

Toetsingsadvies over de aanvulling op het  
milieu-effectrapport bij de nieuwe HSL-Nota  
HSL/A16 Breda-Prinsenbeek  
(verlegging en bundeling A16 met HSL-Zuid)

15 augustus 1996



commissie voor de milieu-effectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 20903  
2500 GX DEN HAAG

uw kenmerk  
DGV/HSLz/V-622565

uw brief  
d.d. 31 mei 1996

ons kenmerk  
U546-96/Sf/ab/ao/793-79

onderwerp  
Toetsingsadvies over het aanvullend MER  
HSL/A16 Breda - Prinsenbeek

doorkiesnr.  
(030) 234 76 38

Utrecht,  
15 augustus 1996

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over de aanvulling op het milieu-effectrapport (MER) bij de nieuwe HSL-Nota, HSL/A16 Breda - Prinsenbeek (verlegging en bundeling A16 met HSL-Zuid). Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

ir. P. van Duursen  
voorzitter van de werkgroep  
m.e.r. HSL-Zuid

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

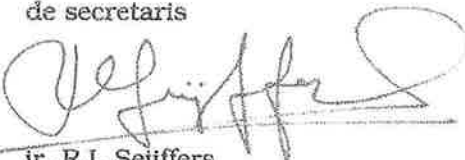
Toetsingsadvies over de aanvulling op het milieu-effectrapport  
bij de nieuwe HSL-Nota  
HSL/A16 Breda-Prinsenbeek  
(verlegging en bundeling A16 met HSL-Zuid)

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over de aanvulling op het milieu-effectrapport bij de nieuwe HSL-Nota. HSL/A16 Breda-Prinsenbeek (verlegging en bundeling A16 met HSL-Zuid)

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

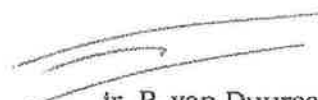
de werkgroep m.e.r. HSL-Zuid

de secretaris



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 15 augustus 1996

## INHOUDSOPGAVE

	<b>Pagina</b>
1. Inleiding	1
2. Algemeen oordeel over de aanvulling op het MER (op PKB-niveau) HSL-A16 Breda-Prinsenbeek	3
3. Verder uitgewerkte opmerkingen over het A-MER	5
3.1 Milieu-aspecten	5
3.1.1 Algemeen	5
3.1.2 Geluid	5
3.1.3 Landschap (in stedelijk en buitengebied)	6
3.1.4 Natuur	6
3.1.5 Externe veiligheid	7
3.2 Horizontale en verticale ligging bundeling A16/HSL-Zuid	7
3.3 Meest milieuvriendelijke alternatief	12

### Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 31 mei 1996, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
- 1A. Brief van het bevoegd gezag d.d. 11 juli 1996 waarin het doel van het aanvullend MER wordt verduidelijkt
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 102 d.d. 31 mei 1996
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

## 1. Inleiding

### **Voorgeschiedenis**

In juni 1987 is de milieu-effectrapportage (m.e.r.) gestart over het voornemen van het kabinet om het nederlandse deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam – Schiphol – Rotterdam – Brussel – Parijs/Londen (HSL-Zuid) aan te leggen. Aan de hand van de richtlijnen<sup>1</sup>] is door de initiatiefnemers, de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V en W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) een HSL-Nota/Milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Deze nota ondervond veel kritiek. In mei 1994 werd een geheel nieuwe HSL-Nota, met daarin het MER, ter visie gelegd. Over het WB3-tracé ten noorden van Rotterdam is in december 1995 een aanvulling op het MER ter visie gelegd. Tevens werd toen een Studie over de Bundeling van de Bestaande Lijn Noord (BBLN) Amsterdam – Rotterdam ter inzage gelegd.

In mei 1996 is de planologische kernbeslissing (PKB) HSL-Zuid, deel 3 vastgesteld. Daarin wordt onder meer een aanvullend MER over de inpassing van de HSL-Zuid bij Breda/Prinsenbeek aangekondigd. Deze aanvulling op het MER bij de nieuwe HSL-Nota/HSL-A16 Breda-Prinsenbeek is vanaf 3 juni 1996 ter inzage gelegd. Dit A-MER behandelt een strakkere bundeling van de HSL met de A16 met als hoofddoel te komen tot een besluit over het al dan niet verleggen van de (te verbreden) A16 naar de westzijde van de hogesnelheidslijn (zie bijlage 1a).

### **Opzet van het advies**

In hoofdstuk 2 van het advies worden de belangrijkste conclusies en aanbevelingen van de Commissie samengevat.

Hoofdstuk 3 bevat nadere opmerkingen over het A-MER met bijbehorende aanbevelingen voor de besluitvorming. Dit hoofdstuk bevat allereerst een paragraaf waarin aspecten als geluid, landschap, natuur en externe veiligheid aan de orde komen. Daarna worden in een tweede paragraaf bij mogelijke tracéliggingen opmerkingen geplaatst. Tenslotte wordt in paragraaf 3.3 op het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) ingegaan.

Bijlage 1 bij het advies bevat de brief waarmee de Commissie verzocht is om advies uit te brengen. Bijlage 2 bevat de tekst van de openbare kennisgeving van deze aanvulling op het MER HSL-Zuid. Bijlage 3 bevat de belangrijkste projectgegevens en de samenstelling van de werkgroep van de Commissie die over dit project heeft geadviseerd. Bijlage 4 bevat een overzicht van de via het bevoegde gezag ontvangen schriftelijke reacties, waaruit de Commissie inhoudelijke aandachtspunten mede in beschouwing heeft genomen.

## **2. Algemeen oordeel over de aanvulling op het MER (op PKB-niveau) HSL-A16 Breda-Prinsenbeek**

In deze aanvulling op het MER bij de nieuwe HSL-Nota/HSL-A16 Breda-Prinsenbeek (verder afgekort tot: A-MER) wordt de complexe infrastructuur in de omgeving van Breda/Prinsenbeek nader geanalyseerd en wordt bezien of door een strakkere bundeling van de A16 met de HSL gunstiger oplossingen kunnen worden gevonden dan het referentie-alternatief rood uit PKB deel 3. Strakkere bundeling wordt mogelijk door gebruikmaking van de bandbreedte voor de HSL en door verlegging van de A16. Door de ter visie legging van het A-MER krijgen alle betrokkenen in dit stadium de gelegenheid hun zienswijze te geven, opdat daarmee bij de nadere uitwerking van de te kiezen optie(s) in de OTB-fase rekening kan worden gehouden.

Volgens de Commissie bevat het A-MER voldoende informatie om het milieubelang te betrekken bij de besluitvorming op PKB-niveau over het al dan niet strakker bundelen van de A16 met de HSL tussen Prinsenbeek-Noord en knooppunt Galder. Het A-MER bevat naar de mening van de Commissie nog niet voldoende gespecificeerde informatie voor een keuze uit alternatieven/varianten of voor een besluit over het verleggen van de (te verbreden) A16 naar de westzijde van de hogesnelheidslijn. Dergelijke specifieke besluiten zullen naar het oordeel van de Commissie pas in de volgende fase, de OTB-fase, genomen kunnen worden. Dit komt ook omdat met de gekozen uitgangspunten voor de alternatieven en varianten niet alle aspecten volwaardig tot hun recht komen en de vergelijking van de behandelde alternatieven en varianten niet volledig is.

De bundeling van de A16 en de HSL biedt interessante nieuwe mogelijkheden om door verschuiving van zowel de HSL als de A16 aan beide een optimale ligging te geven. Er zal nog een aantal (combinaties van) inpassingsvarianten op hun merites moeten worden bezien en tegen elkaar afgewogen voordat een definitieve keuze van de precieze tracé-licging kan plaatsvinden. Ook het proces van ontwikkeling van een (reëel haalbaar) MMA door optimale combinatie van bouwstenen is nog niet afgerond. De belangrijkste aspecten zijn de geluidhinder, de landschappelijk-visuele inpassing en inpassing in de (toekomstige) ruimtelijke structuur van Prinsenbeek-Breda (Valdijk en omstreken) en in de (verstedelijkings) as tussen Etten-Leur en Breda. Een integrale aanpak van de geluidhinder als gevolg van de HSL en de A16 te zamen verdient nog nadere aandacht.

