



Inspraakreactie op de 'Nieuwe HSL-Nota'

Memorandum Nieuwe HSL-Nota



Provincie
Noord-Brabant

**INSPRAAKREACTIE
OP DE
'NIEUWE HSL-NOTA'**

**Memorandum Nieuwe HSL-Nota
Provincie Noord-Brabant**

Besluit

Provinciale Staten van Noord-Brabant,

gezien het voornemen van de Regering om te komen tot definitieve besluitvorming over de wijze waarop Nederland, in zuidelijke richting, zal worden aangesloten op het Europese net van hogesnelheidsspoorlijnen;

gelet op het belang om door verbetering van het internationaal personenvervoer per spoor op de as Amsterdam-Rotterdam-Brussel-Parijs/Londen een bijdrage te leveren aan een maximale substitutie van verplaatsingen per auto en vliegtuig door de trein;

gelet ook op de geselecteerde tracévarianten die in de Nieuwe HSL-nota voor de verbinding tussen Rotterdam en Belgische grens zijn uitgewerkt;

overwegende:

- dat de minister van Verkeer en Waterstaat tot 16 september 1994 eenieder de gelegenheid heeft geboden om te reageren op het beleidsvoornemen van de Regering inzake realisering van het Nederlands deel van de hogesnelheidslijn Amsterdam-Brussel-Parijs/Londen;
- dat in het "Beleidsakkoord 1991-1995" is uitgesproken medewerking te zullen verlenen aan aanleg van een hogesnelheidsspoorlijn over het grondgebied van Noord-Brabant, met dien verstande dat het vast te stellen tracé zoveel mogelijk ruimtelijk moet worden gebundeld met bestaande of nog aan te leggen infrastructuur om nieuwe doorsnijdingen en verdere aantasting van het woon- en leefmilieu en natuur en landschap tot een minimum te beperken;
- dat bij de vaststelling van het Memorandum op 10 juli 1991 de minister is gevraagd voor het traject Rotterdam-Belgische grens serieus te onderzoeken of het saldo van kosten in termen van investeringen en de schade voor natuur en milieu en landschap van een geheel nieuwe lijn opweegt tegen de baten in termen van reistijdwinst ten opzichte van de verbeterde bestaande spoorlijn;
- dat onderzoek heeft aangetoond dat ook bij gelijkblijvende groei van het binnenlands vervoer ten zuiden van Rotterdam knelpunten ontstaan die een maximale benutting van de HST-kwaliteit belemmeren en derhalve gebruik van de verbeterde bestaande spoorlijn Rotterdam-Roosendaal geen reëel alternatief is, dat in de afwegingen kan worden meegenomen;
- dat zij op 18 maart 1994 een motie hebben aanvaard waarin over tracé GH het onaanvaardbaar is uitgesproken;
- dat Gedeputeerde Staten de resultaten van de integrale afweging hebben neergelegd in het Ontwerp-Memorandum houdende het provinciale commentaar op het nieuwe beleidsvoornemen van de Regering over het Nederlands deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs/Londen;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten d.d. 16 augustus 1994, nr. 261069;

gezien het advies van de Commissie van advies en bijstand voor verkeer en waterstaat;

besluiten:

vast te stellen het Memorandum van de provincie Noord-Brabant over de ontwerp-PKB deel 1/Tracénota betreffende het Nederlands deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs/Londen (Nieuwe HSL-nota), als gevoegd bij dit besluit.

is-Herengobosch, 2 september 1994
Provinciale Staten voornoemd,

mr. E.J.M. Houben, voorzitter

mr. drs. A.J. Modderkolk, griffier.

INHOUDSOPGAVE
PROVINCIAAL MEMORANDUM NIEUWE HSL-NOTA

Hoofdstuk 1. Inleiding	2
1.1. Aanleiding	2
1.2. Vergelijking ontwerp-PKB Nieuwe HSL-nota met de vorige ontwerp-PKB	2
1.3. Terugblik bestuurlijke besluitvorming Noord-Brabant	3
1.4. Inhoud provinciale reactie	3
Hoofdstuk 2. Tracévarianten in Nieuwe HSL-Nota	4
Hoofdstuk 3. Toetsingscriteria en beoordeling	5
3.1. Inleiding	5
3.2. Beoordelingsaspecten en toetsingscriteria	6
3.3. Beoordeling tracé-varianten	7
3.3.1. Inleiding	7
3.3.2. Niet nader in beschouwing te nemen tracé-varianten	7
3.3.3. Bespreekbare varianten.	8
3.3.4. Eindafweging en voorkeurstracé	14
3.4. Conclusie	15
Hoofdstuk 4. Compensatie en mitigerende maatregelen bij de bespreekbare varianten (F, FH en H)	15
Hoofdstuk 5. Conclusies en aanbevelingen voor bestuurlijk overleg	16

Bijlagen

1. Overzichtskaarten geselecteerde tracés ten noorden en zuiden van Rotterdam
2. Tabel vergelijking rijtijden voor binnenlands personenvervoer bij diverse tracévarianten (vanaf Breda)
3. Lijst van optimaliserende en mitigerende maatregelen per tracé alsmede compenserende verkeers- en vervoersmaatregelen

INSPRAAKREACTIE OP DE NIEUWE HSL-NOTA - PKB DEEL 1

- Provinciaal Memorandum Nieuwe HSL-Nota

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op 18 maart 1994 heeft het Kabinet de tekst van de ontwerp-PKB inzake de realisering van het Nederlands deel van de hogesnelheidsspoorverbinding vastgesteld (PKB deel 1). De Planologische kernbeslissing bevat de besluiten die het Kabinet voornemens is te treffen over de realisatie van het Nederlands deel van de hogesnelheidsspoorverbindingen Amsterdam, Brussel, Keulen, Londen en Parijs. De ontwerp-PKB ligt met alle toelichtende documenten (samenvatting, beleidsnota, twee tracénota's en een 23-tal deelrapporten) vanaf medio mei tot medio september 1994 ter inzage in het kader van de PKB-procedure. Iedere belanghebbende krijgt in deze periode de gelegenheid te reageren op deel 1 van de planologische kernbeslissing.

Deze PKB vervangt de PKB-uitspraken die in de HSL-nota van 28 maart 1991 zijn neergelegd. Het milieu-effectrapport maakt integraal onderdeel uit van deze Nieuwe HSL-Nota. De essentiële beslissingen in de PKB vormen het aangrijpingspunt voor de inspraak, het bestuurlijk overleg met o.a. de betrokken provincies en de advisering door de adviesorganen van de rijksoverheid. In deel 3 van de PKB zal het Kabinet, na afronding van inspraak, bestuurlijk overleg en advisering, mede gelet op de uitkomsten van het overleg met België, zijn standpunt t.a.v. de tracékeuze vastleggen.

Het Kabinetbesluit wordt vervolgens ter goedkeuring voorgelegd aan de Staten-Generaal. De uiteindelijke tracékeuze en het daarbij behorende tracébesluit krijgen vervolgens vertaling in streek- en bestemmingsplannen.

1.2. Vergelijking ontwerp-PKB Nieuwe HSL-nota met de vorige ontwerp-PKB

Bij een vergelijking van de ontwerp-tekst van deze PKB met die van 28 maart 1991 valt op dat de essentiële beslissing nu luidt: "Nederland gaat in zuidelijke richting volwaardig deel uitmaken van het Europese net van hogesnelheidsspoorverbindingen. Hiertoe worden nieuwe lijnen voor hoge snelheden aangelegd tussen Amsterdam/Schiphol en Rotterdam en tussen Rotterdam en de Belgische grens".

De formulering dat "Nederland wordt aangesloten op ..." is verlaten op grond van een vergelijkend onderzoek naar de effecten van een tweetal scenario's, nl. Nederland wordt geïntegreerd in ("onderdeel van") of krijgt slechts aansluiting op ("verbinden met") het Europese HSL-net. Het scenario "onderdeel van" betekent dat de positie van de Stedenring Centraal Nederland en vooral de Randstad, vergeleken met andere Europese stedenregio's, behouden blijft. Realisering van de oostlijn naar Duitsland zal deze positie nog verder versterken. Het scenario "verbinden met" (gebaseerd op de klassieke treindienst) leidt tot een geïsoleerde ligging en biedt vanuit strategisch-economisch oogpunt volgens de PKB op langere termijn minder perspectief.

Voor de nieuwe lijn in de verbinding Rotterdam-Antwerpen kiest het Kabinet voor

tracévariant F (via Rotterdam-Breda-Hazeldonk-Antwerpen) in plaats van de eerdere voorkeur tracé H (Rotterdam-Willemstad-Roosendaal-Essen-Antwerpen). Nieuw is dat het Kabinet vermeldt dat de keuze voor F tevens omvat "twee spoorverbindingen die medegebruik door andere snelle personentreinen mogelijk maken en de noodzakelijke aanpassingen van de bestaande infrastructuur en overige bijkomende werken" (Breda-Rotterdam en Breda-Antwerpen). Tenslotte is de hogesnelheidsspoorlijn als een groot project van nationaal belang aangemerkt conform de Tracéwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening (artikel 41a).

