

141-1138

**Hogesnelheidslijn-Zuid
(Azeldonksestraat)**

P 141-1138

141-1138

**Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid
(aanvulling Hazeldonksestraat)**

Tracébesluit Hogesnelheidslijn Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat)

Op 6 september 1999 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan op de ingediende beroepen en heeft daarbij een aantal delen van het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid d.d. 15 april 1998 vernietigd.

Voorliggend Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) heeft betrekking op het door de Afdeling vernietigde deel van het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid d.d. 15 april 1998 waarin de Hazeldonksestraat is opgenomen. Het Tracébesluit voorziet in een nieuw ontwerp voor de Hazeldonksestraat.

Den Haag, **16 MEI 2001**

De Minister van Verkeer en Waterstaat

T. Netelenbos



Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (Aanvulling Hazeldonksestraat)

Inhoud

1	Besluit	4
1.1	Algemeen	4
1.2	Doel	5
1.3	Beroep en schaderegeling	5
2	Algemene toelichting	6
2.1	Aanleiding	6
2.2	Gevolgen van de vernietiging	6
2.3	Herziening Tracéwet	7
2.4	Van ontwerp-tracébesluit naar tracébesluit	7
2.5	Het vervolg op het tracébesluit: het verdere verloop van de procedure	8
3	Toelichting op het tracé	9
3.1	Aanleiding	9
3.2	Voorgeschiedenis	9
3.2.1	Uitspraak Raad van State	9
3.2.2	Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)	10
3.2.3	Verkeersveiligheidstoets	10
3.2.4	Bestuurlijk overleg	11
3.3	Varianten	12
3.3.1	Ontwerp-opgave	12
3.3.2	Het studiegebied	13
3.3.3	Randvoorwaarden en uitgangspunten	14
3.3.4	De varianten	14
3.4	Beschrijving van de varianten	16
3.4.1	Effectbeschrijving en beoordelingskader	16
3.4.2	Referentie-variant	17
3.4.3	Rotonde-variant	19
3.4.4	T-aansluiting-variant	21
3.4.5	Rechtdoor-variant Nieuw-Midden	24
3.4.6	Rechtdoor-variant Nieuw-Noord	27
3.5	Vergelijking van de varianten en keuzen	29
3.6	In- en uitritten bij gekozen variant	32

Bijlagen

1. **Samenvatting en reacties van de zienswijzen en bedenkingen met betrekking tot het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat)**
2. **Ontwerp tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid, verkeersveiligheidstoets (Haskoning 10 mei 2000). Separaat. = 141-1139**
3. **Memo "Toets aangepast ontwerp Hazeldonksestraat" (Haskoning 28 september 2000)**

1 Besluit

1.1 Algemeen

Op 15 april 1998 is het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (Tracébesluit HSL-Zuid) vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Tegen dat 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.

Voor zover de nieuwe (deel)besluiten niet in overeenstemming zijn met het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 31 oktober 1997 moet eerst een ontwerp-tracébesluit worden opgesteld en ter inzage gelegd. Het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) is een nieuw besluit voor het door de Afdeling vernietigde deel van het Tracébesluit HSL-Zuid dat betrekking had op de kruising van de Hazeldonksestraat met de HSL-Zuid en de tracering van de Hazeldonksestraat (westelijke oprit van het viaduct). Aangezien er voor dit vernietigde deel van het tracé van de HSL-Zuid een besluit werd voorbereid dat niet in overeenstemming is met het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 31 oktober 1997 is eerst een ontwerp-tracébesluit in procedure gebracht.

Het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) bestaat uit de volgende onderdelen:

- de omlijnende passages in onderhavig besluit; en
- het op het tracékaartblad aangegeven verloop en de geografische omvang van het tracé voor zover dat betrekking heeft op de kruising van de Hazeldonksestraat met de HSL-Zuid en de tracering van de Hazeldonksestraat (westelijke oprit van het viaduct).

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

Bij dit Tracébesluit behoort een Nota van Toelichting. Deze bestaat uit een algemeen deel en uit een toelichting op het tracé.

1.2 Doel

Het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) voorziet in het realiseren van een gedeelte van de infrastructuur van het Nederlands deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Rotterdam-Brussel-Parijs/Londen en wel het gedeelte dat betrekking heeft op de kruising van de Hazeldonksestraat met de HSL-Zuid en de tracering van de Hazeldonksestraat (westelijke oprit van het viaduct) zoals nader aangegeven op het bij het Tracébesluit behorend tracékaartblad.

Aldus wordt een nieuw besluit genomen voor een vernietigd deel van het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998.

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

1.3 Beroep en schaderegeling

Beroep

Dit tracébesluit ligt gedurende zes weken ter inzage.

Tegen dit tracébesluit staat voor belanghebbenden beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Alle beroepen dienen te worden ingediend binnen zes weken na bekendmaking van het tracébesluit.

Schaderegeling

Het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) wordt door de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer 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 (no.97) 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.

2 Algemene toelichting

2.1 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 het aanpassen van de kruisende infrastructuur opgenomen.

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 hogesnelheidspoorverbinding 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.

Naar aanleiding van een aantal beroepen tegen het Tracébesluit HSL-Zuid heeft de Afdeling wel aanleiding gezien enkele delen van het tracébesluit te vernietigen. Dit heeft tot gevolg dat voor de meeste van die delen nieuwe besluiten dienen 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 reparatie-tracébesluiten dan wel reparatie-ontwerp-tracébesluiten worden in de vorm van zogeheten "aanvullingen" in procedure gebracht.

2.2 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 hebben bestaan.

De Tracéwet schrijft voor dat de aanleg van een landelijke railweg en de aanleg van een hoofdweg geschiedt overeenkomstig het daarvoor met toepassing van deze wet vastgestelde tracé (artikel 2, eerste lid). Omdat door de gedeeltelijke vernietiging de rechtsgevolgen van de betreffende delen met terugwerkende kracht aan het tracébesluit zijn ontnomen, moet voor de aanleg van de ontbrekende delen van de landelijke railweg en de hoofdweg in beginsel een zogeheten reparatie-tracébesluit in procedure worden gebracht.

Een van de vernietigde delen hadt betrekking op de kruising van de Hazeldonksestraat met de HSL-Zuid en de tracering van de Hazeldonksestraat (westelijke oprit van het viaduct).

Aangezien voor dit vernietigde deel een besluit werd voorbereid dat niet in overeenstemming is met het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 31 oktober 1997, is eerst een ontwerp-tracébesluit in procedure gebracht. Het ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) is op 13 november 2000 vastgesteld. In de Toelichting op het tracé wordt het nieuwe voor dit deel vastgestelde tracé uitgebreid beschreven en gemotiveerd.

2.3 Herziening Tracéwet

Met ingang van 15 oktober 2000 is de herziene Tracéwet (Wet van 6 september 2000, Stb.396) in werking getreden en derhalve van toepassing op onderhavig tracébesluit. Een belangrijk verschil ten opzichte van de vorige Tracéwet is dat provincie en gemeenten niet meer gevraagd wordt om planologische medewerking.

Voor zover het tracébesluit in strijd is met een bestemmingsplan geldt, zo volgt uit artikel 15, lid 6 van de Tracéwet, het tracébesluit als vrijstelling, bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Het tracébesluit werkt aldus rechtstreeks door in het ruimtelijk beleid van de betrokken gemeente. Uit artikel 15, lid 3 van de Tracéwet volgt dat voor het gebied dat is begrepen in het vastgestelde tracébesluit, het tracébesluit als voorbereidingsbesluit geldt, bedoeld in artikel 21, eerste lid van de WRO. Beoogd wordt het geven van een voorbereidingsbescherming voor het gebied van het tracé alsmede voor de bij het tracébesluit behorende geluidzone.

2.4 Van ontwerp-tracébesluit naar tracébesluit

Vanaf 14 november 2000 heeft het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) ter inzage gelegen. Tot en met 12 januari 2001 kon zowel schriftelijk als mondeling op het ontwerp-Tracébesluit worden gereageerd. Er zijn elf zienswijzen en bedenkingen. Bijlage 1 bevat een samenvatting daarvan en een reactie daarop. De naar voren gebrachte zienswijzen en bedenkingen hebben aanleiding gegeven tot het doorvoeren van wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit. Naast het opnemen van deze paragraaf en het doorvoeren van redactionele correcties, zijn ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit de volgende aanpassingen doorgevoerd.

Tracékaart

Op de tracékaart zijn de gronden die vervallen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) in geel aangegeven. De gronden die zijn toegevoegd ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit zijn in oranje aangegeven.

Voor de noordelijke inrit van Hazeldonksestraat 14 is de inritsituatie gewijzigd. Hiervoor zijn extra gronden benodigd. Doordat de inritsituatie wijzigt moet een deel van de doodlopende Hazeldonksestraat worden aangepast. De hiervoor benodigde extra gronden zijn in dit tracébesluit als uitbreiding ten opzichte van het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) opgenomen. Deze extra gronden zijn opgenomen binnen de HSL-zone en ter informatie in oranje aangegeven.

Daarnaast wordt voor perceel E 2432, behorende bij Hazeldonksestraat 12, de inritsituatie eveneens gewijzigd. Ook hiervoor zijn extra gronden benodigd. Deze zijn eveneens opgenomen in de HSL-zone en ter informatie in oranje aangegeven.

Toelichting

In de toelichting is ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat):

- paragraaf 3.6. uitgebreid met een schematisch overzicht van de in- en uitritten zowel in de huidige situatie als in de situatie volgens dit tracébesluit;
- de rechtdoor-variant "Nieuw Noord" alsnog opgenomen en in de overwegingen betrokken;
- de beoordeling van de varianten hier en daar aangepast;
- als bijlage 2 opgenomen het rapport "Ontwerp tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid, verkeersveiligheidstoets" (Haskoning 10 mei 2000). Deze bijlage is separaat toegevoegd;
- als bijlage 3 opgenomen de memo "Toets aangepast ontwerp Hazeldonksestraat" (Haskoning 28 september 2000);
- als bijlage vervallen "Conclusies en aanbevelingen in de Veiligheidstoets" (Haskoning mei 2000).

De naar voren gebrachte zienswijzen en bedenkingen hebben niet geleid tot een gewijzigde voorkeur voor het verloop en de geografische omvang van het tracé als bedoeld in artikel 14 van de Tracéwet, zodat geen gewijzigd ontwerp-tracébesluit in procedure behoefde te worden gebracht. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft dan ook, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) overeenkomstig het ontwerp-tracébesluit vastgesteld.

2.5 Het vervolg op het tracébesluit: het verdere verloop van de procedure

Tegen het tracébesluit 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. Beroepschriften kunnen worden gericht aan de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag, onder vermelding van Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat). Er is griffierecht verschuldigd.

Voor de verdere procedure is van belang dat bedenkingen, bezwaar of beroep tegen een beschikking tot verlening van een vergunning als bedoeld in artikel 20, eerste lid van de Tracéwet, ingevolge artikel 20, twaalfde lid en artikel 25c van de Tracéwet, geen grond kunnen vinden in bedenkingen tegen de planologische kernbeslissing of het tracébesluit.

3 Toelichting op het tracé

3.1 Aanleiding

De Hazeldonksestraat in de gemeenten Zundert en Breda gaat met een viaduct over de autosnelweg A16 heen. In het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 is ten westen van de A16 de HSL-Zuid geprojecteerd. Dit heeft tot gevolg dat in de Hazeldonksestraat een tweede viaduct moet worden aangelegd dat over de HSL-Zuid heen gaat. Omdat dit nieuwe viaduct hoger en westelijker is gelegen dan het viaduct over de A16, moet ook de westelijke oprit van het viaduct worden aangepast.

In het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 was voor de westelijke oprit een ontwerp opgenomen dat ten opzichte van de bestaande situatie enigszins in noordelijke richting is uitgebogen. Deze uitgebogen weg geeft extra lengte voor de oprit naar het viaduct en sluit aan op de bestaande Hazeldonksestraat.

Tegen de in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 vervatte oplossing voor de kruising van de Hazeldonksestraat met de HSL-Zuid en de tracering van de Hazeldonksestraat (westelijke oprit van het viaduct) is destijds beroep ingesteld bij de Afdeling. De Afdeling heeft deze beroepen gegrond verklaard en het Tracébesluit HSL-Zuid op dit onderdeel vernietigd.

Ter reparatie van deze en andere vernietigingen is een ontwerp-tracébesluit in procedure gebracht: ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III). Naar aanleiding van zienswijzen en bedenkingen tegen dit ontwerp-tracébesluit en de weigering van de gemeente Zundert planologische medewerking te verlenen is wederom een nieuw ontwerp-tracébesluit in procedure gebracht: het ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat). Het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) is vastgesteld overeenkomstig dat nieuwe ontwerp-tracébesluit.

Hierna, in paragraaf 3.2, wordt de voorgeschiedenis van het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) beschreven. In paragraaf 3.3 worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de mogelijke varianten voor de kruising van de Hazeldonksestraat met de HSL-Zuid en de tracering van de Hazeldonksestraat (westelijke oprit van het viaduct) uiteengezet. In paragraaf 3.4 worden de varianten beschreven en de effecten daarvan beoordeeld en in paragraaf 3.5 worden de varianten, op basis van de effecten, onderling vergeleken en de gekozen variant nader gemotiveerd. In paragraaf 3.6 worden de in- en uitritten op de Hazeldonksestraat bij de gekozen variant en in de huidige situatie beschreven.

3.2 Voorgeschiedenis

3.2.1 Uitspraak Raad van State

Tegen de in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998 opgenomen oplossing voor de kruising van de Hazeldonksestraat met de HSL-Zuid is een aantal beroepen ingesteld bij de Afdeling. Naar aanleiding van deze beroepen heeft de Afdeling het deel van het Tracébesluit HSL-Zuid dat betrekking had op de Hazeldonksestraat vernietigd. De Afdeling is van oordeel dat het verkeersbelang onvoldoende is onderzocht, zodat niet vaststaat dat het tracé op een voldoende verkeersveilige wijze kan worden aangelegd. De Afdeling overweegt als volgt:

"Uit de belangenafweging blijkt niet dat de omstandigheid dat er sprake zal zijn van een hooggelegen kruispunt in de bocht van een helling en waarin bovendien een vee-oversteek moet worden opgenomen, een rol heeft gespeeld. Voorts is onvoldoende aannemelijk gemaakt dat de nadelige gevolgen daarvan voor de verkeersveiligheid kunnen worden ondervangen door verkeersmaatregelen of anderszins."

3.2.2 Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III)

Deze uitspraak van de Afdeling is aanleiding geweest voor het maken van een nieuwe keuze voor de tracering van de Hazeldonksestraat (westelijke oprit van het viaduct). De kruising van de Hazeldonksestraat met de HSL-Zuid als zodanig is ongewijzigd gebleven.

Na afweging van een aantal varianten is gekozen voor een variant waarin een haakse bocht in de Hazeldonksestraat was opgenomen welke als rotonde was vormgegeven.

De nieuwe keuze is in procedure gebracht met het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III). Dit ontwerp-tracébesluit heeft van 21 maart tot en met 17 april 2000 ter inzage gelegen.

Tegen het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) is een twintigtal zienswijzen en bedenkingen ingediend, waarvan er acht zijn gericht tegen de in het ontwerp-tracébesluit vervatte oplossing voor de tracering van de Hazeldonksestraat. De zienswijzen hadden vooral betrekking op de verkeersveiligheid van de voorgestelde oplossing. Een aantal van de insprekers heeft aangegeven dat een oplossing waarbij de Hazeldonksestraat rechtdoor wordt getrokken, de voorkeur verdient.

De gemeente Zundert heeft in haar zienswijze gevraagd de in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) gekozen oplossing voor te leggen aan een extern ingenieursbureau om deze te toetsen op verkeersveiligheid.

3.2.3 Verkeersveiligheidstoets

Naar aanleiding van het verzoek van de gemeente Zundert is de oplossing, die is vervat in het ontwerp-Tracébesluit (aanvulling III), voorgelegd aan een extern adviesbureau. De resultaten zijn opgenomen in het rapport "Ontwerp tracébesluit Hazeldonksestraat, Hogesnelheidslijn-Zuid: verkeersveiligheidstoets" (Haskoning 10 mei 2000). In dit rapport is het ontwerp met de rotonde zoals opgenomen in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) getoetst aan de geldende normen ten aanzien van verkeersveiligheid. Bij deze toets zijn tevens het Categoriseringsplan Zundert 1999 en een verkeerstelling van de gemeente Breda van eind 1998 betrokken.

Het eindoordeel van de verkeersveiligheidstoets van 10 mei 2000 over het nieuwe ontwerp luidt als volgt:

"Verkeerstechisch en ontwerptechnisch gezien is het beoordeelde nieuwe ontwerp op vrijwel alle punten als verkeersveilig te beoordelen. Echter naar de huidige inrichtingscriteria past een rotonde, zoals deze in het beoordeelde nieuwe ontwerp voorkomt, niet in de Hazeldonksestraat. Dit scheidt het verkeerde beeld van dit type straat en zal leiden tot niet gewenst verkeersgedrag. Een aantal punten komt voor verbetering in aanmerking."

In de verkeersveiligheidstoets zijn de volgende punten van verbetering opgenomen:

1. Het aanpassen van de tracering tussen De Breebroeken en de Oude Trambaan in verband met enkele inritsituaties.
2. Het aanpassen van stralen bij uitritsituaties en bij de aansluiting van het afgetakte deel van de Hazeldonksestraat, waaraan de woningen op nummers 15 en 17 zijn gelegen. Landbouw- en ander zwaarder verkeer zal dan bij het opdraaien van de Hazeldonksestraat niet op de linkerweghelft hoeven te komen. De extra benodigde verkeersruimte kan goed in zogeheten grasbetonstenen uitgevoerd worden, zodat het karakter van de uitritten wordt behouden.
3. Het optimaliseren van het ontwerp betreffende de lengte van het vlakke stuk voor fietsers in de helling, de straal van de voet- en topboog en, in geval van de keuze voor toch een grote rotonde, diverse afrondingsstralen.
4. De aansluiting van De Breebroeken met de kleine landbouwweg kan nog veiliger worden ontworpen door de aansluiting in noordelijke richting te verschuiven, zodat de aansluiting op grotere afstand van het kruispunt (in het te beoordelen nieuwe ontwerp: de rotonde) komt te liggen.
5. Het aanbrengen van beplanting en verlichting met name rond het hoger gelegen kruispunt.

Het rapport "Ontwerp tracébesluit Hazeldonksestraat, Hogesnelheidslijn-Zuid: verkeersveiligheidstoets" is als bijlage 2 separaat bij dit tracébesluit gevoegd.

3.2.4 Bestuurlijk overleg

De gemeente Zundert heeft bij brief van 5 juni 2000 laten weten geen planologische medewerking aan het Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) te willen verlenen.

Op 15 juni 2000 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Zundert, de Inspectie Ruimtelijke Ordening en Rijkswaterstaat waarin is afgesproken dat, naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en bedenkingen alsmede de resultaten van de verkeersveiligheidstoets, een nieuw ontwerp-tracébesluit in procedure zal worden gebracht.

