

Hogesnelheidslijn in de gemeente Lansingerland

Dossieronderzoek bestuurlijke besluitvorming

Afdeling Strategische Ontwikkeling
L. Voogelaar
April 2010

Inhoudsopgave

Pagina

Inhoudsopgave	2
Inleiding en doelstelling	7
Opzet van het onderzoek	8
Uiteenzetting procedure	9
Afkortingenlijst	10
Samenvatting	11
Hoofdstuk 1. PKB-deel 1, de "Nieuwe HSL-Nota" met reacties	14
1.1 Inleiding	14
1.2 Nieuwe HSL-Nota inhoudelijk (belangrijkste varianten)	14
1.2.1 Tracé A1	14
1.2.2 Tracé B3	14
1.2.3 Bundeling bestaande lijn Noord (BBLN)	15
1.2.4 Keuze Kabinet: Tracé A1	15
1.2.5 Overig	16
1.3 Uitnodiging Provincie Zuid-Holland bestuurlijk overleg	16
1.4 Reactie Bergschenhoek	16
1.5 Reactie Berkel en Rodenrijs	18
1.6 Reactie Bleiswijk	18
1.7 Eerste Bestuurlijk Overleg (29 maart 1995)	19
1.7.1 Inleiding	19
1.7.2 Inhoud overleg	19
➤ Standpunt Bleiswijk	19
➤ Standpunt Berkel en Rodenrijs	20
➤ Standpunt Bergschenhoek	20
➤ Shuttlehalte in de Noordrand	20
➤ Studie oplossingen langs de bestaande lijn	20
1.8 Actie Stadsregio Eerste Bestuurlijk Overleg	20
Hoofdstuk 2. Standpuntontwikkelingen en hoofdlijnen Bestuurlijk Overleg, (PKB-deel 2)	22
2.1 Inleiding	22
2.2 Extra Variant WB3-tracé ('Bos-variant')	22
2.3 Regiomix	23
2.3.1 Beschrijving Regiomix	23
➤ Zoetermeer	23
➤ Bleiswijk	23
➤ Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs	24
2.3.1 Meerkosten Regiomix	24
➤ Bleiswijk	24
➤ Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs	24
2.4 Tweede Bestuurlijk Overleg (25 januari 1996)	25
2.4.1 Standpunt Bleiswijk	25
2.4.2 Standpunt Bergschenhoek	25
2.4.3 Standpunt Berkel en Rodenrijs	26
2.4.4 Tracé WB3	26
2.4.5 BBLN (Bundeling Bestaande Lijn Noord)	26
2.5 Discussie Uitwerking Regiomix door HSL-Projectbureau	26
2.5.1 Standpunt Bergschenhoek	26
2.5.2 Ambtelijk overleg	27

2.6	Ontwikkelingen Bleiswijk	28
2.6.1	Brief Directoraat-Generaal kostenbesparing	28
2.6.2	Collegebesluit kostenbesparing	28
2.6.3	Reactie Directoraat-Generaal	29
2.6.4	Lobby Bleiswijk	29
2.7	Externe Audit HSL-variant BBLN	29
2.8	Standpunt Rotterdam	30
2.9	Standpunt Provincie Zuid-Holland	30
2.10	Lobby Bleiswijk	30
2.11	Lobby Rotterdam	31
2.12	Keuze Kabinet A1-tracé	31
2.13	Derde Bestuurlijk Overleg (13 mei 1996)	31
2.13.1	Regionaal vooroverleg	31
2.13.2	Inleiding	32
2.13.3	BBLN	32
2.13.4	Regiomix	32
2.13.5	Standpunt Berkel en Rodenrijs	32
2.13.6	Standpunt Bergschenhoek	33
2.13.7	Standpunt Bleiswijk	33
	Hoofdstuk 3. Van concept PKB-deel 3 naar vastgesteld PKB-deel 3	34
3.1	Inleiding	34
3.2	Concept PKB-deel 3 inhoudelijk	34
3.2.1	Intermediaire zone	34
3.2.2	Noordrand - II Het tracé	34
3.2.3	Glastuinbouwgebied Bleiswijk	35
3.3	Regionaal Bestuurlijk Overleg	35
3.4	Concept PKB-deel 2b ter inzage	35
3.5	Reactie Bleiswijk op concept PKB-deel 3	36
3.6	Reactie Minister van V&W	37
3.7	Reactie Bergschenhoek op concept PKB-deel 3	37
3.8	Reactie Berkel en Rodenrijs op concept PKB-deel 3	38
3.9	Fietstocht leden Tweede Kamer langs geplande tracé	38
3.10	Lobby Bleiswijk	38
3.10.1	Geen Transferium	38
3.10.2	Samenvattend standpunt Bleiswijk	39
3.11	Inpassingsvisie	39
3.12	Schriftelijke vragen leden van de Tweede Kamer en beantwoording	40
3.13	TNO-rapport Geluidshinder HST's (oktober 1996)	41
3.14	Brief Minister van VROM aan vz Tweede Kamer inzake normstelling HST's	42
3.15	Positionering 3B gemeenten	43
3.16	Reactie Minister van V&W op positionering 3B gemeenten	44
	Hoofdstuk 4. Van PKB-deel 3 naar PKB-deel 4	45
4.1	Inleiding	45
4.2	PKB-deel 3 inhoudelijk	46
4.2.1	Intermediaire zone	46
4.2.2	Noordrand - II Het tracé	46
4.2.3	Glastuinbouwgebied Bleiswijk	46
4.3	Publieksactie Bleiswijk	47
4.4	Onderbouwing Kabinetskeuze variant A1	47
4.4.1	Waarom niet de bestaande lijn?	47