1.3. Terugblik bestuurlijke besluitvorming Noord-Brabant

- In het Beleidsaccoord 1991-1995 heeft de provincie uitgesproken medewerking te zullen verlenen aan de aanleg van een hogesnelheidsspoorlijn over het grondgebied van Noord-Brabant, met dien verstande dat het vast te stellen tracé zoveel mogelijk ruimtelijk moet worden gebundeld met bestaande of nog aan te leggen infrastructuur om nieuwe doorsnijdingen en verdere aantasting van het woon- en leefmilieu en natuur en landschap tot een minimum te beperken.

- Provinciale Staten hebben in hun Memorandum HSL-nota d.d. 10 juli 1991 uitgesproken dat, alvorens een tracébesluit wordt genomen, de minister nadrukkelijk wordt gevraagd voor het traject Rotterdam-Belgische grens, het saldo van kosten in termen van investeringen en de schade voor natuur en milieu en landschap van een geheel nieuwe lijn serieus af te wegen tegen de baten in termen van reistijdwinst ten opzichte van een verbeterde bestaande spoorverbinding (alternatief 2⁺). Indien een nieuwe lijn onontkoombaar mocht zijn geeft de provincie zijn voorkeur aan variant F (langs A16 via Breda). De door het Kabinet in 1991 gepresenteerde voorkeursvariant H (langs A29 en westelijk via Roosendaal) is slechts, als variant F onverhoopt niet haalbaar mocht blijken, als een bespreekbaar alternatief aangemerkt. Dit onder de voorwaarde dat compenserende en mitigerende maatregelen voor de nadelige effecten getroffen zullen worden.

- In het in juli 1992 vastgestelde Streekplan is een drietal verbindingsalternatieven indicatief opgenomen, te weten een tracé vanaf Hellegatsplein via Willemstad, westelijk van Roosendaal naar Essen (H), een tracé via Lage Zwaluwe-Breda-Hazeldonk parallel aan de A16/E10 (F) en een verbinding gekoppeld aan het bestaande spoor.

- Provinciale Staten hebben op 18 maart 1994 bij de behandeling van het Regionaal Ontwikkelingsperspectief West-Brabant een motie aanvaard waarin nadrukkelijk het 'onaanvaardbaar' over het GH-tracé (via Woensdrecht en Wouwse Plantage) is uitgesproken.

1.4. Inhoud provinciale reactie

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de door het Rijk in de Nieuwe HSL-Nota opgenomen tracé-varianten. Hoofdstuk 3 schetst de beoordelingsaspecten en toetsingscriteria, alvorens tot een beoordeling en integrale afweging van de tracé-varianten wordt overgegaan (par. 3.3). Deze exercitie mondt in paragraaf 3.4. uit in een eindconclusie.

Hoofdstuk 4 handelt over compensatie en mitigerende maatregelen, zaken die logischerwijs verbonden zijn aan realisering van de HSL door Noord-Brabant. Hieraan gekoppeld worden, voor de voor de provincie in principe bespreekbare varianten, verbeteringsvoorstellen gedaan. Hoofdstuk 5 besluit dit Memorandum met conclusies en aanbevelingen voor bestuurlijk overleg.

Hoofdstuk 2. Tracévarianten in Nieuwe HSL-Nota

Het Rijk heeft in de Nieuwe HSL-Nota voor het Brabants grondgebied de volgende tracévarianten opgenomen:

Nul-variant

Het bestaande tweesporige baanvak Rotterdam-Lage Zwaluwe-Zevenbergen-Oudenbosch-Rosendaal-Belgische grens, met inbegrip van de werken in het kader van Rail 21.

F (FZw/FZø)

Rotterdam-Moerdijk/Hollands Diep, daarna gebundeld met het bestaande spoor ten oosten van de A16 tot Breda; van Breda tot de Belgische grens westelijk of oostelijk bundelend met de A16. Via grensovergang Hazeldonk naar Antwerpen.

BBLZ

Rotterdam-Moerdijk-Rosendaal-Essen-Antwerpen, op eigen spoor bundelend met de bestaande spoorlijn. Met inbegrip van een omleiding bij Zevenbergen.

FH

Rotterdam-Moerdijk/Hollands Diep, daarna langs de rijksweg A17 (zo goed mogelijk bundelend aan de NW-zijde) richting Rosendaal, passage Rosendaal aan de ZW-zijde richting grenspassage Essen en verder naar Antwerpen.

H

Rotterdam-Willemstad/Hollands diep, daarna bundelend met Mark-Vlietkanaal westelijk langs Rosendaal richting Antwerpen via Essen.

GH

Voortzetting van H of FH vanaf Rosendaal zuidwestwaarts, langs Wouwse Plantage en Vliegveld Woensdrecht, via gedeeltelijke bundeling met rijksweg A4 Zoomweg-zuid naar grenspassage Zandvliet. Langs Havenweg naar Antwerpen.

MZ8

Meest milieuvriendelijke variant; hoofdzakelijk ondergrondse aanleg tussen Rotterdam en Essen, volgens de kortste route.

In de provinciale reactie op de HSL-Nota van 1991 heeft de provincie aangedrongen op nader onderzoek naar de mogelijkheden van het **bestaande spoor** voor de HST. Het Rijk heeft dit nader onderzoek verricht en de bevindingen daarvan neergelegd in deelrapport 5 bij de Nieuwe HSL-Nota. De conclusie van het Rijk is dat de gebruikmaking van het bestaande spoor als hogesnelheidslijn (uitgaande van een snelheid van minimaal 200 km/uur) op belangrijke knelpunten stuit. De boogstralen van het bestaande spoor maken het onmogelijk om HSL-snelheden (boven 200 km/uur) te bereiken en daarmee de beoogde kwaliteitssprong voor het internationale treinverkeer te bewerkstelligen. Afgezien daarvan ontstaat er ten zuiden van Rotterdam een capaciteitsknelpunt: alleen door binnen-

landse treinen op het traject Zwaluwe-Roosendaal te laten vervallen (ten koste van 1 à 1,2 miljoen reizigers per jaar), inclusief diverse goederentreinen, is het mogelijk hogesnelheidstreinen Amsterdam-Parijs en de internationale treinen tot Brussel in de dienstregeling in te passen.

Ook zijn er in technisch opzicht knelpunten, omdat de HSL een eigen stroomspanning nodig heeft: binnenlands medegebruik van een HSL-lijn is alleen mogelijk door kostbare investeringen in bicourant materieel (geschikt voor zowel 25 kV als 1500 V op het klassieke net).

Voorts zou de optie 'bestaand spoor' het leefmilieu in een aantal kernen fors nadelig beïnvloeden. Alles overziende worden deze problemen als onoverkomelijk beschouwd. De optie HSL via bestaand spoor is derhalve in de Nieuwe HSL-Nota niet verder in de afwegingen meegenomen.

De **nul-variant** alsmede de **meest-milieuvriendelijke tracévariant (MZ-8)** zijn door het Rijk in de vergelijking van varianten meegenomen omdat de richtlijnen voor het milieu-effectrapport voorschrijven dat er een meest milieuvriendelijke tracévariant dient te worden ontwikkeld (par 8.4 HSL-nota). De **varianten F en H** zijn geoptimaliseerd in vergelijking met de tracé-varianten in de eerder HSL-Nota; dit heeft er onder meer toe geleid dat voor F ten zuiden van Breda zowel een westelijke als een oostelijke ligging ten opzichte van de A16 is bezien op zijn effecten. De **varianten BBLZ en FH** zijn nieuw ten opzichte van de eerdere HSL-Nota en zijn het gevolg van advisering, inspraak en bestuurlijk overleg.

Variant GH is ontwikkeld gezien de stand van het overleg met de verschillende Belgische instanties, waarin het wenselijk bleek voor de HSL een tracé te ontwikkelen en af te wegen dat aansluit op het grensoverschrijdingspunt Zandvliet.

In bijlage 1 is een kaartje opgenomen met alle tracé-varianten.

Hoofdstuk 3. Toetsingscriteria en beoordeling

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk staat de beoordeling van de door het Rijk opgeworpen tracé-varianten centraal. Uiteraard zijn bij een grootschalig infrastructureel project als de HSL meerdere beoordelingsaspecten en toetsingscriteria in het geding. Deze zullen in paragraaf 3.2. in het kort geschetst worden.

In paragraaf 3.3. wordt overgegaan tot een integrale beoordeling en afweging van de verschillende tracé-varianten. De conclusie in paragraaf 3.4. besluit dit hoofdstuk.

Voorafgaand aan de beoordeling van de tracé-varianten het volgende:

Reeds in het eerste Memorandum HSL-Nota constateert de provincie dat voor het Rijk de aanhaking van Nederland op het Europese HSL-netwerk een randvoorwaarde is voor de handhaving van de economische positie binnen Europa en tevens dat het een belangrijke bijdrage levert aan een omslag in de vervoerswijzekeuze. Bij dit laatste willen wij wel opmerken dat een sturend beleid om de overstap van auto en vliegtuig naar trein te

bevorderen noodzakelijk blijft. Zo zou de invoering van accijns op kerosine en BTW op vliegtickets aan de beoogde omslag een bijdrage kunnen leveren.