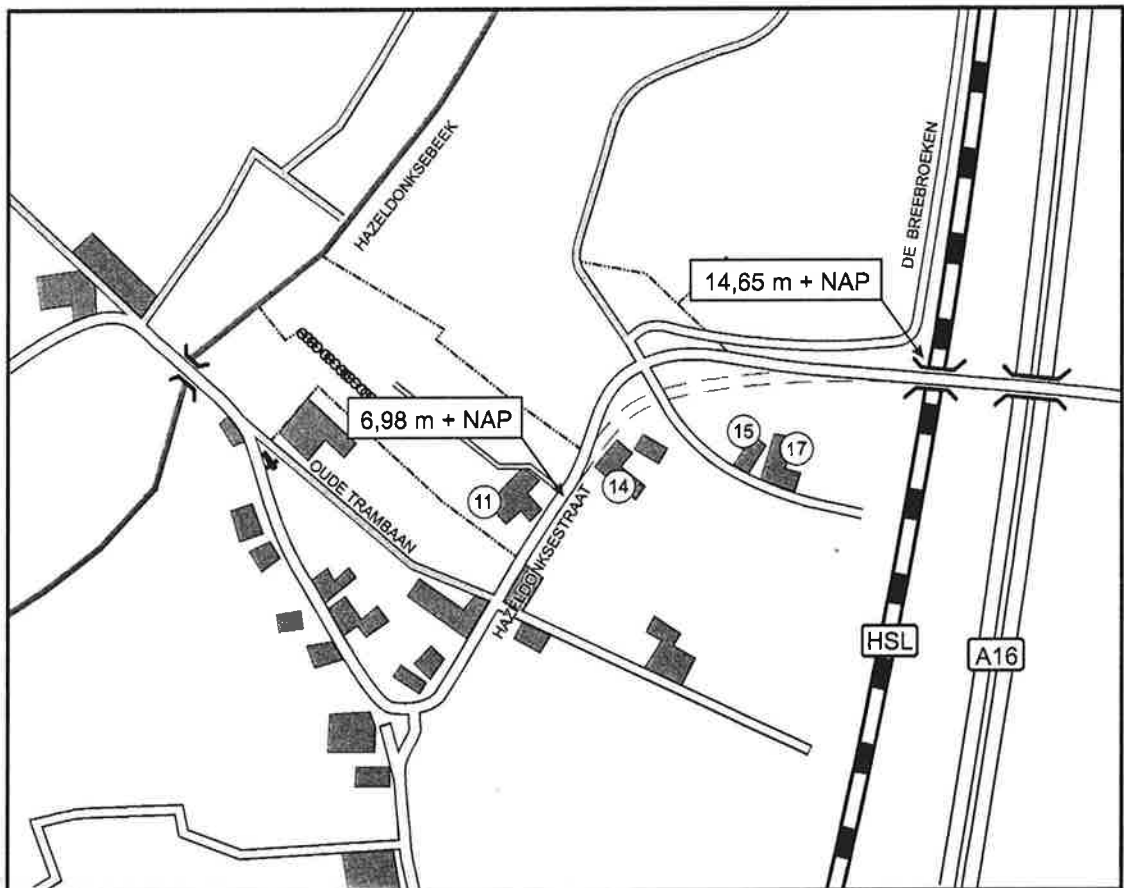
3.3 Varianten

Om te komen tot een uiteindelijke keuze voor de tracering van de Hazeldonksestraat worden in dit tracébesluit de diverse mogelijke varianten tegen elkaar afgewogen. De varianten die in deze afweging zijn betrokken komen voort uit de voorgeschiedenis van het Tracébesluit HSL-Zuid, zienswijzen en bedenkingen tegen het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) en de uitgevoerde verkeersveiligheidstoets.

3.3.1 Ontwerp-opgave

De opgave is te komen tot een veilig ontwerp voor het aanpassen van de westelijke oprit van het viaduct Hazeldonksestraat, rekening houdend met de relevante belangen.

Het te overbruggen hoogteverschil tussen het hoogste punt van het nieuwe viaduct over de HSL-Zuid en het punt in de Hazeldonksestraat waar deze op maaiveldhoogte ligt bedraagt 7,67 m. (zie kaart 3.1).



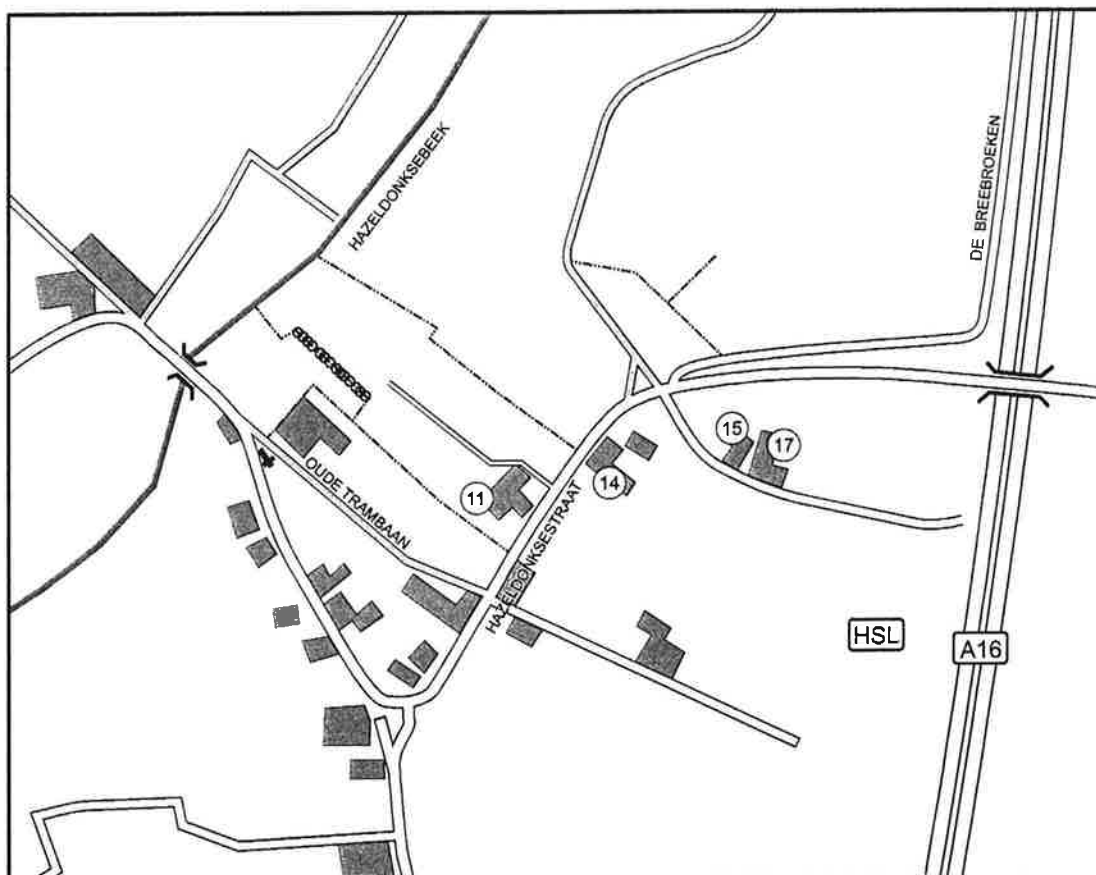
Kaart 3.1 Het te overbruggen hoogteverschil

Bij het uitwerken van de ontwerp-opgave spelen de uitspraak van de Afdeling, het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) en de daartegen ingebrachte zienswijzen en bedenkingen, alsmede de verkeersveiligheidstoets een belangrijke rol.

Voorts is bij het maken van het ontwerp rekening gehouden met een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten. Deze staan vermeld in paragraaf 3.3.3. Allereerst wordt in paragraaf 3.3.2 het gebied rondom de Hazeldonksestraat kort beschreven.

3.3.2 Het studiegebied

De Hazeldonksestraat is gelegen in het zandgebied ten zuiden van Breda. Dit gebied is lichtglooiend en heeft overwegend een kleinschalig en besloten karakter. Het zandgebied wordt doorsneden door van zuidwest naar noordoost lopende beken, zoals de Hazeldonksebeek.



Kaart 3.2 *Overzicht van het studiegebied*

De Hazeldonksestraat is een lokale landbouwweg die een verbinding vormt tussen Rijsbergen ten westen van de A16 en Galder ten oosten daarvan. Ter plaatse van het studiegebied maakt de Hazeldonksestraat een "slinger" in zuidelijke richting. Juist hier is het buurtschap Hazeldonk gesitueerd als een zogeheten hoevenzwerm, bestaande uit ongeveer 15 boerderijen.

De Hazeldonksestraat kruist de Oude Trambaan. De Oude Trambaan is als fietsroute in gebruik. Aan de voet van de huidige helling van het viaduct over de A16 sluiten De Breebroeken en een aftakking van de Hazeldonksestraat, waaraan de woningen met de huisnummers 15 en 17 zijn gelegen, aan.

Situering boerderijen

De aan de Hazeldonksestraat gelegen boerderijen zijn erg dicht tegen de straat aan gesitueerd.

Vee-oversteekplaats.

Van het agrarisch bedrijf Hazeldonksestraat 14 liggen de gebouwen aan de oostzijde en de weilanden aan de westzijde van de Hazeldonksestraat. Als gevolg hiervan is er een vee-oversteekplaats noodzakelijk. In de huidige situatie ligt deze vee-oversteek juist aan de voet van de oprit van het viaduct over de A16.

3.3.3 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Bij de ontwikkeling van varianten voor de tracering van de Hazeldonksestraat is rekening gehouden met een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten, te weten:

1. De Hogesnelheidslijn wordt, ten zuiden van knooppunt Galder, aan de westzijde van de A16 gelegd (Tracébesluit HSL-Zuid d.d.15 april 1998).
2. Het viaduct in de Hazeldonksestraat over de Hogesnelheidslijn wordt gebouwd overeenkomstig het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998.
3. Bij het kruisen van lokale wegen door de HSL-Zuid is een van de uitgangspunten "herstellen wat wordt aangetast". Dit uitgangspunt mag een verkeersveilige oplossing niet in de weg staan.
4. Het ontwerp van de Hazeldonksestraat dient te voldoen aan de algemeen geldende ontwerptechnische en verkeerstechnische eisen en normen. Daarnaast wordt met het ontwerp aangesloten bij het beleid een duurzaam veilig wegennet te realiseren.
5. Bij het maken van een verkeersveilige oplossing wordt nadrukkelijk de bereikbaarheid en de ontsluiting van de aanliggende woningen en agrarische bedrijven betrokken.
6. Er dient een veilige oversteek voor vee te zijn.

3.3.4 De varianten

De volgende varianten zijn in de afweging betrokken.

1. De oplossing volgens het Tracébesluit HSL-Zuid d.d.15 april 1998, die op 6 september 1999 door de Afdeling is vernietigd. Deze oplossing is aangemerkt als de referentie-variant.
2. De rotonde-variant. Dit is de oplossing volgens het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) d.d. 2 maart 2000.
3. De T-aansluiting-variant. Deze variant betreft een aanpassing van de rotonde-variant, naar aanleiding van de verkeersveiligheidstoets en de ingebrachte zienswijzen en bedenkingen.
4. De rechtdoor-variant Nieuw-Midden. Dit is een variant waarbij de Hazeldonksestraat doorgetrokken wordt tot nabij de kruising van de Hazeldonksestraat met de Hazeldonksebeek.
5. De rechtdoor-variant Nieuw-Noord. Dit is een variant waarbij de Hazeldonksestraat wordt doorgetrokken tot nabij de kruising van de Hazeldonksestraat met de Hazeldonksebeek maar waarbij de aansluiting van de Hazeldonksestraat en De Breebroeken meer naar het westen ligt. Deze variant komt overeen met de in het OTB HSL-Zuid (aanvulling III) opgenomen variant Nieuw-Noord.

De referentie-variant

In het Tracébesluit HSL-Zuid d.d.15 april 1998 is er voor gekozen de westelijke oprit van het viaduct in de Hazeldonksestraat enigszins in noordelijke richting uit te buigen en aldus aan te sluiten op de bestaande Hazeldonksestraat. In deze variant zijn langs de nieuwe oprit fietssuggestiestroken voorzien.

Voor deze variant was gekozen omdat de verkeersveiligheid verbetert zonder dat nieuw verkeer wordt aangetrokken. Bovendien werd hiermee een nieuwe doorsnijding van het landelijk, agrarisch gebied voorkomen. In de referentie-variant is geen veetunnel opgenomen.

De rotonde-variant

In het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) d.d. 2 maart 2000 is er voor gekozen de oprit van het nieuwe viaduct haaks aan te sluiten op de Hazeldonksestraat. De haakse aansluiting wordt daarbij vormgegeven als een rotonde. In deze variant zijn de fietssuggestiestroken langs de oprit doorgetrokken tot aan de Oude Trambaan. Het totale dwarsprofiel bedraagt daardoor 6,60 m. Juist ten zuiden van de rotonde is een veetunnel opgenomen.

De T-aansluiting-variant

De rotonde-variant is voor een verkeersveiligheidstoets voorgelegd aan een extern ingenieursbureau. Naar aanleiding van de bevindingen in die toets is het ontwerp op een aantal punten gewijzigd en aangepast. De rotonde is vervangen door een T-aansluiting. Evenals bij de rotonde-variant zijn in deze variant de fietssuggestiestroken langs de oprit doorgetrokken tot aan de Oude Trambaan. In verband met enkele inritsituaties is de tracering van de Hazeldonksestraat tussen de Breebroeken en de Oude Trambaan geoptimaliseerd ten opzichte van de rotonde-variant. Ten zuiden van de T-aansluiting is een veetunnel opgenomen.

De rechtdoor-variant Nieuw-Midden

Zowel in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d.15 april 1998 als in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) zijn bij de afwegingen varianten betrokken geweest, waarbij de westelijke afrit van het viaduct rechtdoor is getrokken en de "zuidelijke slinger" in de Hazeldonksestraat werd afgesneden.

Het kruispunt in de aansluiting van de Hazeldonksestraat en de Breebroeken ligt in de variant Nieuw-Midden op ongeveer 3 m. boven maaiveld

In de rechtdoor-variant Nieuw-Midden is ten behoeve van het vee van het bedrijf Hazeldonksestraat 14 een veetunnel opgenomen onder de rechtdoor-variant door en een gelijkvloerse vee-oversteek met de Hazeldonksestraat tegenover Hazeldonksestraat 14. De veetunnel is nodig voor het kruisen van de doorgetrokken weg en de veeoversteek is nodig voor het kruisen van de huidige Hazeldonksestraat.

De rechtdoor-variant Nieuw-Noord

Zowel in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d.15 april 1998 als in het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) zijn bij de afwegingen varianten betrokken geweest, waarbij de westelijke afrit van het viaduct rechtdoor is getrokken en op twee plaatsen wordt aangesloten op de Hazeldonksestraat: nabij het kapelletje en bij De Breebroeken.

De aansluiting van de Hazeldonksestraat en de Breebroeken ligt in de variant Nieuw-Noord op een plek waar de westelijke toerit van het viaduct ongeveer 1,5 m. boven maaiveld ligt

In de rechtdoor-variant Nieuw-Noord is ten behoeve van het vee van het bedrijf Hazeldonksestraat 14 een veetunnel opgenomen onder de rechtdoor-variant door en een gelijkvloerse vee-oversteek met de Hazeldonksestraat tegenover Hazeldonksestraat 14. De veetunnel is nodig voor het kruisen van de doorgetrokken weg en de veeoversteek is nodig voor het kruisen van de huidige Hazeldonksestraat.

Omdat in de zienswijzen met betrekking tot het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III) een aantal insprekers nadrukkelijk heeft aangegeven voorkeur te hebben voor een van deze varianten, zijn de rechtdoorvarianten Nieuw-Midden en Nieuw-Noord bij de afweging betrokken.

3.4 Beschrijving van de varianten

Om een keuze te kunnen maken voor een oplossing voor de tracering van de Hazeldonksestraat worden de in paragraaf 3.3 genoemde varianten en de verschillende effecten van die varianten in deze paragraaf nader beschreven en toegelicht.

3.4.1 Effectbeschrijving en beoordelingskader

Voor de beoordeling van de haalbaarheid en de effecten van de verschillende varianten wordt gebruik gemaakt van het beoordelingskader zoals dat is gebruikt in de Nieuwe HSL-Nota (Planologische kernbeslissing, Tracénota en milieu-effectrapportage) en in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d.15 april 1998. Overeenkomstig de in het TB HSL-Zuid gebezigde systematiek zijn alleen die aspecten gebruikt die op deze locatie met zijn specifieke omstandigheden van toepassing zijn. Dit beoordelingskader dient als checklist bij het beschrijven en beoordelen van de varianten.

Binnen de geselecteerde aspecten wordt getoetst op die aspecten die een onderscheidende rol bij de afweging en keuze spelen.

Om de verschillende varianten onderling goed te kunnen vergelijken zijn zij in kwalitatieve zin steeds met de referentie-variant vergeleken. Het resultaat daarvan kan ten opzichte van de referentie-variant een verbetering (+) dan wel een verslechtering (-) inhouden. Een aanzienlijke verbetering wordt uitgedrukt in een dubbele plus (++) en een aanzienlijke verslechtering in een dubbele min (--). Geen verschil met de referentie-variant wordt uitgedrukt in (0). Gelijk dan wel een verslechtering ten opzichte van de referentie-variant wordt uitgedrukt in 0/- . Gelijk dan wel een verbetering ten opzichte van de referentie-variant wordt uitgedrukt in 0/+.

De aspecten waarop de varianten zijn beoordeeld zijn de volgende.

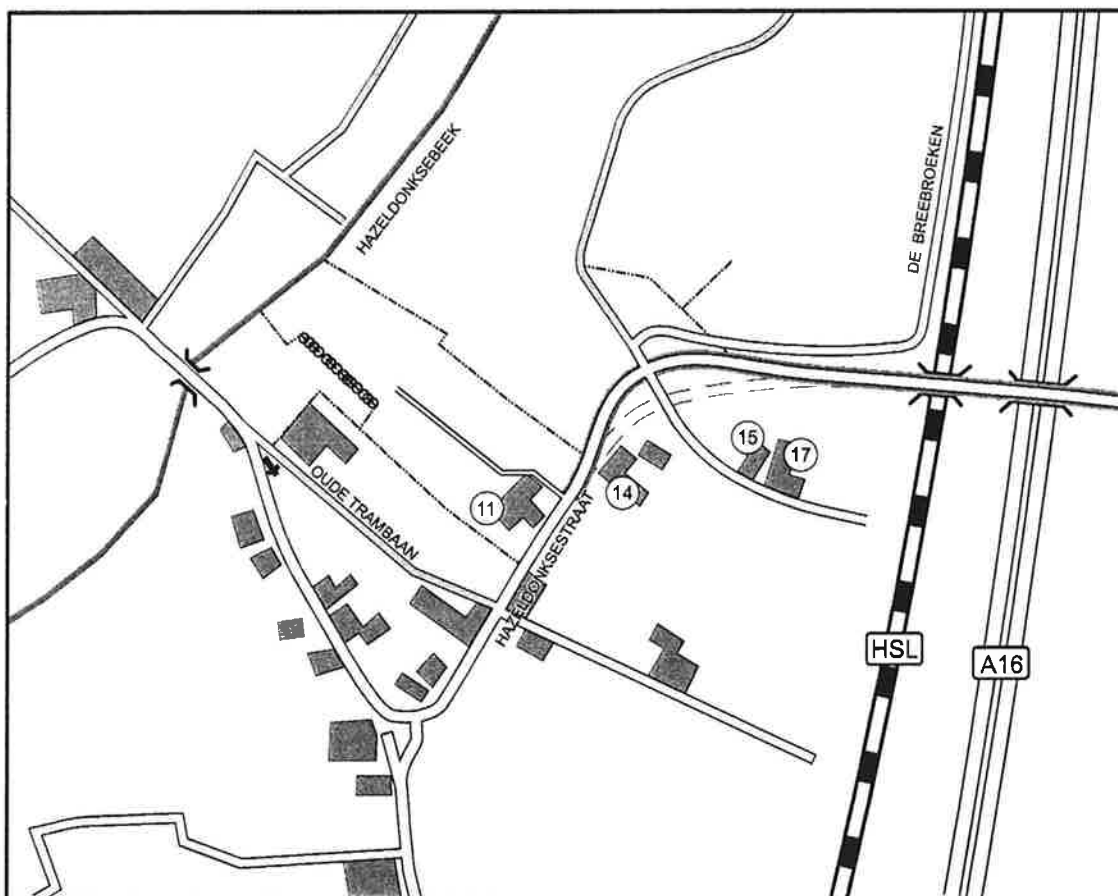
- *Visueel-ruimtelijke kwaliteit.* Hierbij wordt de aantasting van het landschap beschreven en wordt gelet op aspecten zoals openheid, oriëntatie en kleinschaligheid van het landschap. Onder openheid/ kleinschaligheid wordt hier verstaan: aansluiting op de karakteristiek van het bestaande landschap (met name het beekdal) en de karakteristiek van de (grillig verlopende) weg. Oriëntatie betekent hier: helderheid van het wegverloop in combinatie met de structuur van het landschap.
- *Functioneel-ruimtelijke kwaliteit.* Nagegaan wordt in hoeverre het functioneren van gebieden door de ingreep wordt belemmerd. In casu is met name de landbouwfunctie in het geding.
- *Ecologische kwaliteit.* Bij ecologische kwaliteit wordt de doorsnijding van ecologische verbindingen en van natuurgebieden beschreven. Aspecten zoals biotoopverlies, verstoring en verdroging spelen daarbij een rol.
- *Sociale aspecten.* Nagegaan wordt in hoeverre het woon- en leefmilieu vanuit het perspectief van de lokale leefomgeving wordt aangetast.
- *Verkeersveiligheid.* Bij dit aspect gaat het om de mate waarin de in de variant vervatte verkeersoplossingen als verkeersveilig kunnen worden aangemerkt. Ook de inritsituaties van aangrenzende bedrijven en percelen zijn hierbij van belang.

