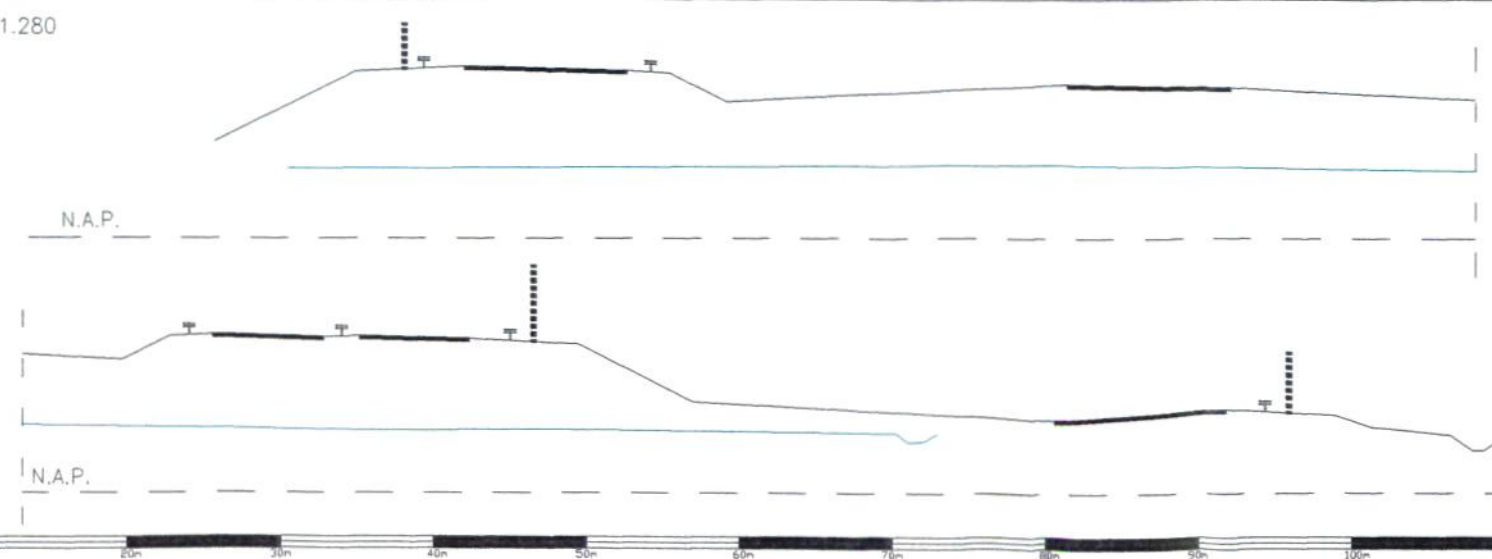
Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

Gemeente:
Bleiswijk
 Locatie
 Kruising Zoetermeerselaan – A12
 RFO: 021 / oktober 2000
 Kaartblad **1** (Kaartblad 37 TB HSL – Zuid)





Dwarsprofiel km. 1.280

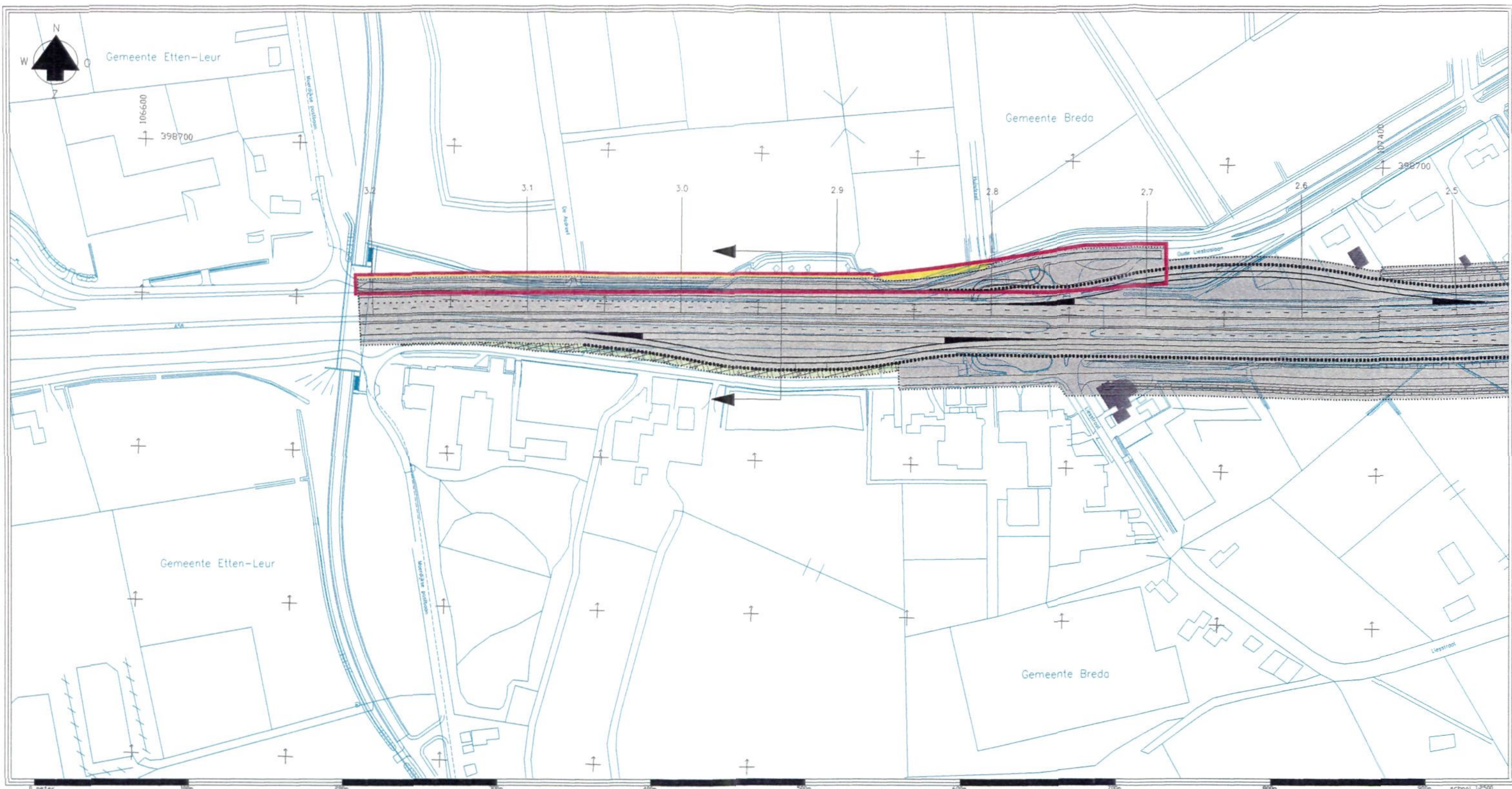


- Zone HSL
- Zone A16
- Bouwzone
- Inpassingszone
- Aan de bestemming te onttrekken bebouwing
- Geluidswerende voorzieningen
- Gebied waarop het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) betrekking heeft
- Gebied waar rechtsgevolgen van het onherroepelijk Tracébesluit HSL-Zuid zijn vervallen

Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

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





Dwarsprofiel km. 2.935

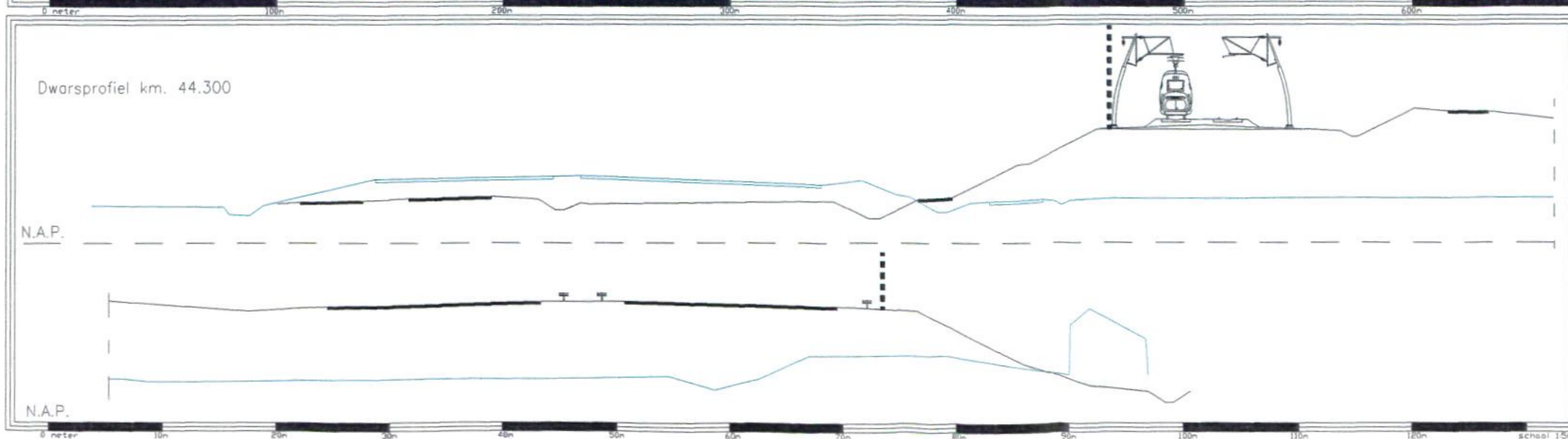
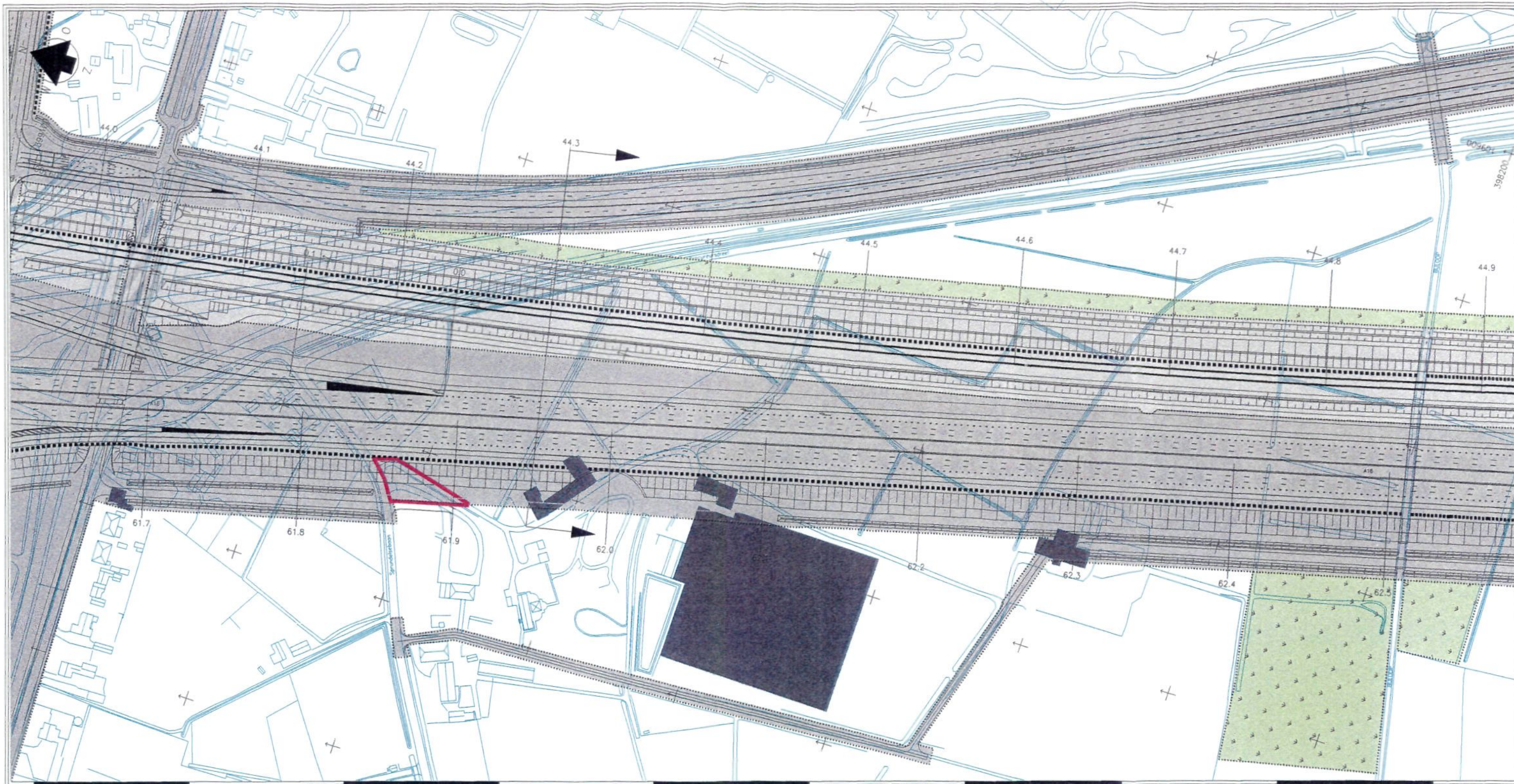
N.A.P.

