

Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid Aanvulling VI

Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid aanvulling VI

Voor u ligt het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid aanvulling VI. Het Tracébesluit HSL-Zuid aanvulling VI voorziet in de ambtshalve wijziging van het Tracébesluit HSL-Zuid van 15 april 1998 terzake van de aanleg van een fiets-voetgangersverbinding over de infrastructuurbundel (bestaande spoorlijn, de Hogesnelheidslijn-Zuid en de A16) ter hoogte van het station Prinsenbeek (HSL km 41,0).

Datum: 6 december 2005

In overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Karla Peijs

Inhoudsopgave

.....

1. BESLUIT	4
2. TOELICHTING	5
2.1 ALGEMEEN.....	5
2.2 DOEL EN AANLEIDING	5
3. VARIANTEN	7
3.1 VARIANT 1: TRACÉBESLUIT-VARIANT (REFERENTIEVARIANT).....	7
3.2 VARIANT 2: ROLTRAPPENVARIANT	7
3.3 VARIANT 3: HELLINGBANENVARIANT	7
4. BEOORDEELDE ASPECTEN	8
4.1 GELUID.....	8
4.2 RUIMTE	8
4.2.1. <i>Variant 1</i>	8
4.2.2. <i>Variant 2</i>	9
4.2.3. <i>Variant 3</i>	10
4.3 MILIEUBEOORDELING	11
4.3.1. <i>Natuur</i>	11
4.3.2. <i>Water</i>	11
4.3.3. <i>Lucht</i>	11
4.4 KOSTEN.....	12
4.4.1. <i>Variant 1</i>	12
4.4.2. <i>Variant 2</i>	12
4.4.3. <i>Variant 3</i>	12
5. AFWEGING	13
5.1.1. <i>Overzicht scores varianten</i>	13
6. BESCHRIJVING TRACÉ	14
7. ZIENSWIJZEN, BEROEP EN SCHADEREGELING	15
BIJLAGE 1: SAMENVATTING EN BEANTWOORDING VAN DE ZIENSWIJZEN MET BETREKKING TOT HET ONTWERP-TRACÉBESLUIT HSL-ZUID, AANVULLING VI	16
BIJLAGE 2: SAMENVATTING EN BEANTWOORDING VAN DE BESTUURLIJKE REACTIES MET BETREKKING TOT HET ONTWERP-TRACÉBESLUIT HSL-ZUID, AANVULLING VI	20

1. Besluit

Met dit besluit wijzigt de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de bij het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid behorende kaartbladen 102 en 102a voor wat betreft de aanleg van een fiets-voetgangersverbinding over de bestaande spoorlijn, de Hogesnelheidslijn-Zuid en de A16 ter hoogte van het station Prinsenbeek (HSL km 41,0) in een fiets-voetgangersverbinding, voorzien van stijgingsvoorzieningen, die aan de westzijde door middel van een hellingbaan aansluit op de rotonde Velsgoed en aan de oostzijde door middel van een hellingbaan parallel aan het oostelijke IC-spoor aansluit op het stationsplein, zoals aangegeven op respectievelijk kaartblad 1 en 2 behorend bij dit besluit, het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid aanvulling VI.

Verder wijzigen zij de aanduiding in tabel 2.2.1 op blz. 15/115 van de Nota van Toelichting behorende bij Tracédeel 7 van het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid van de situatie station Prinsenbeek ter hoogte van HSL km 41.0 als volgt:

Km HSL	Situatie	Omschrijving	Doorgang (in m)	
			breedte	hoogte
41.0	station Prinsenbeek	Fiets-voetg.brug over spoorlijn, HSL en A16	7,5 m	n.v.t.

Het bepaalde in het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid van 15 april 1998 (verder: TB HSL-Zuid), zoals dat luidt na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (verder: de Afdeling) van 6 september 1999, voorzover niet gewijzigd door het onderhavige Tracébesluit, blijft onverminderd van toepassing.

De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer merken het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid aanvulling VI aan als schadeveroorzakend besluit.

2. Toelichting

2.1 Algemeen

Op 15 april 1998 is het TB HSL-Zuid vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Op 6 september 1999 heeft de Afdeling uitspraak gedaan op de ingediende beroepen en heeft daarbij een aantal delen van het TB HSL-Zuid vernietigd. Dit heeft tot gevolg dat voor de meeste van die delen nieuwe besluiten moeten worden genomen. Het onderhavige besluit heeft betrekking op een ambtshalve te wijzigen onderdeel van het TB HSL-Zuid.

Aangezien er sprake is van een wijziging van het TB HSL-Zuid die niet in overeenstemming is met het Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid van 31 oktober 1997, is eerst een Ontwerp-Tracébesluit van de voorgenomen wijziging opgesteld en ter inzage gelegd.