Kosten. Bij de kosten spelen de aanlegkosten, de kosten van grondverwerving en de kosten van eventueel te nemen mitigerende maatregelen een rol

3.4.2 Referentie-variant

Het ontwerp

In de referentie-variant is de Hazeldonksestraat in noordwestelijke richting uitgebogen ten opzichte van de bestaande ligging van de weg. Deze uitbuiging is noodzakelijk om voldoende lengte in de oprit naar het HSL-viaduct te creëren ten behoeve van een helling die voldoet aan de geldende verkeerstechnische eisen, zoals neergelegd in de RONA (Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen). Het maximale hellingspercentage van de



Kaart 3.1 De referentie-variant

oprit bedraagt 2,5%.

De oprit begint te stijgen ter hoogte van de zuidelijke inrit van de Hazeldonksestraat 14. In de binnenbocht onder aan de helling sluit de aftakking van de Hazeldonksestraat aan, daar waar de woningen met de huisnummers 15 en 17 zijn gelegen. In de buitenbocht sluit de onverharde agrarische weg aan. Op deze onverharde weg wordt De Breebroeken aangesloten. De hoogte van dit kruispunt bedraagt ongeveer 1,5 m. boven maaiveld.

In de nieuwe oprit wordt rekening gehouden met suggestiestroken voor het fietsverkeer. Daardoor is het dwarsprofiel 6,60 m. breed. Onder aan de oprit sluit dit dwarsprofiel aan op het bestaande dwarsprofiel, waarin geen aanliggende fietsstroken zijn opgenomen en welke een breedte heeft van 5,50 m.

In de referentie-variant is geen veetunnel opgenomen maar wordt uitgegaan van de bestaande gelijkvloerse veeoversteek die met verkeersborden met opschrift "overstekend vee" is aangeduid.

De effecten

visueel-ruimtelijke kwaliteit

Het beekdal inclusief de loodrechte oversteek van de weg over de beek blijft behouden. Er is sprake van een logische aansluiting op de bestaande weg. De kleine boogstraal is voldoende om snelheid uit de bocht te halen en tijdig ten opzichte van de beek afstand te houden. Er is een goede continuïteit van het grillig wegverloop. Er zijn goede mogelijkheden om door middel van beplanting langs de weg en in overhoeken bij te dragen aan en aan te sluiten op de karakteristiek van het beekdal.

functioneel-ruimtelijke kwaliteit

De uitbuiging van de Hazeldonksestraat gaat ten koste van landbouwgrond: totaal ongeveer 1 ha.

ecologische kwaliteit

Het uitbuigen van de Hazeldonksestraat leidt niet tot versnippering van het gebied. Het grotere ruimtebeslag vanwege de uitgebogen Hazeldonksestraat heeft een beperkt biotoopverlies tot gevolg.

De uitbuigende beweging van de weg leidt 's nachts tot verstoring voor de fauna in het gebied door licht van het autoverkeer.

sociale aspecten

Als gevolg van het opschuiven van de oprit in westelijke richting wordt het uitzicht vanuit het pand Hazeldonksestraat 14 ten opzichte van de huidige situatie in beperkte mate belemmerd.

De bereikbaarheid van woningen, bedrijven en landbouwkavels blijft gegarandeerd.

veerkracht

Ondanks de extra bochten die in de Hazeldonksestraat worden aangebracht, kent het wegverloop een doorgaand karakter. Het kruispunt met De Breebroeken is gelegen in een bocht van de Hazeldonksestraat en tegelijkertijd in het begin van de helling van de oprit. De overzichtelijkheid op zowel de doorgaande weg als op het kruispunt is daarmee niet groot.

De suggestiestroken voor het fietsverkeer langs de oprit worden vanaf de Hazeldonksestraat 11 in zuidelijke richting worden hier beëindigd omdat hier de grens ligt van het TB HSL-Zuid d.d. 15 april 1998.

Het vee van het bedrijf Hazeldonksestraat 14 dat aan de overzijde van de Hazeldonksestraat graast, steekt, onder aan de oprit, gelijkvloers de Hazeldonksestraat over.

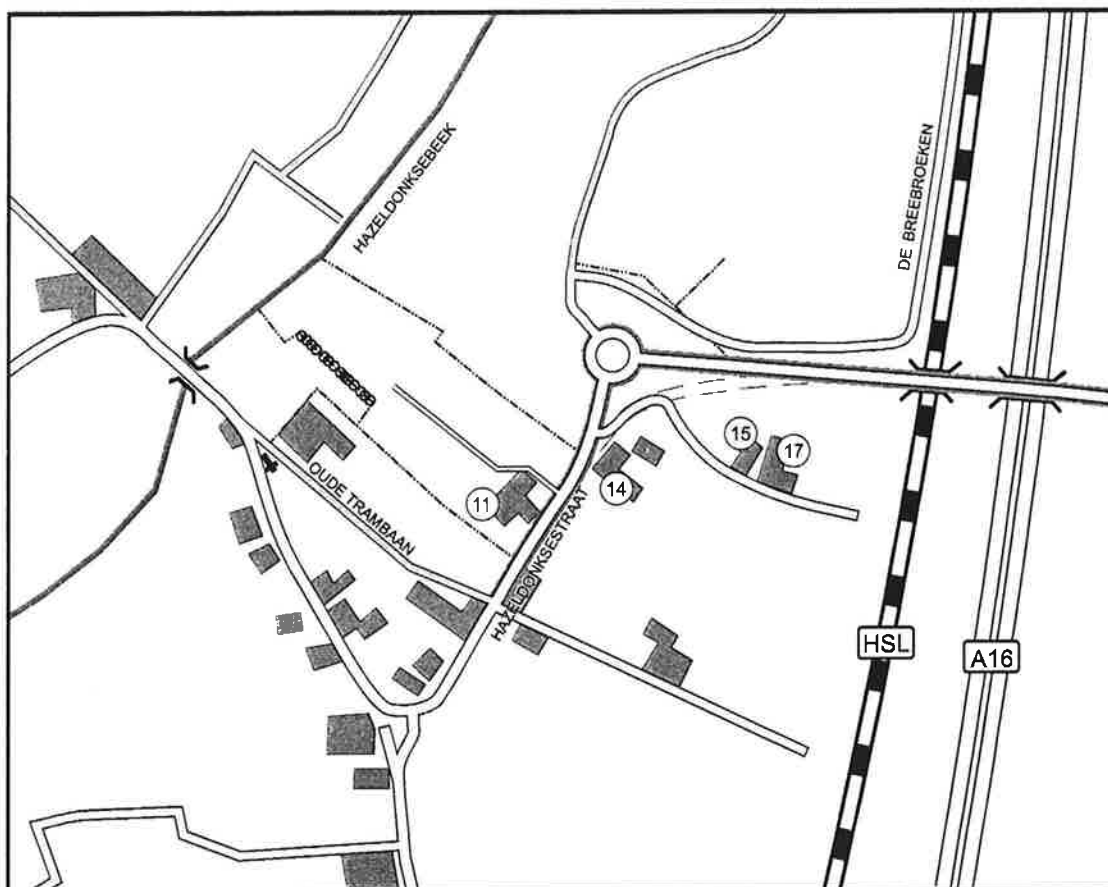
kosten

De kosten van de referentie-variant worden vooral bepaald door het aanleggen van een nieuwe weg tussen het viaduct over de HSL en de Hazeldonksestraat ter hoogte van nummer 11.

3.4.3 Ronde-variant

Het ontwerp

De oprit van het nieuwe viaduct wordt haaks aangesloten op de Hazeldonksestraat. Deze haakse aansluiting wordt daarbij als een rotonde vormgegeven. Het maximale hellingspercentage van de weg bedraagt tussen de Hazeldonksestraat en de rotonde 2,5% en tussen de rotonde en het viaduct 2%. De rotonde ligt vlak en functioneert als "rustplek" voor fietsers. De rotonde ligt op een hoogte van ongeveer 3 m. boven maaiveld. Op de rotonde wordt tevens De Breebroeken aangesloten.



Kaart 3.2 De rotonde-variant

De suggestiestroken voor het fietsverkeer, die in de referentie-variant niet verder gingen dan de Hazeldonksestraat 11, zijn doorgetrokken tot aan het fietspad op de Oude Trambaan.

Ten behoeve van het overstekend vee van het agrarisch bedrijf aan de Hazeldonksestraat 14 wordt een veetunnel aangebracht.

De breedte van de weg, zoals opgenomen in het dwarsprofiel, bedraagt 6.60 m.

De effecten

visueel-ruimtelijke kwaliteit

Het beekdal inclusief de loodrechte oversteek van de weg over de beek blijft, net zoals in de referentie-variant, in de rotonde-variant behouden. Wel is sprake van een onlogische aansluiting op de bestaande weg; er wordt in vergelijking met de referentie-variant een "stadse" oplossing gekozen; een rotonde past niet in de karakteristiek van de grillige weg. Vanwege het gelijkwaardig aansluiten van de Breebroeken en de Hazeldonksestraat op de rotonde is er sprake van een ruimtelijk onlogische gelijkschakeling van ongelijksoortige wegen. De wijze waarop de landbouwwegen worden aangesloten is niet helder. Beplantingen langs de weg en in overhoeken kunnen de vreemde situatie enigszins verzachten.

functioneel-ruimtelijke kwaliteit

De rotonde-variant gaat ten koste van landbouwgrond; totaal ongeveer 1,75 ha. De veilige oversteek van het vee is door het opnemen van een veetunnel gegarandeerd in de rotonde-variant. De bereikbaarheid van Hazeldonksestraat 14 blijft een probleem omdat door de hogere ligging van de Hazeldonksestraat de toerit steiler wordt.

ecologische kwaliteit

Met name door de aanpassing van De Breebroeken scoort de rotonde-variant op het aspect versnippering enigszins negatief ten opzichte van de referentie-variant.

De rotonde-variant wordt wat betreft biotoopverlies enigszins negatief beoordeeld doordat er in het totaal een iets groter wegoppervlak wordt aangelegd dan bij de referentie-variant.

Doordat ter hoogte van de rotonde de licht-verstoring als gevolg van het autoverkeer zal toenemen, wordt de rotonde-variant negatief beoordeeld ten opzichte van de referentie-variant.

sociale aspecten

Omdat de helling van de oprit bij toepassing van een rotonde eerder (tussen de huisnummers 11 en 14) begint dan bij de referentie-variant, wordt het uitzicht vanuit dit pand meer belemmerd dan bij de referentie-variant, waardoor de visuele hinder toeneemt.

verkeersveiligheid

Door het aanbrengen van een haakse aansluiting, vormgegeven als rotonde, wordt de rijsnelheid op de Hazeldonksestraat gereduceerd. Hierdoor en als gevolg van het doortrekken van de suggestiestroken voor het fietsverkeer en het aanbrengen van een veetunnel in plaats van een gelijkvloerse veeoversteek ontstaat een verkeersveiligere situatie dan in de referentie-variant.

Vanwege het doortrekken van de fietssuggestiestroken is langs de panden Hazeldonksestraat 11, 12 en 14 een breder dwarsprofiel noodzakelijk. Hierdoor is er grond nodig van de aanliggende bedrijven en percelen met als gevolg dat ook de inritsituaties hiervan wijzigen. Het uitzicht op de weg bij het verlaten van de percelen en het uitzicht vanuit bedrijfsgebouwen zal door het breder dwarsprofiel verslechteren ten opzichte van de referentie-variant.

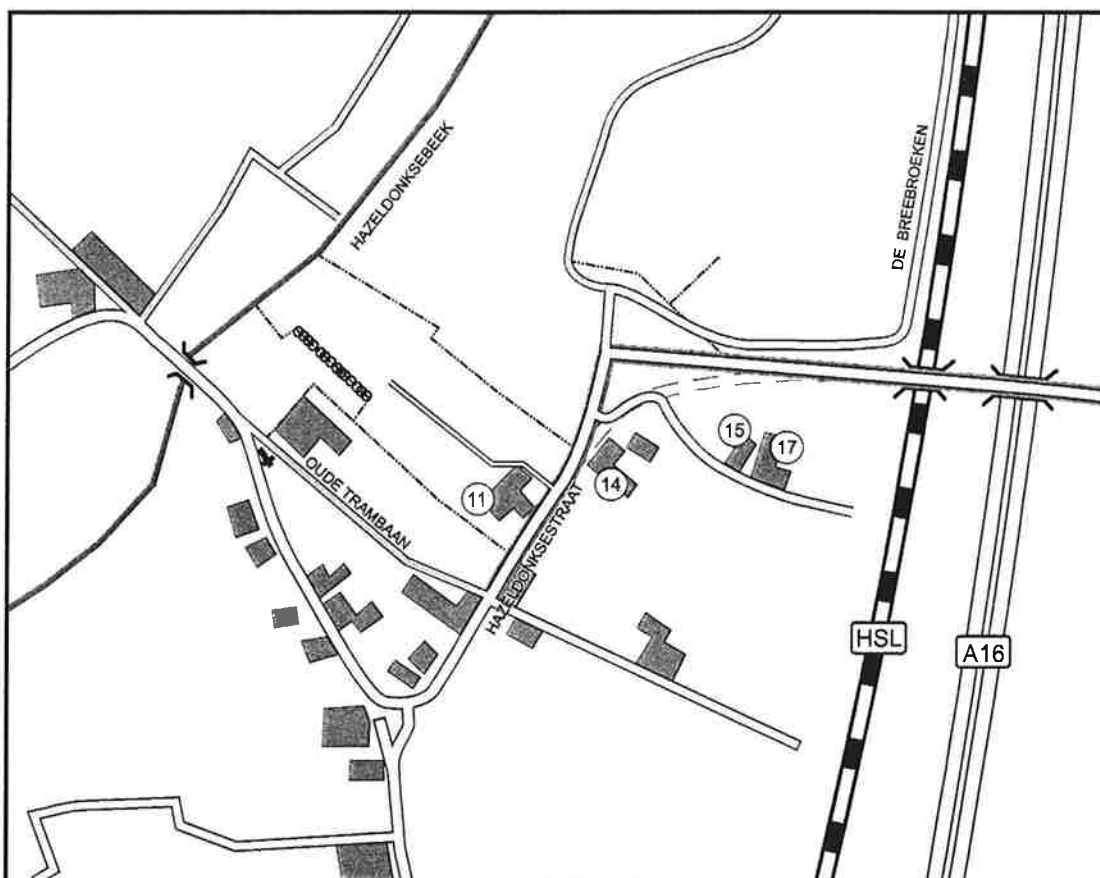
kosten

Het verschil in kosten van de rotonde-variant ten opzichte van de referentie-variant wordt bepaald door het aanleggen van een langere nieuwe weg tussen het viaduct over de HSL en de Oude Trambaan, een rotonde en een veetunnel. Bovendien dient ten behoeve van de rotonde-variant extra grond te worden verworven.

3.4.4 T-aansluiting-variant

Het ontwerp

De T-aansluiting is gebaseerd op de rotonde-variant. De belangrijkste wijziging betreft het vervangen van de rotonde door een T-aansluiting. De maximale hellingspercentages van de weg zijn gelijk aan de rotonde variant: tussen de Hazeldonksestraat en de rotonde 2,5% en tussen de rotonde en het viaduct 2%. Ter plaatse van de T-aansluiting is in de helling een plateau aangebracht. Dit plateau vormt een rustplek voor fietsers in de helling. Het plateau is gelegen op een hoogte van ongeveer 3 m. boven maaiveld.



Kaart 3.3 De T-aansluiting-variant

De suggestiestroken voor het fietsverkeer gaan in de referentie-variant niet verder dan de Hazeldonksestraat 11 omdat dat de grens was van het TB HSL-Zuid d.d.15 april 1998.

In de T-aansluiting zijn de fietssuggestiestroken doorgetrokken tot aan het fietspad op de Oude Trambaan. Ten behoeve van het overstekend vee van het agrarisch bedrijf aan de Hazeldonksestraat 14 wordt een veetunnel aangebracht ter plaatse van de aanduiding op het tracékaartblad.

De breedte van de weg, zoals opgenomen in het dwarsprofiel, bedraagt 6.60m.

Bij het agrarisch bedrijf Hazeldonksestraat 14 zijn voorts nog de volgende maatregelen voorzien:

- het verplaatsen van het aansluitpunt voor de afvoer van melk alsmede het verplaatsen van een paar silo's. Over deze aanpassingen is het projectbureau in overleg met de eigenaar van het bedrijf.
- Een verbetering van de ontsluiting. Er is een geheel nieuw noordelijke inrit voorzien. De helling in de noordelijke inrit is praktisch 0, zodat deze gebruikt kan worden voor alle transporten naar het bedrijf. De zuidelijke inrit blijft bestaan en kan in gebruik blijven, zij het dat de helling wordt aangepast. De huidige helling varieert tussen 7,9% en 11,5%. Bij de gekozen T-variant wordt de helling maximaal 15% doordat de nieuwe weg een hogere ligging heeft. Deze hogere ligging kan niet gecompenseerd door de grotere afstand van de uitrit tot de nieuwe weg.

Met deze maatregelen worden de effecten van de aanleg van de HSL-Zuid - en meer in het bijzonder de westelijke oprit van het viaduct in de Hazeldonksestraat - op het agrarisch bedrijf Hazeldonksestraat 14 zodanig gemitigeerd dat een normale bedrijfsvoering mogelijk blijft.

De effecten

visueel-ruimtelijke kwaliteit

Het beekdal inclusief de loodrechte oversteek van de weg over de beek blijft, net zoals bij de referentie-variant, bij de T-aansluiting behouden. Er is, ten opzichte van de referentie-variant, sprake van een minder logische aansluiting op de bestaande weg, een ruimtelijk minder duidelijke hiërarchie van wegen en een minder heldere aansluiting van de landbouwwegen.

Beplanting langs de weg en in overhoeken kan de ruimtelijke onduidelijkheid enigszins bijstellen.

functioneel-ruimtelijke kwaliteit

De T-aansluiting-variant gaat ten koste van landbouwgrond; totaal ongeveer 1,5 ha. De veilige oversteek van het vee is gegarandeerd in de T-aansluiting-variant.

Het probleem van de bereikbaarheid van Hazeldonksestraat 14 is in deze variant opgelost door middel van de nieuwe noordelijke uitrit.

ecologische kwaliteit

Met name door de aanpassing van De Breebroeken scoort de T-aansluiting-variant op het aspect versnippering enigszins negatief ten opzichte van de referentie-variant.

De T-aansluiting-variant wordt wat betreft biotoopverlies voorts enigszins negatief beoordeeld doordat in totaal een iets groter wegoppervlak wordt aangelegd dan bij de referentie-variant.