In het buitengebied ten westen en zuiden van Breda-Princenhage is het met name ook gewenst te voorkomen dat actuele landschapswaarden verloren gaan en potentiële natuurontwikkelingsmogelijkheden worden geblokkeerd door niet goed onderbouwde keuzen. Vooral de leemten in de kennis over de grondwaterstromingen ter plaatse dienen ingevuld te worden om te voorkomen dat als gevolg van het HSL/A16- project verdroging van waardevolle natuurgebieden, zoals het Mastbosch, het landgoed het Hout/de Trippelenberg en het Liesbosch optreedt.

Er van uitgaande dat bij de (verdere) besluitvorming over de HSL-Zuid op PKB-niveau voldoende ruimte binnen de toegestane ruimte (volgens artikel 39 van de WRO) in de verticale en horizontale bandbreedte open wordt gehouden om in het vervolgtraject van de OTB-fase de nadere uitwerking van optimaal milieuvriendelijke oplossingen niet te blokkeren, beveelt de Commissie dan ook het volgende aan:

- 1. De uitwerking te overwegen van een variant waarbij in het stedelijk gebied sprake is van een halfverdiepte ligging van de HSL en de A16 en een halfverhoogde ligging van de kruisende infrastructuur en in het buitengebied juist andersom: een halfverhoogde ligging van de gebundelde HSL en A16 en een halfverlaagde ligging van de kruisende wegen.
- 2. Nader te motiveren waarom het knooppunt Princeville niet volgens referentie-alternatief rood kan worden uitgevoerd en te onderzoeken welke verkeerskundige oplossingen mogelijk zijn zonder dat essentiële wijzigingen optreden in de verkeersrelatie die in het oorspronkelijke ontwerp aanwezig waren.
- 3. Nader onderzoek te plegen naar bepaalde uitvoeringsvarianten die in principe mogelijk worden gemaakt door verlegging van de A16 maar die in het A-MER niet of onvoldoende aan de orde zijn gekomen. Het gaat met name om (de voor- en nadelen van) een strakke bundeling met een oostelijk van de HSL-Zuid gelegen A16 en om een strakke bundeling met een westelijk van de HSL gelegen A16.
- 4. Nader te bepalen welke wijze van bundelen optimaal kan bijdragen aan verbetering van de ecologische samenhang van betrokken natuurgebieden via het dal van de Aa of Weerijds, voor zover dit binnen dit project valt.
- 5. Een optimalisering van een tracébundeling op vooral akoestische en visueel-landschappelijke aspecten, waarbij ook de mogelijkheden voor natuurontwikkeling in ogenschouw genomen dienen te worden. Op grond hiervan dient een nieuw MMA ontwikkeld te worden in de OTB-fase.
- 6. Ten behoeve van de besluitvorming een duidelijke, samenvattende overzichtstabel op te stellen van de milieu-gevolgen van alternatieven, waarbij ook enkele belangrijke subvarianten (zoals MMA-variant 'visueel' met dichte tunnelbak Valdijk, alsmede bovengenoemde nieuwe varianten) volwaardig aan de orde komen.
- 7. In het besluit van het Kabinet over verleggen en verbreden van de A16 en bundeling daarvan met de HSL niet alleen aan te geven hoe de PKB (mogelijk) zal worden gewijzigd maar ook welke geldende en/of in procedure zijnde besluiten betreffende de A16 en het knooppunt Princeville zullen vervallen dan wel worden gewijzigd, dit met een overzicht van de te volgen procedures.

### **3. Verder uitgewerkte opmerkingen over het A-MER**

#### **3.1 Milieu-aspecten**

##### **3.1.1 Algemeen**

Waar zich door verlegging van de A16 geheel nieuwe oplossingen kunnen voordoen, zoals ten zuiden van het knooppunt Princeville, zou de nieuwe situatie optimaal moeten worden benut door met een systematische aanpak naar creatieve oplossingen te zoeken. Uit het A-MER wordt niet zichtbaar welke systematiek is gevolgd om tot bundelingsalternatieven te komen en daaruit het (uit milieu-oogpunt) optimale, gebundelde tracé als MMA te ontwikkelen.

Voor de burgers in de omgeving van HSL en A16 zullen de milieu-effecten van de alternatieven extra reliëf krijgen als ook wordt vergeleken met de huidige situatie, d.w.z. zonder HSL-Zuid en zonder verbreding van de A16. Deze vergelijking ontbreekt in het A-MER<sup>1</sup>]. Voor de gemeentelijke overheden is het met name van belang dat een duidelijke vergelijking wordt gemaakt tussen de voorgenomen activiteit volgens PKB deel 3 en wezenlijke elementen uit de Breda-Prinsenbeekvariant.

In het algemeen kan worden gesteld, dat bij het ontwikkelen van de varianten blauw en zwart veel aandacht is besteed aan de mogelijkheden voor bedrijventerreinen, terwijl de bedreigingen van bestaande woningen en mogelijkheden voor woningbouw weinig nadruk krijgen.

- In het kader van stedenbouw en ruimtegebruik beveelt de Commissie aan in de OTB-fase de mogelijkheden van stedenbouw, met name de mogelijkheden voor woningbouw en de uitbouw van bestaande bedrijventerreinen en de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen alsnog meer integraal te bezien in overleg met de betrokken gemeente(n).

##### **3.1.2 Geluid**

Door een strakkere bundeling van de A16 met de HSL-Zuid wordt de mogelijkheid geboden om geluidwerende voorzieningen zodanig te ontwerpen, dat ze voor beide bronnen gelijktijdig werkzaam zijn. Indien dit op systematische wijze en in nauwe samenhang met het ontwerp van de bundelingsvarianten plaats vindt, kan een aanzienlijke verbetering van de akoestische situatie worden bereikt en kunnen kosten voor afscherpende voorzieningen worden gespaard. Met name dienen hierbij ook de mogelijkheden tot bundeling in het verticale vlak (relatieve hoogteligging HSL ten opzichte van A16) te worden betrokken. Een dergelijke aanpak is voor het A-MER nog niet doelgericht uitgevoerd: de schermen voor de A16 en voor de HSL-Zuid worden nu nagenoeg apart bekeken. Een integrale aanpak van de geluidhinder als gevolg van de HSL en de A16 te zamen verdient nog nadere aandacht.

Weinig aandacht wordt besteed aan de Milieukwaliteitsmaat (MKM)-waarden, zoals wel in de nieuwe HSL-Nota/MER en het A-MER ten aanzien van de studie tracé WB3 is gedaan. Ook daardoor kan niet goed worden beoordeeld welke milieuwinst in akoestische zin door de bundeling behaald is en eventueel nog te behalen valt. Dit geldt ook voor de winst voor het woon- en leefmilieu ten opzichte van de huidige situatie zonder HSL en zonder A16-verbreding.



De specifieke geluidhinderproblematiek is voor onderdelen van het traject tussen de aansluitingen Prinsenbeek en Galder zo complex dat zonder een nadere kwantitatieve uitwerking nog geen zinvol onderscheid tussen de diverse alternatieven (en varianten daarvan) te maken is.

- De Commissie beveelt aan de akoestische effecten gedetailleerder uit te werken voordat een of meer opties gericht worden gekozen om verder in de OTB-fase te optimaliseren. Bij een van de gebruikte criteria, te weten "het aantal gehinderden", kan het onderscheidend vermogen mogelijk worden verbeterd door slechts het aantal ernstig gehinderden te beschouwen.