Het verzoek van de provincie om nader onderzoek te plegen naar de mogelijkheid om het bestaande spoor aan te wenden voor de HSL is door het Rijk gehonoreerd. Het Rijk is op grond van dit onderzoek tot de conclusie gekomen dat deze optie niet reëel is (zie hoofdstuk 2). De provincie kan, met name vanuit het aspect woon- en leefmilieu, instemmen met de conclusies van het Rijk en stemt derhalve in met het niet opnemen van deze optie als volwaardig af te wegen keuze-variant in de Nieuwe HSL-Nota.

3.2. Beoordelingsaspecten en toetsingscriteria

Deze paragraaf bevat een schets van de in het geding zijnde beoordelingsaspecten en de daaraan gekoppelde toetsingscriteria. De toetsingscriteria komen overeen met die in de provinciale reactie op de eerdere HSL-Nota (1991). Het betreft hier een globaal overzicht.

Ruimtelijke ontwikkeling

Op hoog schaalniveau:

- bundeling met bestaande/toekomstige infrastructuur
- aanhaking op de Brabantse Stedenrij (via Breda)

Op laag schaalniveau:

- efficiënt ruimtegebruik (ontstaan restruimtes)
- barrièrewerking op lokaal niveau
- effecten op in gang gezette stedelijke ontwikkelingen

Verkeer en vervoer

- bijdragen aan bundeling van vervoersstromen over bestaande infrastructuur-assen
- verbetering vervoersmogelijkheden per spoor voor personen en goederen, zowel voor relaties tussen Brabantse steden met de Randstad als met het buitenland (gevolgen voor binnenlands medegebruik voor reistijd en frequenties)

Natuur, landschap en milieu

*** Natuur/ecologie**

- de mate van doorsnijding van de GHS

*** Landschap**

- de mate van doorsnijding van open landschap en/of oud cultuurlandschap

*** Geluid**

- geluidhinder in stedelijke gebieden
- de mate waarin doorsnijdingen van stiltegebieden en geluidarme zones voorkomen

*** Water en bodem**

- gevolgen voor het oppervlaktewater (kwel) en het grondwater (kwaliteit en kwantiteit)

Regionale economie

- bijdrage aan de economische ontwikkeling van regio West-Brabant en Breda, als onderdeel van de Brabantse Stedenrij (economische spin-off door medegebruik)
- kansen voor goederentransport en gecombineerd vervoer
- doorsnijding van (toekomstige) bedrijventerreinen

Landbouw en landinrichting

Op hoog schaalniveau:

- doorsnijding agrarisch gebied met bijzondere potenties

Op laag schaalniveau:

- invloed op externe produktie-omstandigheden zoals doorsnijding van kavels, wegen en waterlopen
- planschade landinrichtingsprojecten

3.3. Beoordeling tracé-varianten

3.3.1. Inleiding

Uit een eerste globale beoordeling van de diverse tracé-varianten blijkt dat deze zijn te onderscheiden in twee groepen, gebaseerd op een oordeel over de mate waarin deze als relevant dan wel bespreekbaar kunnen worden aangemerkt.

In paragraaf 3.3.2. wordt de eerste groep besproken. In paragraaf 3.3.3. wordt uitgebreid ingegaan op de 'bespreekbare' alternatieven. Paragraaf 3.3.4. bevat de eindafweging van de bespreekbare alternatieven, resulterend in een voorkeurstracé.

3.3.2. Niet nader in beschouwing te nemen tracé-varianten

De **nul-variant** is geen relevante optie, daar er hiermee geen invulling wordt gegeven aan de wens van het Rijk om Nederland te laten aansluiten op het Europese HSL-netwerk op een wijze dat de mogelijkheden van het HST-materieel maximaal benut worden. Deze variant wordt derhalve bij de verdere afweging niet meegenomen.

De **meest milieuvriendelijke optie (MZ8)** vraagt dermate hoge investeringen dat het voor het Rijk de vraag is of de winst aan milieukwaliteit opweegt tegen deze extra kosten. De provincie constateert dat het Rijk deze variant vanwege de zeer hoge investeringen niet reëel acht en respecteert de keuze om deze variant niet verder mee te nemen in de afwegingen.

Variant BBLZ, waarbij HST's op eigen spoor met snelheden van maximaal 300 km/uur door de kernen Oudenbosch en Roosendaal rijden, heeft een dermate negatieve invloed op de sociale structuur, het leefmilieu (ruimtelijke beleving, geluid, trillingen, barrièrewerking) en de stedenbouwkundige structuur van deze kernen, dat dit voldoende reden is om deze variant als onbespreekbaar aan te merken. Ondertunneling van deze kernen wordt, gezien de geweldige financiële consequenties, niet als een reële optie gezien.

Het **GH-tracé** heeft op vrijwel alle aspecten zeer nadelige effecten.

Er is over een zeer grote afstand geen sprake van bundeling met infrastructuur, wat vanuit ruimtelijke optiek zeer negatief wordt beoordeeld. Vervoerskundig heeft het GHwo-tracé geen meerwaarde. De kosten van aanleg zijn fors hoger dan die van de overige geselecteerde varianten (uitgezonderd MZ8), bovendien is de hinder tijdens de bouw aanzienlijk.

GH scoort vanuit ecologie en landschap buitengewoon ongunstig: het doorsnijdt een ecologische verbindingszone ten zuidwesten van Calfsven en het natuurkerngebied Agger-Kapitale-Uitwatering. Het natuurkerngebied Wouwse Plantage wordt aangetast. Voorts worden enkele ecologische verbindingszones als de Zoom en de Rissebeek doorsneden. In de omgeving van Hoevestein (ten noordoosten van de Wouwse Plantage) wordt een belangrijk struweelvogelgebied (in potentie een onderdeel van de Groene Hoofdstructuur) doorsneden.

Landschappelijk is dit tracé als zeer nadelig aan te merken. Het doorsnijdt een aantal belangrijke landschappelijk en cultuurhistorisch waardevolle gebieden, zonder dat er sprake is van enige bundeling met bestaande infrastructuur (behalve klein gedeelte langs Zoomweg-zuid A4):

- Roosendaal-Wouwse Plantage: totale ruimtelijke tweedeling van reliëfrijke oude bouwlanden, soms open en soms meer gesloten, met een doorsnijding van o.a. 'de Zoom', als kenmerkend cultuurhistorisch landschapselement.
- Brabantse Wal: aantasting van bosgebieden en versnippering. Ruimtelijke inbreuk op gebied rond Plantage Centrum en zuidkant landgoed 'De Mattemburgh'.
- Passage Woensdrecht: aantasting van cultuurhistorisch waardevol zeekeleigebied en landschap met grote hoogteverschillen.

Doordat op grote schaal geluidarme landschappelijke zones worden doorsneden heeft GH ook op het aspect geluid uitermate nadelige consequenties.

De GH-variant kent geen mogelijkheden tot medegebruik en daaraan te koppelen economische spin-off. De grotere aantasting van natuur en met name landschap bij GH (in vergelijking met de andere tracés) zal negatieve gevolgen hebben voor de regionaal-economisch relevante toeristisch-recreatieve sector.

Tracé GH genereert over een zeer grote afstand een volledig nieuwe doorsnijding van het buitengebied. Hierbij worden ontwikkelingsgebieden voor de akkerbouw en voor de rundveehouderij doorsneden. Versnippering van landbouwgronden alsmede afsnijding van een groot aantal agrarische ontsluitingswegen is het resultaat. Per saldo scoort het GH-tracé vanuit landbouwkundig oogpunt het meest negatief. Ditzelfde geldt voor het aspect landinrichting, waar het project 'De Agger' (in voorbereiding) alsmede de oude ruilverkaveling Ouwervelden (1966) doorsneden worden.

De variant GH wordt om bovengenoemde reden door de provincie als 'onaanvaardbaar' aangemerkt.

3.3.3. Bespreekbare varianten.

Gelet op hetgeen in paragraaf 3.3.2. is overwogen blijft een drietal varianten H, FH en F (met de opties FZw en FZo) over voor een nadere afweging. De effecten van deze varianten zijn hieronder met elkaar vergeleken per beoordelingsaspect. In paragraaf 3.3.4. wordt op basis van deze vergelijking een voorkeurstracé uit de bespreekbare varianten geselecteerd.

Ruimtelijke ontwikkeling

Bij dit aspect spelen criteria op twee verschillende schaalniveau's. Allereerst de bundeling met infrastructuur en de aanhaking op de Brabantse stedenrij. Op een lager schaalniveau spelen de criteria efficiënt ruimtegebruik, barrièrewerking op lokaal niveau en effecten op in gang gezette stedelijke ontwikkelingen. Variant F scoort op het hoogste schaalniveau

overwegend positief. De bundeling met bestaande infrastructuur is goed; er zijn goede mogelijkheden voor medegebruik en daardoor aanhaking op en verbetering van het vervoersnetwerk van de Brabantse Stedenrij. Dit wordt met name bevorderd door de verbodingsboog Breda CS - HSL richting Antwerpen.