In het kader van voorliggend Tracébesluit HSL-Zuid aanvulling VI, heeft het Ontwerp Tracébesluit HSL-Zuid VI ter inzage gelegen van 18 augustus 2005 tot 28 september 2005. De ingebrachte zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in bijlage 1 en hebben geen aanleiding gevormd voor het aanbrengen van wijzigingen ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit.

2.2 Doel en aanleiding

Het Tracébesluit HSL-Zuid aanvulling VI voorziet in de ambtshalve wijziging van het TB HSL-Zuid terzake van de aanleg van een fiets-voetgangersverbinding over de infrastructuurbundel (bestaande spoorlijn, de Hogesnelheidslijn-Zuid en de A16) ter hoogte van het station Prinsenbeek (HSL km 41,0).

In het TB HSL-Zuid is deze fiets-voetgangersverbinding voorzien als een viaduct, dat bereikbaar is via een toerit vanaf de Beeksestraat aan de westzijde van de infrastructuurbundel en een toerit vanaf de Westerhagelaan aan de oostzijde van de infrastructuurbundel. Voorts is voorzien in stijgingsvoorzieningen zoals liften en (rol)trappen. Bij nader inzien bleek dit ontwerp op bezwaren te stuiten omdat de toerit aan de oostzijde uitkwam op een bedrijventerrein en geen aansluiting had op het hoofdfietsnet. Doordat bovendien de voorziene toerit het

perron van het station Prinsenbeek aan het gezicht zou onttrekken, zou dit kunnen leiden tot vermindering van het gevoel van sociale veiligheid bij reizigers op het station. Verder had de gemeente Breda de voorkeur voor een iets minder steile toerit aan de westzijde van de fiets-voetgangersverbinding.

Dit alles vormde aanleiding om na te gaan of een optimalisering van het ontwerp voor de fiets-voetgangersverbinding mogelijk is. In dat verband zijn de in hoofdstuk 3 van onderhavig Tracébesluit beschreven varianten onderzocht.

3. Varianten

3.1 Variant 1: Tracébesluit-variant (Referentievariant)

In het TB HSL-Zuid is voor de bereikbaarheid van het station Breda-Prinsenbeek voor langzaam verkeer een zodanig viaduct voorzien dat een verbinding gelegd wordt tussen Prinsenbeek en de woonwijk Haagse Beemden en van waaruit het station bereikbaar is. Dit viaduct is bereikbaar via een toerit vanaf de Beeksestraat en via een toerit vanaf de Westerhagelaan. Ook is het viaduct bereikbaar met stijgingsvoorzieningen zoals liften en/of (rol)trappen aan respectievelijk de westzijde van de A16, tussen de HSL-Zuid en de bestaande spoorlijn in en aan de oostzijde van de bestaande spoorlijn.

3.2 Variant 2: Roltrappenvariant

Ten opzichte van de referentievariant is in deze variant het viaduct niet uitgerust met hellingbanen. Aan de west- en oostzijde is het viaduct voor fietsers naast de vaste trap met fietsgoot en de lift bereikbaar via roltrappen. Het ontwerp van het viaduct over de verkeersbundel (het IC-spoor, de HSL-Zuid en de A16), inclusief de plaats en de vormgeving van de (rol-)trappen en liften komt overeen met de referentievariant.

3.3 Variant 3: Hellingbanenvariant

Ten opzichte van de referentievariant is in deze variant de positie van de hellingbanen geoptimaliseerd. Aan de westzijde (Prinsenbeek) sluit de hellingbaan aan op de rotonde Velsgoed ter plaatse van het voorplein van het station Prinsenbeek. Aan de oostzijde (Haagse Beemden) is voorzien in een hellingbaan parallel aan het oostelijke IC-spoor in zuidelijke richting ten opzichte van het station. De hellingbaan sluit aan op het stationsplein.

Het ontwerp voor het viaduct over de verkeersbundel, inclusief de plaats en vormgeving van de trappen en liften komt overeen met de referentievariant.

4. Beoordeelde aspecten

4.1 Geluid

Het onderhavige Tracébesluit ziet uitsluitend op een wijziging van het TB HSL-Zuid met betrekking tot een verbinding ten behoeve van langzaam verkeer. Op grond van de Wet geluidhinder is het niet vereist de geluidsbelasting vanwege een dergelijke verbinding te berekenen. In het kader van het TB HSL-Zuid is onderzoek gedaan naar de door de HSL-Zuid, de A16 en de binnen de zone van de HSL-Zuid en A16 gelegen wegen en spoorwegen veroorzaakte geluidsbelasting, overeenkomstig de voorschriften van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder spoorwegen. Zonodig zijn hogere waarden vastgesteld en worden maatregelen getroffen om te zorgen dat de geluidsbelasting niet meer bedraagt dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting of de vastgestelde hogere waarde. Het onderhavige Tracébesluit brengt daarin geen verandering.