### 3.1.3 Landschap (in stedelijk en buitengebied)

De verleggingsvarianten blauw en zwart hebben over een groot deel van het traject een relatief hoge ligging boven het maaiveld gekregen. Door deze ligging zijn extra hoge schermen nodig. De relatief hoge ligging en de hoge schermen doen afbreuk aan de visueel-ruimtelijke/landschappelijke inpassing. Dit wordt in de beoordeling in het A-MER niet tot uitdrukking gebracht. Ook is in het A-MER de waarde van een samenhangende landgoederenzone Lindenborgh-Zoudtland-Liesbosch niet beoordeeld (zie verder onder 3.2).

- Vanwege de akoestische en landschappelijke inpassing van de HSL/A16 bundel beveelt de Commissie aan alsnog na te gaan of in het stedelijk gebied een half verdiepte infrabundel met een halfverhoogde ligging van kruisende wegen (onder meer Valdijk) en in het buitengebied een halfverhoogde gebundelde ligging met een halfverdiepte ligging van de kruisende wegen tot de mogelijkheden behoren.

De aangereikte informatie in het A-MER over lengte en hoogten van geluidschermen is nog te summier om de visuele effecten in het stedelijk gebied en in het landelijk gebied te kunnen beoordelen.

- De Commissie beveelt aan in de OTB-fase de optimale akoestische en visueel-ruimtelijke inpassing in hun onderlinge samenhang nader te bezien in enerzijds het stedelijke en anderzijds het landelijke gebied.

### 3.1.4 Natuur

In het A-MER ontbreken de mogelijk positieve milieu-effecten van afbraak van de huidige A16 ten zuiden van de Graaf Engelbertlaan tot aan ongeveer de Effense weg, dit inclusief het gedeelte in het beekdal van de Aa of Weerij. Met deze afbraak kunnen nieuwe mogelijkheden tot een betere inpassing van de gebundelde HSL-Zuid en A16 ontstaan met minder versnippering, betere natte en droge verbindingen en kunnen mogelijkheden tot natuurontwikkeling maximaal worden benut (zie verder onder 3.2).

- In de PKB-fase zouden de mogelijkheden tot verbetering van de ecologische samenhang tussen waardevolle deelgebieden en mogelijkheden tot natuurontwikkeling niet moeten worden geblokkeerd. In de OTB-fase kunnen, zoals reeds voorzien in PKB deel 3, de natuurontwikkelingsmogelijkheden nader worden uitgewerkt, dit mede in afstemming met de plannen voor de herinrichting Weerij.

### 3.1.5 Externe veiligheid

In het A-MER wordt aan de aspecten sociale veiligheid en onveiligheid voor woonbebouwing door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg voldoende aandacht besteed voor besluitvorming op PKB-niveau.

In de verdere uitwerking op OTB-niveau dient daarnaast ook het individueel en groepsrisico van de gebundelde HSL met de A16 nader te worden uitgewerkt en getoetst te worden aan de indicatieve criteria voor het risico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de 'vrije baan' (zoals vastgesteld in februari 1996). Voorts zou ook het wederzijdse risico voor weg- en treingebruikers in beschouwing genomen moeten worden in het geval van een calamiteit op de weg of op de spoorbaan. Uiteraard is dit mede afhankelijk van de afstand tussen weg en spoorbaan en de inrichting van de tussenliggende zone.

### 3.2 Horizontale en verticale ligging bundeling A16/HSL-Zuid

Uit het A-MER wordt niet zichtbaar welke systematiek is gevolgd om tot bundelingsalternatieven te komen en daaruit het (uit milieu-oogpunt) optimale gebundelde tracé als MMA te ontwikkelen. Dit komt ook omdat met de gekozen uitgangspunten voor de alternatieven en varianten niet alle aspecten volwaardig tot hun recht komen.

De mate waarin het veiling/IABC-terrein wordt aangesneden, lijkt de voornaamste invalshoek te zijn naast het ontzien van het landgoed Lindendorp. Door verlegging van de A16 ontstaat, met name ten zuiden van het knooppunt Princeville, ruimte die ook andere bundelingsopties dan de blauwe en zwarte varianten mogelijk maken. Ook andere invalshoeken (geluid, natuur en landschap en dergelijke) zouden dan beter aan bod kunnen komen.

Het A-MER maakt met name niet duidelijk waarom een bundeling waarbij de A16 oostelijk van de HSL blijft liggen, met mogelijk minder ingrijpende gevolgen voor het Bredase buitengebied, niet tot de mogelijkheden behoort. Ook is het niet geheel duidelijk om welke redenen bij een westelijk van de HSL gelegen A16 een strakkere bundeling op het traject tussen de Liesboslaan en de Overasebaan tot de onmogelijkheden zou behoren. Wel is het zo dat met name de boogstralen van de HSL en de boogstralen van de aftakkingen naar en van het station Breda bepalend zullen zijn. Dit is als volgt in te zien.

De voorziene spoorboog vanaf station Breda richting Princenhage-Antwerpen heeft gevolgen voor de tracering van infrastructuur ter plaatse. De bestaande spoorlijn Breda-Etten Leur zal hierdoor in noordelijke richting worden verplaatst. Hierdoor komt ruimte vrij om het eventuele ruimteverlies door aansnijding van de HSL van het veiling/IABC-complex te compenseren. Een ander gevolg is dat het wenselijk is de boogstraal van de HSL-lijn ten zuiden van het invoegpunt van deze boog te vergroten. Ter plaatse zullen de HS-treinen 300 km/uur rijden, wat een minimum-boogstraal vergt van 4500 m met bijbehorende verkanting. De invoegende treinen uit de richting Tilburg-Breda zullen echter, wegens het voorziene stoppen bij station Breda en de ruimtelijk noodzakelijke krappe straal van de te volgen boog richting Princenhage (vice versa) bij het invoegpunt op de HS-lijn slechts een snelheid van ca. 110 km per uur

kunnen behalen, waarvoor een geringere verkanting gewenst is dan voor 300 km per uur. Door derhalve de boogstraal op de HSL-Zuid-lijn direct ten zuiden van het invoegpunt te vergroten tot 6000 m kan de verkanting ten behoeve van HS-treinen zodanig worden verkleind, dat deze ook voor de langzamere treinen van/naar Breda aanvaardbaar is.

De Commissie plaatst hierbij echter enkele kanttekeningen.

Ten eerste houdt een iets grotere verkanting voor de langzamere treinen geen gevaar voor het treinverkeer in, want zelfs als een trein hier onverhoeds tot stilstand zou komen, dan leidt dit niet tot veiligheidsproblemen. Alleen het comfort van de reiziger (neiging tot zijdelingse verschuiving)<sup>1</sup>], alsmede een wat intensiever onderhoud van de infrastructuur ter plaatse zijn dan in het geding. Men kan zich daarom afvragen, of het zo bezwaarlijk zou zijn, als een (niet HST) trein ter plaatse iets 'schuiner' door de bogen zou rijden dan uit comfortoverwegingen wenselijk zou zijn, indien significante ruimte- en milieuwinst zou kunnen worden behaald door een andere ligging van de HSL en de A16, met name ten zuiden van de Liesboslaan.

- De Commissie beveelt aan (in de OTB-fase) na te gaan, of door minder strak vast te houden aan de uitgangspunten dat het IABC-veilingcomplex in het geheel niet wordt aangesneden door de HSL-Zuid zelf, alsmede door de technische norm voor de boogstralen te verruimen (dat wil zeggen krappere stralen toe te laten) een minder ingrijpende verlegging van de spoorbaan Breda-Etten Leur en een strakkere bundeling in het buitengebied bij Rith en Effen tot de mogelijkheden behoort. Daarmee wordt beoogd minder ruimtebeslag of minder restruimte (een grotere afstand tot Effen) te veroorzaken en hiermee een betere akoestische en landschappelijke inpassing te bereiken.