Op het lagere schaalniveau is er een aantal aandachtspunten. Het bedrijventerrein Westerhage bij station Prinsenbeek wordt in zijn ontwikkelingen enigszins belemmerd, datzelfde geldt voor bedrijventerrein Heilaar. Hier speelt met name de problematiek van het Agro Business Centre, dat zijn ontwikkelingen, welke inmiddels een breed draagvlak hebben, doorkruist ziet door een eventuele HSL.

Voorts vraagt deze nieuwe doorsnijding op het grondgebied van Prinsenbeek (in aanvulling op rijksweg A16 met ombouw) om een kwalitatief hoogwaardige inpassing. Ditzelfde geldt overigens voor Zevenbergschen Hoek.

De keuze tussen FZw en FZo valt vanuit ruimtelijk optiek uit in het voordeel van de westelijke variant. Princenhage ondervindt hierbij minder hinder en Hazeldonk wordt bij een westelijke ligging van de HSL minder in zijn ontwikkelingen belemmerd. (Hierbij moet wel aangetekend worden dat het omgekeerde geldt voor Meer, op Belgisch grondgebied.)

Variant H bundelt minder goed met bestaande infrastructuur dan variant F. Voorts zijn de medegebruiksmogelijkheden (en daarmee de kansen voor aanhaking op de Brabantse stedenrij) nihil. De barrièrewerking op lokaal niveau is relatief gering dan wel te voorkomen. De passage van de Oude Heijningse Dijk vraagt in dit licht bijzondere aandacht. Variant FH lijkt op het eerste gezicht goed te bundelen met bestaande infrastructuur. Door de tracering op afstand van de A17 ontstaat echter een groot oppervlakte restruimte. Vanwege de hoogteligging bij Moerdijk en het doorkruisen van lokale verbindingen is de lokale barrièrewerking groot. Wel is er bij deze variant door spoorkoppeling ten noorden van Moerdijk de mogelijkheid van medegebruik.

Samenvattend wordt vanuit het aspect ruimtelijke ontwikkeling een voorkeur uitgesproken voor variant F. Bij de beoordeling van de andere varianten spelen de mate van bundeling met bestaande infrastructuur en de mogelijkheid van medegebruik (vanwege de spoorkoppeling bij Moerdijk) een belangrijke rol. Dientengevolge gaat na variant F de voorkeur uit naar variant FH (waarbij de 'bundeling' met de A17 over een relatief grote afstand veel restruimtes creëert, die echter bij verdergaande optimalisatie kunnen worden verkleind en waarbij er kansen zijn op medegebruik) en vervolgens variant H (redelijke mate van bundeling met infrastructuur, maar geen kansen op medegebruik).

Verkeer en vervoer

Bij dit aspect wordt onder meer de mate van bundeling van vervoerstromen over spoorinfrastructuur beoordeeld. Daarnaast is de verbetering van de vervoersmogelijkheden vanuit Brabant in relatie met de Randstad en tot het buitenland een belangrijk criterium.

Uit de vergelijking van de vervoersalternatieven blijkt dat ten zuiden van het Hollands Diep tracé F integraal gezien de hoogste vervoerwaarde heeft en op termijn de beste voorwaarden biedt voor substitutie (vervanging van auto- en vliegbewegingen door de trein) en generatie (attractie van nieuwe treinritten).

Het marktpotentieel voor de hogesnelheidstrein is afhankelijk van de concurrentiekracht van de andere vervoerswijzen over langere afstanden. Inkorting van de reistijd over verplaatsingen van ± 500 á 800 km (met name van en naar Parijs en Londen en verder) is randvoorwaarde voor de verovering van een substantieel aandeel van de zakelijke en recreatieve markt. Uitgaande van de aanleg van een nieuwe lijn in ons land volgens de

voorkeursvariant zullen in 2003 \pm 6,6 miljoen internationale reizigers van de HSL gebruik maken. Op de binnenlandse markt wordt op de Shuttle-verbindingen Schiphol/Rotterdam 6 à 7 miljoen en tussen Rotterdam en Breda een potentieel van ca. 1,7 miljoen reizigers via de nieuwe HSL verwacht. Daarnaast worden er nog eens ca. 0,65 miljoen reizigers verwacht die van de mogelijkheid gebruik maken om bij variant F vanuit het achterland via Breda (Eindhoven, Tilburg, 's-Hertogenbosch en Arnhem-Nijmegen) naar Antwerpen te reizen (reistijdreductie van 50 naar \pm 20 minuten), en verder naar het zuiden. Roosendaal heeft nu nog een belangrijke functie als knooppunt in het internationale reizigersvervoer per spoor; deze functie zal aan kracht inboeten na realisering van de HSL volgens tracé F.

Voor een vergelijking van de netto verplaatsingstijd per spoor in de referentiesituatie in verhouding tot de situatie na realisering van Rail 21 zonder en met HSL-verbinding, verwijzen wij naar de tabel in bijlage 2.

Uit deze vergelijking blijkt dat qua rijtijd tracé F het beste scoort. Voorts blijkt dat, door gebruik te maken van de mogelijkheid tot spoorkoppeling in de variant FH, ter hoogte van de Dordtse Kil, de rijtijd op de relaties van Breda naar Rotterdam en Schiphol in het geval van FH aanmerkelijk korter kan worden dan bij H. Op de relatie Breda-Antwerpen is de rijtijd tussen FH en H indifferent.

Conclusie is dat vervoerwaarde en strategische toekomstwaarde bij F maximaal zijn: kortere reistijd op het binnenlandse net en ten zuiden van Lage Zwaluwe een spoorkoppeling met de bestaande lijn. Variant F biedt vanuit Breda en de rest van de Brabantse stedenrij de snelste verbinding met hoge substitutiewaarde en een goede aansluiting op de HST in Antwerpen naar Parijs. Een ander belangrijk voordeel van F in vergelijking met de andere tracés is dat er in geval van F minder snel behoefte zal zijn aan aanvullende grensoverschrijdende infrastructuur voor goederenvervoer. Door dezelfde, maar op een andere plaats te realiseren spoorkoppeling als bij F, bezit FH de mogelijkheid tot verbetering van de spoorverbinding tussen de Brabantse stedenrij met de randstad. Dit voordeel is bij variant H niet aanwezig.

Natuur en ecologie

Bij dit aspect worden de negatieve invloeden van de aanleg van de infrastructuur voor de natuur beoordeeld. Maatgevend hiervoor zijn de omvang van de ingreep en de mate van doorsnijding van delen van de groene hoofdstructuur.

De varianten FH en H doorsnijden de ecologische verbindingzones van de Dintel, variant H tevens die van de Roosendaalsche Vliet. Daarnaast doorsnijden deze varianten geen gebieden met hoge actuele natuurwaarde.

Variant F doorkruist delen van de groene hoofdstructuur. Ten noorden van Breda gaat het om Rooskensdonk/Haagsche Beemden. De doorsnijding van de groene hoofdstructuur speelt echter vooral ten zuiden van Breda. Daarom is een keuze tussen FZw en FZo vanuit ecologische overwegingen zeer relevant. FZw doorsnijdt de ecologische verbindingzone Leijloop, de Hazeldonkse Beek en de Aa of Weerijs. Voorts wordt het voorgestelde reservaatgebied Breedbroeken aangetast. Fzo doorsnijdt eveneens de ecologische verbindingzones Leijloop, Hazeldonkse Beek en de Aa of Weerijs. Voorts wordt een natuurkerngebied aan de oostzijde van Hazeldonk aangetast, alsmede een directe aantasting van het natuurkerngebied Ganzenvan/Galderse Beek. Verder levert het tracé een directe aantasting op van het voorgesteld natuurontwikkelingsgebied Aa-beekdal en natuurkerngebied Trippelenberg.

Zowel in het geval van FZw als FZo zal ecologische aantasting en/of barrièrevorming

optreden. Deze aantasting is echter het grootst bij FZo, derhalve is FZw als het minst nadelig aan te merken.

Samenvattend: F scoort op het aspect natuur en ecologie slechter dan FH en H. Waarbij de westelijke variant FZw minder nadelig is dan FZo. Tussen FH en H is er qua mate van ecologische aantasting nauwelijks verschil.

Landschap

Bij dit aspect wordt de mate van doorsnijding van het landschap en met name die van de oude cultuurlandschappen beoordeeld. De hoge ligging van FH tussen het Hollandsch Diep en bedrijventerrein Moerdijk wordt vanuit landschappelijk oogpunt negatief beoordeeld. Vanwege de zeer beperkte bundeling met de A17 ten noorden van Noordhoek wordt het landschap aldaar aangetast. In variant H is sprake van nieuwe doorsnijdingen in het landschap bij Heijningen. De nieuwe doorsnijding ten zuiden van Roosendaal is in beide varianten H en FH gelijk.