4.2 Ruimte

4.2.1. Variant 1

Visueel-ruimtelijk

De toegang van het viaduct sluit voor voetgangers aan op de centrale toegang van Prinsenbeek: rotonde Velsgoed. Aan de kant van de Haagse Beemden wordt aangesloten op het voorplein en de parkeerplaats van het station.

Voor fietsers zijn de oriëntatiemogelijkheden minder helder. Er zijn aan beide zijden van de verkeersbundel meerdere mogelijkheden: de (rol)trap en nabij gelegen lift en de hellingbaan.

Alleen de (rol)trap en lift sluiten aan op de centrale toegang van Prinsenbeek: rotonde Velsgoed. De hellingbaan aan de kant van Prinsenbeek sluit niet aan op de centrale toegangswegen van Prinsenbeek, maar op de woonwijk De Staart.

Aan de kant van de Haagse Beemden sluiten de (rol)trap en de lift aan op het voorplein van het station. De hellingbaan begint nabij een bedrijventerrein circa 200 m ten noorden van het voorplein. De oriëntatie is hierdoor niet optimaal.

De hellingbaan aan de kant van de Haagse Beemden ontnemt voor een deel het zicht op het station Breda-Prinsenbeek.

Functioneel-ruimtelijk

De verbinding is volgens het Verkeersplan Breda een onderdeel van de hoofd fietsstructuur. Het verbindt de fietsroutes Velsgoed en Beeksestraat in Prinsenbeek en de fietsstructuur in Haagse Beemden. Bij deze variant liggen de begin- en eindpunten van de hellingbanen niet in de logische, rechtstreekse verbinding tussen beide structuren aan weerszijden van de verkeersbundel.

Bovendien sluit aan de kant van de Haagse Beemden het begin van de hellingbaan niet aan op het voorplein en is de hellingbaan gelegen tussen het voorplein en het station. Hierdoor is het lastig in te passen in de stedenbouwkundige structuur.

De hellingbanen hebben in deze variant een hellingspercentage van 4%.

Het ruimtebeslag van deze variant is groter dan bij variant 2 en 3, maar er wordt geen beslag gelegd op ruimte die thans in gebruik is bij andere functies, met uitzondering van groenvoorziening (en dat is slechts in beperkte mate). Deze variant scoort derhalve neutraal ten aanzien van ruimtebeslag.

Sociale aspecten

Bij de onderhavige variant worden de verkeersstromen buiten het viaduct zelf gesplitst over de (rol)trappen, de liften en de hellingbanen. Daarbij komt dat de hellingbanen aan beide zijden afgelegen liggen en enigszins afgeschermd zijn van de omgeving. Hierdoor wordt de mogelijkheid tot sociale controle beperkt.

Door de hellingbaan aan de kant van de Haagse Beemden wordt het station gedeeltelijk afgeschermd van het stationsplein. Dit heeft een negatief effect op de mogelijkheid tot sociale controle op het station.

4.2.2. Variant 2

Visueel-ruimtelijk

De toegang van het viaduct voor voetgangers verschilt niet ten opzichte van de referentievariant.

Voor fietsers zijn de oriëntatiemogelijkheden helder. De toegangsweg aan de kant van Prinsenbeek sluit aan op de centrale toegang van Prinsenbeek, rotonde Velsgoed. Aan de kant van de Haagse Beemden wordt aangesloten op het voorplein van het station Breda-Prinsenbeek.

Het zicht op het station Breda-Prinsenbeek wordt, in vergelijking met de referentievariant, niet belemmerd door de oostelijke hellingbaan.

Functioneel-ruimtelijk

Ten opzichte van de referentievariant liggen de begin- en eindpunten van de fietsverbinding in een logische, rechtstreekse verbinding tussen de fietsroutes Velsgoed en Beeksestraat in Prinsenbeek en de fietsstructuur in Haagse Beemden.

Aan de kant van de Haagse Beemden sluit het stijgpunt rechtstreeks aan op het voorplein en is daardoor goed in te passen in de stedenbouwkundige structuur.