De verspreiding van licht in het omringend gebied door nachtelijk autoverkeer is bij de T-aansluiting-variant vergelijkbaar met de verspreiding van licht bij de referentie-variant en scoort om die reden neutraal.

sociale aspecten

Omdat de helling van de oprit bij toepassing van een T-aansluiting eerder (ter hoogte van huisnummer 14) begint dan bij de referentie-variant, wordt het uitzicht vanuit dit pand meer belemmerd dan bij de referentie-variant, waardoor de visuele hinder toeneemt.

verkeersveiligheid

Door het aanbrengen van een haakse aansluiting wordt de rijsnelheid op de Hazeldonksestraat gereduceerd. Hierdoor en als gevolg van het doortrekken van de suggestiestroken voor het fietsverkeer en het aanbrengen van een veetunnel in plaats van een gelijkvloerse vee-oversteek, ontstaat een verkeersveiligere situatie dan in de referentie-variant.

De weg van de Hazeldonksestraat is geoptimaliseerd in die zin dat de inritten van de agrarische bedrijven aan de Hazeldonksestraat, ondanks het bredere wegprofiel, op een verkeersveilige manier kunnen worden aangesloten.

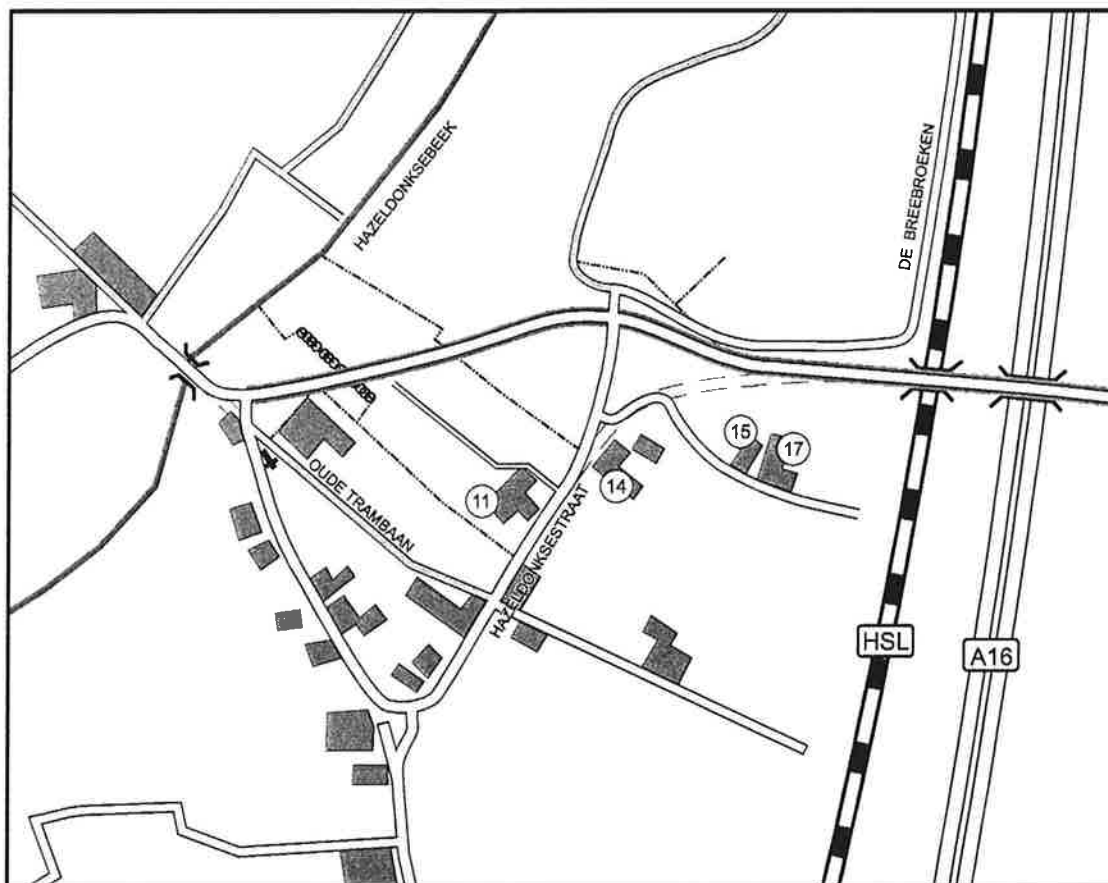
kosten

Het verschil in kosten van de T-aansluiting-variant ten opzichte van de referentie-variant wordt bepaald door het aanleggen van een langere nieuwe weg tussen het viaduct over de HSL en de Oude Trambaan en een veetunnel. Verder dient ten behoeve van de T-aansluiting-variant extra grond te worden verworven voor het doortrekken van de fietssuggestiestroken en het daarmee samenhangend breder dwarsprofiel. Bovendien moeten ten behoeve van het agrarisch bedrijf aan de Hazeldonksestraat 14 mitigerende maatregelen worden genomen.

3.4.5 Rechtdoor-variant Nieuw-Midden

Het ontwerp

Bij de rechtdoor-variant Nieuw-Midden wordt de afrit van het viaduct over de HSL-Zuid in westelijke richting doorgetrokken om aan te sluiten op de Hazeldonksestraat ter hoogte van het kapelletje en de brug over de Hazeldonksebeek.



Kaart 3.4 De rechtdoor-variant Nieuw-Midden

Het deel van de Hazeldonksestraat waaraan de buurtschap Hazeldonk is gelegen wordt op twee plaatsen aangesloten op de rechtdoor-variant Nieuw Midden: nabij het kapelletje en bij De Breebroeken. Ten behoeve van de fietsers wordt in de helling, ter hoogte van de aansluiting van de Hazeldonksestraat, een plateau als "rustplek" aangebracht. Het maximale hellingspercentage van de weg bedraagt tot aan het plateau 2,5% en vanaf het plateau tot aan het viaduct 2%. Ook de helling in de Hazeldonksestraat tot aan de aansluiting op de rechtdoor-variant Nieuw Midden bedraagt 2,5 %. De aansluiting van de rechtdoor-variant Nieuw Midden met de Hazeldonksestraat en De Breebroeken wordt vormgegeven als een kruising. De hoogte van deze kruising bedraagt ongeveer 3 m. boven maaiveld.

De suggestiestroken voor het fietsverkeer worden doorgetrokken langs de rechtdoor-variant Nieuw-Midden tot aan de brug over de Hazeldonksebeek.

Ten behoeve van het vee van het bedrijf Hazeldonksestraat 14 wordt een veetunnel opgenomen onder deze rechtdoor-variant door en een gelijkvloerse vee-oversteek met de Hazeldonksestraat tegenover Hazeldonksestraat 14.

De effecten

visueel-ruimtelijke kwaliteit

Het beekdal inclusief de loodrechte oversteek over de beek wordt, in vergelijking met de referentie-variant, aangetast. Door de rechtdoor-variant Nieuw-Midden ontstaat wel een logisch verloop van de weg, waarbij het gedeelte van de Hazeldonksestraat dat door de buurtschap Hazeldonk loopt een heldere, eigen ruimtelijke status krijgt.

Beplanting langs de weg en in overhoeken kan de ruimtelijke situatie verder versterken.

functioneel-ruimtelijke kwaliteit

De rechtdoor-variant Nieuw-Midden gaat ten koste van agrarische grond: totaal ongeveer 2,5 ha. Bovendien doorsnijdt deze variant, in tegenstelling tot de referentie, de rotonde en de T-variant, de gronden van het agrarisch bedrijf aan de Hazeldonksestraat 14 en de veldkavels behorende bij het agrarisch bedrijf Hazeldonksestraat 11.

ecologische kwaliteit

De ecologische relaties worden door de rechtdoor-variant Nieuw-Midden negatief beïnvloed, doordat er ten opzichte van de referentie-variant een stuk extra weg wordt aangelegd. Hierdoor wordt het gebied in de driehoek rondom de Oude Trambaan moeilijker bereikbaar voor bepaalde diersoorten. Er is dus duidelijk sprake van extra versnippering. Het aantal dieren dat slachtoffer wordt van het verkeer zal hoogstwaarschijnlijk toenemen.

Deze rechtdoor-variant heeft een biotoopverlies dat qua oppervlak gelijk is aan de oppervlakte nieuw aan te leggen weg. Om deze reden wordt de rechtdoor-variant Nieuw-Midden ten opzichte van de referentie-variant negatief gewaardeerd voor het deelaspect biotoopverlies.

De rechtdoor-variant Nieuw-Midden wordt voorts negatief beoordeeld op het aspect verstoring, omdat op meer plaatsen autoverkeer aanwezig is. Hierdoor ontstaat meer verstoring door geluid en licht ('s-nachts) dan bij de referentie-variant.

sociale aspecten

Omdat de helling van de oprit eerder begint dan bij de referentie-variant, wordt het uitzicht vanuit het pand Hazeldonksestraat 14 meer belemmerd dan bij de referentie-variant waardoor de visuele hinder toeneemt. Door het rechtdoor trekken van de weg ontstaat in de buurtschap Hazeldonk een verkeersluwe situatie hetgeen de beleving van de buurtschap ten goede komt. Dit vertaalt zich onder meer in minder geluids- en trillinghinder. In dit opzicht wordt deze variant gunstiger beoordeeld dan de referentie-variant.

verkeersveiligheid

Vanwege het rechtdoor trekken van de weg zal de rijsnelheid op de doorgaande weg toenemen. De aansluitingen van de Hazeldonksestraat in de rechtdoor-variant Nieuw-Midden, met name bij De Breebroeken, kunnen verkeersonveilige situaties opleveren ten opzichte van de referentie-variant.

Doordat er minder verkeer op de Hazeldonksestraat door de buurtschap plaatsvindt, zijn de inritsituaties van de agrarische bedrijven aan dit deel van de Hazeldonksestraat verkeersveiliger dan in de referentie-variant. Wel wijzigen ook in de variant Nieuw-Midden de inritsituaties bij Hazeldonksestraat 14.

kosten

Het verschil in kosten van de rechtdoor-variant Nieuw-Midden, ten opzichte van de referentie-variant, wordt bepaald door het aanleggen van een langere nieuwe weg tussen het viaduct over de HSL en aansluiting ter hoogte van de Hazeldonksebeek, een aanpassing van de bestaande Hazeldonksestraat in aansluiting op deze

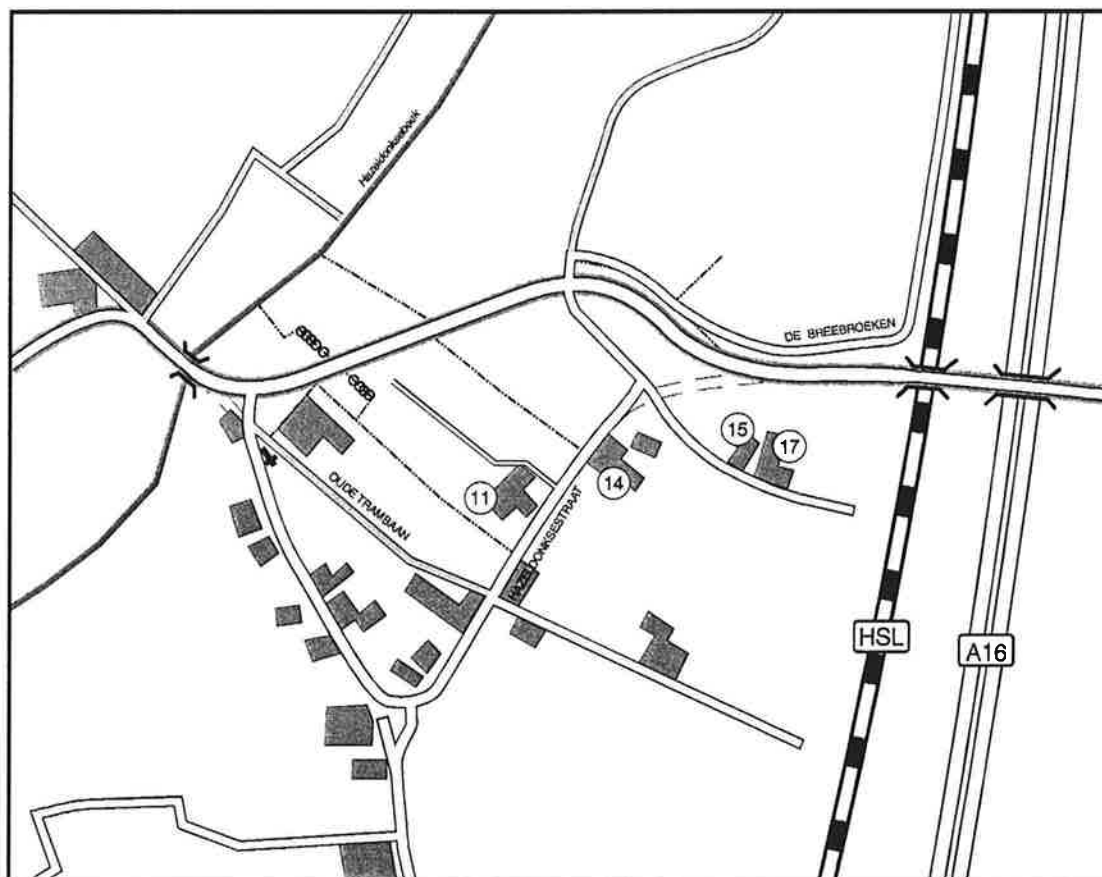
recht-door-variant en een veetunnel. Bovendien dient ten behoeve van de recht-door-variant Nieuw-Midden belangrijk meer grond te worden verworven en moeten ten behoeve van de agrarische bedrijven aan de Hazeldonksestraat 11 en 14 vanwege de doorsnijding omvangrijke mitigerende maatregelen worden genomen. In de referentie- en rotonde-variant zijn geen doorsnijdingen en wordt slechts van één kavel een hoekje afgesneden.

3.4.6 Rechtdoor-variant Nieuw-Noord

Het ontwerp

Bij de rechtdoor-variant Nieuw-Noord wordt de afrit van het viaduct over de HSL-Zuid in westelijke richting doorgetrokken om aan te sluiten op de Hazeldonksestraat ter hoogte van het kapelletje en de brug over de Hazeldonksebeek.

Het deel van de Hazeldonksestraat waaraan de buurtschap Hazeldonk is gelegen wordt op twee plaatsen aangesloten op de rechtdoor-variant Nieuw-Noord: nabij het kapelletje en bij De Breebroeken. Het maximale hellingspercentage van de weg bedraagt 2%. De helling in de Hazeldonksestraat tot aan de aansluiting op de rechtdoor-variant Nieuw-Noord bedraagt 2,5%. De aansluiting van de rechtdoor-variant Nieuw-Noord met de Hazeldonksestraat en De Breebroeken wordt vormgegeven als een kruising. De hoogte van deze kruising bedraagt ongeveer 1,5 m boven maaiveld.



Kaart 3.5 De rechtdoor-variant Nieuw-Noord

De effecten

visueel-ruimtelijke kwaliteit

Het beekdal inclusief de loodrechte oversteek over de beek wordt, in vergelijking met de referentie-variant, aangetast. Door de rechtdoor-variant Nieuw-Noord ontstaat wel een logisch verloop van de weg, waarbij het gedeelte van de Hazeldonksestraat dat door de buurtschap Hazeldonk loopt een heldere, eigen ruimtelijke status krijgt.

Bepantingen langs de weg en in overhoeken kunnen ruimtelijke situatie verder versterken.

functioneel-ruimtelijke kwaliteit

De rechtdoor-variant Nieuw-Noord sluit in vergelijking met de variant Nieuw-Midden meer aan op de bestaande kavelstructuur. De variant Nieuw-Noord gaat ten koste van agrarische grond: totaal ongeveer 2,5 ha. De rechtdoor-variant doorsnijdt, in tegenstelling tot de referentie-variant, de rotonde-variant en de T-aansluiting-variant, de gronden van het agrarisch bedrijf aan de Hazeldonksestraat 14 en de veldkavels behorende bij het agrarisch bedrijf Hazeldonksestraat 11.

ecologische kwaliteit

De ecologische relaties worden door de rechtdoor-variant Nieuw-Noord negatief beïnvloed, doordat er ten opzichte van de referentie-variant een extra stuk weg wordt aangelegd. Hierdoor wordt het gebied in de driehoek rondom de Oude Trambaan moeilijker bereikbaar voor bepaalde diersoorten. Er is dus duidelijk sprake van extra versnippering. Het aantal dieren dat slachtoffer wordt van het verkeer zal hoogstwaarschijnlijk toenemen.

Deze rechtdoor-variant heeft een biotoopverlies tot gevolg dat wat oppervlak betreft gelijk is aan de oppervlakte nieuw aan te leggen weg. Om deze reden wordt de rechtdoor-variant Nieuw-Noord negatief gewaardeerd voor het deelaspect biotoopverlies.

De rechtdoor-variant Nieuw-Noord wordt voorts negatief beoordeeld op het aspect verstoring, omdat op meer plaatsen autoverkeer aanwezig is. Hierdoor ontstaat meer verstoring door geluid en licht ('s-nachts) dan bij de referentie-variant.

sociale aspecten

Bij de variant Nieuw-Noord wijzigt de ligging van de Hazeldonksestraat ter hoogte van de nummers 12 en 14 niet. Daardoor is deze variant iets gunstiger dan de variant Nieuw-Midden en in die zin vergelijkbaar met de referentie-variant.

Door het rechtdoor trekken van de weg ontstaat in de buurtschap Hazeldonk een verkeersluwe situatie hetgeen de beleving van de buurtschap ten goede komt. Dit vertaalt zich onder meer in minder geluids- en trillinghinder. In dit opzicht wordt deze variant beter beoordeeld dan de referentie-variant.

verkeersveiligheid

Vanwege het rechtdoor trekken van de weg zal de rijsnelheid op de doorgaande weg toenemen. De aansluitingen van de Hazeldonksestraat op de rechtdoor-variant Nieuw-Noord, met name bij De Breebroeken, kunnen verkeersonveilige situaties op.ten opzichte van de referentie-variant, waardoor potentiële conflictsituaties ontstaan.

Doordat er minder verkeer op de Hazeldonksestraat door de buurtschap plaatsvindt, zijn de inritsituaties van de agrarische bedrijven aan dit deel van de Hazeldonksestraat verkeersveiliger dan in de referentie-variant. In de variant Nieuw-Noord wijzigt de inritsituatie bij de Hazeldonksestraat 14 niet.

kosten

Het verschil in kosten van de rechtdoor-variant Nieuw-Noord, ten opzichte van de referentie-variant, wordt bepaald door het aanleggen van een langere nieuwe weg tussen het viaduct over de HSL en aansluiting ter hoogte van de Hazeldonksebeek, een aanpassing van de bestaande Hazeldonksestraat in aansluiting op deze rechtdoor-variant en een veetunnel. Bovendien dient ten behoeve van de rechtdoor-variant Nieuw-Noord belangrijk meer grond te worden verworven en moeten ten behoeve van de agrarische bedrijven aan de Hazeldonksestraat 11 en 14 vanwege de doorsnijding omvangrijke mitigerende maatregelen worden genomen.