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

Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

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





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

Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

Gemeente:
Breda

Locatie:
De Rith / Lindendorgh

RFO: 572 / oktober 2000

Kaartblad 5 (Kaartblad 106 TB HSL-Zuid)



**Samenvatting en beantwoording
van de zienswijzen met betrekking tot het
ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid
(aanvulling III)**

Inhoud

1	J.C.M. Mol, Oude Liesboslaan 279, 4839 AC Breda	3
2	Buurtvereniging Diunt-Hazeldonk, Hazeldonksestraat 4, 4891 PT Rijsbergen	4
3	G.A.J. Franken, Oude Liesboslaan 271, 4839 AC Breda	4
4	C.J.A. Vermeeren, Hazeldonksestraat 2b, 4891 PT Rijsbergen	6
5	Gemeente Zundert, Postbus 10001, 4880 GA Zundert	6
6	T.A.J.M. Antonissen, Hazeldonksestraat 14, 4891 PT Rijsbergen	7
7	C.F.M. Daamen, Hazeldonksestraat 11, 4891 PT Rijsbergen	8
8	R.H.Ph.J. van de Ven, Dreef 6, 4831 EG Breda	9
9	S.N.M. Veliscek, Hazeldonksestraat 12, 4891 PT Rijsbergen	10
10	W. Koetsier en M. van der Wijk, Sprundelsebaan 49, 4838 GM Breda	11
11	A.J. de Bruijn, Hazeldonksestraat 17, 4891 PT Rijsbergen	11
12	A. Dikötter, Moerdijkse Postbaan 12, 4872 LJ Etten-Leur	12
13	Fam. A. Leeuwenburgh, Oude Liesboslaan 275, 4839 AC Breda	13
14	C. Herijgers, Hazeldonksestraat 8, 4891 PT Rijsbergen	13
15	Rassers, Jacobs & Spiegel Advocaten, Postbus 3404, 4800 DK Breda (namens Boswachter Liesbosch BV en H.A. Takx BV te Breda)	14
16	Rassers, Jacobs & Spiegel Advocaten, Postbus 3404, 4800 DK Breda (namens mw. ir. M.F. Hof-Sanders te Breda)	15
17	A.H. van Schaik en dr. P.J. Strijkert, Leursebaan 385, 4839 AM Breda	16
18	Belangenvereniging Liesbosch, Drielindendreef 9, 4839 AH Breda	16
19	Rassers, Jacobs & Spiegel Advocaten, Postbus 3404, 4800 DK Breda (namens Wohrmann Holding BV, Hotel-Café-Restaurant Princeville Beheer BV en BV Princeville Exploitatie te Breda)	17
20	F.A.J.M. Huijbrechts, Rijsbergseweg 207, 4838 EC Breda; en J.H.M.F. Huijbrechts, Rijsbergseweg 237, 4838 EC Breda	18

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

1 J.C.M. Mol, Oude Liesboslaan 279, 4839 AC Breda

Samenvatting

Inspreker maakt bezwaar tegen de aanleg van een fietspad in plaats van een parallelweg langs het Liesbos (A 58 km.2.82 t/m km.3.12)

Inspreker is totaal op Etten-Leur georiënteerd: schoolgaande kinderen en manegebezoek. Als gevolg van de voorgestelde wijziging is Etten-Leur voor inspreker nog slechts via een omweg bereikbaar (10 km v.v.). Inspreker ziet zich hierdoor geconfronteerd met hoge kosten en tijdverlies. Hetzelfde geldt voor de "bezorgende diensten".

Inspreker vindt het vervangen van de parallelweg door een fietspad onaanvaardbaar.

Inspreker is van mening dat in het kader van de gemaakte afwegingen onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van de "westelijke bewoners van de Oude Liesboslaan" en dat daarentegen aan de belangen van natuur en milieu te veel waarde is toegekend. Inspreker is van mening dat de termen 'windworp' en 'schorsbrand' niet de gesuggereerde impact hebben.

Inspreker dringt daarom aan op een heroverweging.

Antwoord

Dat de parallelweg tussen de Oude Liesboslaan en de Moerdijkse Postbaan, bij verbreding van de A58, in het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) wordt vervangen door een fietspad is bepaald door de *bijzondere waarden van het Liesbos en de ongewenste aantasting daarvan in het geval dat de parallelweg gehandhaafd zou blijven*.

In de toelichting op het Tracébesluit is een ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit meer uitgebreide verantwoording voor deze keuze opgenomen.

Als gevolg van het vervangen van de parallelweg door een fietspad is het niet langer mogelijk voor autoverkeer om van de Oude Liesboslaan via de zuidzijde van het Liesbos naar de Moerdijkse Postbaan te rijden. Met name bewoners van de Oude Liesboslaan tussen de Drielindendreef en het fietspad zullen in de richting Etten-Leur om moeten rijden via de Drielindendreef en de Leursebaan aan de noordzijde van het Liesbos. Voor inspreker betekent dit een gemiddelde extra afstand tot Etten-Leur van ruim 3 km. Schade die wordt geleden als gevolg van dit besluit kan worden geclaimd bij het Schadeschap HSL, A16, A4, zoals vermeld in de besluittekst van het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III).

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III), met uitzondering van de toelichting, te wijzigen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III).

2 Buurtvereniging Diunt-Hazeldonk, Hazeldonksestraat 4, 4891 PT Rijsbergen

Samenvatting

Inspreker is het niet eens met de gekozen oplossing voor het viaduct Hazeldonksestraat. De verantwoording is erg subjectief. De verkeersveiligheid, het ontlasten van een cluster van elf huizen, elf perceelsuitritten en twee kruispunten worden ondergeschikt gemaakt aan secundaire effecten (zie blz.26).

Op het verzoek het gekozen ontwerp in het landschap aan te geven is negatief gereageerd. De tekening zoals bij het voorlopig tracébesluit hoort klopt niet.

De voorlichting op 16 december 1999 was misleidend, aan de R.O.N.A.-richtlijnen en de Duurzaam Veilig afspraken wordt niet voldaan. De firma Haskoning heeft het plan nagemeten. Het blijkt dat het niet klopt.

Aanvullende reactie

De buurtvereniging heeft naar aanleiding van de, op verzoek van de gemeente Zundert uitgevoerde, externe toets van het ontwerp een aanvullende reactie gegeven.

De buurtvereniging stelt de vraag waarom uitsluitend de gekozen oplossing is onderworpen aan een externe toets en niet ook de rechtdoor-variant. Voorts is de mening van de buurtvereniging dat de maatvoeringen in de tekeningen niet kloppen. Zij hoopt op een rechtdoor-variant.

Antwoord

Door meerdere insprekers is een zienswijze ingediend met betrekking tot de verkeersveiligheid van de Hazeldonksestraat, zoals dat is voorgesteld in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III). Eén van de insprekers is de gemeente Zundert. De gemeente heeft gevraagd om een toets van het in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) opgenomen ontwerp door een extern ingenieursbureau. De door de gemeente gevraagde toets is uitgevoerd. In de toets is geconcludeerd dat het ontwerp verkeerstechnisch en ontwerptechnisch gezien op vrijwel alle punten als verkeersveilig is te beoordelen. Echter naar de huidige inrichtingscriteria past een rotonde, zoals deze in het te beoordelen nieuw ontwerp voorkomt, niet in de Hazeldonksestraat. Een aantal punten van het ontwerp komt voor verbetering in aanmerking, aldus de verkeersveiligheidstoets.

De uitgevoerde toets had betrekking op de verkeersveiligheid van het in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) opgenomen oplossing en was niet bedoeld om na te gaan wat de meest verkeersveilige oplossing was.

Een en ander is aanleiding het voorgestelde ontwerp opnieuw te beschouwen en in procedure te brengen met een nieuw aanvullend ontwerp-Tracébesluit. Bij het opstellen van dit nieuwe ontwerp-Tracébesluit worden de gebruikelijke ontwerp-richtlijnen en -normen toegepast (zoals RONA en Duurzaam Veilig) en zullen onder andere de uitkomsten van het externe onderzoek alsmede de aansluitingen van aan de Hazeldonksestraat gelegen woningen en agrarische bedrijven nadrukkelijk een rol spelen.

De Hazeldonksestraat vervalt daarmee in het Tracébesluit (aanvulling III).

3 G.A.J. Franken, Oude Liesboslaan 271, 4839 AC Breda

Samenvatting

Inspreker maakt bezwaar tegen de toekomstige afsluiting van de Oude Liesboslaan en de inkorting van het geluidsscherm ter hoogte van het Liesbos.

De afsluiting van de Oude Liesboslaan leidt tot een verminderde bereikbaarheid. Bovendien vermindert de waarde van de panden als gevolg van een en ander. Inspreker verwacht overlast als gevolg van een verminderde sociale controle. Prostitutie van homoseksuelen zal hierdoor alle kans krijgen. De afsluiting

leidt tot hogere kosten voor de inspreker in verband met extra autokilometers omdat inspreker zijn bedrijf in Etten-Leur heeft.