Een nadeel van deze variant is dat de fietsers af dienen te stappen om via de roltrappen, liften of trappen met fietsgoot, gebruik te kunnen maken van deze verbinding. Ook is een roltrap kwetsbaar voor vandalisme. De roltrap kan door een mechanisch gebrek of onderhoud buiten gebruik zijn, waardoor de fietser gedwongen wordt gebruik te maken van de liften of de trappen met fietsgoten. Ook de fietser die geen gebruik wenst te maken van de roltrappen zal de liften of trappen met fietsgoot moeten gebruiken.

Het ruimtebeslag van deze variant is door de roltrappen gering.

Sociale aspecten

Bij deze variant worden de verkeersstromen gebundeld, waardoor de sociale controle maximaal is. Het zicht op het station vanaf het stationsplein wordt niet belemmerd door de oostelijke hellingbaan, waardoor sociale controle mogelijk blijft.

4.2.3. Variant 3

Visueel ruimtelijk

De toegang van het viaduct voor voetgangers verschilt niet ten opzichte van de referentievariant.

Voor fietsers zijn de oriëntatiemogelijkheden helder. De toegangsweg aan de kant van Prinsenbeek sluit aan op de centrale toegang van Prinsenbeek, rotonde Velsgoed. Aan de kant van Haagse Beemden wordt aangesloten op het voorplein van het station Prinsenbeek.

Het zicht op station Breda-Prinsenbeek wordt, in vergelijking met de referentievariant niet belemmerd door de oostelijke hellingbaan.

Functioneel ruimtelijk

Ten opzichte van de referentievariant liggen de begin- en eindpunten van de fietsverbinding in een logische, rechtstreekse verbinding tussen de fietsroutes Velsgoed en Beeksestraat in Prinsenbeek en de fietsstructuur in Haagse Beemden. Fietsers hoeven bovendien niet af te stappen om via de (rol)trappen of liften gebruik te kunnen maken van de verbinding. De hellingbaan worden uitgevoerd met een hellingspercentage van maximaal 3,25%.

Aan de kant van de Haagse Beemden sluit het stijgpunt rechtstreeks aan op het voorplein en is daardoor goed in te passen in de stedenbouwkundige structuur.

Het ruimtebeslag van deze variant is groter dan bij variant 2, maar er wordt geen beslag gelegd op ruimte die thans in gebruik is bij andere functies, met uitzondering van aanwezige groenvoorzieningen (en dan slechts in beperkte mate). Deze variant scoort derhalve neutraal ten aanzien van ruimtebeslag.

Sociale effecten

Bij de onderhavige variant worden de verkeersstromen buiten het viaduct zelf gesplitst over de trappen, de liften en de hellingbanen. Doordat de hellingbaan aan de westzijde uitkomt op de rotonde Velsgoed en aan de oostzijde op het stationsplein is de mogelijkheid tot sociale controle geoptimaliseerd ten opzichte van de referentievariant.

Het uitzicht op het station vanaf het stationsplein wordt niet belemmerd door de oostelijke hellingbaan, waardoor sociale controle mogelijk blijft.

4.3 Milieubeoordeling

In het kader van het TB HSL-Zuid is een Milieueffectrapport opgesteld. De wijziging die in het onderhavige Tracébesluit ten opzichte van het TB HSL-Zuid is opgenomen, is zodanig gering dat geen aanvullend Milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld. De in dat kader verzamelde gegevens zijn voorts voldoende actueel. In dat verband is het volgende van belang.

4.3.1. Natuur

De fiets- en voetgangersverbinding wordt gerealiseerd in een bestaande stedelijke omgeving. Bij een in het kader van de voorbereiding van het Ontwerp Tracébesluit uitgevoerde verkennende veldinventarisatie zijn geen beschermde plant- en diersoorten aangetroffen. Voor de aanleg van de oostelijke hellingbaan dient een aantal bomen en struiken te worden verwijderd.

4.3.2. Water

De verbinding ligt in het beheersgebied van Waterschap Brabantse Delta.

De aanleg van de verbinding heeft geen invloed op de bestaande waterhuishouding in het gebied. De verbinding kruist de hoofdwatergang de Bosloop aan de westzijde van de verkeersbundel. Bij de varianten 1 en 3 ligt de hellingbaan aan de westzijde parallel aan de Bosloop. De verbinding en de hellingbanen wateren af op nabijgelegen watergangen.

4.3.3. Lucht

De oude verbinding, dat wil zeggen de verkeersverbinding van voor het TB HSL-Zuid, van 15 april 1998, betrof een verbinding voor alle soorten gemotoriseerd verkeer. Aangezien de nieuwe situatie een langzaamverkeersverbinding realiseert voor alleen fietsers, voetgangers en bromvoertuigen zal het effect op de luchtkwaliteit niet verslechteren.