3.5 Vergelijking van de varianten en keuzen

Hieronder worden per beoordelingsaspect de effecten van de varianten samengevat en vergeleken met de referentie-variant. Tabel 3.1 bevat de relatieve scores van de varianten.

visueel-ruimtelijke kwaliteit

De voorkeur uit landschappelijk oogpunt gaat uit naar de T-aansluiting- of een der rechtdoor-varianten, met dien verstande dat rechtdoor-varianten Nieuw-Midden en Nieuw-Noord in landschappelijk opzicht beter scoren. In deze drie varianten zal beplanting langs de weg en in overhoeken kunnen bijdragen aan een betere aansluiting op de bestaande karakteristiek. Ook kunnen andere negatieve beoordelingen hierdoor worden verzacht, zoals de verstoring door licht (zie ecologische kwaliteit).

functioneel-ruimtelijke kwaliteit

De verschillende varianten hebben vooral consequenties voor de aantasting van landbouwareaal. Bij de referentie-variant gaat ongeveer 1 ha landbouwgrond verloren, bij de rotonde-variant 1,75 ha, bij de T-aansluiting 1,5 ha en bij de rechtdoor-varianten circa 2,5 ha., met dien verstande dat bij de variant Nieuw-Noord meer landbouwgrond verloren gaat dan bij de variant Nieuw-Midden. Bij de T-aansluiting-variant is het probleem van de bereikbaarheid van Hazeldonksestraat 14 in vergelijking met de rotonde-variant opgelost. Vooral de rechtdoor-varianten scoren negatief ten opzichte van de referentie-variant vanwege het grotere verlies aan landbouwgrond en vanwege doorsnijding van de gronden van het agrarisch bedrijf aan de Hazeldonksestraat 14 en de veldkavels behorende bij het agrarisch bedrijf Hazeldonksestraat 11.

ecologische kwaliteit

De ecologische kwaliteit in het gebied neemt bij de rotonde- en de T-aansluiting-variant enigszins af ten opzichte van de referentie-variant. De rechtdoor-varianten scoren wat betreft ecologie op alle deelaspecten duidelijk slechter dan de referentie-variant.

sociale aspecten

Het uitzicht van enkele woningen wordt bij de rotonde- variant, de T-aansluiting-variant en de rechtdoor-variant Nieuw-Midden in beperkte mate meer belemmerd dan bij de referentie-variant. De rechtdoor-variant Nieuw-Noord is wat de belemmering van het uitzicht betreft gelijkwaardig aan de referentie-variant. Omdat de rechtdoor-varianten een rustigere weg door de buurtschap tot gevolg hebben dan de referentie-variant, de rotonde-variant en de T-aansluiting, scoren deze gunstiger. De rechtdoor-varianten maken het buurtschap Hazeldonk verkeersluw. Dit vertaalt zich onder meer in minder geluid- en trillinghinder.

verkeersveiligheid

Alle varianten voldoen aan de geldende en gebruikelijke normen en richtlijnen aangaande verkeersveiligheid en zijn daarmee in beginsel verkeersveilig. De rotonde- en de T-aansluiting-variant zijn verkeersveiliger dan de referentie-variant omdat, vanwege de haakse aansluiting, de rijsnelheid van het verkeer wordt gereduceerd. De verkeersveiligheid bij de rechtdoor-varianten neemt, wat betreft het deel van de Hazeldonksestraat door de buurtschap, toe omdat de weg door de buurtschap rustiger en daarmee veiliger wordt. Daar staat tegenover dat de verkeersveiligheid op de doorgaande weg minder zal zijn dan op de weg in de referentie-variant, omdat de rijsnelheid naar verwachting groter zal zijn en er twee nieuwe aansluitingen op de Hazeldonksestraat op de rechtdoor-varianten noodzakelijk zijn, waardoor potentiële conflictsituaties ontstaan.

Wat betreft de inritten van de bedrijven aan de Hazeldonksestraat ontstaat bij de rechtdoor-varianten een verkeersveiliger situatie. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat minder verkeer door de buurtschap gaat. De inritsituaties verslechteren bij de rotonde-variant vanwege het aantasten van enkele inritten.

Door optimalisatie van de wegas in de T-aansluiting-variant worden, in vergelijking met de rotonde-variant, verkeersveiliger situaties verkregen

Kosten

Alle varianten zijn duurder dan de referentie-variant. Rekening houdend ook met de grondaankoop en de mitigerende maatregelen zijn de rechtdoor-varianten de duurste, daarna de rotonde-variant en daarna de T-aansluiting.

In tabel 3.1 staan de scores van de verschillende varianten ten opzichte van de referentie-variant weergegeven.

Tabel 3.1. Overzicht scores van de varianten.

	Referentie	Rotonde	T-aansluiting	Rechtdoor Nieuw Midden	Rechtdoor Nieuw Noord
visueel-ruimtelijke kwaliteit	0	-	0	0	0
• <i>versterking beekdal</i>	0	0	0	-	-
• <i>karakteristiek wegverloop</i>	0	-	0	-	-
• <i>helderheid wegverloop</i>	0	--	-	++	++
functioneel-ruimtelijke kwaliteit	0	-	0/-	--	-/--
ecologische kwaliteit	0	-	0/-	--	--
• <i>versnippering</i>	0	0/-	0/-	-	-
• <i>biotoopverlies</i>	0	0/-	0/-	-	-
• <i>verstoring</i>	0	-	0	-	-
sociale aspecten	0	0	0	0/+	+
• <i>visuele hinder</i>	0	0/-	0/-	0/-	0
• <i>buurtschap verkeersluw</i>	0	0	0	+	+
Verkeersveiligheid	0	0/+	+	0/-	0/-
• <i>algemeen</i>	0	+	+	-	-
• <i>inritsituaties</i>	0	-	0	0/+	0/+
Kosten	0	-	-	--	--

Bovenstaand score-overzicht leidt tot de conclusie dat voor de tracering van de Hazeldonksestraat om de navolgende redenen de T-aansluiting-variant per saldo het beste scoort.

- Uit de onderlinge vergelijking van de rechtdoor-varianten blijkt dat de rechtdoor-variant Nieuw-Noord altijd beter of gelijk scoort aan de variant Nieuw-Midden en heeft in deze vergelijking dus de voorkeur.
- Uit de onderlinge vergelijking van de T-aansluiting-variant en de rotonde-variant blijkt dat de T-aansluiting altijd beter of gelijk scoort aan de rotonde-variant. De T-aansluiting-variant heeft dus in deze onderlinge vergelijking de voorkeur.
- Uit de onderlinge vergelijking van de T-aansluiting-variant met de rechtdoor-variant Nieuw-Noord blijkt dat de variant Nieuw-Noord uitsluitend positief scoort op het sociale aspect en in mindere mate voor de visueel-ruimtelijke kwaliteit. Daar staan duidelijk negatieve scores tegenover voor de aspecten functioneel-ruimtelijke kwaliteit, ecologische kwaliteit, verkeersveiligheid en kosten. In de onderlinge vergelijking weegt het voordeel van Nieuw-Noord, het verkeersluw maken van de buurtschap Hazeldonk, niet op tegen de genoemde nadelen. Op grond hiervan heeft de T-aansluiting-variant de voorkeur boven de rechtdoor-variant Nieuw-Noord.
- De T-aansluiting-variant scoort op het aspect verkeersveiligheid duidelijk gunstiger dan de referentie-variant. Op de aspecten functioneel-ruimtelijke kwaliteit, ecologische kwaliteit en kosten is de T-aansluiting ongunstiger dan de referentie-variant. De nadelen van de T-aansluiting-variant zijn in vergelijking met de referentie-variant beperkt en wegen niet op tegen het voordeel van de T-aansluiting-variant voor de verkeersveiligheid.

Alles afwegend wordt gekozen van de variant T-aansluiting.

Geluid

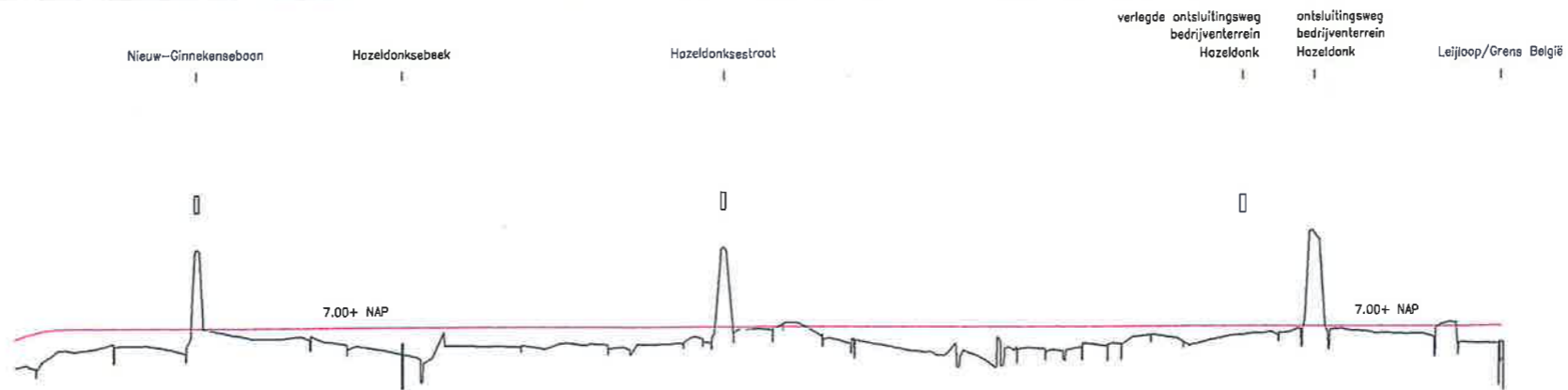
Bij de gekozen oplossing is de ligging van de weg zodanig dat de afstand van de rijlijn tot de bebouwing niet wijzigt. Bij een gelijkblijvende verkeershoeveelheid en wegverharding verandert de geluidbelasting dan ook niet ten opzichte van het Tracébesluit HSL-Zuid d.d. 15 april 1998.

Als bijlage 3 is toegevoegd de memo "Toets aangepast ontwerp Hazeldonksestraat" (Haskoning 28 september 2000). Hierin geeft Haskoning aan dat zij zich kan verenigen met het aangepast ontwerp Hazeldonksestraat

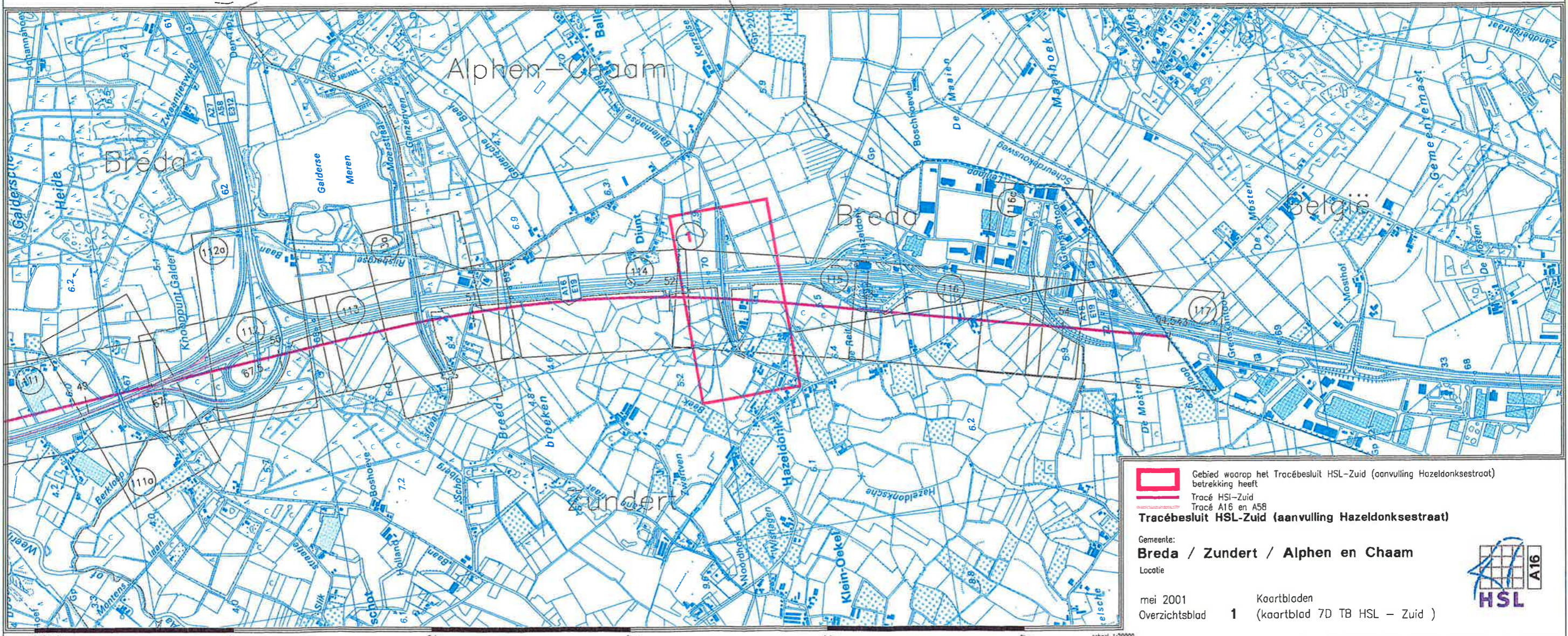
3.6 In- en uitritten bij gekozen variant

In onderstaande tabel worden de in- en uitritten vergeleken tussen de huidige situatie en de situatie volgens dit tracébesluit.

In- en uitritten	Huidige situatie	TB Hazeldonksestraat
Hazeldonksestraat 12		
Zuidelijke inrit Perceel E 2432	Hoogteverschil circa 35 cm	Geen wijziging t.o.v. huidige situatie
Noordelijke inrit	Hoogteverschil circa 35 cm	Geen wijziging t.o.v. huidige situatie Helling max.10%
Hazeldonksestraat 14		
Zuidelijke inrit	Helling varieert tussen 7,9% en 11,5%	Helling maximaal 15%
Noordelijke inrit	Circa 14% Hoogteverschil circa 35 cm	Wordt verplaatst naar doodlopend deel Hazeldonksestraat Gering hoogteverschil
Hazeldonksestraat 11		
Zuidelijke Uitrit	Geen hoogteverschil	Kant verharding 40 cm dichterbij eigendomsgrens
Noordelijke uitrit	Helling circa 8.7%	Geen wijziging t.o.v. huidige situatie



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

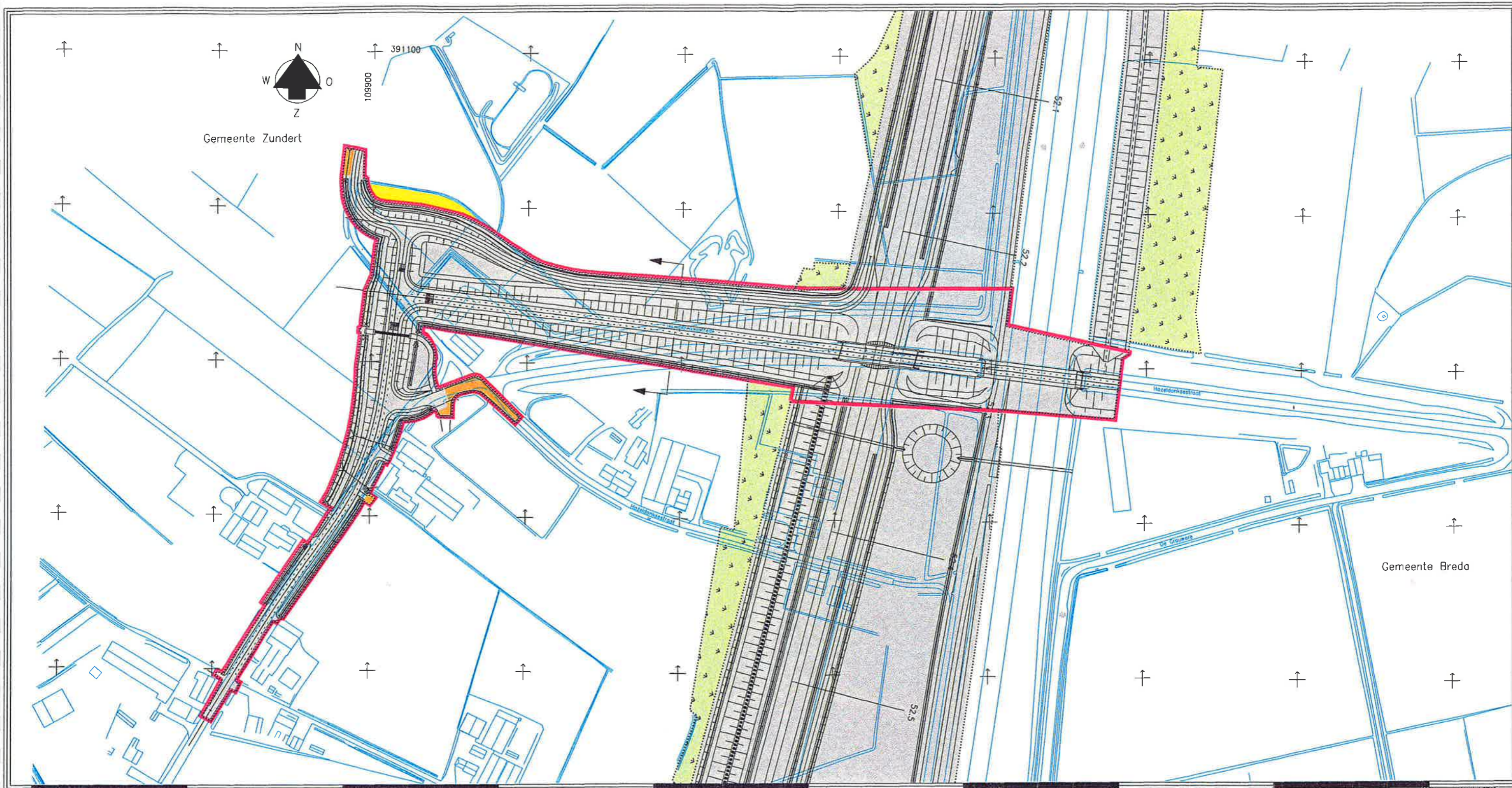


Gebied waarop het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) betrekking heeft
 Tracé HSL-Zuid
 Tracé A16 en A58
Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat)

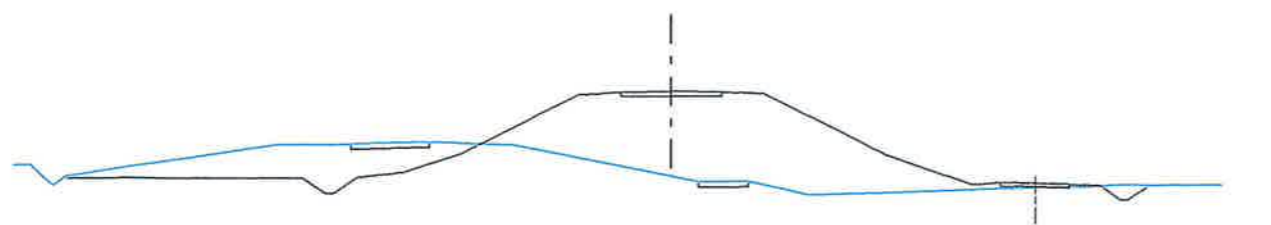
Gemeente:
Breda / Zundert / Alphen en Chaam

Locatie
 mei 2001
 Overzichtsblad 1 (kaartblad 7D TB HSL - Zuid)





Dwarsprofiel km. 0.810



- Zone HSL
- Inpassingszone
- Gebied waarop het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) betrekking heeft
- Vervallen ten opzichte van OTB
- Uitbreiding ten opzichte van OTB
- Veetunnel
- Aan de bestemming te onttrekken bebouwing
- Bauwzone
- Geluidswerende voorzieningen

Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat)

Gemeente:
Breda, Zundert
 Locatie
 Hazeldonksestraat
 RfO: 589 / mei 2001
 Kaartblad **1** (Kaartblad 115a TB HSL-Zuid)



Samenvatting en reacties zienswijzen en bedenkingen met betrekking tot het ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat)

INHOUD

1. Inleiding
2. Belangrijkste onderwerpen
 - 2.1 Gevolgde procedure
 - 2.2 Onderzochte "recht-door-varianten"
 - 2.3 Wegcategorie Hazeldonksestraat
 - 2.4 Afweging van de varianten
 - 2.5 In- en uitritten bij de gekozen variant
3. C.J.A. Vermeeren, Hazeldonksestraat 2b, 4891 PT Rijsbergen
4. W.M. Wouters, Hazeldonksestraat 4, 4891 PT Rijsbergen
5. Buurtvereniging Diunt-Hazeldonk, p.a. Hazeldonksestraat 4, 4891 PT Rijsbergen
6. S.N.M. Veliscek, Hazeldonksestraat 12, 4891 PT Rijsbergen
7. Dhr. en mevr. K. Daamen-Jacobs, Hazeldonksestraat 11, 4891 PT Rijsbergen
8. A.J. de Bruijn, Hazeldonksestraat 17, 4891 PT Rijsbergen
9. T.A.J.M. Antonissen, Hazeldonksestraat 14, 4891 PT Rijsbergen
10. C. Herijgers, Hazeldonksestraat 8, 4891 PT Rijsbergen
11. J.A.M. Peeters, Hazeldonksestraat 15, 4891 PT Rijsbergen
12. Burgemeester en wethouders van Zundert, Postbus 10.001, 4880 GA Zundert
13. Provinciale Staten van Noord-Brabant, Postbus 90151, 5200 MC 's-Hertogenbosch

Verklaring der begrippen

De Afdeling:	de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State;
OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat)	het ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) zoals dat ter inzage heeft gelegen van 14 november 2000 tot en met 12 januari 2001;
OTB HSL-Zuid (aanvulling III):	het ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling III) zoals dat ter inzage heeft gelegen van 21 maart 2000 tot en met 17 april 2000;
TB HSL-Zuid (aanvulling III):	het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid (aanvulling III), zoals dat is vastgesteld op 13 november 2000 door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
TB HSL-Zuid:	het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid, zoals dat is vastgesteld op 15 april 1998 door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en gedeeltelijk onherroepelijk geworden door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 6 september 1999.