In de inspraak<sup>1</sup>] wordt gepleit voor een strakkere bundeling door de HSL in de berm van de A16 te leggen. Een andere oplossing voor een strakkere bundeling voor het traject tussen de Liesboslaan en knooppunt Galder zou kunnen zijn het projecteren van de HSL tussen de rijbanen van de A16. Voordeel hiervan kan zijn dat latere verbreding van de A16 (inclusief op- en afritten) eenvoudiger is. De veiligheid kan worden verzekerd door een voldoende afstand tussen de HSL en de beide rijbanen van de A16 en door een passende inrichting van de tussenruimte. Zo nodig kan in deze ruimte ook een weg voor hulpverlening worden aangelegd. Nader gemotiveerd moet worden of zo'n middenbermligging al dan niet een adequate oplossing kan bieden.

- De Commissie beveelt aan nader onderzoek te plegen naar bepaalde uitvoeringsvarianten die in principe mogelijk worden gemaakt door verlegging van de A16 maar die in het A-MER niet of onvoldoende aan de orde zijn gekomen. Het gaat met name om (de voor- en nadelen van) een strakke bundeling met een oostelijk van de HSL-Zuid gelegen A16 en om een strakke bundeling met een westelijk van de HSL gelegen A16.

*Voor nader commentaar wordt het geheel in de volgende delen geknipt:*

- Vanuit het noorden tot Lunetstraat/aansluiting Prinsenbeek.
- Van aansluiting Prinsenbeek via Valdijk tot Liesboslaan, inclusief de spoorverbindingbogen.

---

3 Zie ook reactie 31, bijlage 4.

4 Zie reactie 33, bijlage 4.

- Knooppunt Princeville.
- Van Liesboslaan tot aansluiting Rijsbergen.
- Van aansluiting Rijsbergen via Effen en dal van Aa of Weerij naar knooppunt Galder.

#### **Vanuit het noorden tot Lunetstraat/aansluiting Prinsenbeek**

Volgens de PKB deel 3 zal ten behoeve van het OTB een nadere uitwerking plaatsvinden van de inrichting en verlegging van de infrastructuur (onder meer een nieuwe Oost-West verbinding) nabij het station Prinsenbeek.

#### **Van aansluiting Prinsenbeek via Valdijk tot Liesboslaan**

Bij de verticale ligging is voor beide verleggingsvarianten (blauw en zwart) in het algemeen uitgegaan van een maaiveldligging van kruisende wegen/infrastructuur. Hierdoor ontstaan relatief hooggelegen weglichamen van de A16 en de HSL-Zuid met de daarbij (extra hoge) benodigde geluidsschermen als visuele barrières.

Breda, waarin per 1 januari 1997 Prinsenbeek wordt opgenomen, is een groei-gemeente met een VINEX-taakstelling en is als stedelijk knooppunt aangewezen. Daarom kan het wenselijk zijn de infrastructuurbundel HSL/ A16/A58 (inclusief Princeville) in samenhang met de bestaande en vooral toekomstige stedelijke structuur vorm te geven. Voor de Commissie is het onduidelijk waarom de uitwerking ontbreekt van met name een halfverdiepte ligging van de HSL en de A16 in de omgeving van de Valdijk, waardoor deze in samenwerking met de gemeente tot een stedelijke verbindingzone zou kunnen worden uitgebouwd die half verhoogd over de HSL en de A16 wordt geleid. Voor de kruising met de spoorlijn Breda-Roosendaal zou dan een verhoging tot 4 à 5 m van de HSL/A16 kunnen worden overwogen over een iets verdiepte spoorlijn Breda- Roosendaal.

Een andere mogelijkheid is een gesloten tunnelbak. De gemeente denkt in dit verband aan een tunnelbak met een lengte van tenminste 500 m.

- De Commissie beveelt aan in ieder geval de uitwerking te overwegen van een variant waarbij in het stedelijk gebied van een halfverdiepte ligging van de HSL en de A16 en een halfverhoogde ligging van de kruisende infrastructuur sprake is.

De akoestische en visuele inpassing bij de Bierensweg van de verbindingsoog naar Antwerpen is een nader aandachtspunt voor de OTB-fase (zie inspraak). Daarbij verdienen vooral ook de cumulatieve geluid-effecten van de verschillende infrastructuur<sup>1</sup>] de aandacht.

#### **Knooppunt Princeville**

Over de precieze vormgeving van het knooppunt Princeville, de aansluiting van de A58 op de A16, heeft reeds een deel van de besluitvorming plaatsgevonden, waarbij het ontwerp gedetailleerd is vastgelegd. In het referentie-alternatief rood wordt van deze besluitvorming uitgegaan. Hierbij is van een volledige aansluiting van de Liesboslaan op de A16 sprake en van een halve aansluiting van de Liesboslaan op de A58. Hierdoor zal het IABC/ Veilingcomplex een volwaardige ontsluiting krijgen. Een goede verbinding tussen Etten-Leur en Breda is eveneens gewaarborgd.

5 Zie ook reacties 24, 88, 92 e.a., bijlage 4.

In de inspraak<sup>1</sup>] wordt gevraagd waarom het knooppunt Princeville niet onveranderd uitgevoerd kan worden volgens het referentie-alternatief rood.

In het A-MER worden verkeerstechnische redenen aangegeven zonder dat deze nader worden uitgewerkt. Volgens de Commissie zal nader moeten worden gemotiveerd waarom het knooppunt Princeville niet volgens referentie-alternatief rood kan worden uitgevoerd, voordat tot herziening van dit knooppunt zou kunnen worden overgegaan. Daarbij moet de invloed van de eventuele herziening van het knooppunt op de verkeersafwikkeling in Breda en, als gevolg van het (eventueel) vervallen van de halve aansluiting Liesboslaan, op het sluisverkeer ten noorden en zuiden van de A58 tussen Rucphen/Etten-Leur en Breda, worden aangegeven.

Het in de OTB-fase te ontwikkelen tracé kan leiden tot een gewijzigde detaillering van het knooppunt Princeville en de aansluiting met de A58<sup>1</sup>]. Het moet duidelijk worden of zo'n wijziging binnen de marges valt van de inhoud van de in 1994/1995 uitgevoerde milieu-effectrapportage en de daarover reeds genomen (principe-) besluiten.

Bij de vaststelling van de detaillering van het knooppunt is tot nu toe rekening gehouden met twee cultuurhistorische monumenten, te weten twee boerderijen bij Bagven<sup>1</sup>]. De Commissie vraagt bij wijziging van het knooppunt opnieuw aandacht voor de inpassing van deze monumenten. Hetzelfde geldt voor het landgoed Lindenborgh<sup>1</sup>].

In een groot aantal inspraakreacties wordt opgemerkt, dat in het A-MER de milieugevolgen van de subvariant voor de aansluiting van de A16/A58 bij Lies beperkt en onvolledig worden uitgewerkt.

Indien deze subvariant serieus in beschouwing zou worden genomen, zouden volgens de Commissie eerst de milieugevolgen daarvan volwaardig moeten worden uitgewerkt. Daarbij dient dan tevens de samenhang van de landgoederenzone Lindenborgh, Zoudtland en Liesbosch aan de orde te komen.

- De Commissie beveelt aan nader te motiveren waarom het knooppunt Princeville niet volgens referentie-alternatief rood kan worden uitgevoerd en te onderzoeken welke verkeerskundige oplossingen mogelijk zijn zonder dat essentiële wijzigingen optreden in de verkeersrelatie die in het oorspronkelijke ontwerp aanwezig waren.

#### **Van Liesboslaan tot aansluiting Rijsbergen**

Bij de verticale ligging is voor beide verleggingsvarianten (blauw en zwart) uitgegaan van een maaiveldligging van kruisende wegen/infrastructuur. Hierdoor ontstaan relatief hooggelegen dijklichamen van de A16 en de HSL-Zuid met de daarbij (extra hoge) benodigde geluidsschermen, waardoor het geheel een grote visuele barrière vormt.

- De Commissie beveelt aan vanwege de akoestische en landschappelijke inpassing in dit zuidelijk deel voor de HSL/ A16 bundel alsnog na te gaan of een halfverhoogde gebundelde ligging tot de mogelijkheden behoort, met een halfverdiepte ligging van de kruisende wegen.