Variante F bundelt ten noorden van Breda in hoge mate met de A16. Ten zuiden van Breda geeft de westelijke variant een doorsnijding van het dal van de Weerijs, met een versnippering van het landschap tot gevolg. De oostelijke variant doorsnijdt 't Hout met bossen en het beekdal van de Weerijs in sterke mate. FZw wordt als minder schadelijk voor het landschap beschouwd als FZo.

Per saldo scoort F het minst nadelig, waarbij er een voorkeur is voor FZw ten opzichte van FZo. FH en H scoren beide slecht, in de onderlinge vergelijking lijkt FH iets negatiever te scoren dan H.

Geluid

Bij dit aspect worden de gevolgen ten aanzien van geluidhinder in stedelijke gebieden beoordeeld. In landelijke gebieden wordt gekeken naar de mate van doorsnijding van open landschap en geluidsarme zones.

Uitgangspunt is dat het aantal geluidgehinderden zo klein mogelijk is. Twee geluidcontouren zijn volgens de Nieuwe HSL-Nota van belang. Binnen de 70 dB(A)-contour kunnen geen woningen of andere geluidgevoelige objecten gehandhaafd blijven. Deze zullen in het algemeen moeten worden aangekocht en afgebroken, tenzij een geluidongevoelige bestemming kan worden gevonden. De voorkeursgrenswaarde is gesteld op 57 dB(A). Beneden deze waarde is er in het algemeen geen sprake meer van hinderlijke geluidsoverlast. Voor het handhaven van woningen en andere geluidgevoelige objecten die vallen tussen de 70 en de 57 dB(A) contour zal de provincie gevraagd worden ontheffing te verlenen. De provincie heeft nadrukkelijk het streven om het aantal ontheffingen Wet Geluidhinder te reduceren. Dus ook in het geval van de HSL zal de provincie bepleiten dat zo weinig mogelijk woningen binnen de 57 dB(A)-contour vallen. Dit betekent dat extra aandacht gevraagd zal worden om de omvang van deze contour te beperken door bijvoorbeeld ondertunneling, verdiepte ligging of andere geluidbeperkende voorzieningen. Als blijkt dat - ondanks nadrukkelijke onderzoek naar de mogelijkheden tot verkleining van de 57 dB(A)-contour - er woningen binnen de 57 dB(A)-contour blijven liggen, zal de provincie overwegen, al dan niet onder voorwaarden, een ontheffing voor een hogere grenswaarde te verlenen. Uiteraard zullen dan de nodige voorzieningen aan en/of bij de woning - op kosten van het Rijk - moeten worden getroffen. Bij de overweging om een hogere grenswaarde toe te staan spelen stedenbouwkundige en landschappelijk-visuele aspecten een belangrijke rol.

In het algemeen is het streven erop gericht om bronnen van geluidhinder (zoals een

spoorweg en een autoweg) te bundelen. Cumulatie van geluidhinder door gebundelde bronnen is per saldo minder schadelijk dan de optelsom van de geluidhinder door de afzonderlijke geluidsbronnen.

Bundeling van geluidsbronnen is het meest het geval bij variant F, waar aan de bestaande geluidsbronnen, te weten Rijksweg A16 en de bestaande spoorlijn ten noorden van Breda, een HSL zou worden toegevoegd. De situaties bij Zevenbergschen Hoek en Prinsenbeek/Breda vragen in dit licht bijzondere aandacht.

Bij variant H en in mindere mate FH wordt in feite over de hele lijn een nieuwe geluidsbron toegevoegd (tenzij in het geval van FH tot een betere bundeling met de A17 wordt gekomen) en worden op grote schaal geluidsarme landschappelijke zones doorsneden.

Per saldo scoort F het minst slecht, waarbij FZ_o een lichte voorkeur heeft boven FZ_w, omdat het aantal geluidgehinderden iets lager is.

Water en bodem

Bij dit aspect wordt de mate van beïnvloeding van het oppervlaktewater en de ondergrondse waterhuishouding beoordeeld. Hierbij speelt tevens de invloed op het functioneren van ecosystemen een rol.

Geen van de varianten doorsnijdt een grondwaterbeschermingsgebied.

De problematiek van de HSL-tracering bijt op geen enkele wijze de realisering van een regionaal baggerspeciedepot in het Hollands Diep ter hoogte van Willemstad.

Wat de beïnvloeding van waterstromen op ecosystemen betreft ligt er een nauwe relatie met de beoordeling vanuit het aspect natuur en ecologie. Bij de varianten H en FH is van een evidente aantasting van ecologisch belangrijke grondwatersystemen geen sprake.

Bij de F-variant is er met name ten zuiden van Breda aantasting van de grondwaterstroming te verwachten. In het geval van FZ_w zal de waterhuishouding in het natuurgebied de Breedbroeken naar alle waarschijnlijkheid negatief beïnvloed worden, hetzelfde geldt voor het gebied van de Aa of Weerijts ten oosten van Effen, dat onderdeel is van de Natte Groene Hoofdstructuur.

In het geval van FZ_o vindt negatieve beïnvloeding plaats van diverse delen van de Natte Groene Hoofdstructuur (de Aa of Weerijts, langs de Rijsbergsebaan, Hazeldonk).

Concluderend kan gesteld worden dat de F-variant uit het oogpunt van water en bodem schadelijker is dan H en FH.

Regionale economie

Bij dit aspect wordt naast de bijdrage van de varianten aan de economische ontwikkeling van de regio en het knooppunt Breda, de kansen voor het goederentransport en de mogelijkheden voor gecombineerd vervoer beoordeeld.

Op het laagste schaalniveau wordt de mogelijke doorsnijding van bedrijventerreinen beoordeeld.

Op het hoge schaalniveau biedt tracé-variant F de meeste mogelijkheden. Dit houdt met name verband met de medegebruiksmogelijkheden, die tot gevolg zouden hebben dat de aansluiting van Breda en het Brabantse achterland met de Randstad en Antwerpen/Brussel belangrijk verbetert. Dit is gunstig voor de regionale economie. De keuze tussen FZ_w en FZ_o is hierbij niet relevant. Op het lagere schaalniveau scoort variant F, vanwege de belemmerende werking voor de ontwikkeling van de bedrijventerreinen Heilaar (specifiek: het Agro Business Centre) en Westerhage, minder positief. De andere tracé-varianten worden vanuit regionaal economische optiek in het algemeen minder positief beoordeeld.

dan tracé F. Op het lage schaalniveau beïnvloedt tracé FH de ontwikkelingen van het bedrijventerrein Moerdijk in negatieve zin, voorts doorsnijdt deze variant de mogelijk nieuwe uitbreiding van het bedrijventerrein Borchwerf. Variant H kent op het lage schaalniveau weinig knelpunten, daar staat tegenover dat de kansen op economische spin-off - voortvloeiend uit medegebruik - bij H geringer zijn dan bij FH. Kortom, F biedt de meeste kansen voor de regionale economie, vervolgens FH. H scoort vanuit regionaal economische optiek het slechtst.

Landbouw en landinrichting

Beoordeling vanuit het aspect landbouw wordt bepaald door de mate waarin ontwikkelingsgebieden landbouw worden doorsneden en de mate waarin versnippering van landbouwgronden ontstaat. Voorts hebben doorsnijdingen van agrarische ontsluitingswegen en waterlopen een negatieve invloed op de externe productie-omstandigheden.

Omdat tracé F een hoge mate van bundeling heeft met de A16 wordt relatief weinig versnippering van agrarisch gebied gegenereerd. Ten noorden van Breda wordt een aantal agrarische ontwikkelingsgebieden geraakt. Met name het glastuinbouwgebied ten westen van Breda vraagt in de sfeer van compensatie bijzondere aandacht. Ten zuiden van Breda worden geen agrarische ontwikkelingsgebieden doorkruist. Wel vindt versnippering plaats van landbouwgronden, dit is met name het geval bij de oostelijke variant. Voor de agrarische ontsluiting hebben de beide F-varianten nauwelijks gevolgen. Vanwege de bundeling op afstand van tracé FH met de A17 ontstaat over een grote afstand een aanzienlijke versnippering van landbouwgronden. Bij tracé H is er sprake van een nieuwe doorsnijding van landbouwgronden op het grondgebied van de gemeenten Roosendaal, Steenbergen en Fijnaart. De effecten hiervan kunnen via landbouwkundige herinrichting worden gecompenseerd.

Naast de genoemde versnippering en doorsnijdingen is ook sprake van planschade bij tracering door gebieden waarin landinrichtingsprojecten in uitvoering dan wel voltooid zijn. Bij de varianten FH en H is dit in een aantal gebieden het geval, zoals bij de ruilverkavelingen Nispen-Schijf (in een afrondend stadium) en Kruisland-Wouw. Bij variant F worden de ruilverkavelingen Zonzeel en Haagsche Beemden-Oost doorsneden en/of geraakt. Ten zuiden van Breda wordt het landinrichtingproject 'Weerij's' (in voorbereiding) doorsneden. Dit geldt zowel voor de oostelijke als de westelijke variant, waarbij aangetekend moet worden dat de oostelijke variant iets schadelijker is voor de landbouwkundige structuur dan de westelijke variant.