De argumenten die worden aangevoerd voor de afsluiting van de Oude Liesboslaan zijn niet valide. Er hoeven in de eerste plaats slechts enkele bomen en struiken te verdwijnen. Bovendien heeft Staatsbosbeheer zelf op grote schaal gekapt in het gebied. Verder vervalt, ingeval het geluidsscherm in zijn oorspronkelijke vorm gehandhaafd blijft, het argument van het "oprollen" van het bos door "windworp". Tenslotte vormt de nabijheid van de autosnelweg geen enkele garantie voor de sociale veiligheid van de fietsers.

Het inkorten van het geluidsscherm ter plaatse van het Liesbos zal veel overlast tot gevolg hebben. Het akoestische onderzoek waarop de verkorting van het scherm is gebaseerd is ondeugdelijk omdat het geen rekening houdt met de wind en de weerkaatsing van geluid.

Antwoord

Dat de parallelweg tussen de Oude Liesboslaan en de Moerdijkse Postbaan, bij verbreding van de A58, in het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) wordt vervangen door een fietspad is bepaald door de bijzondere waarden van het Liesbos en de ongewenste aantasting daarvan in het geval dat de parallelweg gehandhaafd zou blijven.

In de toelichting op het Tracébesluit is een ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit meer uitgebreide verantwoording voor deze keuze opgenomen.

Als gevolg van het vervangen van de parallelweg door een fietspad is het niet langer mogelijk voor autoverkeer om van de Oude Liesboslaan via de zuidzijde van het Liesbos naar de Moerdijkse Postbaan te rijden. Met name voor bewoners van de Oude Liesboslaan tussen de Drielindendreef en het fietspad zullen in de richting Etten-Leur om moeten rijden via de Drielindendreef en de Leursebaan aan de noordzijde van het Liesbos. Voor inspreker betekent dit een extra afstand tot Etten-Leur van gemiddeld ruim 3 km.

Als gevolg van het laten vervallen van de parallelweg zullen ook de parkeerplaatsen aan de zuidzijde van het Liesbos komen te vervallen. Het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) voorziet niet in vervangende parkeerplaatsen. Staatsbosbeheer en de gemeente Breda zullen samen plannen ontwikkelen voor de bereikbaarheid van het Liesbos en onderdeel daarvan is het realiseren van parkeervoorzieningen.

Uit het akoestisch onderzoek behorend bij het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) blijkt dat het inkorten van het geluidsscherm aan de zuidzijde van het Liesbos geen consequenties heeft voor de woningen aan de Oude Liesboslaan. Bij dit akoestisch onderzoek zijn, zoals gebruikelijk, aspecten van overwegende windrichting en weerkaatsing betrokken. In de Wet geluidhinder is vastgelegd hoe de geluidbelastingen vanwege het wegverkeer moet worden berekend. Dit is uitgewerkt in het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï. De wijze waarop omgegaan wordt met de windrichting is in dit voorschrift vastgelegd. Uitgegaan wordt van een 'meteoraamconditie' waarbij in eerste instantie rekening wordt gehouden met een maximale geluidsoverdracht. Zo wordt onder andere uitgegaan van meewindcondities. In tweede instantie worden de verkregen geluidsniveaus verlaagd met een term die is gebaseerd op een gemiddelde weersituatie in Nederland. Voor de hoogte van deze aftrek spelen factoren als de afstand geluidsbron-ontvanger, de hoogte van de geluidsbron en de hoogte van de waarnemer een rol. De aftrek bedraagt maximaal 3,5 dB(A). Ook hoe met bestaande bebouwing en de reflecties hiervan moet worden gerekend is in het voorschrift vastgelegd. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd overeenkomstig dit Reken- en Meetvoorschrift.

Schade die wordt geleden als gevolg van dit besluit kan worden geclaimd bij het Schadeschap HSL, A16, A4, zoals vermeld in de besluittekst van het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III).

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III), met uitzondering van de toelichting, te wijzigen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III).

4 C.J.A. Vermeeren, Hazeldonksestraat 2b, 4891 PT Rijsbergen

Samenvatting

Inspreker maakt bezwaar tegen verbreding van de Hazeldonksestraat

De voorgestelde plannen leiden tot verkeersonveilige situaties ter plaatse van de uitritten bij de huisnummers 12 en 14. Er ontstaan onoverzichtelijke en daardoor gevaarlijke situaties. Vanwege het hoogteverschil tussen de weg en de percelen voorziet inspreker problemen met het berijden van de helling. Ook hierdoor ontstaat een gevaarlijke situatie. Inspreker zal geen grond afstaan

Antwoord

Door meerdere insprekers is een zienswijze ingediend met betrekking tot de verkeersveiligheid van de Hazeldonksestraat, zoals dat is voorgesteld in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III). Eén van de insprekers is de gemeente Zundert. De gemeente heeft gevraagd om een toets van het in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) opgenomen ontwerp door een extern ingenieursbureau. De door de gemeente gevraagde toets is uitgevoerd. In de toets is geconcludeerd dat het ontwerp verkeerstechnisch en ontwerptechnisch gezien op vrijwel alle punten als verkeersveilig is te beoordelen. Echter naar de huidige inrichtingscriteria past een rotonde, zoals deze in het te beoordelen nieuw ontwerp voorkomt, niet in de Hazeldonksestraat. Een aantal punten van het ontwerp komt voor verbetering in aanmerking, aldus de verkeersveiligheidstoets.

Een en ander is aanleiding het voorgestelde ontwerp opnieuw te beschouwen en in procedure te brengen met een nieuw aanvullend ontwerp-Tracébesluit. Bij het opstellen van dit nieuwe ontwerp-Tracébesluit zullen onder andere de uitkomsten van het externe onderzoek alsmede de aansluitingen van aan de Hazeldonksestraat gelegen woningen en agrarische bedrijven nadrukkelijk een rol spelen.

De Hazeldonksestraat vervalt daarmee in het Tracébesluit (aanvulling III).

5 Gemeente Zundert, Postbus 10001, 4880 GA Zundert

Samenvatting

De gemeente Zundert constateert dat de communicatie niet altijd tijdig en op de juiste wijze is geschied. Inspreker maakt bezwaar tegen de uiteindelijke keuze "het door middel van een rotonde haaks op het elkaar aansluiten van de nieuwe helling van de Hazeldonksestraat op de bestaande weg" c.q. de geoptimaliseerde Bestaand-Noord variant.

Inspreker hecht bij het maken van een wegontwerp aan toepassing van de zogenaamde R.O.N.A.-richtlijnen.

Voorts plaatst inspreker kanttekeningen bij verkeersveiligheid van de in het ontwerp-tracébesluit opgenomen variant, met name voor de fietser. De Hazeldonksestraat is in het gemeentelijke Categoriseringsplan uit 1999 aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg type II. Aan genoemd plan ligt het landelijke beleid ten aanzien van Duurzaam Veilig ten grondslag. De keuze voor fietssuggestiestroken en fietsers op de rotonde strookt hier niet mee en is daarom onacceptabel.

Als gevolg van de voorgestelde oplossing komt de Hazeldonksestraat nog hoger te liggen dan nu al het geval is. Hierdoor verslechtert het uitzicht voor het verkeer en neemt het woongenot van met name de bewoners van de boerderij gelegen aan de Hazeldonksestraat 14 af.

Volgens de inspreker is het onzeker of de voorgestelde oplossing uitvoeringstechnisch realiseerbaar, leefbaar en werkbaar is. Inspreker acht daarom een analyse door een extern ingenieurbureau gewenst. De resultaten van dit onderzoek zullen worden betrokken bij het besluit omtrent het verlenen van planologische medewerking.

Antwoord

Door meerdere insprekers is een zienswijze ingediend met betrekking tot de verkeersveiligheid van de Hazeldonksestraat, zoals dat is voorgesteld in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III). De door de gemeente gevraagde toets is uitgevoerd. In de toets is geconcludeerd dat het ontwerp verkeerstechnisch en ontwerptechnisch gezien op vrijwel alle punten als verkeersveilig is te beoordelen. Echter naar de huidige inrichtingscriteria past een rotonde, zoals deze in het te beoordelen nieuw ontwerp voorkomt, niet in de Hazeldonksestraat. Een aantal punten van het ontwerp komt voor verbetering in aanmerking, aldus de verkeersveiligheidstoets.

Een en ander is aanleiding het voorgestelde ontwerp opnieuw te beschouwen en in procedure te brengen met een nieuw aanvullend ontwerp-Tracébesluit. Bij het opstellen van dit nieuwe ontwerp-Tracébesluit zullen onder andere de uitkomsten van het externe onderzoek alsmede de aansluitingen van aan de Hazeldonksestraat gelegen woningen en agrarische bedrijven nadrukkelijk een rol spelen. De Hazeldonksestraat vervalt daarmee in het Tracébesluit (aanvulling III).

6 T.A.J.M. Antonissen, Hazeldonksestraat 14, 4891 PT Rijsbergen

Samenvatting

Inspreker constateert dat de continuïteit van zijn grondgebonden melkveehouderijbedrijf als gevolg van de aanleg van de Hogesnelheidslijn ernstig wordt bedreigd.

De veldkavel wordt door de aanleg van de rotonde "ernstig verminkt".

Verder voorziet het voorstel slechts in één uitrit ter plaatse van het perceel Hazeldonksestraat 14, terwijl er, conform de huidige situatie, twee noodzakelijk zijn. Daarbij komt nog dat deze afstand tussen het huisperceel en de weg in de nieuwe situatie nog slechts 0,6 m. zal bedragen. Tevens zal het hoogteverschil tussen het huisperceel en de bovenkant van de rijweg aanmerkelijk toenemen. Een en ander zal zeker tot problemen leiden.

Een ander probleem betreft de aanwezigheid van een mestzak nabij de afrit van de rotonde. Als gevolg van de werkzaamheden zou hieraan schade kunnen ontstaan. Problemen zullen in ieder geval ontstaan als gevolg van een verminderde bereikbaarheid van de mestzak.

De breedte van de veetunnel van 1,5 m. acht de inspreker onvoldoende. Een maat van minimaal 2 m. is beslist noodzakelijk. Bovendien moeten lichtpunten worden aangebracht. Inspreker verwacht omrij schade te lijden als gevolg van de voorgestelde oplossing.

De voorgenomen ontwikkeling betekent voor inspreker niet alleen een bedrijfseconomisch nadeel, maar ook een "ernstige bedreiging van zijn maatschappelijke bestaan en een ernstige aantasting van zijn woongenot".

Antwoord

Door meerdere insprekers is een zienswijze ingediend met betrekking tot de verkeersveiligheid van de Hazeldonksestraat, zoals dat is voorgesteld in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III). Een van de insprekers is de gemeente Zundert. De gemeente heeft gevraagd om een toets van het in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) opgenomen ontwerp door een extern ingenieurbureau.