4.4 Kosten

4.4.1. Variant 1

Bepalend voor de kosten zijn, naast de bouwkosten van het viaduct over de bundel, de aanlegkosten voor de hellingbanen (welke gedeeltelijk als kunstwerk zijn uitgevoerd) en de (onderhouds-)kosten van de (rol)trappen en liften.

4.4.2. Variant 2

Bepalend voor de kosten zijn, naast de bouwkosten van het viaduct over de bundel, de (onderhouds-)kosten voor de roltrappen en liften.

4.4.3. Variant 3

Bepalend voor de kosten zijn, naast de bouwkosten voor het viaduct over de bundel, de aanlegkosten voor de hellingbanen, welke gedeeltelijk als kunstwerk zijn uitgevoerd. Ten opzichte van variant 2 zijn de onderhoudskosten beperkt.

5. Afweging

Om de varianten onderling goed te kunnen vergelijken zijn deze in kwalitatieve zin steeds met de referentievariant vergeleken. Het resultaat daarvan kan ten opzichte van de referentievariant neutraal zijn (0) dan wel een verbetering (+) of een verslechtering (-) inhouden.

5.1.1. Overzicht scores varianten

	Variant 1 referentievariant, Tracébesluit HSL-Zuid	Variant 2 roltrappenvariant	Variant 3 hellingbanen
Visueel-ruimtelijk			
- <i>Oriëntatiemogelijkheden fietsers</i>	0	+	+
- <i>Zichtbaarheid station</i>	0	+	+
Functioneel-ruimtelijk			
- <i>structuur fietsverbindingen</i>	0	+	+
- <i>stedenbouwkundige structuur</i>	0	+	+
- <i>alternatieven</i>	0	-	0
- <i>ruimtegebruik</i>	0	+	0
Sociale aspecten			
- <i>sociale controle verbinding</i>	0	+	+
- <i>sociale controle station</i>	0	+	+
Kosten	0	+	0

De positieve aspecten van de hellingbanenvariant en de roltrappenvariant in vergelijking tot de referentievariant zijn gelegen op het gebied van visueel- en functioneel ruimtelijke aspecten en op het gebied van sociale aspecten. Bovendien kan bij de hellingbanenvariant het hellingspercentage van de hellingbanen verkleind worden ten opzichte van de referentievariant. Met betrekking tot het aspect ruimtegebruik is bij de roltrappenvariant het ruimtegebruik beperkt ten opzicht van de referentievariant en de hellingbanenvariant. Belangrijk nadeel van de roltrappenvariant is daarentegen dat het veilig gebruik van de roltrappen door fietsers in dit geval niet aangetoond kan worden. Verwezen zij naar de uitspraak van de rechtbank Breda van 7 november 2003, rolnummer KG ZA 03-578.

Alles afwegende gaat de voorkeur uit naar de hellingbanenvariant. Hierbij is nadrukkelijk het veilige gebruik en de toegankelijkheid voor alle gebruikers afgewogen.

6. Beschrijving tracé

In de gemeente Breda is het TB HSL-Zuid herzien voor het gedeelte zoals aangegeven op kaartblad 1 en 2. Deze ambtshalve wijziging bestaat uit een fiets-voetgangersverbinding over het bestaande spoor, de HSL-Zuid en de A16 ter hoogte van HSL km 41,0, die een verbinding legt tussen Prinsenbeek en de woonwijk Haagse Beemden en van waaruit het station bereikbaar is. De verbinding sluit aan de westzijde door middel van een hellingbaan aan op de rotonde Velsgoed ter plaatse van het voorplein van station Prinsenbeek. Aan de oostzijde is voorzien in een hellingbaan parallel aan het oostelijke IC-spoor in zuidelijke richting ten opzichte van het station, die aansluit op het stationsplein. Ook is het viaduct bereikbaar met stijgingsvoorzieningen zoals liften en trappen aan respectievelijk de westzijde van de A16, tussen de HSL en de bestaande spoorlijn in en aan de oostzijde van de bestaande spoorlijn.

Het ruimtebeslag en het verloop van de aan te leggen fiets-voetgangersverbinding is met grijs aangegeven op de kaartbladen 1 en 2. In dit grijs aangeduide gebied is sprake van een (gedeeltelijke) wijziging c.q. een uitbreiding ten opzichte van het TB HSL-Zuid. Het ontwerp, zoals opgenomen op de kaartbladen 1 en 2 behorende bij dit Tracébesluit, komt voor dit gebied in de plaats van het ontwerp zoals opgenomen in het TB HSL-Zuid. In het geel aangegeven gebied vervallen de rechtsgevolgen van het TB HSL-Zuid.