Samenvattend: negatieve effecten voor landbouw en landinrichting zijn het geringste bij tracé F (met een iets positievere beoordeling van FZw ten opzichte van FZo). In de vergelijking tussen FH en H scoort FH iets slechter.

3.3.4. Eindafweging en voorkeurstracé

Van de drie overgebleven 'bespreekbare' varianten F, FH en H is er tussen F enerzijds en H en FH anderzijds een duidelijk onderscheid in beoordeling. F scoort in vergelijking met H en FH op vrijwel alle fronten minder negatief: ruimtelijke ontwikkeling, verkeer en vervoer, landschap, geluid, regionale economie en landbouw en landinrichting. Deze 'positieve' beoordeling is vooral het gevolg van de grote mate van bundeling met bestaande infrastructuur (A16) en de medegebruiksmogelijkheden voor het binnenlands

railvervoer in de relatie Breda-Randstad en de mogelijkheid van een rechtstreekse verbinding Breda-Antwerpen/Brussel. Voor het aspect natuur/ecologie en waterhuishouding scoort de F-variant daarentegen negatiever dan de FH- en H-varianten. Dit weegt echter niet op tegen de 'positieve' beoordeling op alle andere aspecten.

Hoewel FH en H beide aanzienlijk slechter scoren dan F en als zodanig voor de provincie niet direct in beeld zijn, wordt hier toch getracht een voorkeur voor het ene tracé boven de andere te ontwikkelen.

In beide gevallen is er geen sprake van aantasting van natuur/ecologie op grote schaal. Voor het aspect water en bodem zijn ook geen significante verschillen aan te geven. H genereert over een grote afstand in relatief geluidarm buitengebied een nieuwe geluidsbron. Bij FH vindt in zekere zin een bundeling van geluidhinder plaats vanwege de globale bundeling met de A17. Dus op het aspect geluid scoort FH iets beter. FH lijkt op het oog goed te bundelen met de A17, maar in de praktijk ontstaan er over grote afstand restgebieden, hetgeen vanuit landbouwkundig oogpunt een slechte zaak is. Ook landschappelijk lijkt FH meer negatieve gevolgen te hebben dan het H-tracé. Voorts is een negatieve beïnvloeding op bestaande leefgemeenschappen bij FH groter dan bij H, dit vanwege het feit dat FH meer buurtschappen en dorpen op korte afstand passeert dan het H-tracé. Op het punt van medegebruiksmogelijkheden scoort FH echter beter dan H, omdat bij FH een spoorkoppeling wordt voorzien met de bestaande lijn Breda-Rotterdam (zie ook de tabel met rijtijdsverschillen in bijlage 2). Vanuit verkeer en vervoer en regionale economie scoort FH dan ook aanzienlijk beter dan H.

Per saldo scoort FH, in de vergelijking met H, positiever als het gaat om het aspect medegebruik, maar negatiever als het gaat om de effecten op landschap, natuur en leefmilieu. In de verwachting dat bij de tracering van FH nog een verdergaande optimalisering kan plaatsvinden verkiezen wij tracé FH boven tracé H.

Concluderend stellen wij dat zowel FH als H, slechts in combinatie met het grensoverschrijdingspunt Essen, in principe bespreekbaar zijn. In het geval van een keuze tussen FH en H verkiezen wij FH om hierboven genoemde redenen. Uiteraard stellen wij aan de eventuele realisering voorwaarden in de sfeer van optimalisering, mitigatie en compensatie.

Variant F vormt het voorkeurstracé van de provincie, omdat de negatieve gevolgen het kleinst zijn en de mogelijkheden voor positief medegebruik het grootst.

Wel zal bij de ruimtelijke inpassing van tracé F getracht moeten worden de negatieve gevolgen zoveel als mogelijk weg te nemen dan wel te reduceren. De ruimtelijke inpassing zal dan ook gepaard moeten gaan met de nodige mitigerende maatregelen.

De complexe problematiek van de ruimtelijke inpassing van de HSL bij Zevenbergschen Hoek en Prinsenbeek/Breda vraagt in het bijzonder om extra aandacht. Vooral het aspect geluidhinder in relatie tot de (te verbreden) A16 en het bestaande spoor (inclusief de verbindingsboog), de barrièrewerking en de belemmerde ontwikkeling van het Agro Business Centre vragen om een adequate inpassing en oplossingen.

Voorts stellen wij als voorwaarde dat de negatieve gevolgen voor natuur en landschap gecompenseerd worden. (Zie hoofdstuk 4 voor een verdere uiteenzetting over compenserende en mitigerende maatregelen.)

De F-variant kent ten zuiden van Breda twee mogelijkheden, een westelijke of een oostelijke ligging ten opzichte van de A16. Vanuit het aspect ruimtelijke ontwikkeling

preferen wij een westelijke ligging. Voor het aspect geluid scoren beide opties nagenoeg even nadelig, met een lichte preferentie voor FZo. Voor de aspecten natuur/ecologie, landschap, landbouw en landinrichting is de oostelijke ligging schadelijker dan de westelijke ligging. De provinciale voorkeur ligt op grond van het voorafgaande bij een westelijke ligging van de HSL ten opzichte van Rijksweg A16.

3.4. Conclusie

Van alle in de Nieuwe HSL-Nota opgenomen tracé-varianten op Brabants grondgebied zijn voor de provincie Noord-Brabant uitsluitend de tracés FH, H en F bespreekbaar.

Wij delen de mening van het Rijk dat de optie om het bestaande spoor aan te wenden voor de HSL niet reëel is. Variant GH is voor de provincie een onaanvaardbare optie.

De provinciale voorkeur gaat sterk uit naar variant F met een westelijke ligging van de A16 ten zuiden van Breda, zijnde het tracé met de minst negatieve gevolgen en de meeste mogelijkheden voor medegebruik. Dit alles onder voorwaarde van voldoende compenserende en mitigerende maatregelen.

De tracés FH en H zijn, mocht realisering van F niet mogelijk zijn, niet onbespreekbaar. Behalve een vervoerkundige meerwaarde en strategische toekomstwaarde, die gelet op de mogelijkheden voor medegebruik voor het binnenlands treinverkeer bij F maximaal zijn, biedt variant FH mogelijkheden voor een acceptabele ruimtelijke inpassing mits strakker gebundeld met de A17 en mits met een reeks van aanpassingsvoorstellen en mitigerende maatregelen de nadelige effecten worden geminimaliseerd.

De variant H blijft voor de provincie onder voorwaarden een bespreekbare variant, wanneer mocht blijken dat alle inspanningen om het beste tracé gerealiseerd te krijgen onverhoopt niet tot het gewenste resultaat zouden leiden.

Hoofdstuk 4. Compensatie en mitigerende maatregelen bij de bespreekbare varianten (F, FH en H)

Het Rijk wordt uitgenodigd om een compensatieplan te ontwikkelen, inclusief de financiële regeling en garantstelling, met het oog op de compensatie van de schade voor natuur, landschap en milieu als gevolg van de aanleg van de HSL. Dit conform het provinciale 'Besluit Uitwerking Compensatie Natuur en Landschapswaarden' (GS van Noord-Brabant, 31-8-1993).

Naast compenserende maatregelen voor natuur, landschap en milieu hechten wij grote waarde aan maatregelen die dienen ter optimalisering van het voorkeurstracé (F), zowel in het horizontale als in het verticale vlak, aan maatregelen ter mitigering van de effecten van het voorkeurstracé (F) voor de directe omgeving en aan compenserende verkeers- en vervoersmaatregelen. Bijlage 3 bevat een lijst van verbeteringsvoorstellen, mitigerende maatregelen en compenserende verkeers- en vervoersmaatregelen.

Deze lijst zal mede betrokken worden bij het bestuurlijk overleg over de HSL.

In bijlage 3 zijn tevens optimaliseringsvoorstellen en mitigerende maatregelen opgenomen die betrekking hebben op de overige voor ons niet onbespreekbare tracé-varianten FH en H. Dit betreft een lijst, die in het geval noodzakelijkerwijs van het voorkeurstracé afgezien moet worden, het minimale vertrekpunt is bij nader overleg over de ruimtelijke inpassing van de HSL.

Hoofdstuk 5. Conclusies en aanbevelingen voor bestuurlijk overleg

Wij constateren dat het Kabinet in de Nieuwe HSL-Nota, in overeenstemming met de eerdere HSL-Nota, het uitgangspunt hanteert dat aanhaking van Nederland op het HSL-net randvoorwaarde is voor handhaving van de economische positie binnen Europa respectievelijk voor het leveren van een aanmerkelijke bijdrage in een omslag van de vervoerswijzekeuze.