De door de gemeente gevraagde toets is uitgevoerd. In de toets is geconcludeerd dat het ontwerp verkeerstechnisch en ontwerptechnisch gezien op vrijwel alle punten als verkeersveilig is te beoordelen. Echter naar de huidige inrichtingscriteria past een rotonde, zoals deze in het te beoordelen nieuw ontwerp voorkomt, niet in de Hazeldonksestraat. Een aantal punten van het ontwerp komt voor verbetering in aanmerking, aldus de verkeersveiligheidstoets.

Een en ander is aanleiding het voorgestelde ontwerp opnieuw te beschouwen en in procedure te brengen met een nieuw aanvullend ontwerp-Tracébesluit. Bij het opstellen van dit nieuwe ontwerp-Tracébesluit zullen onder andere de uitkomsten van het externe onderzoek alsmede de aansluitingen van aan de Hazeldonksestraat gelegen woningen en agrarische bedrijven nadrukkelijk een rol spelen. De door de inspreker genoemde mestzak ligt op grote afstand van de in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) opgenomen rotonde. Indien relevant zal de mestzak bij het nieuwe ontwerp-tracébesluit worden betrokken.

De Hazeldonksestraat vervalt daarmee in het Tracébesluit (aanvulling III).

7 C.F.M. Daamen, Hazeldonksestraat 11, 4891 PT Rijsbergen

Samenvatting

Inspreker maakt bezwaar tegen de rotonde in de Hazeldonksestraat. Door de op- en afrit naar de in de naaste omgeving van zijn huiskavel aan te leggen rotonde zal het aanwezige niveauverschil tussen de in- en uitrit van zijn bedrijf en de Hazeldonksestraat worden vergroot.

Inspreker stelt dat een onoverzichtelijke en verkeersonveilige situatie zal ontstaan.

De vorm van zijn resterend perceel, een trapeziumvorm, is verre van ideaal.

De bezwaren kunnen worden opgeheven door de rotonde in voldoende mate in noordelijke richting te verschuiven. Zulks betekent voor reclamant geen grondafstand en ter plaatste handhaving van de Hazeldonksestraat op het huidige peil.

Antwoord

Door meerdere sprekers is een zienswijze ingediend met betrekking tot de verkeersveiligheid van de Hazeldonksestraat, zoals dat is voorgesteld in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III). Eén van de sprekers is de gemeente Zundert. De gemeente heeft gevraagd om een toets van het in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) opgenomen ontwerp door een extern ingenieursbureau.

De door de gemeente gevraagde toets is uitgevoerd. In de toets is geconcludeerd dat het ontwerp verkeerstechnisch en ontwerptechnisch gezien op vrijwel alle punten als verkeersveilig is te beoordelen. Echter naar de huidige inrichtingscriteria past een rotonde, zoals deze in het te beoordelen nieuw ontwerp voorkomt, niet in de Hazeldonksestraat. Een aantal punten van het ontwerp komt voor verbetering in aanmerking, aldus de verkeersveiligheidstoets.

Een en ander is aanleiding het voorgestelde ontwerp opnieuw te beschouwen en in procedure te brengen met een nieuw aanvullend ontwerp-Tracébesluit. Bij het opstellen van dit nieuwe ontwerp-Tracébesluit zullen onder andere de uitkomsten van het externe onderzoek alsmede de aansluitingen van aan de Hazeldonksestraat gelegen woningen en agrarische bedrijven nadrukkelijk een rol spelen.

De Hazeldonksestraat vervalt daarmee in het Tracébesluit (aanvulling III).

Samenvatting

Inspreker maakt bezwaar tegen het besluit inzake landgoed "Lindenborg" in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) nader aangeduid als "ontsluiting Sprundelsebaan 49".

Inspreker stelt dat de essentie van de uitspraak van de Raad van State niet de ontsluiting van de Sprundelsebaan 49 is, maar het kiezen voor de minste aantasting van het landgoed.

Uitgangspunten bij de studie hadden moeten zijn:

- het zo min mogelijk aantasten van het landgoed, waarvan de gebouwen, de beplanting en het historische parkontwerp deel uit maken;
- de ontsluiting van Sprundelsebaan 49 zo veel mogelijk op eigen perceel laten plaatsvinden en daarbij de historische uitgang op het eikenlaantje gebruiken; en
- het ruimtebeslag vanwege de Hogesnelheidslijn en A16 zo veel mogelijk beperken.

De inspreker stelt voor de aantasting van het landgoed zo veel mogelijk te beperken door het aanbrengen van een keerwand in het talud van de A16 en het achterwege laten van een afwateringssloot. Aldus kan de beplanting (beukenhaag, eeuwenoude boomgroepen, rozen en rododendronplantsoen) ter plaatse en de monumentale poort behouden blijven.

Als gevolg van de genoemde keerwand zal de ontsluiting van Sprundelsebaan 49 moeten plaatsvinden aan de west- of zuidzijde van het perceel. Daarvoor kan bijvoorbeeld de historische ontsluiting van het perceel worden gebruikt en is slechts het aanpassen van de verharding of het slopen van de luifel van de woning noodzakelijk.

De door inspreker voorgestelde variant, welke de minste aantasting van het landgoed betekent, is niet opgenomen vanwege een klaarblijkelijk gesloten overeenkomst tussen de projectorganisatie HSL-Zuid en de (toenmalige) eigenaar van Sprundelsebaan 49.

Antwoord

Bij de tracering van de Hogesnelheidslijn en de A16 is in het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998 zeer nadrukkelijk gezocht naar een ligging van het tracé welke zo min mogelijk nadelige effecten voor de omgeving tot gevolg heeft. Bij landgoed Lindenborgh viel er daarbij niet aan te ontkomen dat het landgoed op twee punten, de meest oostelijke, wordt aangetast. De A16 ligt ter plaatse hoog in het landschap en het daarbij behorende talud reikt tot op het grondgebied van landgoed Lindenborgh.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is van oordeel dat de ontsluiting van (de garage en de tuin van) het koetshuis niet met de nodige zorgvuldigheid heeft plaatsgevonden.

Bij het opstellen van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) is een gedetailleerde inventarisatie gemaakt van de inrichting en de beplanting op het landgoed en het daarbij behorende koetshuis.

Aan de hand van deze inventarisatie is een studie gemaakt van de meest gewenste inrichting en ontsluiting van beide percelen van het landgoed. In deze studie is geconcludeerd dat het aanbrengen van een keerwand ter plaatse van de toegang van Sprundelsebaan 47 niet doelmatig is. De beplanting die met een keerwand gespaard zou kunnen worden is wat betreft omvang en zijn landschappelijke en natuurhistorische waarde niet van dien aard dat het aanbrengen van een keerwand gerechtvaardigd wordt geacht. Bovendien wordt daarmee het beeld van de entree van het landgoed aangetast.

De genoemde studie geeft tevens aan dat de meest gewenste ontsluiting van Sprundelsebaan 49 aan de westzijde van het perceel is gesitueerd.

De studie wordt beschikbaar gesteld aan de inspreker.

Het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) wordt in die zin aangepast ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit dat uiteindelijk geen keuze wordt gemaakt voor de ontsluiting van het perceel Sprundelsebaan 49. De voorkeursontsluiting van Sprundelsebaan 49 aan de westzijde van het perceel,

zoals die is aangegeven in de genoemde studie, kan door onderling overleg tussen de eigenaren van beide percelen worden gerealiseerd. Uitgaande van het realiseren van het standaarddwarsprofiel zoals dat hoort bij de A16, biedt het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) de mogelijkheid om Sprundelsebaan 49 en de daarbij behorende garages en tuin te ontsluiten via de onderberm van de A16. Deze optie heeft geen extra aantasting van het landgoed tot gevolg.

9 S.N.M. Veliscek, Hazeldonksestraat 12, 4891 PT Rijsbergen

Samenvatting

Inspreker maakt bezwaar ten aanzien van het verbreden van de bestaande Hazeldonksestraat ter hoogte van perceel nr.12 te Rijsbergen.

Inspreker is tot op heden niet benaderd over het eventueel afstaan van grond.

In het gepresenteerde plan komt de wegsloot te vervallen. Waar blijft nu het hemelwater en waar blijft de berm? Op de tekening is de scheiding tussen berm en tuin niet aangegeven. Inspreker vraagt waar de bomen geplant worden ter vervanging van de te kappen bomen?

Vanwege onvoldoende uitzicht vanaf het erf op de weg ontstaat een levensgevaarlijke situatie voor fietsers en automobilisten. Het in- en uitrijden van trekkers met aanhangers is vanwege het gebrek aan zicht op de weg zeer gevaarlijk. Het verkeer op de Hazeldonksestraat zal alleen maar toenemen in de toekomst, waardoor gevaarlijke situaties ook vaker zullen voorkomen.

Inspreker vraagt of er ruimte is voor nutsvoorzieningen?

Inspreker stelt dat als gevolg van de aanpassingen aan de Hazeldonksestraat de woning en opstallen in waarde zullen verminderen.

Het verzoek om de nieuwe situatie uit te palen (bij brief van 12 maart 2000) is door het projectbureau van de hand gewezen.

Wanneer de weg voor de opstallen hoger dan in de huidige situatie zal worden aangelegd, wordt het uitrijden een probleem en zal hemelwater de stal in lopen.

Indien de plannen worden gerealiseerd zoals ze nu worden voorgelegd, eist de inspreker een verklaring waarin staat dat de inspreker nooit aansprakelijk is voor schades of gevolg schades door de verkeerssituatie.

Aanvullende reactie

Naar aanleiding van de verkeersveiligheidstoets heeft de inspreker een aanvulling op zijn zienswijze ingestuurd.

In dit rapport wordt aangegeven dat de afstand tussen de schuur en de rand van de weg circa 3,50 m. zal bedragen. Inspreker stelt dat dit 2,70 m. zal zijn. In het rapport staat dat de hoogte van de weg 15 cm boven de oprit zal liggen. In de huidige situatie is dit nu al 30 cm.

Volgens de inspreker wordt er aan voorbijgegaan dat het uitrijden plaatsvindt door auto's met trailers. Achter uit de stal uit kan niet in verband met verkeersveiligheid.

De in de verkeersveiligheidstoets genoemde 2.80 m. brede berm (blz. 17) is ter plaatse van de bebouwing van de inspreker niet mogelijk. In paragraaf 4.3 onder 2. dient ook nummer 12 te worden genoemd.

Antwoord

Door meerdere insprekers is een zienswijze ingediend met betrekking tot de verkeersveiligheid van de Hazeldonksestraat, zoals dat is voorgesteld in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III). Eén van de insprekers is de gemeente Zundert. De gemeente heeft gevraagd om een toets van het in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) opgenomen ontwerp door een extern ingenieursbureau.

De door de gemeente gevraagde toets is uitgevoerd. In de toets is geconcludeerd dat het ontwerp verkeerstechnisch en ontwerptechnisch gezien op vrijwel alle punten als verkeersveilig is te beoordelen. Echter naar de huidige inrichtingscriteria past een rotonde, zoals deze in het te beoordelen nieuw ontwerp voorkomt, niet in de Hazeldonksestraat. Een aantal punten van het ontwerp komt voor verbetering in aanmerking, aldus de verkeersveiligheidstoets.