7. Zienswijzen, beroep en schaderegeling

Een ieder heeft schriftelijk of mondeling gedurende zes weken na de ter inzage legging van het Ontwerp-Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid aanvulling VI zienswijzen over het Ontwerp-Tracébesluit kenbaar kunnen maken. Voorts staat tegen het vastgestelde TB Hogesnelheidslijn-Zuid aanvulling VI voor belanghebbenden beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid aanvulling VI is door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aangemerkt als schadeveroorzakend besluit.

Wat betreft de schaderegeling wordt verwezen naar hetgeen hierover in het TB HSL-Zuid is bepaald, zij het dat voor schade door verlegging van kabels en leidingen niet meer de Nadeelcompensatieregeling inzake het verleggen van kabels en leidingen in Rijkswaterstaatswerken 1991 (NKL 1991), maar de nadeelcompensatieregeling verleggen van kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwegen (NKL 1999) van toepassing is.

Bijlage 1: Samenvatting en beantwoording van de zienswijzen met betrekking tot het Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid, aanvulling VI.

Reacties van insprekers

1. Mr.C.L. Capel (advocaat) van Kneppelhout en Korthals namens Stichting Pensioenfonds van Koninklijke Nedloyd.
2. Mr. C.L. Capel (advocaat) van Kneppelhout en Korthals namens de heer ir. Peter Trimp uit Gouda.

1. De Stichting Pensioenfonds van de Koninklijke Nedloyd (“het Pensioenfonds”) is eigenares van het gebouw Westerhage, Hoge Morsten 50-64 (even nummers).

- a. Het Pensioenfonds voert aan dat bij de keuze voor variant 3 schade wordt geleden door huurdering, omdat de huidige huurder ten gevolge van de hellingbaan de huurovereenkomst zou willen opzeggen en de kans op een rendabele huurovereenkomst met een nieuwe huurder illusoir is. Het Pensioenfonds is voorts van mening dat bij de totstandkoming van het ontwerp zijn belang ten onrechte niet is meegewogen en dat niet duidelijk is gemaakt waarom zijn belang zou moeten wijken voor de visueel ruimtelijke, functioneel ruimtelijke, sociale aspecten en kosten zoals opgesomd in het onder 5.1.1. weergegeven overzicht.
- b. Het Pensioenfonds vraagt zich af waarom de hellingbanen worden verkozen boven de roltrappen, daar deze laatste variant zelfs nog een plus meer heeft dan de hellingbanenvariant (blijkt uit het overzicht 5.1.1).
- c. Pensioenfonds verzoekt de Minister te kiezen voor variant 2 omdat dit voor het Pensioenfonds wel een acceptabele oplossing is.
- d. Het Pensioenfonds vindt dat de natuurwaarden worden aangetast door variant 3, terwijl bij uitvoering van de alternatieven van aantasting van natuurwaarde geen sprake is.
- e. Volgens het Pensioenfonds zijn er alternatieven mogelijk waardoor het gebouw niet wordt aangetast. Hiervoor is door de heer van der Graaf een alternatieve route in oostelijke/noord westelijke richting (richting station) getekend. Pensioenfonds verzoekt een alternatief te kiezen waardoor het gebouw niet wordt aangetast en gevrijwaard blijft van enorme schade.

Antwoorden

1a. Bij de overweging van het plaatsen van de hellingbaan zijn diverse belangen afgewogen. Hierbij is nadrukkelijk het veilige gebruik en de toegankelijkheid voor alle gebruikers afgewogen. Tevens is afgewogen wat de effecten zijn van het aanbrengen van hellingbanen c.q. roltrappen op de omgeving. Variant 3 ligt op minimaal 7 meter tot maximaal 12 meter afstand van het pand van het Pensioenfonds. De vormgeving en de functie van de hellingbaan (een langzaamverkeer verbinding) is niet zodanig dat ten gevolge van de aanwezigheid en het gebruik van de hellingbaan negatieve effecten op het nabijgelegen pand van het Pensioenfonds vallen te verwachten. Het huidige gebruik van het pand als kantoorpand wordt door de hellingbaan niet in gevaar gebracht.

In dat verband is van belang dat de hellingbaan is gesitueerd aan de westzijde van het gebouw, tussen het kantoorgebouw en de infrabundel. Deze westzijde van het gebouw is feitelijk de achterkant van het kantoor. De toegang tot het kantoorgebouw en het parkeerterrein liggen aan de andere kant van het gebouw. De hellingbaan zal de toegang tot het kantoor of het parkeerterrein niet belemmeren. Ook het zicht op de ingang van het kantoor en de naamsaanduiding van de in het kantoor gevestigde bedrijven wordt niet belemmerd door de aanwezigheid van de hellingbaan.