In ons Memorandum HSL-Nota van juli 1991 hebben wij er bij de minister van Verkeer en Waterstaat op aangedrongen om serieus de mogelijkheden van de HST over een verbeterde bestaande spoorlijn Rotterdam-Essen te onderzoeken. Wij constateren dat dit onderzoek is verricht en dat de minister op basis van dit onderzoek deze optie als niet reëel heeft bestempeld. Wij kunnen instemmen met deze zienswijze, met name vanwege de in onze ogen onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefmilieu in enkele steden en kernen.

Aan onze medewerking aan de ruimtelijke inpassing van een nieuw tracé voor de HSL in Noord-Brabant verbinden wij in algemene zin de voorwaarde dat nadelige effecten voor de woon-, werk- en leefomgeving en aantasting van natuur en landschap tot het uiterste worden beperkt dan wel substantieel zullen worden gecompenseerd.

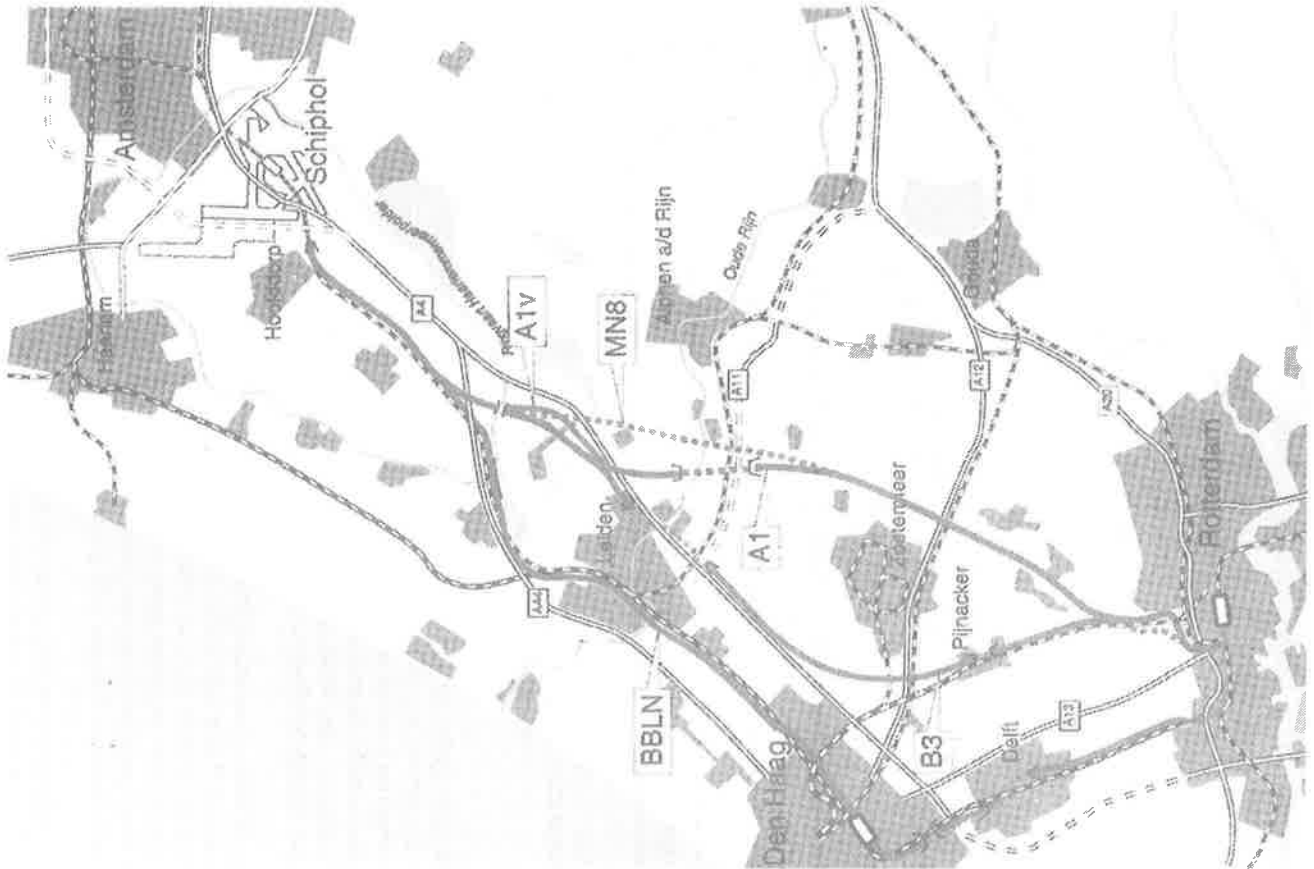
Wij constateren dat het Kabinet nog geen overeenstemming met België en Vlaanderen heeft kunnen bereiken over het grensoverschrijdingspunt van de HSL en dat dientengevolge in het beleidsvoornemen van het Kabinet sprake is van tracés gekoppeld aan drie grensoverschrijdingspunten (Hazeldonk, Essen en Ossendrecht/Zandvliet).

Het Kabinet spreekt niettegenstaande het gemis aan overeenstemming met de Belgen en Vlamingen haar voorkeur uit voor het tracé FZw (Rotterdam-Moerdijk/Hollandsch Diep-Breda-westelijk langs A16 naar Hazeldonk-Antwerpen).

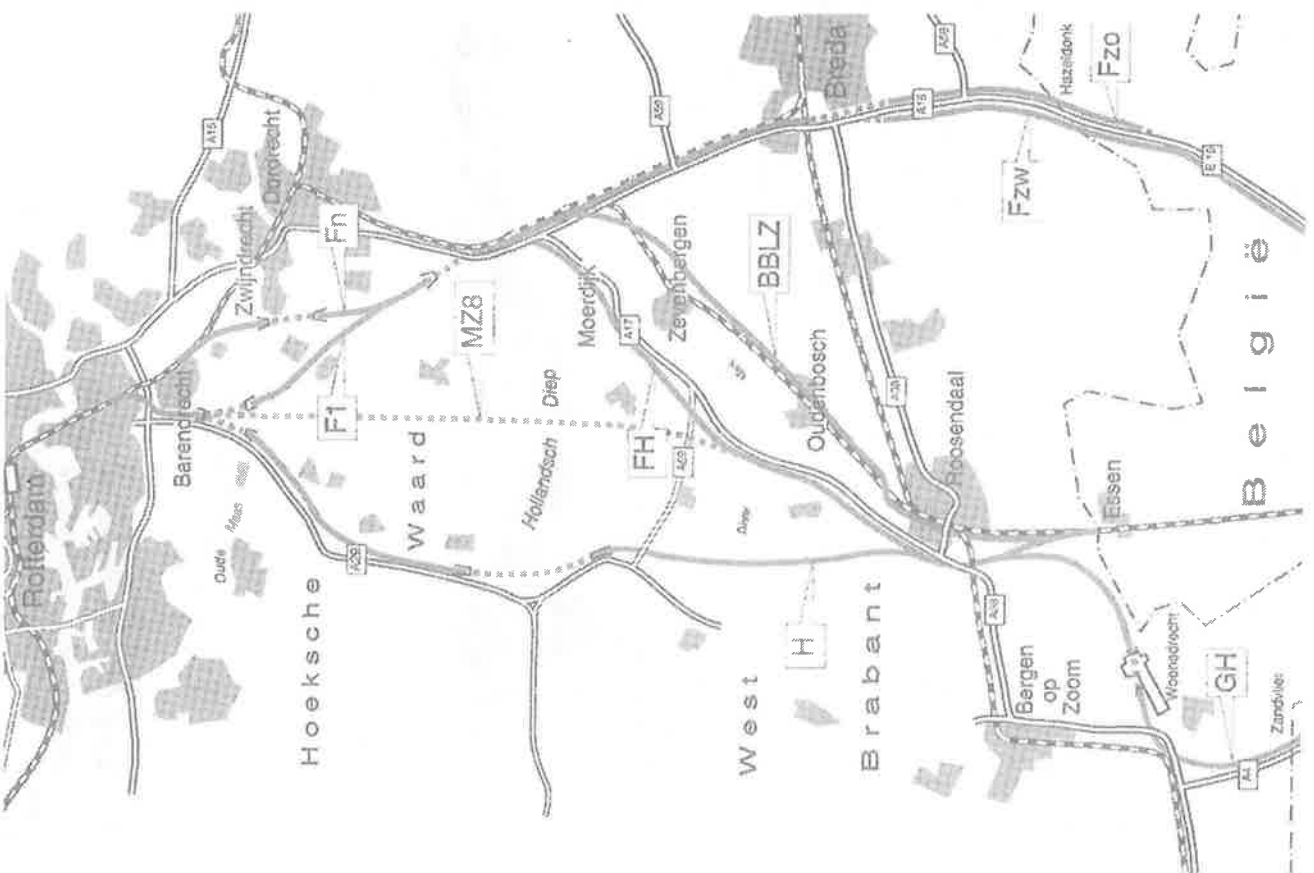
Bij de beoordeling van de tracé-varianten hebben wij geconstateerd dat voor ons slechts de varianten F, FH en H bespreekbaar zijn. Met nadruk stellen wij dat variant GH voor ons onaanvaardbaar is. Op basis van de uitkomsten van een integrale afweging van deze varianten op grond van de in het geding zijnde beoordelingsaspecten, heeft tracé F nadrukkelijk onze voorkeur: de negatieve effecten zijn in vergelijking met de andere varianten het geringste en de positieve effecten vanwege medegebruik zijn bij F het grootst. Wij nodigen het Rijk uit om ter compensatie van de schade voor natuur en landschap een compensatieplan te ontwikkelen. Voorts achten wij een aantal maatregelen ter optimalisering en ter mitigering van de negatieve effecten voor de directe omgeving noodzakelijk, alsmede een aantal compenserende verkeers- en vervoersmaatregelen.