Een en ander is aanleiding het voorgestelde ontwerp opnieuw te beschouwen en in procedure te brengen met een nieuw aanvullend ontwerp-Tracébesluit. Bij het opstellen van dit nieuwe ontwerp-Tracébesluit zullen onder andere de uitkomsten van het externe onderzoek alsmede de aansluitingen van aan de Hazeldonksestraat gelegen woningen en agrarische bedrijven en aspecten zoals de afwatering van de gronden en gebouwen nadrukkelijk een rol spelen.

De Hazeldonksestraat vervalt daarmee in het Tracébesluit (aanvulling III).

10 W. Koetsier en M. van der Wijk, Sprundelsebaan 49, 4838 GM Breda

Samenvatting

Inspreker maakt bezwaar tegen de voorkeur voor de ontsluiting Sprundelsebaan 49 via de oostzijde van het perceel. Belanghebbenden zijn van mening dat er bij een westelijke ontsluiting geen beplanting langs het eikenlaantje behoeft te worden gekapt. Een ontsluiting aan deze zijde komt juist ten goede aan het sparen van beplantingen aan de oostzijde. De voorkeur van de inspreker gaat uit naar een ontsluiting aan de westzijde.

Antwoord

Bij het opstellen van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) is een gedetailleerde inventarisatie gemaakt van de inrichting en de beplanting op het landgoed en het daarbij behorende koetshuis.

Aan de hand van deze inventarisatie is een studie gemaakt van de meest gewenste inrichting en ontsluiting van beide percelen van het landgoed. Uit de studie blijkt dat de meest gewenste ontsluiting van Sprundelsebaan 49 aan de westzijde van het perceel is gesitueerd, overeenkomstig de wens van de inspreker.

De studie zal beschikbaar worden gesteld aan de inspreker.

Het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) wordt ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit in die zin aangepast dat geen keuze wordt gemaakt voor de ontsluiting van het perceel Sprundelsebaan 49. De voorkeursontsluiting van Sprundelsebaan 49 aan de westzijde van het perceel, zoals die is aangegeven in de studie, kan door onderling overleg tussen de eigenaren van beide percelen worden gerealiseerd. Uitgaande van het realiseren van het standaarddwarsprofiel zoals dat hoort bij de A16, biedt het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) de mogelijkheid om Sprundelsebaan 49 en de daarbij behorende garages en tuin te ontsluiten via de onderberm van de A16. Deze optie heeft geen extra aantasting van het landgoed tot gevolg.

11 A.J. de Bruijn, Hazeldonksestraat 17, 4891 PT Rijsbergen

Samenvatting

Inspreker heeft een loon- en grondwerkbedrijf en maakt bezwaar tegen de keuze voor het aanleggen van een rotonde in de naaste omgeving welke gepaard gaat met kort oplopende en afbuigende weggedeelten, hetgeen het manoeuvreren van voertuigen met daaraan gekoppelde werktuigen tot gevolg heeft. Zulks zal de verkeersveiligheid in gevaar brengen.

Het bezwaar kan worden opgeheven door te kiezen voor de variant "Nieuw-Noord ", welke langere en rechte aanlopen heeft.

Antwoord

Door meerdere insprekers is een zienswijze ingediend met betrekking tot de verkeersveiligheid van de Hazeldonksestraat, zoals dat is voorgesteld in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III). Eén van de insprekers is de gemeente Zundert. De gemeente heeft gevraagd om een toets van het in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) opgenomen ontwerp door een extern ingenieursbureau. De door de gemeente gevraagde toets is uitgevoerd. In de toets is geconcludeerd dat het ontwerp verkeerstechnisch en ontwerptechnisch gezien op vrijwel alle punten als verkeersveilig is te beoordelen. Echter naar de huidige inrichtingscriteria past een rotonde, zoals deze in het te beoordelen nieuw ontwerp voorkomt, niet in de Hazeldonksestraat. Een aantal punten van het ontwerp komt voor verbetering in aanmerking, aldus de verkeersveiligheidstoets.

Een en ander is aanleiding het voorgestelde ontwerp opnieuw te beschouwen en in procedure te brengen met een nieuw aanvullend ontwerp-Tracébesluit. Bij het opstellen van dit nieuwe ontwerp-Tracébesluit zullen onder andere de uitkomsten van het externe onderzoek alsmede de aansluitingen van aan de Hazeldonksestraat gelegen woningen en agrarische bedrijven nadrukkelijk een rol spelen.

De Hazeldonksestraat vervalt daarmee in het Tracébesluit (aanvulling III).

12 A. Dikötter, Moerdijkse Postbaan 12, 4872 LJ Etten-Leur

Samenvatting

Inspreker maakt bezwaar dat de te verwachten geluidsbelasting voor de woningen gelegen aan de Moerdijkse Postbaan ten noorden van de A58 ontbreken in het OTB aanvulling III. Eveneens ontbreekt inzicht in de eventueel noodzakelijke afschermende maatregelen

In het antwoord op zienswijzen op het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (15 december 1997) is akoestisch onderzoek aangekondigd naar de gevelbelasting op het pand Liesboslaan 315. Niet duidelijk is of dit onderzoek heeft plaatsgevonden en wat daarvan de resultaten zijn. Inspreker vreest terugkaatsing van geluid via deze gevel op woningen aan de noordzijde van de A58.

Inspreker stelt voor om het geluidsscherm aan de noordzijde van de A 58 vanaf de Oude Liesboslaan tot Moerdijkse Postbaan door te trekken ten behoeve van de woningen gelegen aan de Moerdijkse Postbaan ten noorden van de A 58.

Antwoord

In het kader van het Tracébesluit HSL-Zuid is akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dat akoestisch onderzoek is de rijksweg A58 meegenomen tot aan de gemeentegrens met de gemeente Etten-Leur; dat is ter plaatse van de kruising met de Moerdijkse Postbaan. De woningen aan de westzijde van deze kruising en aan de Moerdijkse Postbaan zijn reeds in beschouwing genomen tijdens de planologische inpassing van de rijksweg A58 in de gemeente Etten-Leur.

Wat betreft het pand Liesboslaan 315, het klooster, wordt momenteel onderzoek gedaan naar de meest doelmatige wijze van gevelisolatie. De ooit voorgestelde glazen voorzetgevel komt daar niet langer voor in aanmerking. De gevelisolatie zal gezocht gaan worden in het aanpassen van kozijnen, ramen, ventilatie en dergelijke.

In het uitgevoerde akoestisch onderzoek is rekening gehouden met weerkaatsing van geluid op gebouwen, dus ook op de gevel van het klooster. Dit laat het gegeven dat de panden aan de westzijde van de Moerdijkse Postbaan nog altijd buiten het onderzoek van dit Tracébesluit vallen onverlet.

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) aan te passen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit.

13 Fam. A. Leeuwenburgh, Oude Liesboslaan 275, 4839 AC Breda

Samenvatting

Inspreker tekent aan dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte is uitgegaan van twee bouwlagen in zijn woning. In werkelijkheid bevat de woning drie bouwlagen.

Inspreker maakt bezwaar tegen het inkorten van het geluidsschermbreedte omdat het geluid veroorzaakt door het verkeer op de A58 met name uit deze hoek naar onze woning en tuin "toewaait".

Antwoord

De woning bevat inderdaad drie bouwlagen. De geluidbelasting van de derde bouwlaag zal 60 dB(A) bedragen. Omdat deze waarde niet hoger is dan de heersende waarde, hoeft geen verzoek voor een hogere waarde te worden ingediend. Wel zal voor geluidsgevoelige ruimten op deze derde bouwlaag worden nagegaan of voldaan wordt aan de toelaatbare waarde voor het binnenniveau (35 dB(A)). In de Wet geluidhinder is vastgelegd hoe de geluidbelastingen vanwege het wegverkeer moet worden berekend. Dit is uitgewerkt in het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai. De wijze waarop omgegaan wordt met de windrichting is in dit voorschrift vastgelegd. Uitgegaan wordt van een 'meteoraamconditie' waarbij in eerste instantie rekening wordt gehouden met een maximale geluidsoverdracht. Zo wordt onder andere uitgegaan van meewindcondities. In tweede instantie worden de verkregen geluidsniveaus verlaagd met een term die is gebaseerd op een gemiddelde weersituatie in Nederland. Voor de hoogte van deze aftrek spelen factoren als de afstand geluidsbron-ontvanger, de hoogte van de geluidsbron en de hoogte van de waarnemer een rol. De aftrek bedraagt maximaal 3,5 dB(A).

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) aan te passen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit.

14 C. Herijgers, Hazeldonksestraat 8, 4891 PT Rijsbergen

Samenvatting

Inspreker is van mening dat de gekozen oplossing voor de Hazeldonksestraat niet beter scoort ten opzichte van de referentievariant Bestaand Noord. Voor fietsers is de gekozen oplossing te steil en verkeersonveilig.

Inspreker bestrijdt de stelling dat er op het gebied van woon- en leefmilieu geen beleidsmatige knelpunten zouden zijn, omdat een aantal woningen aan de Hazeldonksestraat hinder ondervinden van druk verkeer vlak langs hun voordeur.

Inspreker vindt het argument dat met variant Nieuw-Noord doorsnijding van landbouwgrond plaatsvindt zwak. De Landinrichtingscommissie wacht immers met de uitvoering van het landinrichtingsplan tot dat er duidelijkheid is omtrent de aanleg van de Hogesnelheidslijn. Bovendien zijn volgens inspreker bij de variant Nieuw-Noord praktisch even veel m² landbouwgrond nodig.

Volgens de inspreker biedt variant Nieuw-Noord juist mogelijkheden om het zicht op de Hogesnelheidslijn te verminderen. Variant Nieuw-Noord biedt mogelijkheden tot een win-win-situatie wat betreft landschap, woon-, leef- en werkmilieu.

Inspreker vindt dat niet de juiste oplossing is gekozen omdat:

- de gekozen oplossing, met name voor fietsers, verkeersonveilig is;

- de in- en uitritten van enkele percelen en de aansluiting van de Oude Trambaan en de Paandijksestraat op de Hazeldonksestraat knelpunt blijven en wellicht grotere knelpunten worden;
- vanwege de toename van verkeer het woon- en leefklimaat in de verdrukking komt;
- *de meerkosten van deze oplossing (7 à 8 ton) te hoog zijn voor de geringe voordelen en de grote nadelen.*

Volgens inspreker moet gekozen worden voor de variant Nieuw-Noord omdat deze op alle fronten voordelen biedt.

Antwoord

Door meerdere insprekers is een zienswijze ingediend met betrekking tot de verkeersveiligheid van de Hazeldonksestraat, zoals dat is voorgesteld in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III). Eén van de insprekers is de gemeente Zundert. De gemeente heeft gevraagd om een toets van het in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) opgenomen ontwerp door een extern ingenieursbureau. De door de gemeente gevraagde toets is uitgevoerd. In de toets is geconcludeerd dat het ontwerp verkeerstechnisch en ontwerptechnisch gezien op vrijwel alle punten als verkeersveilig is te beoordelen. Echter naar de huidige inrichtingscriteria past een rotonde, zoals deze in het te beoordelen nieuw ontwerp voorkomt, niet in de Hazeldonksestraat. Een aantal punten van het ontwerp komt voor verbetering in aanmerking, aldus de verkeersveiligheidstoets.