Het is dan ook niet aannemelijk dat door het plaatsen van de hellingbaan het pand van het Pensioenfonds niet of niet rendabel verhuurd zou kunnen worden, zoals gesteld door het Pensioenfonds. Mocht het Pensioenfonds van mening zijn dat het pand minder waard is geworden dan kan hij bij het schadeschap een planschade-nadeelcompensatieclaim indienen.

1b en c. Ten aanzien van het gestelde over de keuze voor variant 3 is het volgende van belang. De reden dat niet voor de variant 2 is gekozen is gelegen in het feit dat de rechtbank Breda heeft geoordeeld dat niet kan worden aangetoond dat fietsers veilig gebruik kunnen maken van de roltrappen. Verwezen wordt hierbij naar de uitspraak van de rechtbank Breda van 7 november 2003, rolnummer KG ZA 03-578.

1d. In het Ontwerp-tracebesluit is aangegeven dat er voor de oostelijke hellingbaan een aantal bomen en struiken dient te worden verwijderd. Zowel voor de aanleg van de variant 1 als variant 3 moeten bomen en struiken worden verwijderd. De natuurwaarden vormen derhalve geen onderscheidend criterium voor de keuze tussen variant 1 en 3. Alleen voor variant 2 hoeven geen bomen te worden verwijderd. Aan de omstandigheid dat bij variant 2 geen bomen hoeven te worden verwijderd, kan echter geen doorslaggevend gewicht toekomen bij de keuze voor de uit te voeren variant, gelet op de hiervoor (onder antwoord 1 b en c) genoemde rechterlijke uitspraak omtrent de veiligheid van de roltrappen. Vanwege die uitspraak is niet gekozen

voor variant 2. Overigens is bij uitvoering van variant 3 geen sprake van onaanvaardbare aantasting van natuurwaarden. De fiets- en voetverbinding wordt gerealiseerd in een bestaande stedelijke omgeving. Bij een in het kader van de voorbereiding van het Ontwerp- Tracébesluit uitgevoerde verkennende veldinventarisatie zijn geen beschermde plant- en diersoorten aangetroffen.

1e. Het alternatief dat is aangedragen door het Pensioenfonds, namelijk de alternatieve route in oostelijk/noord westelijke richting is onderzocht door deskundigen. Uit deze verkenning is gebleken dat er verschillende nadelen kleven aan dit alternatief, veelal functioneel ruimtelijk en visueel ruimtelijk van aard. Zo sluit de hellingbaan in het door het Pensioenfonds gesuggereerde alternatief niet aan op het hoofdfietsnet en moeten parkeerplaatsen wijken om dit alternatief te kunnen realiseren. Daarnaast neemt de alternatieve hellingbaan meer ruimte in beslag dan variant 3.

Tot slot geldt dat bij dit alternatief meer bomen moeten worden gekapt. Al met al verdient het door het Pensioenfonds gesuggereerde alternatief, gelet op bovenstaande, dan ook niet de voorkeur boven variant 3.

2. De Heer ir. Peter Trimp is de architect van het kantoor Westerhage aan de Elleboog 50-64 (even nummers) te Breda.

- a. Hij verzet zich tegen de plaatsing van de hellingbaan op basis van artikel 25 lid 1 onder c en d van de Auteurswet. Hierin staat dat een auteur zich kan verzetten tegen de wijziging, misvorming, verminking of andere aantasting van het gebouw.
- b. Daarnaast geeft de heer Trimp aan dat er alternatieven mogelijk zijn waardoor het gebouw niet wordt aangetast. Hiervoor is door de heer van der Graaf een alternatieve route in oostelijke/noord westelijke richting (richting station) getekend.

Antwoorden

2a. Op grond van artikel 25 lid 1 onder c of d Auteurswet heeft een architect kort gezegd het recht zich te verzetten tegen een wijziging in het werk of aantasting van het werk, in dit geval het door de heer Trimp ontworpen kantoorgebouw in eigendom bij het Pensioenfonds. De aanleg van de hellingbaan kan echter niet als een wijziging of aantasting van het werk in de zin van artikel 25 lid 1 onder c en d Auteurswet worden aangemerkt. De aanleg van de hellingbaan staat los van het gebouw dat door de heer Trimp is ontworpen. De aanleg van de hellingbaan brengt geen fysieke verandering aan in het gebouw. Van een wijziging in het werk als bedoeld in artikel 25 lid 1 onder c Auteurswet is dan ook geen sprake.