1. Inleiding

Tegen het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) zijn binnen de ter inzage termijn elf zienswijzen en bedenkingen ingediend.

Na afloop van de ter inzage termijn is een zienswijze van de provincie Noord-Brabant en een aanvullende zienswijze van de gemeente Zundert ontvangen. Beide zienswijzen zijn in de voorliggende samenvatting en reacties op de zienswijzen en bedenkingen betrokken.

2. Belangrijkste onderwerpen

De belangrijkste onderwerpen uit de zienswijzen en bedenkingen tegen het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) zijn:

- 2.1 Gevolgde procedure
- 2.2 Onderzochte rechtdoor-varianten
- 2.3 Wegcategorie Hazeldonksestraat
- 2.4 Afweging van de varianten
- 2.5 In- en uitritten bij de gekozen variant

Ad 2.1. Gevolgde procedure

Op 15 april 1998 is het TB HSL-Zuid vastgesteld, waarin onder meer was opgenomen de tracering van de Hazeldonksestraat (westelijke oprit van het viaduct). Tegen dit tracébesluit hebben verschillende belanghebbenden beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling). De Afdeling heeft op 6 september 1999 uitspraak gedaan op de ingediende beroepen, waarbij (onder meer) deze tracering is vernietigd.

De uitspraak en de overwegingen van de Afdeling zijn aanleiding geweest tot het opnieuw bezien van de tracering van de Hazeldonksestraat. Bij het bepalen van de uitgangspunten voor deze nadere studie is de klankbordgroep Rijsbergen in het najaar van 1999 betrokken geweest. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een aantal mogelijke oplossingen, die op 16 december 1999 zijn gepresenteerd op een informatieavond. De resultaten van de nadere studie en de op basis hiervan gemaakte keuze zijn opgenomen in het OTB HSL-Zuid (aanvulling III). Bij brief van 10 februari 2000 zijn de betrokkenen over de gang van zaken geïnformeerd. Aanvulling III heeft van 21 maart 2000 tot en met 17 april 2000 ter inzage gelegen. Ook is aan de gemeenten planologische medewerking gevraagd.

Naar aanleiding van het verzoek van de gemeente Zundert is in april 2000 aan een extern bureau, HASKONING, Ingenieurs- en Architectenbureau, een oordeel gevraagd over de veiligheidsaspecten verbonden aan de oplossing, zoals opgenomen in het OTB HSL-Zuid (aanvulling III). HASKONING is tot de conclusie gekomen dat verkeerstechnisch en ontwerptechnisch gezien het ontwerp op vrijwel alle punten als verkeersveilig is te beoordelen. De in het ontwerp voorziene rotonde past echter volgens HASKONING naar de huidige inrichtingscriteria niet in de Hazeldonksestraat. Daarnaast heeft zij nog een aantal andere verbeteringsmaatregelen voorgesteld.

De gemeente Zundert heeft bij brief van 5 juni 2000 laten weten geen planologische medewerking aan het OTB HSL-Zuid (aanvulling III) te willen verlenen.

Op 15 juni 2000 heeft vervolgens bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de projectorganisatie HSL-A16, de gemeente Zundert, de Inspecteur Ruimtelijke Ordening en de Hoofdingenieur Directeur Rijkswaterstaat. Hierin is afgesproken dat, naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en bedenkingen op aanvulling III en de conclusies van de door HASKONING uitgevoerde

verkeersveiligheidstoets d.d.10 mei 2000, een nieuw ontwerp-tracébesluit in procedure wordt gebracht.

Op 28 juni 2000 is de commissie Grondzaken van de gemeente Zundert mondeling geïnformeerd over de resultaten van het bestuurlijk overleg van 15 juni 2000. Vervolgens zijn op 29 juni 2000 de betreffende belanghebbenden schriftelijk geïnformeerd. In deze brief is onder meer aangegeven dat de belanghebbenden tegelijk met de terinzagelegging van het nieuwe OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat), antwoord krijgen op de door hen ingediende zienswijzen op het OTB HSL-Zuid (aanvulling III).

Op 14 november 2000, nadat op 15 oktober 2000 de herziene Tracéwet in werking is getreden, is het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) ter inzage gelegd. Dit ontwerp-tracébesluit, waarin is opgenomen de beantwoording van de ingekomen zienswijzen op het OTB HSL-Zuid (aanvulling III) betreffende het onderdeel Hazeldonksestraat, is aan de insprekers toegezonden.

Op 20 november 2000 is aan de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Zundert en Breda hun oordeel gevraagd.

Ad 2.2 Onderzochte rechtdoor-varianten

Er zijn twee rechtdoor-varianten onderzocht: variant Nieuw-Midden en variant Nieuw-Noord.

In het OTB HSL-Zuid (aanvulling III) waren beide opgenomen. In het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) was alleen de rechtdoor-variant Nieuw-Midden opgenomen. Op verzoek van een aantal insprekers is aan het TB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) de rechtdoor-variant Nieuw-Noord toegevoegd.

Er zijn twee verschillen tussen de rechtdoor-varianten Nieuw-Midden en Nieuw-Noord.

1. De aansluiting van de Hazeldonksestraat en De Breebroeken.

a. In de variant Nieuw-Midden ligt dit kruispunt op ongeveer 3 meter boven maaiveld

b. In de variant Nieuw-Noord ligt deze aansluiting op ongeveer 1,5 meter boven het maaiveld.

2. Het ruimtebeslag.

a. Bij de variant Nieuw-Noord is het ruimtebeslag groter dan bij de variant Nieuw-Midden .

b. Bij de variant Nieuw-Noord is dus meer agrarische grond benodigd.

De variant Nieuw-Noord is thans in de onderling vergelijking tussen de verschillende varianten meegenomen in de toelichting op het TB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat).

Ad 2.3 Wegcategorie Hazeldonksestraat

Het huidige verkeersveiligheidsbeleid van de rijksoverheid is mede gericht op het inrichten van een duurzaam veilig wegennet. De essentie van "duurzaam veilig" is te komen tot een duidelijke, logische en herkenbare opzet en samenhang van de wegen in Nederland. Primair wordt daarbij een relatie gelegd tussen functie, vormgeving/inrichting en gebruik van de weg. Hiertoe worden de wegen ingedeeld in verschillende categorieën. Om te komen tot een goed, verkeersveilig ontwerp zal eerst de categorie, waartoe de Hazeldonksestraat behoort, moeten worden bepaald.

Blijkens de "Hiërarchische opbouw van het hoofdwegennet" van de provincie Noord-Brabant maakt de Hazeldonksestraat geen onderdeel van het "regionaal verbindend net".

In het Categoriseringsplan van de gemeente Zundert is de Hazeldonksestraat aangeduid als "Gebiedsontsluitingsweg type II".

De categorisering volgens het plan van de gemeente stemt niet overeen met de categorisering volgens de zogeheten Wappernotitie voor de herziening van de RONA (Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen). In deze notitie worden onder meer onderscheiden de Gebiedsontsluitingsweg type II

en de Erftoegangsweg type I. Onderstaand zijn de belangrijkste kenmerken van de Gebiedsontsluitingsweg type II, Erftoegangsweg type I volgens de Wappernotitie en de Gebiedsontsluitingsweg type II volgens het Categoriseringsplan van de gemeente Zundert naast elkaar gezet.

Kenmerk	Wappernotitie RONA		Categoriseringsplan Zundert
	Gebiedsontsluitingsweg type II	Erftoegangsweg type I	Gebiedsontsluitingsweg type II
Maximum snelheid	80 km/uur (met volledige gesloten verklaring)	60 km/uur	80 of 60 km/uur
Intensiteit auto's per etmaal	wordt niet genoemd	Max. 6000 mvt/etm.	2500-5000 mvt/etm.
Fietsverkeer	Op parallelle route	Scheiding fietsverkeer	Vrijliggende of aanliggende fietspaden
Kruispunten	Voorrangsweg, gelijkvloerse kruispunten en snelheidsverlagende voorzieningen	Voorrangskruispunten en waar nodig snelheidsverlagende voorzieningen	Geregelde voorrang, plateau of rotonde
Indeling rijbaan	2 x 1 rijstroken met overrijdbare richtingsscheiding	Eén rijloper	2 x 1 rijstroken

Gebiedsontsluitingsweg type II, volgens het plan van Zundert, komt qua kenmerken het meeste overeen met Erftoegangsweg type I volgens de Wappernotitie. Omdat de Wappernotitie landelijk van toepassing is, is overeenkomstig het advies van HASKONING voor de verdere uitwerking de categorisering volgens de Wappernotitie aangehouden.

Voor de afwikkeling van het fietsverkeer zijn op erftoegangswegen volgens de Wappernotitie twee mogelijkheden: fietsstroken op de rijbaan of vrijliggende fietspaden

Uitgaande van een fietsvoorziening zijn deze twee mogelijkheden onderling afgewogen. Bij fietsstroken op de rijbaan valt de fietser goed op voor andere weggebruikers, waardoor rekening wordt gehouden met de aanwezige fietsers. Op vrijliggende fietspaden is het gevoel van veiligheid echter groter. Daar staat tegenover dat andere weggebruikers in die situatie minder rekening houden met fietsers, waardoor bij aansluitingen en kruispunten alsnog een conflict kan ontstaan. Volgens het advies van HASKONING zijn per saldo beide oplossingen voor dit type weg qua verkeersveiligheid gelijkwaardig. Omdat een vrijliggend fietspad meer ruimte vraagt, is gekozen voor fietsstroken op de rijbaan. Volgens het advies van HASKONING zijn elders (provincie Gelderland, weg tussen Beneden-Leeuwen en Wamel) gunstige ervaringen opgedaan met een wegprofiel van 6,60 m met aan beide zijde fietsstroken van 1,5 m in rood asfalt.

Ad 2.4 Afweging van varianten

Om te komen tot een uiteindelijke keuze voor de tracering van de Hazeldonksestraat (westelijke oprit van het viaduct) is een aantal varianten tegen elkaar afgewogen. Bij het ontwikkelen van de varianten hebben de uitspraak van de Afdeling op het TB HSL-Zuid, het OTB HSL-Zuid (aanvulling III) en de daartegen ingediende zienswijzen en bedenkingen en de door HASKONING uitgevoerde verkeersveiligheidstoets een belangrijke rol gespeeld.

In het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) zijn uiteindelijk de volgende varianten met elkaar vergeleken:

- De oplossing volgens het TB HSL-Zuid (15 april 1998), die op 6 september 1999 door de Afdeling is vernietigd. Deze oplossing is als referentie-variant gebruikt om na te kunnen gaan in hoeverre de overige varianten een verbetering inhouden.
- De rotonde-variant; dit is de voorkeursvariant in het OTB HSL-Zuid (aanvulling III) van 2 maart 2000.
- De T-aansluiting-variant: deze variant betreft een aanpassing van de rotonde-variant naar aanleiding van het door HASKONING uitgebrachte advies over de veiligheid van de rotonde-variant.
- De rechtdoor-variant Nieuw Midden: dit is een variant, waarbij de Hazeldonksestraat wordt doorgetrokken tot nabij de kruising van de Hazeldonksestraat met de Hazeldonksebeek.
- De rechtdoor-variant Nieuw-Noord: dit is een rechtdoor-variant, waarbij (zoals onder punt 2 "Onderzochte rechtdoor-varianten" is aangegeven), de aansluiting van de Hazeldonksestraat en De Breebroeken meer naar het westen ligt. Deze variant komt overeen met de in het OTB HSL-Zuid (aanvulling III) opgenomen variant "Nieuw-Noord".

Voor de beoordeling van de haalbaarheid en de effecten van de verschillende varianten wordt gebruik gemaakt van het beoordelingskader zoals dat is gebruikt in de Nieuwe HSL-Nota (Planologische kernbeslissing, Tracénota en milieu-effectrapportage) en in het Tracébesluit HSL-Zuid d.d.15 april 1998. Overeenkomstig de in het TB HSL-Zuid gebezigde systematiek zijn alleen die aspecten gebruikt die op deze locatie met zijn specifieke omstandigheden van toepassing zijn.

Om de verschillende varianten onderling goed te kunnen vergelijken zijn ze in kwalitatieve zin steeds met de referentie-variant vergeleken. Het resultaat daarvan kan ten opzichte van de referentie-variant een verbetering (+) dan wel een verslechtering (-) inhouden. Een aanzienlijke verbetering wordt uitgedrukt in een dubbele plus (++) en een aanzienlijke verslechtering in een dubbele min (--). Geen verschil met de referentie-variant wordt uitgedrukt in (0).

In onderstaande tabel is een overzicht van de scores opgenomen

Tabel 3.1. Overzicht scores van de varianten.

	Referentie	Rotonde	T-aansluiting	Rechtdoor Nieuw Midden	Rechtdoor Nieuw Noord
visueel-ruimtelijke kwaliteit	0	-	0	0	0
* <i>versterking beekdal</i>	0	0	0	-	-
* <i>karakteristiek wegverloop</i>	0	-	0	-	-
* <i>helderheid wegverloop</i>	0	--	-	++	++
functioneel-ruimtelijke kwaliteit	0	-	0/-	--	-/--
ecologische kwaliteit	0	-	0/-	--	--
* <i>versnippering</i>	0	0/-	0/-	-	-

• <i>biotoopverlies</i>	0	0/-	0/-	-	-
• <i>verstoring</i>	0	-	0	-	-
sociale aspecten	0	0	0	0/+	+
• <i>visuele hinder</i>	0	0/-	0/-	0/-	0
• <i>buurtschap verkeersluw</i>	0	0	0	+	+
Verkeersveiligheid	0	0/+	+	0/-	0/-
• <i>algemeen</i>	0	+	+	-	-
• <i>inritsituaties</i>	0	-	0	0/+	0/+
Kosten	0	-	-	--	--

Bovenstaand score-overzicht leidt tot de conclusie dat voor een nieuw ontwerp voor de Hazeldonksestraat om de navolgende redenen de voorkeur uit gaat naar de T-aansluiting-variant.

- Uit de onderlinge vergelijking van de rechtdoor-varianten blijkt dat de rechtdoor-variant Nieuw-Noord altijd beter of gelijk scoort aan de variant Nieuw-Midden en heeft in deze vergelijking dus de voorkeur.
- Uit de onderlinge vergelijking van de T-aansluiting-variant en de rotonde-variant blijkt dat de T-aansluiting altijd beter dan of gelijk scoort aan de rotonde-variant. De T-aansluiting-variant heeft dus in deze onderlinge vergelijking de voorkeur.
- Uit de onderlinge vergelijking van de T-aansluiting-variant met de rechtdoor-variant Nieuw-Noord blijkt dat de variant Nieuw-Noord uitsluitend positief scoort op het sociale aspect. Daar staan duidelijk negatieve scores tegenover voor de aspecten functioneel-ruimtelijke kwaliteit, ecologische kwaliteit, verkeersveiligheid en kosten. Wat betreft de verkeersveiligheid scoort de T-aansluiting-variant het meest positief. In de onderlinge vergelijking weegt het voordeel van Nieuw-Noord, het verkeersluw maken van de buurtschap Hazeldonk, niet op tegen de genoemde nadelen. Op grond hiervan heeft de T-aansluiting-variant de voorkeur boven de rechtdoor-variant Nieuw-Noord.
- De T-aansluiting-variant scoort op het aspect verkeersveiligheid duidelijk gunstiger dan de referentie-variant. Op de aspecten functioneel-ruimtelijke kwaliteit, ecologische kwaliteit en kosten is de T-aansluiting (gematigd) negatiever dan de referentie-variant. De nadelen van de T-aansluiting-variant zijn in vergelijking met de referentie-variant beperkt en wegen niet op tegen het voordeel van de T-aansluiting-variant voor de verkeersveiligheid.

Alles afwegend wordt gekozen van de variant T-aansluiting.

Ad.2.5 In- en uitritten bij de gekozen variant

In het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) is er naar gestreefd de in- en uitritten van de bedrijven aan de Hazeldonksestraat, ondanks het bredere wegprofiel, op een verkeersveilige manier aan te laten sluiten. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen en bedenkingen is nogmaals de situatie ter plaatse gezien, hetgeen heeft geleid tot een aantal aanpassingen. Uitgangspunt hierbij is dat een helling van 10% acceptabel is. Hierbij wordt aangetekend dat dit nog iets flauwer is dan de 12%, die door HASKONING wordt geadviseerd.

In onderstaande tabel worden de in- en uitritten vergeleken tussen de huidige situatie en de situatie volgens het TB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat)

In- en uitritten	Huidige situatie	TB Hazeldonksestraat
<i>Hazeldonksestraat 12</i>		
Zuidelijke inrit Perceel E 2432	Hoogteverschil circa 35 cm	Geen wijziging t.o.v. huidige situatie
Noordelijke inrit	Hoogteverschil circa 35 cm	Geen wijziging t.o.v. huidige situatie Helling max.10%
<i>Hazeldonksestraat 14</i>		
Zuidelijke inrit	Helling varieert tussen 7,9% en 11,5%	Helling maximaal 15%
Noordelijke inrit	Circa 14% Hoogteverschil circa 35 cm	Wordt verplaatst naar doodlopend deel Hazeldonksestraat Gering hoogteverschil
<i>Hazeldonksestraat 11</i>		
Zuidelijke Uitrit	Geen hoogteverschil	Kant verharding 40 cm dichter bij eigendomsgrens
Noordelijke uitrit	Helling circa 8.7%	Geen wijziging t.o.v. huidige situatie

Reactie per inspreker

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

Samenvatting

Inspreker stelt dat de zinsnede "De inritsituatie verandert niet ten opzichte van de huidige situatie" op blz. 19 van het ontwerp-Tracébesluit (aanvulling Hazeldonksestraat) onjuist is. Ook verandert volgens de inspreker de inritsituatie ten opzichte van de referentie-situatie.

De door de inspreker eerder ingediende zienswijze tegen het OTB HSL-Zuid (aanvulling III) worden niet beantwoord.

Nabij de uitrit van het perceel van de inspreker ter hoogte van het pand Hazeldonksestraat nr. 12, met daarop een schuur op 4,30 m van de weg, wordt de weg 50 cm naar het perceel van de inspreker toe verschoven. Daardoor kan de inspreker het verkeer bij het verlaten van dit perceel met auto of tractor niet zien aankomen.

Bij de uitrit bij nr. 14 wordt de weg 1 m. verhoogd, waardoor er een helling ontstaat van 16,3 %. Dit leidt tot een levensgevaarlijke situatie bij het in- of uitrijden met een tractor met pallets.

Inspreker mist het Waterhuishoudingsplan in het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat). De keuze die op blz. 25 van het ontwerp-Tracébesluit (aanvulling Hazeldonksestraat) wordt gemaakt is heel slecht en klopt niet. Met uitzondering van één uitrit worden alle uitritten gevaarlijker of vergeten.

Inspreker stelt de minister van Verkeer en Waterstaat en/of de gemeente Breda of Zundert aansprakelijk voor eventuele schade of vervolgschade. Hij zal geen grond afstaan voor de verbreding van de weg.

Reactie

In de hoofdstukken 1 en 2 is al ingegaan op een aantal onderdelen van deze bedenking. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt.