Een en ander is aanleiding het voorgestelde ontwerp opnieuw te beschouwen en in procedure te brengen met een nieuw aanvullend ontwerp-Tracébesluit. Bij het opstellen van dit nieuwe ontwerp-Tracébesluit zullen onder andere de uitkomsten van het externe onderzoek alsmede de aansluitingen van aan de Hazeldonksestraat gelegen woningen en agrarische bedrijven nadrukkelijk een rol spelen.

De Hazeldonksestraat vervalt daarmee in het Tracébesluit (aanvulling III).

15 Rassers, Jacobs & Spiegel Advocaten, Postbus 3404, 4800 DK Breda (namens Boswachter Liesbosch BV en H.A. Takx BV te Breda)

Samenvatting

De bereikbaarheid van restaurant "Boswachter Liesbosch" komt in het gedrang door de vervanging van *de oorspronkelijk geplande parallelweg door een fietspad*. Inspreker verwijst naar zijn *inspraakreactie op de A-MER Hogesnelheidslijn/A16* (d.d. 12 juli 1996), zijn zienswijze op het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (d.d. 15 december 1997) en zijn beroepschrift bij de Raad van State (d.d. 26 mei 1998). Inspreker handhaaft de daarin gemaakte bezwaren.

Nu in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) de parallelweg aan de zuidzijde van het Liesbos wordt vervangen door een fietspad komt de bereikbaarheid van het restaurant "Boswachter Liesbosch" via de Huisdreef te vervallen.

Het vervangen van de parallelweg door een fietspad is bedoeld om het ruimtebeslag te verkleinen om daarmee aantasting van het Liesbos te voorkomen. Medewerkers van Rijkswaterstaat hebben inspreker verteld dat aan de zuidzijde van het Liesbos wel een parallelweg aangelegd zal worden, hetgeen inmiddels ook is gebeurd. Gezien het feit dat deze parallelweg reeds is gerealiseerd vervalt volgens de inspreker dit argument.

Graag wil de inspreker een kopie ontvangen van de studie waaruit blijkt dat met het fietspad de aantasting van het bos wordt voorkomen.

In het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) is het voornemen gemeld van Staatsbosbeheer het Liesbos niet langer vanaf de Oude Liesboslaan wil ontsluiten, maar vanaf de Leursebaan aan de noordzijde. *Inspreker is van dit voornemen niet op de hoogte. Dit zou betekenen dat klanten van het*

restaurant moeten omrijden en dat bussen, omdat de Drielindendreef niet door bussen mag worden gebruikt, het restaurant niet kunnen bereiken. Inspreker merkt op dat met geen woord wordt gerept over het plaatsen van verwijzingsborden.

Inspreker is van mening dat het laten vervallen van het geluidsscherm langs het bos van grotere betekenis is bij het "oprollen" van het bos, dan het handhaven van een parallelweg.

Antwoord

Dat de parallelweg tussen de Oude Liesboslaan en de Moerdijkse Postbaan, bij verbreding van de A58 in noordelijke richting, in het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) wordt vervangen door een fietspad is bepaald door de bijzondere waarden van het Liesbos en de ongewenste aantasting daarvan in het geval dat de parallelweg gehandhaafd zou blijven. In de toelichting van het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) zijn de waarden van het Liesbos en de consequenties van de aantasting ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit meer uitgebreid beschreven.

De vervanging van de parallelweg door een fietspad beperkt zich effectief tot het gedeelte tussen de Huisdreef en de Moerdijkse Postbaan. Dit betekent dat het restaurant "Boswachter Liesbosch" bij de vervanging van de parallelweg door een fietspad, nog steeds vanuit de Oude Liesboslaan bereikbaar is. De eventuele afsluiting van de Huisdreef voor autoverkeer betreft een verantwoordelijkheid van Staatsbosbeheer en maakt derhalve geen onderdeel uit van het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling III).

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III), met uitzondering van de toelichting, te wijzigen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III).

16 Rassers, Jacobs & Spiegel Advocaten, Postbus 3404, 4800 DK Breda (namens mw. ir. M.F. Hof-Sanders te Breda)

Samenvatting

Inspreker heeft voorkeur voor een nog strakkere bundeling van de Liesboslaan met het knooppunt Princeville. Blijkens kaartblad 2 zou de Liesboslaan in de oksel van knooppunt Princeville nog een stuk naar het noorden geschoven kunnen worden.

Inspreker wil de vrijgekomen gronden graag verwerven.

Ter plaatse van de voormalige carpoolstrook is een aansluiting voorzien van een fietspad of misschien wel een weg op de Liesboslaan. Deze aansluiting was in het oorspronkelijke Tracébesluit niet voorzien. Inspreker maakt uitdrukkelijk bezwaar tegen dit fietspad en de aansluiting hiervan op de Liesboslaan ter hoogte van het landgoed.

Inspreker zou dan ook graag zien dat deze aansluiting op de Liesboslaan komt te vervallen en dat de Liesboslaan nog strakker gebundeld wordt met het knooppunt Princeville.

Antwoord

Als gevolg van de verplaatsing van de carpoolplaats kan de Liesboslaan en, in het verlengde daarvan, de parallelweg aan de zuidzijde van de A58 strakker worden gebundeld met de afrit van de A58 en de verlengde Ettensebaan dan in het Tracébesluit HSL-Zuid was voorzien. Een nog strakkere bundeling dan in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) is aangegeven is vooralsnog ongewenst gezien de planvorming van de gemeente Breda omtrent een gewijzigde aansluiting van de A16/A58 op de Verlengde Ettensebaan, Oude Liesboslaan en Liesboslaan. Een strakkere bundeling dan nu is opgenomen maakt de plannen van de gemeente Breda onmogelijk.

Op kaartblad 2 van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) wordt de suggestie gewekt dat in het verlengde van de toegangsweg van landgoed Zoudtland er een fietspad of weg zou worden aangelegd. Hiervan is geen sprake. Het betreft slechts informatie (in blauw) op de ondergrond van de kaart, waarop de huidige situatie met het fietspad aan de noordzijde van de N58 is weergegeven. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) te wijzigen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III).

17 A.H. van Schaik en dr. P.J. Strijkert, Leursebaan 385, 4839 AM Breda

Samenvatting

Inspreker is van mening dat, gezien het feit dat de parallelweg er inmiddels ligt en blijkt dat daarvoor geen bomen hebben hoeven te wijken, er geen fietspad overwogen behoeft te worden aangelegd. Hij verlangt dat de fiets- en auto-ontsluiting van de Huisdreef via de Oude Liesboslaan en de parallelweg met parkeerplaats langs het Liesbos worden gehandhaafd voor alle verkeer tot Staatsbosbeheer haar plannen voor alle "verkeers- en parkeervoorzieningen" in en rond het Liesbos geformuleerd en besproken heeft met de belangenvereniging "Liesbos", zoals tussen de partijen is afgesproken en overeengekomen.

Antwoord

Het klopt dat, na realisering van de tunnel in de Moerdijkse Postbaan onder de A58 door, aan de zuidzijde van het Liesbos de oorspronkelijk aanwezige parallelweg terug is aangelegd. Als gevolg echter van de verbreding van de A58, zal deze parallelweg naar het noorden moeten worden opgeschoven. Dat deze verschoven parallelweg tussen de Oude Liesboslaan en de Moerdijkse Postbaan in het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) wordt vervangen door een fietspad is bepaald door de bijzondere waarden van het Liesbos en de ongewenste aantasting daarvan in het geval dat de parallelweg gehandhaafd zou blijven. In de toelichting van het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) zijn de waarden van het Liesbos en de consequenties van de aantasting ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit meer uitgebreid beschreven.

Staatsbosbeheer en de gemeente Breda zullen samen plannen ontwikkelen voor de bereikbaarheid van het Liesbos en onderdeel daarvan is het realiseren van parkeervoorzieningen.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III), met uitzondering van de toelichting, te wijzigen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III).

18 Belangenvereniging Liesbosch, Drielindendreef 9, 4839 AH Breda

Samenvatting

Inspreker maakt bezwaar tegen de vervanging van de ontsluitingsweg door een fietspad. Er wordt met geen woord gerept over de "parkeerplaats" ten zuiden van het Liesbos. Zo'n parkeerplaats langs een fietspad zal ongetwijfeld vervallen. Wij vrezen dat Staatsbosbeheer deze gelegenheid zal aangrijpen om vervangende parkeervoorzieningen in het Liesbos te creëren.

Antwoord

Dat de parallelweg tussen de Oude Liesboslaan en de Moerdijkse Postbaan, bij verbreding van de A58 in noordelijke richting, in het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) wordt vervangen door een fietspad is bepaald door de bijzondere waarden van het Liesbos en de ongewenste aantasting daarvan in het geval dat de parallelweg gehandhaafd zou blijven. In de toelichting van het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) zijn de waarden van het Liesbos en de consequenties van de aantasting uitgebreid beschreven.

Staatsbosbeheer en de gemeente Breda zullen samen plannen ontwikkelen voor de bereikbaarheid van het Liesbos en onderdeel daarvan is het realiseren van parkeervoorzieningen.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III), met uitzondering van de toelichting, te wijzigen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III).

**19 Rassers, Jacobs & Spiegel Advocaten, Postbus 3404, 4800 DK Breda (namens
 Wohrmann Holding BV, Hotel-Café-Restaurant Princeville Beheer BV en BV
 Princeville Exploitatie te Breda)**

Samenvatting

Inspreker blijft bij zijn standpunt dat het café-restaurant Princeville, ook na realisering van een aansluiting op de Randweg Princenhage, zoals voorgesteld in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III), ter plaatse niet langer te exploiteren zal zijn.

In het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) wordt gesteld dat onderzoek is verricht naar de exploiteerbaarheid van het café-restaurant. Inspreker kent het concept van dat onderzoek, maar wil graag *een afschrift van het definitieve rapport*. Inspreker *betwijfelt of de opsteller van het onderzoek inderdaad onafhankelijk is*, gezien het feit dat deze reeds meerdere onderzoeken voor Rijkswaterstaat heeft gedaan. Bovendien acht inspreker het van belang dat een registeraccountant bij het onderzoek wordt betrokken, daar de opsteller van het onderzoek een extern adviseur in bouwzaken is.

Inspreker kan zich in het geheel niet vinden in de inhoud van het rapport. Temeer daar in het rapport aannames worden gedaan en conclusie worden getrokken die op basis van de verstrekte gegevens niet getrokken hadden kunnen worden. Inspreker stelt dat hij alle gevraagde gegevens ten behoeve van het onderzoek heeft geleverd en dus volledige medewerking aan het onderzoek heeft gegeven.

Inspreker heeft het onderzoeksrapport laten beoordelen door Etin Adviseurs, Adviesbureau op Sociaal-Economisch en Ruimtelijk Terrein. Etin heeft tal van kritische kanttekeningen bij het rapport geplaatst en inspreker acht het dan ook onbegrijpelijk dat de minister op basis van een dergelijk onderzoek een ontwerp-Tracébesluit in procedure heeft gebracht.