---

6 Zie ook reacties 10, 12, 33, 36, 109 e.a., bijlage 4.

7 Zie ook reacties 25, 33, 36, 89 e.a., bijlage 4.

8 Zie ook reactie 9, bijlage 4.

9 Zie ook reacties 32, 97, 108, bijlage 4.

Bij de verleggingsvarianten wordt het landschappelijk en cultuurhistorisch<sup>1]</sup> waardevolle gebied bij de Rith en bij de Bijloop aangetast. Het verdient aanbeveling strakkere (horizontale) bundelingsmogelijkheden ter plaatse te bezien (zie ook volgende tracédeel).

Een verder punt van aandacht (in de OTB-fase) is de bereikbaarheid van de bos- en natuurterreinen voor wandelende en fietsende recreanten in de periferie van de stad ten westen van Princenhage<sup>1]</sup>, maar ook tussen bijvoorbeeld de Krabbebosschen en het Mastbosch.

#### **Van aansluiting Rijsbergen via Effen en dal van Aa of Weerijs naar knooppunt Galder**

Het A-MER geeft te weinig informatie om op milieugronden een afweging tussen een tunnel onder de Aa of Weerijs en een viaduct er over heen te kunnen maken. Daarvoor is eerst nader inzicht in de grondwaterstromingspatronen essentieel. Er zou moeten worden voorkomen dat door een onvoldoende onderbouwing van deze keuzemogelijkheid door dit project natuurontwikkelingsmogelijkheden worden geblokkeerd want de kans bestaat dat (verdere) verdroging gaat optreden in de omringende gebieden<sup>1]</sup>. Juist door de verlegging van de A16 ontstaan mogelijkheden om tot een geringere versnippering te komen en kunnen verbetering van de natte en droge ecologische verbindingen via het beekdal van de Aa of Weerijs, met de daaraan verbonden natuurontwikkelingsmogelijkheden, eerder binnen het bereik komen.

Een aandachtspunt bij een tunnel is of door een belemmering van grondwaterstromen kwel zou kunnen optreden met als gevolg verdroging in het ene gebied (bijvoorbeeld Mastbosch) en hoge grondwaterstanden in andere gebieden, met consequenties voor de betreffende gebieden.

Ter hoogte van de belangrijke (verder te ontwikkelen) ecologische verbinding tussen de Krabbebosschen en het Mastbosch en het Hout via het beekdal van de Aa of Weerijs (EHS) zou dan ook nader (geohydrologisch) onderzoek moeten plaatsvinden en in overleg met de betrokken autoriteiten (LNV, de herinrichtingscommissie Weerijs) moeten worden nagegaan welke eisen de inrichting van deze ecologische verbinding stelt aan tracé en uitvoering van de HSL en de A16 ter plekke. Daarbij zou moeten worden bekeken in hoeverre tussen de HSL en de A16 een voldoende tussenruimte nodig is als 'stepping stone' in deze verbinding.

- De Commissie beveelt aan de ecohydrologische aspecten in het deel tussen de knooppunten Rijsbergen en Galder nader uit te diepen. Dit ter onderbouwing van een keuze tussen tunnel of viaduct ter hoogte van de Aa of Weerijs en de wijze waarop ecologische verbindingen en natuurontwikkeling maximaal tot hun recht kunnen komen.

Daarnaast speelt de akoestische en landschappelijke inpassing ter plaatse van Effen een rol. Daarom dient nagegaan te worden of door een nauwere bundeling van de A16 en de HSL-Zuid in dit zuidelijke deel en eventueel een oostligging van de A16 ook zonder tunnel een betere akoestische en landschappelijke inpassing verkregen kan worden.

---

10 Zie ook reactie 51, bijlage 4.

11 Zie ook reactie 134, bijlage 4.

12 Zie ook reactie nr. 134, bijlage 4.

- De Commissie beveelt aan na te gaan of door minder strak vast te houden aan de uitgangspunten dat het IABC-veilingcomplex in het geheel niet wordt aangesneden door de HSL-Zuid zelf en door de technische norm voor de boogstralen iets te verruimen een strakkere bundeling in het buitengebied bij Effen en de Rith tot de mogelijkheden behoort, met minder ruimtebeslag of minder restruimte, een grotere afstand tot Effen en daarmee een betere akoestische en landschappelijke inpassing.

### 3.3 Meest milieuvriendelijke alternatief

Bij de ontwikkeling van het MMA zijn volgens de Commissie de aanwezige mogelijkheden niet voldoende uitgeput. Het is vanuit milieu-oogpunt, mede gezien de nog vrij globale uitwerking van geluid- en landschappelijke aspecten, onduidelijk waarom in het A-MER aparte MMA's voor de aspecten "geluid" en "landschap/visueel" zijn ontwikkeld. Akoestisch gezien verschillen de MMA-varianten 'visueel' en 'geluid' immers niet of nauwelijks. Wezenlijke akoestische verschillen treden pas op bij subvarianten van MMA "visueel" en bij een andere samenhangende akoestische/visuele inpassing in het buitengebied.

Daarnaast zijn deze twee aspecten in het voorliggende geval in principe niet strijdig, mits de gewenste geluidreductie niet alleen door geluidschermen maar ook door maatregelen aan de bron (geluidarm wegdek, aangepaste rijsnelheid op de weg) en vooral door meer verdiepte ligging wordt gerealiseerd.

Uit het voorafgaande zal duidelijk zijn, dat volgens de Commissie een echt samenhangend meest milieuvriendelijk alternatief nog ontbreekt. Hierin zal nog moeten worden voorzien. Dit MMA zal vooral in de OTB-fase precies gestalte moeten krijgen, omdat daarvoor veelal een nadere gedetailleerde uitwerking benodigd is.

- De Commissie beveelt aan op basis van nader onderzoek naar bundelingsalternatieven een nieuw MMA te ontwikkelen.





## BIJLAGEN



bij het toetsingsadvies over de  
aanvulling op het  
milieu-effectrapport bij de  
nieuwe HSL-Nota HSL/A16  
Breda-Prinsenbeek  
(verlegging en bundeling  
A16 met HSL-Zuid)

(bijlagen 1 t/m 4)



## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 31 mei 1996 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

<small>Ministerie van Verkeer en Waterstaat</small>	
Directoraat-Generaal voor het Vervoer	
	
Commissie voor de milieu-effectrapportage	
Aan	
De Commissie voor de milieu-effectrapportage	
Postbus 2345	
3500 GH Utrecht	
Ingekomen: 17 JUNI 1996	
Aanvraag: 92P-96	
Datum: 31 mei 1996	
Bijlage(n): 10	
Omschrijving: DGV/HSLz/V-622565	
Uw kenmerk: 073-8617360	
Onderwerp: Aanvullend MER HSL-A16 Breda-Prinsenbeek	

Geachte Commissie,

Hierbij ontvangt u tien exemplaren van het Aanvullend MER (A-MER) HSL-A16 Breda-Prinsenbeek. Dit rapport vormt een aanvulling op het MER dat geïntegreerd in de Nieuwe HSL-Nota (PKB-1) is gepubliceerd. Het behandelt de mogelijkheden om te komen tot een strakkere bundeling van de HSL en de A16, ter hoogte van Breda-Princenhage, onder andere door middel van een verlegging van de A16.

Conform artikel 7.23 van de Wet milieubeheer verzoek ik u advies uit te brengen over dit rapport.


Het A-MER zal vanaf 3 juni 1996 gedurende 8 weken, tot en met 26 juli 1996 ter visie liggen. Op donderdag 20 juni zal een informatiemarkt plaatsvinden, de openbare hoorzitting vindt plaats op maandag 1 juli.