Evenmin is sprake van een verminking of een andere aantasting van het werk, welke nadeel zou kunnen toebrengen aan de eer of naam van de maker, of aan zijn waarde in deze hoedanigheid, als bedoeld in

artikel 25 lid 1 onder d van de Auteurswet. De omstandigheid dat het gebouw door de aanleg van de hellingbaan gedeeltelijk aan het zicht wordt onttrokken, valt niet op een lijn te stellen met een fysieke verandering aan het gebouw. De aanleg van de hellingbaan is louter een verandering van de omgeving van het gebouw, op gronden die bovendien aan een ander, niet zijnde de eigenaar van het gebouw toebehoren en kan ook daarom niet gezien worden als aantasting van het werk. Gelet op de functionele bestemming van het werk (een kantoorgebouw), zal bovendien minder snel sprake zijn van aantasting van het werk. Omdat zoals gezegd de hellingbaan geen fysieke verandering aanbrengt in het gebouw en daar bovendien duidelijk los van staat, bestaat er voorts geen risico dat de eventuele invloed van de hellingbaan op de uitstraling van het gebouw afbreuk doet aan de eer en naam van de heer Trimp als maker van het gebouw. Voor derden is immers duidelijk dat de hellingbaan los moet worden gezien van het werk van de heer Trimp.

Voorts is van belang dat er in dit geval sprake is van voldoende zwaarwegende belangen die de plaatsing van de hellingbanen in de nabijheid van het gebouw rechtvaardigen. De hellingbanen zijn nodig om een verbinding over de infrabundel HSL-Zuid en A-16 te kunnen realiseren. Aan de uitvoering van alternatieven voor de realisering van deze verbinding, waarbij geen hellingbaan voor het gebouw wordt aangelegd, kleven diverse nadelen zoals ook hiervoor onder antwoord 1b tot en met e is toegelicht. Het recht van de architect zich te verzetten op grond van de Auteurswet (artikel 25 lid 1 onder c en d) tegen wijziging of aantasting van zijn werk kan, gelet ook op alle betrokken belangen, in redelijkheid dan ook niet zo ver strekken dat moet worden afgezien van de aanleg van een hellingbaan als voorzien in variant 3 in de omgeving van het werk.

2b. Zie antwoord 1e

Bijlage 2: Samenvatting en beantwoording van de bestuurlijke reacties met betrekking tot het Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid, aanvulling VI.

.....

Bestuurlijke reacties

1. Waterschap Brabantse Delta te Breda.
2. Provincie Noord-Brabant

1. Waterschap Brabantse Delta

- a. Aan de westkant van de A16 ligt “de Bosloop” die de waterafvoer uit de kern Prinsenbeek verzorgt. Het Waterschap heeft in samenwerking met de gemeente plannen gemaakt om op de locatie van de fiets-voetgangersverbinding de waterloop met 1.5 meter te verbreden om een voldoende ruim doorstroomprofiel te realiseren. Het Waterschap vraagt zich af of er nog voldoende ruimte beschikbaar is om de Bosloop op deze plek te verbreden.
- b. Daarnaast geeft het Waterschap aan dat het een grondwerende constructie noodzakelijk acht om afschuiving van het cunet van de fiets-voetgangersverbinding in de Bosloop te voorkomen.
- c. Er zal een ontheffing in het kader van de Keur van het Waterschap moeten worden aangevraagd.

Antwoorden

1a. De vraag van het Waterschap is onderzocht. In het uitgewerkte ontwerp is rekening gehouden met de verbreding van de Bosloop. Op het meest maatgevende dwarsprofiel (metering 70.000 meter) is er een berm beschikbaar van 2.80 meter tussen de insteek van de Bosloop en de onderkant van het talud.

1b. Om voldoende ruimte voor de Bosloop te maken is een talud van 2:3 nodig. Uit het geotechnisch advies d.d. juli 2005 komt naar voren dat zonder maatregelen het talud van 2:3 onvoldoende stabiel is. Om deze reden zal een geo-kunststofwapening worden toegepast, waarmee het talud van 2:3 wel voldoende stabiel zal zijn.

1c. In overleg met het Waterschap zal worden bepaald of er al dan niet een ontheffingsaanvraag zal moeten worden ingediend.

2. Provincie Noord-Brabant

De reactie van de provincie Noord-Brabant is buiten de gestelde reactietermijn ontvangen. De reactie was overigens uitsluitend positief. De provincie constateert dat de fietsbrug leidt tot een betere inpassing in de plaatselijke fietsstructuur, nu de oostelijke hellingbaan gaat aansluiten op het stationsplein van het NS-station Prinsenbeek. Ook geven zij aan dat de sociale veiligheid er op vooruitgaat omdat de hellingbaan het zicht op het station niet belemmert.