De conclusie in het onderzoek dat tijdens de bouw van de Hogesnelheidslijn de bereikbaarheid van het café-restaurant gegarandeerd moet worden en daarvoor extra maatregelen in de vorm van het plaatsen van aanduidingsborden moeten worden genomen heeft niets te maken met de uitspraak van de Raad van State, die betrekking heeft op de situatie na realisering van het tracé.

Inspreker ontgaat het waarop de conclusie wordt gebaseerd dat het aantal passanten op de A16 dat spontaan stopt om het café-restaurant te bezoeken klein is. Deze stelling wordt in het onderzoeksrapport nergens op gebaseerd. Ook de conclusies in het ontwerp-Tracébesluit (aanvulling III) dat de continuïteit van het café-restaurant niet wordt bedreigd en dat er geen aanleiding is het café-restaurant te verplaatsen kunnen op basis van het onderzoeksrapport niet worden getrokken. Voor dergelijke conclusies is een bedrijfseconomische verkenning op basis van adequate economische gegevens nodig. De door de Raad van State onbesproken bezwaren van de inspreker zijn thans weer actueel geworden en blijven door de inspreker gehandhaafd.

Antwoord

De ingediende zienswijze is, evenals het door inspreker genoemde rapport van ETIN, met een verzoek om reactie voorgelegd aan de opsteller van het onderzoek naar de exploiteerbaarheid van het café-restaurant. In zijn reactie wordt antwoord gegeven op door de inspreker gestelde vragen en gereageerd op gemaakte kanttekeningen. De inspreker krijgt de reactie van de opsteller van het onderzoek toegestuurd.

Gezien de staat van dienst van de opsteller van het onderzoek acht de minister deze zeker competent en onafhankelijk voor het geven van een advies omtrent de exploiteerbaarheid van het café-restaurant. Daarnaast is het onderzoek om een reactie voorgelegd aan een makelaarskantoor gespecialiseerd in horecazaken.

In het onderzoek zijn aannames gedaan omdat de benodigde en gevraagde gegevens, zoals de jaarstukken van de moedermaatschappij en inzichten in de klantensoorten, niet beschikbaar zijn gesteld. *Na inwinning van advies bij de horecamakelaar bleek dat er nader onderzoek moest worden gedaan naar de veiligheidsmarges van de exploiteerbaarheid van de onderneming.* Dat onderzoek is verricht en daarvoor zijn adviezen ingewonnen van een externe accountant. Bij verwerking van de adviezen is gebruik gemaakt van de jaarcijfers en overzichten van B.V. Princeville Exploitatie, die wel ter beschikking waren gesteld. Op basis van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat er voldoende grote veiligheidsmarges op de exploitatie zijn om de uitspraak dat het café-restaurant Princeville na aanleg van de HSL en de A16 niet in haar voortbestaan wordt bedreigd te versterken.

Weliswaar heeft de uitspraak van de Raad van State betrekking op de periode na aanleg van de HSL en de A16, maar dat neemt niet weg dat de bereikbaarheid en vindbaarheid van het café-restaurant *gedurende de uitvoering van het werk, een periode van zo'n vijf jaar, van belang is.* Temeer daar ook in het advies van de horecamakelaar wordt aangegeven dat de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van de werken van invloed is op de exploitatie na realisering van het werk. Vandaar dat dit in het onderzoek betrokken is.

De invloed van spontane bezoekers op de exploiteerbaarheid van het café-restaurant wordt in het onderzoek gering geacht. De feitelijke zichtbaarheid van het café-restaurant gaat er ten opzichte van de huidige situatie, waarin de zichtbaarheid ook al niet groot is, op achteruit. De huidige zichtbaarheid van Princeville hangt samen met de afritsituaties vanaf de A16. Voor impulsklanten is het van belang dat de aanwezigheid van het café-restaurant bekend is, voor dat de afrit moet worden genomen. In de praktijk is dat slechts mogelijk vanuit zuidelijke richting en dan nog alleen indien de afrit niet helemaal vol staat met afslaand verkeer en dat laatste is vaak wel het geval. Daar staat tegenover dat het café-restaurant in de omgeving bekend is en een goede naam heeft. Veel van de bezoekers zijn regelmatig terugkerende klanten voor wie de zichtbaarheid, vanwege de bekendheid, niet van belang is.

Voor het overige wordt hier verwezen naar het onderzoeksrapport en de daar bij behorende bijlagen. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III), met uitzondering van de toelichting, te wijzigen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III).

20 F.A.J.M. Huijbrechts, Rijsbergseweg 207, 4838 EC Breda; en J.H.M.F. Huijbrechts, Rijsbergseweg 237, 4838 EC Breda

De appellanten F.A.J.M. Huijbrechts en J.H.M.F. Huijbrechts hebben beroep bij de Raad van State aangetekend tegen Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II). Hun beroep heeft betrekking op de verhoging van het geluidsschermbij Effen.

De verhoging van het geluidsschermbij Effen maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling II), maar is opgenomen in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III).

Het beroep is derhalve als zienswijze tegen het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) in behandeling genomen.

Op 19 juli 2000, derhalve na de periode van ter inzage legging van 21 maart tot en met 17 april 2000, hebben appellanten hun beroep eensluidend als zienswijze op het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) ingediend bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat.

Samenvatting

Insprekers zijn van mening dat er met twee maten wordt gemeten als het gaat om het nemen van akoestische maatregelen om te komen tot de voorkeursgrenswaarden. Het 6 m. hoge geluidsscherm langs de A16 en HSL bij Effen staat in schril contrast tot de 15 m. hoge en 80 m. brede geluidswal langs de A27 ten behoeve van de VINEX-locatie Wolfslaar.

Insprekers stellen dat navraag bij Rijkswaterstaat oplevert dat bij de geluidsberekeningen geen rekening is gehouden met de brug in de infrastructuurbundel over de Aa of Weerij. Het wateroppervlak en de oevers zullen als klankkast fungeren.

Insprekers vragen zich af of na 2010, het jaar waarop de verkeersgegevens zijn gebaseerd, de vastgestelde waarden voor nieuwbouw maatgevend blijven of, bij toename van de mobiliteit, er hogere waarden (57 dB(A) voor de A16 en 65 dB(A) voor de spoorlijn) worden vastgesteld.

De insprekers verzoeken te beslissen:

- geluidsvoorzieningen uit te voeren zoals dat ook voor andere burgers van Breda geldt (een geluidswal van 15 m. hoog);
- de geluidsvoorziening door een onafhankelijke instantie te laten herberekenen, inclusief de passage van de Aa of Weerij; en
- de bewoners van de uitbreiding Effen de garantie te verschaffen dat ook na 2010 de geluidsbelasting de norm van 50 dB(A) (A16) en 57 dB(A) (HSL) alsmede van 35 dB(A) (binnenshuis) niet worden overschreden.

Antwoord

Ten behoeve van de aanleg van de HSL-Zuid door Nederland is er een inpassings- en ontwerpvisie ontwikkeld waarin de principes van de vormgeving van de hogesnelheidslijn zijn neergelegd. Er wordt naar gestreefd de hogesnelheidslijn een eigen, herkenbare vorm te geven. Onderdeel van deze inpassings- en ontwerpvisie zijn de geluidsafschermende maatregelen. Er is voor gekozen de geluidsafschermende maatregelen in de vorm van geluidsschermen uit te voeren. Dit is mede ingegeven door het beperkte ruimtebeslag dat voor geluidsschermen nodig is en door de effectiviteit van geluidsschermen. Omdat geluidsschermen dicht bij de weg en het spoor kunnen worden aangebracht dan geluidswallen, dienen geluidswallen in het algemeen de dubbele hoogte te hebben van geluidsschermen in dezelfde situatie. Ten zuiden van Galder is incidenteel gekozen voor het aanleggen van geluidswallen op die plaatsen waar het vanuit landschappelijk oogpunt gewenst en mogelijk is. Het betreft met name locaties op hoger gelegen en ruimtelijk verdichte randen van beekdalen, zoals die van de Hazeldonksche beek. De grondwallen worden voorzien van beplanting en sluiten aan op bestaand en toekomstig bos. Op deze wijze wordt ingespeeld op de kenmerken van het bestaande landschap. Het beeld van de lager gelegen beek ten opzichte van de verhoogde randen wordt versterkt.

De geluidwerende voorzieningen bij Effen liggen grotendeels in het lager gelegen (open) beekdal. Hier is gekozen voor transparante geluidsschermen om het karakter van het beekdal zo veel mogelijk te ontzien en de continuïteit van het dal zo veel mogelijk te laten doorlopen over de bundel HSL-A16 heen (en via de Aa of Weerij onder de bundel door).

Dat de gemeente Breda bij de ontwikkeling van haar woningbouwlocaties kiest voor een andere vorm van geluidsafschermende voorzieningen, staat los van de keuzen die bij geluidsafschermende voorzieningen in het kader van de hogesnelheidslijn worden gemaakt. Hierbij is het uiteraard zo dat ook de gemeente Breda gedwongen is zich te houden aan de Wet geluidhinder. De benodigde hoogte van de afscherming bij Wolfslaar is een gevolg van de waarden welke volgens de Wet geluidhinder toelaatbaar zijn bij nieuwbouw woningen.

In de Wet geluidhinder is vastgelegd hoe de geluidbelastingen vanwege het wegverkeer moet worden berekend. Dit is uitgewerkt in het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï. Volgens dit voorschrift wordt bij viaducten of bruggen (kunstwerk) geen extra geluidsafstraling in rekening gebracht. Uit praktijkmetingen blijkt dat de passage van een kunstwerk niet leidt tot een verhoging van het equivalente geluidsniveau. Met een verschil in maaiveldhoogten en bodem ter plaatse van de passage van dal of water wordt volgens het Reken- en Meetvoorschrift wel gerekend.

Berekening van het spoorweglawaaï gebeurt volgens het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï zoals bedoeld in het Besluit geluidhinder spoorwegen. Bij een passage over een kunstwerk wordt deze wel in rekening gebracht. Hierbij wordt rekening gehouden met het materiaal en de vorm. Met verschillen in maaiveldhoogten en bodemverhardingen wordt gerekend zoals bij het wegverkeer.

Volgens de Wet geluidhinder dient bij het bepalen van eventueel noodzakelijke geluidsmaatregelen een periode in beschouwing te worden genomen van 10 jaar na in gebruik name van de weg en/of het spoor. Eventuele veranderingen na die periode, zoals bijvoorbeeld de toename van de verkeersintensiteit, dienen niet betrokken te worden in de planvorming op dit moment.