Bij het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) zijn de ingebrachte zienswijzen en bedenkingen op het OTB HSL-Zuid (aanvulling III) beantwoord. Het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) is aan de inspreker gezonden.

Door optimalisatie van de wegas is er in het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) naar gestreefd de inritsituatie van aangrenzende bedrijven en percelen niet te wijzigen ten opzichte van de bestaande situatie. De situatie bij de zuidelijke inrit (bij nummer 12) wijzigt niet. In het TB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) is de lengte van de noordelijke uitrit (bij nummer 14) vergroot, waardoor de helling maximaal 14% bedraagt. De door inspreker gevreesde gevaarlijke situatie wordt zo voorkomen.

Gezien de aard en globaliteit van een (ontwerp) tracébesluit is een gedetailleerd waterhuishoudingsplan niet noodzakelijk. Wel heeft overleg plaatsgevonden tussen het Waterschap Mark en Weerijns en de projectorganisatie HSL-A16 over de te nemen maatregelen. Uitgangspunt hierbij is dat, conform het TB HSL-Zuid, een doelmatig waterhuishoudkundig systeem wordt gewaarborgd. Uit dit overleg blijkt dat dit kan binnen de grenzen van het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat). Overigens is tijdens het overleg, waarbij ook de direct belanghebbenden waren betrokken, gebleken dat een verdergaande aanpassing van het systeem mogelijk is die leidt tot een verdergaande verbetering. De projectorganisatie HSL- A16 is bereid deze oplossing te realiseren onder de voorwaarde dat de betrokkenen hier aan meewerken.

Onvermijdelijk is dat een kleine strook grond moet worden aangekocht. De aankoopprijs wordt zodanig berekend dat alle schade volledig wordt vergoed. Onder schade valt:

- aantoonbare vermogensschade (waarde en waardevermindering van grond en opstallen);
- inkomensschade;
- bijkomende schades zoals herinrichtingskosten, verwervingskosten en kosten voor deskundige bijstand.

Het kan voorkomen dat er - na onderhandelingen - toch geen overeenstemming wordt bereikt over de aankoopprijs en de verkoopvoorwaarden. In dat geval wordt een vordering tot onteigening bij de rechter ingediend. De Onteigeningswet vormt hiervoor de basis.

Voor schade die rechtstreeks voortvloeit uit het TB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) en daaruit voortvloeiende besluiten en maatregelen en die niet wordt vergoed in het kader van de grondverwerving kunnen verzoeken om schadevergoeding worden ingediend bij het "Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4".

4. W.M. Wouters, Hazeldonksestraat 4, 4891 PT Rijsbergen

Samenvatting

Inspreker is van mening dat in het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) een onjuiste rechtdoor-variant is opgenomen. Opgenomen had moeten worden de variant Nieuw-Noord.

Naar zijn mening wordt met de gedane keuze voor de T-aansluiting geen recht gedaan aan het uitgangspunt "herstellen wat wordt aangetast". In plaats van de huidige vloeiende weg wordt een T-aansluiting gepresenteerd. Hij is van mening dat de rechtdoor-variant wel aan het uitgangspunt voldoet dat er wordt hersteld wat wordt aangetast. Gemist wordt de vergelijking met de huidige situatie. Ook is hij het niet eens met de beoordeling dat de rechtdoor-variant minder verkeersveilig is. Het landbouwerlies van de rechtdoor-variant is in werkelijkheid kleiner dan is aangegeven.

Bovendien behoeft de Oude Trambaan bij de rechtdoor-variant niet te worden verbreed tot fietspad, waardoor daar minder landbouwgrond nodig is.

Inspreker geeft een aantal bezwaren aan die zijn verbonden aan de gekozen variant met een T-aansluiting. De inritten van huizen, bedrijven en percelen zijn erg onveilig, omdat bij een aantal adressen de weg breder wordt en hoger komt te liggen dan in de huidige situatie. De hoogtes van het wegdek staan onjuist en suggestief aangegeven. Ook aan de vereiste bermbreedte wordt niet voldaan. Met name het van het viaduct dalende verkeer zal een zeer onoverzichtelijke en gevaarlijke bocht moeten maken. Ook in het rapport van Haskoning wordt gewaarschuwd voor het gevaar van binnendoorrijdend verkeer. Bij een T-aansluiting zal het aantal slachtoffers bij dieren zeker niet minder zijn dan bij een rechtdoor-variant. Er zal behoorlijke visuele hinder ontstaan als gevolg van verlichting op de T-aansluiting en koplampen van autoverkeer dat door de scherpe bocht draait. Opgemerkt wordt dat de verbeterpunten uit het rapport Haskoning geheel niet worden ingevuld en de categorisering van de Hazeldonksestraat als landbouwweg is onjuist.

Ten slotte is volgens de inspreker de informatie die Rijkswaterstaat verschaft minimaal en vaak foutief en dienen bij de beoordeling van de varianten ook aspecten te worden betrokken zoals totale autokilometers en besparingen voor de gemeente Zundert aan de Trambaan.

Reactie

Inspreker maakt bezwaar tegen de keuze voor de "T-aansluiting-variant". In de hoofdstukken 1 en 2 is al ingegaan op een aantal onderdelen van deze bedenking. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt.

Zoals in het algemene deel onder punt 2.1(Gevolgde procedure) is aangegeven zijn de betrokkenen steeds op de hoogte gesteld over het verloop van het proces. Hierbij is de relevante informatie beschikbaar gesteld en is er op gewezen dat voor nadere informatie contact opgenomen kan worden met het projectbureau HSL-A16.

De door de inspreker bepleite variant "Nieuw-Noord" is alsnog in de toelichting bij het Tracébesluit (aanvulling Hazeldonksestraat) opgenomen en daarmee wel degelijk in de onderlinge afweging tussen de varianten betrokken.

Naar aanleiding van deze bedenking is het landbouwareaalverlies bij de verschillende varianten nogmaals in kaart gebracht. Dit heeft niet geleid tot een ander inzicht.

Het verlies van landbouwareaal ziet er bij de verschillende varianten als volgt uit.

- referentie-variant 1 ha.
- rotonde-variant 1,75 ha
- T-aansluiting 1,5 ha
- rechtdoor-varianten circa 2,5 ha

Alle varianten zijn ontworpen volgens de geldende richtlijnen. Vervolgens zijn de verschillende varianten onderling vergeleken. Bij deze effectbeschrijvingen is onder meer voor elke variant nagegaan in hoeverre er verschillen zijn op het punt van verkeersveiligheid.

Bij de rechtdoor-varianten wordt niet alleen "hersteld wat wordt aangetast", maar deze varianten voorzien ook in de aanleg van een nieuw (extra) weggedeelte. Dit heeft, zoals uit de onderlinge vergelijking van de varianten in de toelichting op het Ontwerp Tracébesluit (aanvulling

Hazeldonksestraat) blijkt, als belangrijkste voordeel dat de buurtschap Hazeldonk verkeersluw wordt. Daar staat tegenover de bezwaren verbonden aan een nieuwe doorsnijding.

Het verlies van landbouwareaal en de doorsnijding van de percelen zet het veeteeltbedrijf aan de Hazeldonksestraat 14 weliswaar onder druk. Mits de bedrijfsvoering voldoende wordt aangepast, is verplaatsing van het bedrijf niet noodzakelijk. Voorts leveren de aansluitingen van de Hazeldonksestraat op de rechtdoor-varianten, met name die bij De Breebroeken, potentiële verkeersonveilige situaties op.

De onderlinge vergelijking van de verschillende varianten heeft uiteindelijk geleid tot de conclusie dat de voorkeur uitgaat naar de T-aansluiting-variant. Deze variant voldoet aan de geldende richtlijnen volgens de RONA en de Wappernotitie.

De door de Afdeling afgewezen variant, zoals opgenomen in het TB HSL-Zuid, is als referentie gebruikt om te kunnen bepalen of de varianten beter dan wel slechter zijn dan de afgewezen oplossing. Dit is een gebruikelijke methodiek, die ook bij milieueffectrapportages wordt toegepast. Voor de onderlinge vergelijking van de varianten is de huidige situatie niet relevant, omdat aanpassing van de weg vanwege de HSL zonder meer noodzakelijk is. Hierop is een uitzondering gemaakt voor de inritsituaties. In hoofdstuk 2 onder 5 is overigens een vergelijking opgenomen van de inrit-situaties bij de gekozen variant ten opzichte van de huidige situatie.

Naar aanleiding van het verzoek van de gemeente Zundert is aan een extern bureau, HASKONING, Ingenieurs- en Architectenbureau, een oordeel gevraagd over de veiligheidsaspecten verbonden aan de voorkeursvariant, zoals opgenomen in het OTB HSL-Zuid (aanvulling III): de rotonde-variant. HASKONING komt tot de conclusie dat verkeerstechnisch en ontwerpstechnisch gezien het beoordeelde ontwerp op vrijwel alle punten als verkeersveilig is te beoordelen. De in het ontwerp voorziene rotonde past volgens HASKONING echter naar de huidige inrichtingscriteria niet in de Hazeldonksestraat. Daarnaast stelt zij nog een aantal andere verbeteringsmaatregelen voor. Naar aanleiding van deze toets is het ontwerp aangepast en is de oorspronkelijk opgenomen rotonde vervangen door een T-aansluiting. Ook de overige aanbevelingen zijn overgenomen. In het TB (aanvulling Hazeldonksestraat) is als bijlage 3 een memo opgenomen van Haskoning waarin wordt aangegeven dat Haskoning zich kan verenigen met het aangepast ontwerp Hazeldonksestraat.

5. Buurtvereniging Diunt-Hazeldonk, p.a. Hazeldonksestraat 4, 4891 PT Rijsbergen

Samenvatting

De inspreker is van mening dat het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) vol staat met tegenstrijdigheden en aantoonbare onwaarheden. Toepassing van de nieuwe Tracéwet leidt niet tot een veranderde juridische basis.

Het stoort de inspreker dat de voorgestelde oplossing voort zou komen uit de verkeersveiligheidstoets. De verkeersveiligheidstoets wordt door Rijkswaterstaat in eigen belang gebruikt en men is verrast dat de rechtdoor-variant niet in de verkeersveiligheidstoets mocht worden betrokken.

De voorkeur gaat uit naar de variant Nieuw Noord; de in het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) opgenomen rechtdoor-variant heeft daar niets mee van doen.

De varianten-afweging en de gemaakte keuze zijn erg subjectief en voldoen niet aan de beoordelingscriteria. De gekozen variant voldoet niet aan de veiligheidseisen.

Gezien de huidige belasting van de Hazeldonksestraat is betiteling van deze weg tot regionale fietsroute en lokale landbouwweg ongeloofwaardig.

Bij de buurtbewoners is geen draagvlak voor een T-splitsing, vertrouwen kan alleen worden hersteld door een degelijk onderzoek naar variant Nieuw-Noord.

Reactie

In de hoofdstukken 1 en 2 is al op een aantal onderdelen van deze bedenking ingegaan. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt.

De variant Nieuw-Noord is in de toelichting bij het TB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) opgenomen en in de onderlinge afweging tussen de varianten betrokken.

Zoals onder 2.4 (Afweging van de varianten) is aangegeven, is voor de beoordeling van de haalbaarheid en de effecten van de verschillende varianten gebruik gemaakt van het beoordelingskader, zoals dat is gebruikt in de Nieuwe HSL-Nota (Planologische kernbeslissing, Tracénota en milieueffectrapportage) en het TB HSL-Zuid. Overeenkomstig de in het TB HSL-Zuid gebezigde systematiek zijn alleen die aspecten gebruikt die op deze locatie specifieke omstandigheden van toepassing zijn. De beoordeling van de verschillende aspecten is, net zoals in het TB HSL-Zuid 1998, uitgevoerd door deskundigen van de projectorganisatie. Voor een aantal aspecten is overleg gevoerd met externe deskundigen.

Alle varianten zijn ontworpen volgens de geldende richtlijnen. Bij het ontwerp is bij alle varianten, los van de exacte benaming, uitgegaan van de richtlijnen zoals weergegeven in de Wappernotitie voor "Erftoegangsweg I". Vervolgens is bij de effectbeschrijvingen, ten behoeve van de onderlinge vergelijking, onder meer nagegaan in welke mate er per variant verschillen zijn op het punt van verkeersveiligheid.

Naar aanleiding van het verzoek van de gemeente Zundert is aan een extern bureau, HASKONING, Ingenieurs- en Architectenbureau, een oordeel gevraagd over de veiligheidsaspecten verbonden aan de voorkeursvariant, zoals opgenomen in het OTB HSL-Zuid (aanvulling III), de rotonde-variant. HASKONING komt tot de conclusie dat verkeerstechnisch en ontwerpstechnisch gezien het beoordeelde ontwerp op vrijwel alle punten als verkeersveilig is te beoordelen. De in het ontwerp voorziene rotonde past volgens HASKONING echter naar de huidige inrichtingscriteria niet in de Hazeldonksestraat. Daarnaast stelt zij nog een aantal andere verbeteringsmaatregelen voor. Naar aanleiding van deze toets is het ontwerp aangepast en is de oorspronkelijk opgenomen rotonde vervangen door een T-aansluiting. Ook de overige aanbevelingen zijn overgenomen.

In het TB (aanvulling Hazeldonksestraat) is als bijlage 3 een memo opgenomen van Haskoning waarin wordt aangegeven dat Haskoning zich kan verenigen met het aangepast ontwerp Hazeldonksestraat.

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

Samenvatting

Inspreker is op 6 september 2000 bezocht door medewerkers van het projectbureau HSL-A16. Aan de hand van tekeningen is toen aangetoond dat aan de bezwaren, die inspreker per zienswijze had aangetekend tegen het ontwerp zoals opgenomen in het OTB HSL-Zuid (aanvulling III) tegemoet werd gekomen. Vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid is het ongewenst dat van het perceel Hazeldonksestraat 12 grond moet worden afgestaan. Inspreker houdt de projectorganisatie aan de tekening die 6 september 2000 is getoond.

Het verkeer op de Hazeldonksestraat zal wat betreft autoverkeer drukker worden als gevolg van de uitbreiding van het bedrijventerrein Hazeldonk. Ook het fietsverkeer zal de komende jaren toenemen. Inspreker is van mening dat de situatie de komende jaren alleen maar gevaarlijker zal worden.

Inspreker zal Rijkswaterstaat, de projectorganisatie HSL-A16 dan wel de gemeente Zundert aansprakelijk stellen indien zich ongelukken voordoen als gevolg van aanpassingen aan de Hazeldonksestraat.

Reactie

Zoals op 6 september 2000 is aangegeven wijzigt de uitritsituatie ten opzichte van de huidige situatie niet. Ter hoogte van Hazeldonksestraat 12 behoeft geen grond te worden aangekocht. Zie ook het schema In-en uitritten zoals opgenomen in hoofdstuk 2 onder 5.

Bij het ontwerp van alle varianten is uitgegaan van de richtlijnen, zoals weergegeven in de Wappernotitie voor Erftoegangsweg I. Zoals in hoofdstuk 2 onder 3 (Wegcategorie Hazeldonksestraat) is aangegeven, is voor een dergelijke type weg een intensiteit tot 6000 mvt/etm aanvaardbaar. De huidige en te verwachten intensiteit blijft hier ruim onder. De verwachte intensiteit in 2010 is circa 3900 mvt/etm.

Voor schade die rechtstreeks voortvloeit uit het TB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) en daaruit voortvloeiende besluiten en maatregelen kunnen verzoeken om schadevergoeding worden ingediend bij het "Schadevergoedingsschap HSL-Zuid A16 en A4".

7. Dhr. en mevr. K. Daamen-Jacobs, Hazeldonksestraat 11, 4891 PT Rijsbergen

Samenvatting

De voorkeur van de inspreker gaat uit naar een rechtdoor-variant, maar niet zoals opgenomen in de OTB's HSL-Zuid (aanvulling III en aanvulling Hazeldonksestraat). Met die varianten wordt namelijk het bedrijf van de inspreker doorsneden. Als gevolg van de rechtdoor-variant volgens OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) ontstaat een trapeziumvormige kavel, waartegen inspreker bezwaar heeft.

Inspreker is ook tegen het aanbrengen van fietssuggestiestroken langs de Hazeldonksestraat ter hoogte van zijn perceel, omdat als gevolg daarvan extra grond moet worden afgestaan en dat terwijl inspreker al erg veel grond moet afstaan voor de HSL.

Om tot een veiliger oplossing te komen stelt inspreker voor het fietspad vanaf de Oude Trambaan door te trekken tot aan de HSL, vandaar de HSL in noordelijke richting te volgen om aan te sluiten op de Hazeldonksestraat bij de nummers 15 en 17.

Reactie

De inspreker geeft in zijn bedenking geen nadere omschrijving van de door hem bepleite rechtdoor-variant. Dit is noch de rechtdoor-variant Nieuw-Midden noch de rechtdoor-variant Nieuw-Midden

Bij de gekozen T-aansluiting-variant worden de fietssuggestiestroken doorgezet tot de kruising met de Oude Trambaan. Op deze wijze wordt aangesloten op het in het landinrichtingsplan "Weerij" voorziene fietspad via de Oude Trambaan. Door de fietssuggestiestroken tot de Oude Trambaan door te zetten ontstaat een logische beëindiging van deze stroken. Het gevolg hiervan is dat ook het meest zuidelijke deel van de Hazeldonksestraat verbreed wordt van circa 5,50 m (verhardingsbreedte) naar 6,60 m. Het is als gevolg van deze verbreding onvermijdelijk een strookje grond aangekocht moet worden. De aankoopprijs wordt zodanig berekend dat alle schade volledig wordt vergoed. Onder schade valt:

- aantoonbare vermogensschade (waarde en waardevermindering van grond en opstallen);
- inkomensschade;
- bijkomende schades zoals herinrichtingskosten, verwervingskosten en kosten voor deskundige bijstand.

Het kan voorkomen dat er - na onderhandelingen- toch geen overeenstemming bereikt wordt over de aankoopprijs en de verkoopvoorwaarden. In dat geval wordt een vordering tot onteigening bij de rechter ingediend. De Onteigeningswet vormt hiervoor de basis.

De tracering van het fietspad volgens het voorstel van de inspreker geeft een aanzienlijk omweg voor de fietser en voldoet hierdoor niet aan het uitgangspunt, zoals verwoord in het TB HSL-Zuid, dat de omweg voor fietsers beperkt dient te zijn.

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

Samenvatting

Inspreker heeft een loon- en grondwerkbedrijf. Hij tekent bezwaar aan tegen de voorgestelde verkeersoplossing, omdat hij ernstige verkeersonveilige situaties voorziet bij het manoeuvreren van landbouwvoertuigen met daaraan gekoppelde werktuigen. Zijn voorkeur gaat uit naar de rechtdoor-variant Nieuw-Noord.

Reactie

De rechtdoor-variant Nieuw-Noord is in de toelichting bij het TB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) opgenomen en in de onderlinge afweging tussen de varianten betrokken. Verwezen wordt naar de beantwoording in hoofdstuk 2 onder 2 (Onderzochte "rechtdoor-varianten").

Naar aanleiding van de bedenking van deze inspreker zijn enkele bochten iets vergroot. Het ontwerp van de T-aansluiting-variant voldoet aan de geldende Richtlijnen voor het Ontwerp van Niet Autosnelwegen (RONA). Het berijden van de Hazeldonksestraat met landbouwvoertuigen met daaraan gekoppelde werktuigen, op een vanuit verkeersveiligheid verantwoorde wijze, is met de T-variant wel degelijk mogelijk.

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

Samenvatting

Inspreker heeft een volwaardig grondgebonden gemengd bedrijf van 16 ha dat als gevolg van de komst van de HSL ernstig in zijn continuïteit wordt bedreigd. De huiskavel van 1 ha ligt aan de oostzijde van de Hazeldonksestraat en heeft twee in- en uitritten. Daartegenover ligt een veldkavel van 8 ha. De overige hectaren liggen verspreid in de omgeving. Door de T-aansluiting wordt de veldkavel van 8 ha ernstig verminkt.