Ik verzoek u vriendelijk zo spoedig mogelijk na 26 juli, liefst medio augustus uw advies uit te brengen. Mede op basis van de adviezen van uw Commissie en die van andere wettelijke adviseurs, de inspraakreacties en het bestuurlijk overleg, zal het kabinet begin september een standpunt innemen over mogelijke aanpassing van het HSL-tracé, het verleggen van de A16 en het aanpassen van het Knooppunt Princeville. Dit standpunt zal, naar het zich laat aanzien, in september aan het parlement worden voorgelegd.

Indien u ten behoeve van uw werkzaamheden een lokatiebezoek wilt brengen aan het studiegebied, dan zijn wij uiteraard graag bereid hieraan onze volledige medewerking te verlenen.

Hoogachtend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
voor deze,  
De Projectdirecteur Hogesnelheidslijn-Zuid,

  
ir. W. Korff

## BIJLAGE 1A

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 11 juli 1996 waarin het doel van het aanvullend MER wordt verduidelijkt



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de Commissie voor de  
Milieu-effectrapportage  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen:	12 JULI 1996
nummer:	
dossier:	793-68
kopie naar:	5+

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Ir. W. korf	070 - 351 6707
Datum	Bijlage(n)
11 juli 1996	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGV/HSL-z/V-623219	-
Onderwerp	
aanvullend MER HSL-A16 Breda/Prinsenbeek	

Geachte Commissie,

In vervolg op mijn advies-aanvraag van 31 mei jl. en naar aanleiding van het locatiebezoek van uw commissie op 28 juni jl. meen ik er goed aan te doen het doel van het A-MER te verduidelijken.

Naar u bekend is, verwoordt het kabinet in de PKB deel 3 haar standpunt over onder meer het tracé (horizontaal en verticaal) van de hogesnelheidslijn en de uitgangspunten voor de verdere inpassing. Ook bevat de PKB, deel 3 het voorstel van het kabinet aan de Tweede Kamer voor het voor de aanleg beschikbaar te stellen budget. Door middel van een gekleurde band wordt op kaarten aangegeven binnen welke marges de as van de hogesnelheidslijn, naar de huidige inzichten van het kabinet, kan variëren. Op de bladzijden 76 t/m 83 van de PKB is deze gekleurde band voor het trajectdeel in Breda en Prinsenbeek aangegeven en toegelicht. Daarnaast is, onder meer om in de volgende fase te kunnen inspelen op eventuele innovaties en nieuwe inzichten omtrent inpassing en ontwerp, een ruimere grens, zoals bedoeld in artikel 39 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, in de PKB deel 3 opgenomen.

Het A-MER bevat de informatie om te komen tot een besluit over het al dan niet verleggen van de (te verbreden) A16 naar de westzijde van de hogesnelheidslijn. Het is geenszins de bedoeling dat het A-MER - in deze fase van de PKB-procedure - de basis vormt voor besluitvorming over de

Postadres postbus 20903, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Koningsingegracht 19

Telefoon 070-3517469  
Telefax 070-3516344

Bereikbaar met tramlijn 1 (station CS), tramlijn 9 (station HS en CS) en buslijn 16 (station CS)




DGV/HSL-z/V-623219

precieze ligging van hogesnelheidslijn en A16 ter hoogte van Breda en Prinsenbeek. In de volgende fase van het Tracébesluit voor de HSL en de (verlegde en verbrede) A16 zal een gedetailleerd MER opgesteld worden. In dit MER zal - binnen de door het kabinet en parlement vast te stellen (budgettaire) grenzen - een aantal varianten onderling vergeleken worden om te komen tot de vaststelling van de exacte ligging van de hogesnelheidslijn en de verlegde A16. Uiteraard zal ook de integrale inpassing van de infrastructuurbundel onderdeel zijn van dit MER. Belangrijke aandachtsgedebieden zijn daarbij bijvoorbeeld een integrale aanpak van de geluidshinder-problematiek van hogesnelheidslijn en A16 en de akoestische en de visueel-ruimtelijke (landschappelijke) inpassing. In deze fase zullen - afgestemd op de in voorbereiding zijnde herinrichting Weerijs - onder meer de plannen voor potentiële natuurontwikkelingsmogelijkheden worden uitgewerkt tot concrete voorstellen.

Ik hoop met het voorgaande het doel van het A-MER voldoende te hebben verduidelijkt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE PROJECTDIRECTEUR HSL-ZUID



Ir. W. Korf

## BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van het A-MER HSL-A16 van de aanvulling op het MER in  
Staatscourant nr. 102 d.d. 31 mei 1996

# Inspraak aanvullend milieu-effectrapport HSL-A16 Breda-Prinsenbeek

### De Nieuwe HSL-Nota

In 1994 heeft het kabinet in de Nieuwe HSL-Nota (PKB deel 1) een voorstel gepresenteerd voor de aansluiting van Nederland in zuidelijke richting op het Europese net van hogesnelheidslijnen. Wat betreft het HSL-tracé door Noord-Brabant heeft het kabinet haar voorkeur uitgesproken voor een tracé vanaf een nieuwe spoorbrug over het Hollandsch Diep, gelegen naast de huidige spoorbrug, langs de bestaande spoorlijn naar Zevenbergschen Hoek, langs Prinsenbeek en Breda en verder langs de A16 naar de grensovergang bij Hazelbontk. Bij dit tracé is uitgegaan van vastgestelde en in ontwikkeling zijnde plannen voor de verbreding van de A16, inclusief de aanleg van de nieuwe aansluiting van de A58 op de A16, het Knooppunt Princeville.



### Wat is er daarna gebeurd?

Het voorstel voor een hogesnelheidslijn doorloopt onder andere de besluitvormingsprocedure Planologische Kernbeslissing (PKB), met daaraan gekoppeld de procedure van milieu-effectrapportage (MER). Ten behoeve van deze procedures heeft in 1994 een uitgebreide inspraakronde plaatsgevonden. Na de inspraak, de uitgebrachte adviezen en het bestuurlijk overleg heeft het kabinet onlangs een besluit genomen over het HSL-tracé (PKB-3). Voor een aantal locaties is echter de inpassing van de HSL nader onderzocht. Een van deze locaties betreft de passage door de gemeenten Breda en Prinsenbeek. Uit nadere studie is gebleken, dat een betere onderlinge afstemming van het tracé van de HSL en van de A16 mogelijk is. Dit is aanleiding geweest voor het opstellen van het Aanvullend Milieu-Effectrapport (A-MER) HSL-A16 Breda-Prinsenbeek.

### Het A-MER HSL-A16 Breda-Prinsenbeek

Het A-MER HSL-A16 Breda-Prinsenbeek behandelt de bundeling van de HSL met de A16 ter hoogte van Breda en Prinsenbeek, waarbij een verlegging van de A16 wordt onderzocht. Ook de invloed op de plannen voor de verbreding van de A16 en de aanleg van het Knooppunt Princeville komen in het A-MER aan de orde. Om een zo goed mogelijk besluit te kunnen nemen, zijn de (milieu-) effecten onderzocht van tracé-alternatieven van de HSL in samenhang met de reconstructie van de A16. Het A-MER HSL-A16 Breda-Prinsenbeek bevat de resultaten van dit onderzoek.

Het A-MER HSL-A16 Breda-Prinsenbeek doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet Milieubeheer. In het kader daarvan wordt u in de gelegenheid gesteld uw mening kenbaar te maken.

### Waar ligt het A-MER HSL-A16 Breda-Prinsenbeek ter inzage?

Het A-MER HSL-A16 Breda-Prinsenbeek (rapport, kaarten-bijlage en samenvatting) ligt vanaf 3 juni tot en met 26 juli 1996 gedurende de normale openingstijden ter inzage op de daarvoor gebruikelijke plaatsen in:

- het provinciehuis van 's-Heertogenbosch;
- de gemeentehuizen van Breda, Prinsenbeek, Rijsbergen, Nieuw-Ginneken en Ellen-Leur;
- de vestigingen van de openbare bibliotheken in Breda, Prinsenbeek, Rijsbergen, Nieuw-Ginneken en Ellen-Leur;
- het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, Waterstraat 16 te 's-Heertogenbosch;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Plesmanweg 1 te Den Haag.