Het Liesbos en de realisering van de A58

Bijlage bij het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (Aanvulling III)

Inhoud

1	Het Liesbos	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Bostypering van het Liesbos	3
1.3	Flora en fauna	4
1.4	<i>Baleid</i>	4
2	De zuidelijke bosrand	5
2.1	Algemeen	5
2.2	Aantasting door verschoven parallelweg	5
2.2.1	Gevolgen voor de bosvakken 3A, 3E en 4A	5
2.2.2	Schorsbrand en windworp	6

1 Het Liesbos

1.1 Algemeen

Het Liesbos is een van de oudste bossen van Nederland. De eerste vermelding dateert van 1267. Sinds 1515 heeft het bos al zijn huidige omvang en het rechte lanenpatroon.

1.2 Bostypering van het Liesbos

Bron: "Bosgemeenschappen, Natuurbeheer in Nederland 5", S. van der Werf, Pudoc Wageningen, 1991".

Het Liesbos wordt aangemerkt als een droog wintereiken-beukenbos. In Nederland komt dit bostype vooral op lemige zandgronden en arme leemgronden zoals stuwwallen, lemige dekzanden en arme lössgronden in het gehele pleistocene deel van Nederland in potentie algemeen voor. Dikwijls is het echter sterk door de mens beïnvloed en worden gedegenerende varianten aangetroffen. Op slechts enkele plaatsen in Nederland komt dit bostype enigermate natuurlijk en op geen enkele plaats komt het geheel natuurlijk voor. Als voorbeeld voor het Kempens district (dit zijn de brabantse zandgronden) wordt (delen van) het Liesbos bij Breda genoemd.

Kenmerkende soorten

Bij de kenmerkende beplantingssoorten wordt onderscheid gemaakt in de boomlaag, de struiklaag, de kruidlaag en de moslaag.

- Boomlaag: Beuk (domineert van nature) en Wintereik. Sporadisch Zomereik en Ruwe berk.
- Struiklaag: Wilde lijsterbes, soms Hulst.
- Kruidlaag: Kensoorten zijn Adelaarsvaren en Dalkruid. Soorten van open plekken zijn onder meer Valse salie, Stijf havikskruid, Schermhavikskruid, Pilzegge en Veelbloemige veldbies. Bij (vroegere) verrijking treden soorten op als Grote muur, Witte klaverzuring, Veelbloemige salomonszegel en Schaduwgras.
- Moslaag: Op de grond komen meestal geen bijzondere mossen voor. Blad en korstmossen kunnen wel bijzonder zijn.

Verstoring

Dit bostype heeft de neiging om zich na verstoring slechts langzaam te herstellen door groundbewerking wordt dit herstel vaak sterk vertraagd. Om deze reden heeft dit bostype vaak langdurig de verschijningsvorm als van een Berken-Zomereikenbos. De adelaarsvaren, kan zich ook op open plekken ten gevolge van windworp of kap hardnekkig handhaven en werkt door zijn dichte bladermassa sterk remmend op de natuurlijke verjonging. Waar bijvoorbeeld door naalddhoutcultuur beuk en wintereik ontbreken verloopt hun (natuurlijke) vestiging zeer langzaam.

Areaal

Voor het permanent voorkomen van alle ontwikkelingsfasen en -stadia is voor dit bostype een minimumoppervlakte van 40 hectare noodzakelijk.

Oppervlakten in Nederland

Ongeacht de kwaliteit komt van dit bostype 30.000 - 100.000 hectare in Nederland voor. Rekening houdend met de kwaliteit is dit echter terug te brengen tot 100 - 1000 hectare enigermate representatief bos.

Belang van het Liesbos

Aangezien delen van het Liesbos als voorbeeld van dit bostype worden genoemd, zullen deze delen zeker deel uitmaken van de 100 - 1000 hectare enigermate representatief bos. Nabij de bosrand van bosvak 3A is het kenmerkende Dalkruid aangetroffen, wat dit nog eens bevestigt.

1.3 Flora en fauna

Het Liesbos kent een rijke flora met o.a. Bosanemoon, Veelbloemige Salomonszegel, Dalkruid en Lelietje van Dalen. Dit zijn soorten die typerend zijn voor oude loofbossen. Door de aanwezigheid van zeer oude bomen (20 ha met zomereiken van vóór 1800) komen in het Liesbos acht van de negentien vleermuissoorten in Nederland voor. Het is daarmee een van de vleermuisrijkste gebieden van Nederland. (Bron: *Natuur in Noord-Brabant, Twee eeuwen plant en dier, 1996; Stichting Het Noordbrabantsch Landschap*).

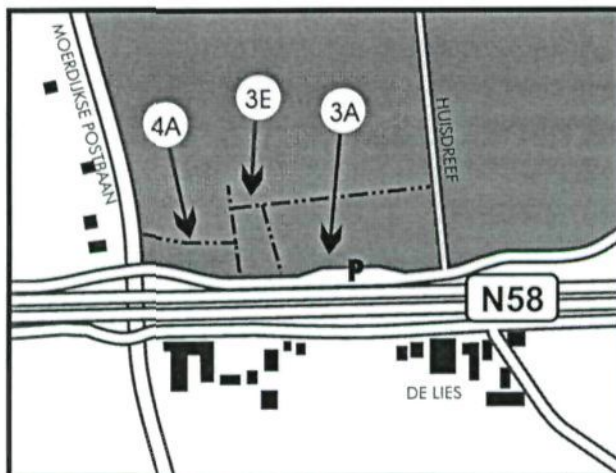
Het Liesbos is van belang in herpetologisch opzicht. In het bos zijn meer dan 5 soorten aangetroffen, waaronder de zeldzame Boomkikker. (Bron: *Ontsnippering in Noord-Brabant, 1997; Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, afdeling Planvorming*).

1.4 Beleid

Het Liesbos is opgenomen in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur als natuurkerngebied, met name vanwege de aanwezige rijkdom aan planten, amfibieën, vleermuizen en vogels van vochtige bossen. Het Liesbos maakt ook deel uit van de Groene Hoofdstructuur als kerngebied voor amfibieën, bosvogels en plantengemeenschappen (Bron: *Ontsnippering in Noord-Brabant, 1997; Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, afdeling Planvorming*).

2 De zuidelijke bosrand

2.1 Algemeen



Bij de verschuiving van de parallelweg aan de zuidrand van het Liesbos zijn de bosvakken 3A, 3E en 4A in het geding.

Het bosvak 3A is het oudste bosvak van het Liesbos en daardoor ook één van de waardevolste. Het is aangeplant in 1830. Het is een gemengd bosvak met eik en beuk. Het vormt het westelijk deel van het portaal van het bos. Bosvak 3E is een grove dennen vak uit 1964 en vak 4A is een corsicaanse dennen vak uit 1976. (zie kaart 2.1)

Kaart 2.1 Beplantingsvakken Liesbos

2.2 Aantasting door verschoven parallelweg

Onderstaand worden de gevolgen van de verschoven parallelweg en het geprojecteerde geluidsscherm voor de relevante bosvakken van het Liesbos beschreven.

2.2.1 Gevolgen voor de bosvakken 3A, 3E en 4A

Gevolgen bosvak 3A

Bij de aanleg van de parallelweg moeten in het oudste bosvak van het Liesbos minimaal 85 bomen weg en worden 11 bomen zwaar beschadigd, waarbij de kans op sterfte groot is. Deze schade wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de hoogte van het opsnoeien. Deze moet vanwege de doorrijdhoogte op de parallelweg minimaal 4,5 meter zijn. Door het verwijderen van deze bomen en het hoge opsnoeien verdwijnt de zoom van het oudste bosvak en daarmee de bescherming tegen zonnebrand (= *schorsbrand*. Zie hierna). De oude beuken zullen als gevolg hiervan sterven. De oude eiken gaan stressverschijnselen vertonen. Het risico is groot dat het bosvak opgerold wordt als gevolg van zonnebrand. Eén van de waardevolste stukken bos uit Nederland verdwijnt daardoor.

Gevolgen bosvak 3 E

Het gevolg voor het bosvak 3E bij het verschuiven van de parallelweg bestaat uit het verwijderen van alle randbomen van het grove dennen vak. Het zijn 17 grove dennen en een vijftal berken. Deze 22 bomen hebben net als een zoom van het bos een regulerende en isolerende functie. Dit wordt veroorzaakt door hun diepe kronen. Door het verwijderen van deze bomenrij neemt de dynamiek in het bosvak plotseling sterk toe (invloed van wind en zon) en wordt het bosklimaat zeer sterk aangetast. De kans op het omwaaien van zo'n opstand is groot. Een subjectief gegeven is dat een op deze manier open gezet bos een lelijk zicht geeft aan de omgeving.

Gevolgen bosvak 4A

In vak 4A verdwijnt een 12-tal kleine bomen. Het is een aantasting van de zoom van het bos, maar dit zal naar verwachting geen grote gevolgen hebben voor het verdere bosvak.

2.2.2 Schorsbrand en windworp

Belangrijke negatieve effecten van het weghalen en op snoeien van bomen aan de rand van het bos zijn het optreden van schorsbrand en windworp.

Schorsbrand.

Schorsbrand ontstaat wanneer bomen die in de schaduw van andere bomen zijn opgegroeid en niet eerder aan directe zonnestralen zijn blootgesteld opeens in de volle zon komen te staan. Het zijn met name beuken die voor het verschijnsel schorsbrand gevoelig zijn. Het effect van schorsbrand is tweeledig:

1. In de bosbouw is het algemeen bekend dat het kappen van een gedeelte van een beukenbos aan de zuidzijde steeds aanleiding geeft tot zonnebrand aan de stammen langs de nieuwe bosrand. De bomen hebben daar geen bebladering meer, de bast is dun, het cambium sterft door oververhitting. Geleidelijk kan zo'n 'aantasting' dieper in het bos doordringen. De aanleg van een weg door een bos, of het kappen van een enkele boom uit een rij langs een weg, kan hetzelfde gevolg hebben. Ook natuurlijke oorzaken, zoals windworp of blikseminslag kunnen hiertoe leiden. (Bron: *Bosbescherming, deel 2, Centrum voor landbouwpublicaties en landbouwdocumentatie, Wageningen, 1972*).
2. Ten tijde van vorst kunnen spanningen in de bast ontstaan tussen de zonbeschenen delen en de niet zonbeschenen delen. Hierdoor kan de bast gaan scheuren, waardoor de boom vatbaar wordt voor bijvoorbeeld ziekten of rot.

Windworp

Bomen die opgroeien aan de rand van het bos wortelen beter dan bomen midden in het bos en zijn om die reden veel beter bestand tegen de wind. Wanneer de rand van een bos wordt weggehaald is de kans zeer groot dat bomen, die voor het eerst van hun leven vol in de wind komen te staan, zullen omwaaien. Het wortelgestel van deze bomen is niet voorbereid om weerstand te bieden tegen harde wind. Dit verschijnsel heet "windworp" en voorbeelden hiervan zijn te zien in het St. Annabos waar enkele jaren geleden de A58 door heen is gelegd.

Als gevolg van deze verschijnselen moet gevreesd worden voor het zogeheten oproffen van het bos. Dat betekent dat door het weghalen van de eerste bomenrijen bomen zullen sneuvelen of zullen omwaaien als gevolg van schorsbrand en windworp, waardoor vervolgens de volgende bomen blootgesteld worden aan zon en wind.