In de voorgestelde oplossing wordt voorzien in één in- en uitrit van de huiskavel, terwijl er twee noodzakelijk zijn. Ook vraagt de inspreker zich af of in de nieuwe situatie de thans aanwezige in- en uitritten nog te gebruiken zijn. Vanwege de verhoging van de Hazeldonksestraat wijzigt de helling van de in- en uitrit van 7,9% tot 15,3% waardoor het bedrijf voor diverse transporten onbereikbaar wordt. Inspreker stelt de projectorganisatie aansprakelijk voor de te lijden schade.

De mestzak die de inspreker ten noorden van de Hazeldonksestraat heeft liggen wordt als gevolg van de T-aansluiting en de daarmee gepaard gaande hoogteverschillen moeilijk bereikbaar.

In het overdekte deel van de veetunnel dienen voldoende lichtpunten te worden aangebracht.

Voor de veldkavels heeft de voorgestelde oplossing omrijshade tot gevolg.

De voorgestelde oplossing zal daarnaast diverse andere nadelige consequenties hebben zoals waardedaling van de woning, problemen met de afvoer van het hemelwater, herindeling en afrastering van de percelen en aanpassen van drainage.

Reactie

In de onderlinge vergelijking van de varianten is de aantasting van het landbouwareaal meegenomen. Vooral voor het bedrijf van de inspreker verschillen de gevolgen van de onderzochte varianten. Bij de rechtdoor-varianten wordt de veldkavel doorsneden. Bij de gekozen variant zal van inspreker circa 0,75 ha moeten worden aangekocht waarvan circa 0,28 ha van de veldkavel. Deze ligt aan de rand van de kavel. Door het opnemen van een veetunnel in de T-variant blijft de veldkavel bereikbaar. De detaillering van de veetunnel zal na overleg met de inspreker worden vastgesteld. De verlichting van de tunnel zal dan tevens aan de orde komen.

De aankoop prijs wordt zodanig berekend dat alle schade volledig vergoed wordt. Onder schade valt:

- aantoonbare vermogensschade (waarde en waardevermindering van grond en opstallen);
- inkomensschade;
- bijkomende schades zoals herinrichtingskosten, verwervingskosten en kosten voor deskundige bijstand.

Het kan voorkomen dat er - na onderhandelingen - toch geen overeenstemming bereikt wordt over de aankoop prijs en de verkoopvoorwaarden. In dat geval wordt een vordering tot onteigening bij de rechter ingediend. De Onteigeningswet vormt hiervoor de basis.

De bereikbaarheid van de mestzak wijzigt niet omdat de situatie ter plaatse niet wijzigt.

Naar aanleiding van de bedenking is de inritsituatie nogmaals gezien. Zoals de inspreker aangeeft zijn er momenteel twee inritten. De inrit tussen de woning en de schuur wordt onder meer gebruikt door de melkwagen. De meer noordelijke inrit wordt gebruikt voor onder meer de aanvoer van voer.

De in het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) voorziene helling van de zuidelijke inrit tussen de woning en de stal is inderdaad steil (maximaal 15%). De mogelijkheid om tot een flauwere helling te komen door het verlengen van de inrit is door de krappe situatie ter plaatse, zonder sloop van opstallen niet goed mogelijk. Om deze reden is naar een alternatief gezocht. De noordelijke oprit wordt verplaatst naar het doodlopende deel van de Hazeldonksestraat en zodanig vorm gegeven dat deze kan worden gebruikt voor alle transporten naar het bedrijf, inclusief de melkwagen. Er is hier slechts sprake van een gering hoogteverschil. Deze extra gronden zijn opgenomen op de tracékaart behorende bij het tracébesluit. Voor de duidelijkheid zijn deze gronden in oranje aangegeven.

Voor de interne bedrijfsvoering worden de navolgende aanpassingen voorgesteld:

- het verplaatsen van het aansluitpunt voor de afvoer van melk alsmede het verplaatsen van een paar silo's.
- Een verbetering van de ontsluiting. De helling in de nieuwe noordelijke inrit is praktisch 0, zodat deze gebruikt kan worden voor alle transporten naar het bedrijf. De zuidelijke inrit blijft bestaan en kan in gebruik blijven, zij het dat de helling wordt aangepast. De huidige helling varieert tussen 7,9% en 11,5%. Bij de gekozen T-variant wordt de helling maximaal 15%.

Het overleg over deze aanpassingen is gaande.

Voor schade die rechtstreeks voortvloeit uit het TB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) en daaruit voortvloeiende besluiten en maatregelen en die niet vergoed worden in het kader van de grondverwerving kunnen verzoeken om schadevergoeding worden ingediend bij het "Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4".

10. C. Herijgers, Hazeldonksestraat 8, 4891 PT Rijsbergen

Samenvatting

De inspreker is van mening dat alle relevante aspecten bij het vergelijken van de varianten dienen te worden betrokken. Hij mist de aspecten cultuurhistorische en aardkundige kwaliteit, bodem en water en geluid en trillingen. Volgens de inspreker leidt de gekozen variant tot blijvende visuele hinder en geluidshinder door de HSL en de A16 en meer geluids- en trillingshinder door verkeer op de Hazeldonksestraat. Dit leidt tot vermindering van het woon- en leefklimaat voor alle bewoners van de Hazeldonksestraat. Geluid en trillingen spelen een onderscheidende rol bij de afweging van de diverse varianten.

De inspreker is van mening dat een verkeerde rechtdoor-variant in het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) is opgenomen en mist de variant Nieuw-Noord. Hij is het niet eens met de samenvattende conclusie ten aanzien van de rechtdoor-variant.

Inspreker is het er niet mee eens dat uitsluitend de rotonde-variant aan een verkeersveiligheidstoets is onderworpen.

Wat betreft verkeersveiligheid voldoet de T-aansluiting-oplossing niet vanwege een T-aansluiting op een plateau op een hoogte van 3,30 m., een onveilige oversteekplaats voor fietsers ter hoogte van de Oude Trambaan en diverse aan te passen in- en uitritten.

Inspreker is van mening dat de T-aansluiting niet aansluit bij en past in het landschap.

Het extra ruimtebeslag van een rechtdoor-variant ten opzichte van de T-aansluiting bedraagt slechts 2000 m² in plaats van de genoemde 1 ha. Bovendien is bij een rechtdoor-variant nog enigszins sprake van te bewerken percelen.

Bij het op de juiste plaats aanbrengen van één veetunnel in een rechtdoor-variant is deze door twee agrariërs te gebruiken. De inspreker beveelt aan om de Landinrichtingscommissie in te schakelen voor grondruil en perceelstoedeling.

Volgens de inspreker zijn de negatieve ecologische gevolgen van de rechtdoor-variant zwaar overdreven en biedt deze variant juist kansen in ecologisch opzicht.

Ten onrechte is het aspect "bodem en water" niet in de vergelijking betrokken, zeker omdat de T-aansluiting belangrijke negatieve gevolgen heeft voor de waterhuishouding in tegenstelling tot de rechtdoor-variant.

De kosten van de rechtdoor-variant zijn zeer slordig en foutief berekend.

Reactie

In de hoofdstukken 1 en 2 al ingegaan op een aantal onderdelen van deze bedenking. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt.

De variant Nieuw-Noord is thans in de toelichting bij het TB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) opgenomen en in de onderlinge afweging tussen de varianten betrokken.

Kennis is genomen van de door de inspreker genoemde bezwaren verbonden aan de "T-aansluiting-variant". Alle varianten zijn ontworpen volgens de geldende richtlijnen. Voor een Gebiedsontsluitingsweg type I is een T-aansluiting niet ongebruikelijk is. Door het aanbrengen van beplanting en verlichting zal de herkenbaarheid van de T-aansluiting worden geaccentueerd. Bij de verdere uitwerking zal in overleg met de beheerder, de gemeente Zundert, bijzondere aandacht worden besteed aan de vormgeving van de fietsoversteek bij de Oude Trambaan.

Voor de rechtdoor-variant is het landbouwverlies nogmaals nagerekend. Dit heeft niet geleid tot een ander inzicht.

Het verlies van landbouwareaal ziet er bij de verschillende varianten als volgt uit.

- referentie-variant 1 ha.

- rotonde-variant 1,75 ha
- T-aansluiting 1,5 ha
- rechtdoor-varianten 2,5 ha

Het verschil in kosten van de rechtdoor-varianten ten opzichte van de overige varianten wordt vooral bepaald door het aanleggen van een nieuwe langere weg tussen het viaduct over de HSL en de aansluiting ter hoogte van de Hazeldonksebeek. Ook moet, zoals uit bovenstaand lijstje blijkt, belangrijk meer grond verworven worden. Daarnaast is het noodzakelijk de interne bedrijfsvoering van het agrarisch bedrijf Hazeldonksestraat 14 aan te passen. Ook hier zijn kosten mee gemoeid. De navolgende aanpassingen worden voorgesteld:

- het verplaatsen van het aansluitpunt voor de afvoer van melk alsmede het verplaatsen van een paar silo's.
- Een verbetering van de ontsluiting. De helling in de nieuwe noordelijke inrit is praktisch 0, zodat deze gebruikt kan worden voor alle transporten naar het bedrijf. De zuidelijke inrit blijft bestaan en kan in gebruik blijven, zij het dat de helling wordt aangepast. De huidige helling varieert tussen 7,9% en 11,5%. Bij de gekozen T-variant wordt de helling maximaal 15%.

Zoals in hoofdstuk 2 onder 4 (Afweging varianten) is aangegeven, is voor de beoordeling van de haalbaarheid en de effecten van de verschillende varianten gebruik gemaakt van het beoordelingskader, zoals dat is gebruikt in de Nieuwe HSL-Nota (Planologische kernbeslissing, Tracénota en milieu-effectrapportage) en het TB HSL-Zuid. Overeenkomstig de in het TB HSL-Zuid gebezigde systematiek zijn alleen die aspecten gebruikt die op deze locatie met zijn specifieke omstandigheden van toepassing zijn. De beoordeling van de verschillende aspecten is, net zoals in het TB HSL-Zuid, uitgevoerd door deskundigen van de projectorganisatie. Voor een aantal aspecten is overleg gevoerd met externe deskundigen.

Bij de onderlinge vergelijking van varianten wordt, vanuit landschappelijk en ecologisch oogpunt, in het algemeen de voorkeur gegeven aan het zo goed mogelijk aansluiten bij de bestaande structuur boven een nieuwe doorsnijding. Dit laat onverlet dat ook bij een nieuwe doorsnijding door aanvullende (inpassings)maatregelen de ernst van de effecten beperkt kan worden.

Bij de rechtdoor-variant wordt niet alleen "hersteld wat wordt aangetast", maar wordt ook in de aanleg van een nieuw (extra) weggedeelte voorzien. Dit heeft als belangrijkste voordeel dat de buurtschap Hazeldonk verkeersluw wordt. Zoals uit de onderlinge vergelijking van de varianten blijkt zijn de visuele en de effecten van het verkeersluw maken van de buurtschap meegenomen. Dit verkeersluw maken vertaalt zich onder meer in minder geluids- en trillinghinder vanwege de huidige Hazeldonksestraat. Voorts leveren de aansluitingen van de Hazeldonksestraat op de rechtdoor-varianten, met name die bij De Breebroeken, nieuwe potentiële verkeersonveilige conflictsituaties op. Daar staan de bezwaren verbonden aan een nieuwe doorsnijding tegenover. De onderlinge vergelijking van de verschillende varianten heeft uiteindelijk geleid tot de conclusie dat de voorkeur uitgaat naar de "T-aansluiting-variant". Deze variant voldoet aan de geldende richtlijnen volgens de RONA en de Wappernotitie.

11. J.A.M. Peeters, Hazeldonksestraat 15, 4891 PT Rijsbergen

Samenvatting

Inspreker vindt dat de voorlichting omtrent de in procedure gebrachte variant minimaal is geweest. De oplossing met een T-aansluiting en fietssuggestiestroken acht de inspreker zeer verkeersonveilig.

Reactie

De Gevolgde procedure is in hoofdstuk 2 onder 2.1 beschreven. Naast overleg met de Klankbordgroep Rijsbergen is op 16 december 1999 een informatie-avond geweest en zijn de belanghebbenden schriftelijk op 10 februari 2000 en op 29 juni 2000 over de ontwikkelingen op de hoogte gesteld. In de brief van 29 juni 2000 is aangegeven dat de belanghebbenden tegelijk met de terinzagelegging van het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) antwoord krijgen op de door hen ingediende zienswijzen op het OTB HSL-Zuid (aanvulling III). Daarnaast zijn de direct belanghebbenden bezocht en zijn hen detailtekeningen die ten grondslag hebben gelegen aan het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) toegezonden.

Alle varianten zijn ontworpen volgens de geldende richtlijnen. Bij het ontwerp is bij alle varianten uitgegaan van de richtlijnen, zoals weergegeven in de Wappernotitie voor "Erftoegangsweg I" (zie 2.3 Wegcategorie Hazeldonksestraat) Vervolgens is bij de effectbeschrijvingen, ten behoeve van de onderlinge vergelijking, onder meer nagegaan in welke mate er per variant verschillen zijn op het punt van verkeersveiligheid. Op verzoek van de gemeente Zundert is aan HASKONING gevraagd de "rotonde-variant" nader te toetsen op verkeersveiligheid. Naar aanleiding van deze toets is het ontwerp aangepast en is de rotonde vervangen door een T-aansluiting. Ook de overige aanbevelingen zijn overgenomen. Ook de overige aanbevelingen zijn overgenomen. In het TB (aanvulling Hazeldonksestraat) is als bijlage 3 een memo opgenomen van Haskoning waarin wordt aangegeven dat Haskoning zich kan verenigen met het aangepast ontwerp Hazeldonksestraat.

12. Burgemeester en wethouders van Zundert, Postbus 10.001, 4880 GA Zundert

Samenvatting

De Burgemeester en wethouders (B&W) van Zundert zijn van mening dat er nog steeds geen sprake is van een zorgvuldige afronding en dat de inmiddels doorlopen procedures en wijzigingen leiden tot verwarring in de besluitvorming. De tijdens een bijeenkomst toegezegde uitzetting van het ontwerp in het veld heeft nooit plaats gevonden. Gedetailleerde tekeningen, die aan bewoners zijn uitgereikt, zijn niet aangepast aan de wensen van de bewoners. Als gevolg van een en ander zijn bewoners en gemeente niet overtuigd van een zorgvuldige behandeling.

Omdat de gedetailleerde tekeningen geen deel uitmaken van het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) kunnen B&W niet beoordelen of het OTB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat) uitvoeringstechnisch realiseerbaar, leefbaar en werkbaar is.

Ter hoogte van de Hazeldonksestraat 14 zal, aldus B&W, door een hogere ligging van de weg een onrealiseerbare situatie ontstaan, waardoor zowel het leefgenot als de bedrijfsuitvoering ter plaatse ernstig in gevaar komen.

Volgens B&W past de voorgestelde oplossing niet binnen de kaders van het Categoriseringsplan van de gemeente Zundert en is evenmin sprake van een ontwerp dat past binnen het landelijk beleid Duurzaam Veilig. De Breebroeken dient volgens B&W door middel van een uitritconstructie uit te komen op de Hazeldonksestraat. Dit geldt ook voor het gedeelte Hazeldonksestraat naar de huisnummers 15 en 17. Volgens B&W dienen bij een gebiedsontsluitingsweg vrijliggende fietspaden te worden aangelegd.

Reactie

In hoofdstuk 2 onder 1 is het procedureverloop beschreven. Tijdens deze procedure zijn op verschillende belangrijke momenten in het proces de gemeente, de klankbordgroep Rijsbergen en de bewoners geïnformeerd. Aan de Buurtvereniging Diunt-Hazeldonk is bij brief van 28 september 2000 aangegeven dat op verzoek een uitzetting in het veld kan plaatsvinden. Een dergelijk verzoek is niet gedaan.

De gedetailleerde tekeningen van de uiteindelijk gekozen variant zijn eerst besproken met de direct belanghebbenden en vervolgens aan de gemeente en de direct belanghebbenden toegezonden. Bij het tot stand brengen van de keuze voor de T-aansluiting is, binnen de grenzen van de richtlijnen en de fysieke mogelijkheden, rekening gehouden met de wensen van de bewoners. Uit de tekeningen blijkt dat de gekozen variant uitvoeringstechnisch realiseerbaar en werkbaar is en niet tot een onleefbare situatie leidt. Overigens is de gekozen variant veel gedetailleerder uitgewerkt dan de variant die in het TB HSL-Zuid was opgenomen.

De verdere uitwerking zal, binnen de grenzen van het TB HSL-Zuid (aanvulling Hazeldonksestraat), in nauw overleg plaats vinden met de toekomstig wegbeheerder, de gemeente Zundert.

Voor de beantwoording van de opmerkingen over de situatie bij de Hazeldonksestraat 14 wordt verwezen naar de beantwoording van de bedenking van de heer Antonissen onder 8.

Van belang bij het ontwerpen is dat wordt voldaan aan de ontwerp- en verkeerstechnische richtlijnen en normen, zoals onder meer neergelegd in de Wappernotitie voor de herziening van de RONA en de richtlijnen voor Duurzaam Veilig. Geconstateerd moet worden dat de categorisering volgens het Categoriseringsplan van de gemeente niet overeenstemt met de categorisering volgens de zogeheten Wappernotitie voor de herziening van de RONA (Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen). In deze notitie worden onder meer onderscheiden de gebiedsontsluitingsweg type II en de erftoegangsweg type I. In 2.3 Wegcategorie Hazeldonksestraat zijn de belangrijkste kenmerken van de Erftoegangsweg type I volgens de Wappernotitie en de Gebiedsontsluitingsweg type II volgens het Categoriseringsplan van de gemeente naast elkaar gezet.

De "Gebiedsontsluitingsweg type II" volgens het plan van Zundert komt aldus HASKONING qua kenmerken het meeste overeen met "Erftoegangsweg type I" volgens de Wappernotitie. Omdat de Wappernotitie landelijk van toepassing is, is overeenkomstig het advies van HASKONING, voor de verdere uitwerking de categorisering volgens de Wappernotitie aangehouden.

Voor de afwikkeling van het fietsverkeer zijn op erftoegangswegen volgens de landelijke Wappernotitie twee mogelijkheden: fietsstroken op de rijbaan en vrijliggende fietspaden. Uitgaande van een fietsvoorziening zijn deze twee mogelijkheden onderling afgewogen. Bij fietsstroken op de rijbaan valt de fietser goed op voor andere weggebruikers, waardoor rekening wordt gehouden met de aanwezige fietsers. Op fietspaden is het gevoel van veiligheid groter. Daar staat echter tegenover dat andere weggebruikers minder rekening houden met fietsers, waardoor bij aansluitingen en kruispunten als nog een conflict kan ontstaan. Per saldo zijn beide mogelijkheden, volgens het advies van HASKONING, voor dit type weg qua verkeersveiligheid gelijkwaardig. Omdat een vrijliggend fietspad meer ruimte vraagt, is gekozen voor fietsstroken op de rijbaan. Volgens het advies van HASKONING zijn elders (provincie Gelderland, weg tussen Beneden-Leeuwen en Wamel) gunstige ervaringen opgedaan met een wegprofiel van 6,60 m met aan beide zijden fietsstroken van 1,5 m in rood asfalt.

13. Provinciale Staten van Noord-Brabant, Postbus 90151, 5200 MC 's-Hertogenbosch *Samenvatting*

Provinciale staten geven in hun reactie aan zich te kunnen vinden in de voorgestelde oplossing en vinden dat de bestaande toestand op een aanvaardbare wijze wordt hersteld.

Provinciale staten zijn bekend met de wens van de bewoners een duurdere variant te realiseren waardoor de buurtschap wordt verlost van doorgaand verkeer. De provinciale staten achten het

redelijk bij deze oplossing een verdeelsleutel tussen rijk en gemeente te maken voor de extra kosten die deze variant met zich meebrengt.

Reactie

Kennis is genomen van de brief van Provinciale Staten van Noord-Brabant.