Het A-MER HSL-A16 blijft ná 26 juli 1996 voor inzage beschikbaar in het gemeentelijke kantoor van Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant. Aldaar kan men tevens kennis nemen van eerder met betrekking tot de besluitvorming over dit gedeelte van de HSL en de A16 verschenen documenten.

### Voorlichting

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat organiseert een voorlichtingsbijeenkomst om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van het A-MER HSL-A16 Breda-

Prinsenbeek. Tijdens deze bijeenkomst worden toelichtingen gegeven op het A-MER HSL-A16 en bestaat de gelegenheid een informatiemarkt te bezoeken. Deskundigen zijn aanwezig om uw vragen te beantwoorden. De voorlichtingsbijeenkomst vindt plaats op:

Donderdag 20 juni 1996 in  
Sociaal Cultureel Centrum De Koe  
Ambachtlaan 1 te Breda.

De informatiemarkt kan worden bezocht van 18.30 tot 22.00 uur.

De plenaire toelichtingen vinden plaats om 19.30 en 21.00 uur.

### Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling op het A-MER HSL-A16 Breda-Prinsenbeek reageren. Uw schriftelijke reactie kunt u tot uiterlijk 26 juli 1996 zenden aan:

Inspraakpunt HSL-Zuid  
Kneuterdijk 6  
2514 EN Den Haag.

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om een vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Uw mondelinge reactie kunt u kenbaar maken tijdens een openbare hoorzitting. Indien u van deze mogelijkheid gebruik wilt maken, wordt u verzocht dit vóór 25 juni 1996 schriftelijk of telefonisch aan het Inspraakpunt HSL-Zuid kenbaar te maken. De hoorzitting wordt gehouden op:

Maandag 1 juli 1996 in  
Sociaal Cultureel Centrum De Koe  
Ambachtlaan 1 te Breda  
(aanvang 20.00 uur, zaal open vanaf 19.30 uur).

### Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt HSL-Zuid bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere toe aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Vervolgens bepalen beide ministers hun standpunt ten aanzien van de in het A-MER HSL-A16 Breda-Prinsenbeek beschreven problematiek. Zij doen dit mede op basis van de inspraak, de ingewonnen adviezen en de resultaten van het bestuurlijk overleg in de regio.

Vanaf 12 augustus 1996 kunt u de ontvangen reacties inzien op de in deze advertentie genoemde locaties.

### Nadere informatie A-MER HSL-A16 Breda-Prinsenbeek

Het A-MER HSL-A16 Breda-Prinsenbeek met de kaarten-bijlage wordt tegen betaling van f 25,- beschikbaar gesteld. Een uitgebreide samenvatting van het A-MER HSL-A16 met toelichtende kaarten kan worden verkregen voor f 5,-. Ten behoeve van de inspraak is verder een publieksamenstelling van het A-MER HSL-A16 gemaakt, die op de voorlichtingsbijeenkomst beschikbaar is. Deze gratis publieksamenstelling, de uitgebreidere samenvatting en het complete A-MER HSL-A16 kunnen worden aangevraagd bij:

Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant  
Projectbureau HSL-A16  
Postbus 90157  
5200 RM 's-Heertogenbosch  
Telefoon: (073) 681 73 60,  
fax: (073) 681 73 69.

Voor nadere informatie over de inhoud van het A-MER HSL-A16 kunt u zich wenden tot mevrouw C.L.M. Creten van de directie Noord-Brabant, telefoon (073) 681 77 86 (bij geen gehoor 681 78 17).

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt HSL-Zuid, Kneuterdijk 6, 2514 EN Den Haag, telefoon: (070) 361 87 54; fax: (070) 361 46 00.

## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V en W) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM)

**Bevoegd gezag:** voor de planologische kernbeslissing (PKB) en voor het Tracé-besluit: de Ministers van V en W en VROM

**Besluit:** planologische kernbeslissing en tracébesluit

**Categorie Besluit m.e.r.:** C2.1

**Activiteit:** Het voornemen betreft de aanleg en gebruik van het Nederlandse deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Rotterdam-Brussel-Parijs/Londen.

In PKB deel 3 (pag. 17) wordt het volgende gesteld: "De HSL-Zuid zal tussen het Hollandsch Diep en de Belgische grens gerealiseerd worden volgens een tracé dat vrijwel geheel bundelt met de autosnelweg A16 (E19). Dit inclusief de twee spoorverbindingen die medegebruik mogelijk maken en de voor de realisering van het tracé noodzakelijke aanpassingen aan de bestaande infrastructuur en overige bijkomende werken, en binnen de grenzen of beperkingen zoals bedoeld in artikel 39 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening." en op pag. 12 en 13:

"In het bestuurlijk overleg zijn door de gemeenten Breda en Prinsenbeek concrete voorstellen gedaan voor de inpassing van de HSL-Zuid in die gemeenten. Onderdeel van deze voorstellen is het ter hoogte van Breda/Effen verleggen van de autosnelweg A16 naar de westzijde van de hogesnelheidslijn. Een milieu-effectrapport (MER), aanvullend op het MER van de PKB HSL-Zuid en gericht op een besluit over deze eventuele verlegging van de A16, is ondertussen in procedure gebracht. Ook andere elementen uit de voorstellen van de gemeenten Breda en Prinsenbeek zijn in dit aanvullend MER meegenomen. Na inspraak, advies en bestuurlijk overleg zal het kabinet zijn standpunt over deze voorstellen aan het parlement voorleggen. Op deze wijze wordt de verschuiving en verbreding van de A16 onderdeel van de procedure voor de HSL-Zuid. Dit heeft als voordeel, dat de onderlinge afstemming gedurende het verdere besluitvormingstraject is verzekerd en vertraging wordt voorkomen. Daarbij speelt een rol dat, wegens de fysieke samenhang, de verschuiving en verbreding van de A16 tegelijk met de aanleg van de HSL-Zuid moet plaatsvinden."

#### **Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie HSL-Zuid: 12 juni 1987

richtlijnenadvies uitgebracht op: 28 augustus 1987

richtlijnen vastgesteld op: 1 december 1987

kennisgeving eerste HSL-Nota/MER: 3 april 1991

kennisgeving nieuwe HSL-Nota/MER: 11 mei 1994

toetsingsadvies uitgebracht: 2 december 1994

kennisgeving Aanvulling MER over Studie Tracé WB3: 13 december 1995

aanvullend toetsingsadvies over Studie Tracé WB3 uitgebracht: 16 februari 1996

kennisgeving Aanvulling MER HSL/A16 Breda-Prinsenbeek: 31 mei 1996

toetsingsadvies over Aanvulling MER HSL/A16 Breda-Prinsenbeek: 15 augustus 1996

**Bijzonderheden:** In juni/juli 1996 zijn twee voorlichtingsbijeenkomsten en een hoorzitting over het A-MER HSL/A16 Breda-Prinsenbeek gehouden. Tot en met 26 juli 1996 kon schriftelijk worden gereageerd.

In haar toetsingsadvies over dit A-MER constateert de Commissie dat het A-MER voldoende informatie bevat om het milieubelang te betrekken bij de besluitvorming op PKB-niveau over het strakker bundelen van de A16 met de HSL tussen Prinsenbeek-Noord en knooppunt Galder. Het A-MER bevat naar de mening van de Commissie nog niet voldoende gespecificeerde informatie voor een keuze uit beschreven alternatieven/varianten of voor een besluit over het verleggen van de (te verbreden) A16 naar de westzijde van de hogesnelheidslijn. Dergelijke specifieke besluiten zullen naar het oordeel van de Commissie pas in de volgende fase, de OTB-fase, genomen kunnen worden. Dit komt ook omdat met de gekozen uitgangspunten voor de alternatieven en varianten niet alle aspecten volwaardig tot hun recht komen en de vergelijking van de behandelde alternatieven en varianten niet volledig is. Ook het proces van ontwikkeling van een (reëel haalbaar) MMA door optimale combinatie van bouwstenen is nog niet afgerond.