Vanuit onze zorg voor een goede inpassing van de HSL worden wij gaarne betrokken bij de verdere uitwerking van de inpassingsproblematiek.

Mocht, ondanks vereende inspanning van Rijk en provincie, geen overeenstemming worden bereikt met België en Vlaanderen over tracé F, dan achten wij de varianten FH en - in iets mindere mate H - bespreekbaar. Mits gekoppeld aan grensoverschrijdingspunt Essen en mits voldaan wordt aan voorwaarden op het vlak van optimalisering, mitigering en compensatie. Dit zal dan onderwerp moeten zijn van nader bestuurlijk overleg.



overzicht geselecteerde tracés ten noorden van Rotterdam



overzicht geselecteerde tracés ten zuiden van Rotterdam

Tabel

Vergelijking rijtijden voor binnenlands personenvervoer bij diverse varianten voor de hogesnelheidsspoorlijn vanaf Breda (in minuten)

relaties - rijtijdverge- lijking	1994	Prorail 98	Rail 21 na 2005 (zonder HSL)	Aanleg tracé F ^o	Aanleg tracé FH [@]	Aanleg tracé H [@]
Breda-Rotterdam	32	36	24	19	20	24
Breda-Schiphol	*92 ■120	□ 91	□ 65	43	44	65
Breda-Antwerpen	* 54	* 47	* 50	22	* 50	* 50

* via Roosendaal (met overstap en afhankelijk van inwachtijd in Roosendaal)

□ via Rotterdam

■ via 's-Hertogenbosch; Utrecht

@ uitgaande van tracé A1 ten noorden van Rotterdam

Lijst van door de provincie Noord-Brabant noodzakelijk geachte optimaliserende en mitigerende maatregelen, alsmede compenserende verkeers- en vervoersmaatregelen bij het provinciaal voorkeustracé (F), alsmede - indien relevant - bij de tracévarianten FH en H.

Optimaliserende en mitigerende maatregelen alsmede compenserende verkeers- en vervoersmaatregelen bij het provinciaal voorkeustracé F:

1. Voorgesteld wordt de spoordijk vanaf de Binnenmoerdijkse Baan tot de Bredase Dijk te verlagen tot maaiveldhoogte, hierdoor wordt de barrièrewerking beperkt.
2. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van het station Lage Zwaluwe dienen voor zowel voetganger, fietser als gemotoriseerd verkeer gewaarborgd te blijven.
3. De hoogte van het HSL-tracé bij de passage van Zevenberg-schen Hoek varieert van 8.70 tot 7.95 meter boven maai-veld en ligt over een lengte van 1400 meter op zeer korte afstand van de bebouwing. Op grond van het handhaven van de kwaliteit van woon- en leefmilieu achten wij een ver-diepte ligging noodzakelijk. Pas als onomstotelijk vast-staat dat een bovengrondse ligging - in relatie tot de reeds aanwezige infrastructuur - per saldo geen verslech-tering (bij voorkeur een verbetering) van de huidige woon- en leefsituatie oplevert, kan worden ingestemd met een dergelijke inpassing.
4. De kruising over de Mark dient uitgevoerd te worden met een viaductspoor waarin de visuele en functionele rela-ties in stand worden gehouden.
5. Ter hoogte van Prinsenbeek wordt over een afstand van 2000 meter, in aanvulling op reeds bestaande infrastruc-tuur, grotendeels stedelijk weefsel doorsneden. Ten behoeve van de handhaving van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu achten wij een verdiepte ligging noodzakelijk. Pas als onomstotelijk vaststaat dat een bovengrondse ligging - in relatie tot de reeds aanwezige en om te bouwen (A16) infrastructuur - per saldo geen verslechtering (bij voorkeur een verbetering) van de huidige woon- en leefsituatie oplevert, kan worden inge-stemd met een dergelijke inpassing.
6. De technische uitvoering van het HSL-tracé moet ter hoogte van de kruising met de spoorlijn Breda-Rosendaal dusdanig worden uitgevoerd dat in de toekomst een stop tot de mogelijkheden behoort.
7. Bij de kruising met de Aa of Weerijds is zowel in het geval van FZo als van FZw een viaductspoor voor de in-standhouding van de ecologische relaties noodzakelijk.
8. Bij de doorsnijding van de Breedbroeken en het dal van de

Aa of Weerijds ten oosten van Effen worden grondwater-(kwel)stromen naar het zich laat aanzien negatief beïnvloed. Onderzocht moet worden of inpassing en uitvoering van de HSL-werken zodanig kunnen plaatsvinden dat deze nadelige effecten geminimaliseerd worden.

9. Voor de migratie van zoogdieren moet in het gebied ten zuiden van Breda een stelsel van eco-tunnels worden aangelegd; dit in samenhang met de A16 en het HSL tracé.
10. In het geval van het tracé F-zo moet voor de passage van het transport en distributiecentrum Hazeldonk een studie worden verricht naar de optimale ruimtelijke inpassing.
11. In algemene zin achten wij het noodzakelijk dat fietsverbindingen die verloren zullen gaan op een bepaalde locatie gecompenseerd worden door goede alternatieve fietsverbindingen.
12. Na realisering van tracé F zal de kwaliteit en de frequentie van in het bijzonder de grensoverschrijdende openbaar vervoer-relaties tussen Roosendaal, Essen en Antwerpen zo veel mogelijk gewaarborgd moeten blijven.

Optimaliserende en mitigerende maatregelen bij de tracévarianten FH en H.

Tracévariant FH.

Door de situering van de spoorbaan op enige afstand van de A17 ontstaat er tussen Moerdijk en Roosendaal een omvangrijke versnippering van de ruimte. Dit zal leiden tot verlies van ruimtelijke kwaliteiten van de gehele zône. Daarnaast zijn omvangrijke maatregelen nodig om de geluidhinder bij de passage van aaneengesloten bebouwing binnen de wettelijke toegestane normen te houden.

Een verdere optimalisering van het tracé met een grotere mate van bundeling met de A17 dan nu voorgesteld is - in het bijzonder ter plaatse van de kruising met de A59 en ter hoogte van Standdaarbuiten - acht de provincie noodzakelijk. Voorts dient met onderstaande aanvullende maatregelen rekening te worden gehouden.

1. De kruising met de rivier de Mark dient met een viaductspoor te worden uitgevoerd, hiermee wordt de bestaande ecologische verbindingzone gehandhaafd.
2. Ter hoogte van Standdaarbuiten wordt de verbinding met het buurtschap Kreek niet hersteld. De resterende verbinding via de Sluise Dijk moet dusdanig worden aangepast dat sprake is van een gelijkwaardige en veilige verbinding voor alle verkeersdeelnemers.
3. Door de verdiepte ligging ter hoogte van de wijk Tolberg door te zetten tot vóór de kruising met de Rissebeek wordt de barrièrewerking verkleind en het aantal geluidgehinderden aan de Huijbergse weg gereduceerd.
4. De kruising met de Rissebeek dient op grond van ecologische motieven uitgevoerd te worden met een viaductspoor.
5. Ten behoeve van de migratie van zoogdieren in het gebied ten zuiden van Roosendaal dient in het plan een stelsel van Eco-tunnels te worden opgenomen.

Tracévariant H.

1. Bij de passage van rijksweg 59 en de Oude Heijningse Dijk is in het plan een alternatief aangegeven met een verdiepte ligging. Wij zijn van mening dat deze passage met een verdiepte ligging moet worden uitgevoerd.
2. Het tracé moet dusdanig worden aangepast dat het dijklichaam van de Holderbergsche Dijk minimaal wordt aangetaast.
3. Door de verdiepte ligging ter hoogte van de wijk Tolberg door te zetten tot vóór de kruising met de Rissebeek wordt de barrièrewerking verkleind en het aantal geluidgehinderden aan de Huijbergse weg gereduceerd.
4. De kruising met de Rissebeek moet op grond van ecologische motieven uitgevoerd worden met een viaductspoor.
5. Ten behoeve van de migratie van zoogdieren in het gebied ten zuiden van Roosendaal moet in het plan een stelsel van Eco-tunnels worden opgenomen.