De Commissie doet een aantal aanbevelingen voor de besluitvorming en de nadere uitwerking in de OTB-fase.

**Samenstelling van de werkgroep A-MER HSL/A16 Breda-Prinsenbeek:**

prof.dr.ir. J.F. Agema  
ir. P. van Duursen (voorzitter)  
ir. J.R. Groenhuijse  
ir. W.H.A.M. Keijsers  
prof.mr. C. Lambers  
prof.dr.ir. F.M. Maas  
dr.ing. A. von Meier  
prof.ir. M. van Witsen

**Secretaris van de werkgroep:** ir. R.I. Seijffers



## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	960617	A.A.J. Defilet	Breda	960805
2.	960623	A. van Haperen	Breda	960805
3.	960624	ir. A.A.M.M. Buijs	Prinsenbeek	960805
4.	960626	J. Korteweg	Breda	960805
5.	960629	M. van Meer	Breda	960805
6.	960622	BV Boxeltips	Prinsenbeek	960805
7.	960626	A.J.G. van Reijen	Breda	960805
8.	960704	Reijnders & Partners	Breda	960805
9.	960704	Reijnders & Partners	Breda	960805
10.	960704	Reijnders & Partners	Breda	960805
11.	960707	De Bosrakkertjes	Etten-Leur	960805
12.	960705	Coöperatieve Tuinbouwveiling RBT	Breda	960805
13.	960705	P.J.A. Vissers	Prinsenbeek	960805
14.	960708	Fam. Nouws	Breda	960805
15.	960708	M. Bartels	Breda	960805
16.	960709	C.H.J. Biemans	Breda	960805
17.	960708	Kontakt Kommissie Princenhage	Breda	960805
18.	960709	C.G.M. Huijbrechts	Breda	960805
19.	960712	Rassers, Jacobs & Spiegel Advocaten	Breda	960805
20.	960712	NVBH Kringgroep Breda	Breda	960805
21.	960713	ir. W.J.M. Hendriks	Breda	960805
22.	960714	M.J.M. van den Oord	Prinsenbeek	960805
23.	960716	Nederlandse Gasunie	Groningen	960805
24.	960715	D.A.S. Nederlandse Rechtsbijstand	Amsterdam	960805
25.	960714	Actiecomité Liesbos-A58	Breda	960805

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
26.	960715	Gemeenschapshuis Liesbos, (723 handtekeningen)	Breda	960805
27.	960716	W.M.G. Korteweg-Schot	Breda	960805
28.	960716	Stg. Kloosterbejaardenoorden	Heerlen	960805
29.	960716	P.A.M. Musters	Prinsensbeek	960805
30.	960717	Buurvereniging "de Liesbundel"	Breda	960805
31.	960710	Noordbrabantse Christelijke Boeren- bond	Breda	960805
32.	960711	P.J.M. van Kinderen	Breda	960805
33.	960717	Gemeenten Breda en Prinsensbeek	Breda	960805
34.	960716	West-Brabantse Vogelwerkgroep	Breda	960805
35.	960716	Fam. Anthonissen	Breda	960805
36.	960718	Gemeente Etten-Leur	Etten-Leur	960805
37.	960715	Fam. Verschuren	Breda	960805
38.	960715	Comité Oude Biesboslaan	Breda	960805
39.	960715	Fam. Ansems	Breda	960805
40.	960717	mr. Ph.L.M. van Woensel	Breda	960805
41.	960719	Santi & Bom Advocaten	Breda	960805
42.	960716	R.R. Waijers/M.P.J. Martens	Breda	960805
43.	960721	A.M. van Haperen	Breda	960805
44.	960717	Fam. Schoenmakers	Breda	960805
45.	960719	M. Mol/J. Roelofsma	Breda	960805
46.	960720	M.J.A. v.d. Berg	Breda	960805
47.	960627	Administratiekantoor W. Goossens	Etten-Leur	960805
48.	960722	Fam. Van Meer	Breda	960805
49.	960720	A. Voermans	Breda	960805
50.	960718	Fam. Peters	Breda	960805
51.	960722	M.F. Bus	Breda	960805
52.	960722	Stichting Rechtsbijstand	Leidschendam	960805
53.	960722	Fam. Bruijns-van Rijckevorsel	Breda	960805

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst. Cie. m.e.r.
54.	960721	Fam. Struijs-Hennekam	Breda	960805
55.	960721	Fam. Gloudemans	Breda	960805
56.	960723	J. Noordermeer	Breda	960805
57.	960720	J. Biemans/J. de Jong	Prinsenbeek	960805
58.	960722	J.H.M.F. Huijbrechts	Breda	960805
59.	960723	C.A.J. Dirven	Ulvenhout	960805
60.	960722	Fam. Van Gurp-Hanegraaf	Breda	960805
61.	960722	Fam. Gorree	Breda	960805
62.	960722	Mw. W.M.A. Voermans Voesenek	Breda	960805
63.	960718	F. Mathijssen	Breda	960805
64.	960722	A. Rijnen	Breda	960805
65.	960722	Fam. Van Beek	Breda	960805
66.	960622	A.J.M. van Exsel	Rijsbergen	960805
67.	960723	M.C. van Haperen	Breda	960805
68.	960722	Hoogmiskoor Liesbos	Liesbos	960805
69.	960723	A.J.M. Prinse	Breda	960805
70.	960720	J.A.M. van Beek	Breda	960805
71.	960723	Fam. Nooren-Claassen	Etten-Leur	960805
72.	960723	C. Bal	Etten-leur	960805
73.	960720	Buurtvereniging Diunt Hazeldonk	Rijsbergen	960805
74.	960726	K. Verschuren	Breda	960805
75.	960722	F.A.M. van Meer	Breda	960805
76.	960723	Mw. M. Langen Antonissen	Breda	960805
77.	960722	J.A.M. Hendrickx	Breda	960805
78.	960719	L.F.M. Beekers	Breda	960805
79.	960724	J.L. Aarts/W.C.M. Hagenaars	Bergen op Zoom	960805
80.	960724	J.J.H. Vonk-Veurman	Breda	960805
81.	960724	drs. M. Hoondert	Breda	960805

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
82.	960724	N.M.P. van den Berg	Prinsenbeek	960805
83.	960721	M. Hendrickx	Breda	960805
84.	960720	F. Schrauwer	Breda	960805
85.	960720	P. de Jong	Breda	960805
86.	960724	Restaurant "Boswachter Liesbos"	Breda	960805
87.	960721	A.A. Snijders	Breda	960805
88.	960724	Belangenvereniging Bierensweg, Overbroek en Spoorstraat	Prinsenbeek	960805
89.	960723	J. Kuipers	Breda	960805
90.	960723	A. van Beek-Damen	Breda	960805
91.	960719	C. Verschuren	Breda	960805
92.	960724	B.A.W. Ten Holter	Dordrecht	960805
93.	960723	VormVast	Breda	960805
94.	960723	Fam. Bastiaansen	Breda	960805
95.	960723	Bastiaansen BV	Breda	960805
96.	960723	Bastiaansen BV/Kwekerij Zelden Rust Breda BV	Breda	960805
97.	960724	Mw.ir. M.F. Hof-Sanders	Breda	960805
98.	960722	J.P.H. Roelants	Breda	960805
99.	960724	P.W. Baal	Breda	960805
100.	960725	C. Dicke	Breda	960805
101.	960722	Fam. C. Jochems-Snoeys	Rijsbergen	960805
102.	960719	R.K. Parochiegemeenschap van de H. Joannes M. Bapt Vianney	Breda	960805
103.	960725	J. Kamp	Breda	960805
104.	960725	Fam. Vissers-Geppaart	Breda	960805
105.	960724	Benegora	Putte	960805
106.	960726	A.L. Verdonk	Breda	960805
107.	960726	A.J.M. In 't Groen	Breda	960805
108.	960724	ing. L. de Bruin	Breda	960805