4.4.2	Waarom niet de Bundeling Bestaande Lijn Noord (BBLN)?	47
4.4.3	Waarom geen bundeling met de A4 en de A13 (WB3)?	48
4.5	Kerstboodschap Bleiswijk	49
Hoofdstuk 5. Van PKB-deel 4 naar het Ontwerp Tracébesluit		50
5.1	Inleiding	50
5.2	Fasedocument A	50
5.3	Fasedocument 1 ^e fase	51
5.4	Reactie Berkel en Rodenrijs	51
5.5	Bestuurlijk Overleg d.d. 30 januari 1997	52
5.6	Bestuurlijk Overleg d.d. 1 april 1997	53
5.7	Reactie Bergschenhoek	54
5.8	Fasedocument 2 ^e fase	54
5.8.1	Uitkomsten Werkbijeenkomsten	55
➤	Langere verdiepte ligging	55
➤	Verleggen Berkelseweg	55
5.8.2	Inpassingsvarianten	55
5.8.3	Omschrijving 'Geplooid maaiveld'	56
5.8.4	Inpassing in Bleiswijk	56
5.9	Inzet Bergschenhoek Bestuurlijk Overleg	56
➤	Geplooid maaiveld	56
➤	Langere verdiepte ligging	57
➤	Verleggen Berkelseweg	57
5.10	Bestuurlijk Overleg d.d. 18 juni 1997	57
5.10.1	De Regiomix	57
5.10.2	Noordrand II en III	57
5.11	Berkel en Rodenrijs: neerleggen bij niet verlengen van de tunnelbak	58
5.12	Standpunt Berkel en Rodenrijs ten aanzien van concept OTB	59
5.13	Inzet Berschenhoek Bestuurlijke Overleg	59
5.14	Bestuurlijk Overleg d.d. 17 september 1997	59
5.14.1	Concept OTB - algemeen deel	60
5.14.2	Concept OTB - deel Bleiswijk t/m Rotterdam	60
➤	Bleiswijk	60
➤	Berkel en Rodenrijs	60
➤	Bergschenhoek	61
5.15	Reactie Bergschenhoek Bestuurlijk Overleg	61
5.16	Bergschenhoek: ondersteunen brief kwetsbare verkeersdeelnemers	61
5.17	Reactie Minister van V&W op brieven kwetsbare verkeersdeelnemers	62
5.18	Bestuurlijk Overleg d.d. 18 oktober 1997	62
Hoofdstuk 6. Van Ontwerp Tracébesluit naar vastgesteld Tracébesluit		64
6.1	Inleiding	64
6.2	Het Ontwerp Tracébesluit inhoudelijk	64
6.2.1	Bleiswijk	64
6.2.2	Berkel en Rodenrijs/Bergschenhoek	64
6.3	Bestuurlijk Overleg 3B gemeenten	64
6.4	Second Opinion DCMR Milieudienst Rijnmond	65
6.4.1	Normering gebaseerd op het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (Bgs)	65
6.4.2	De toepassing van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï (Standaard Rekenmethode II)	65
6.4.3	Overwegingen c.q. keuze van geluidsreducerende maatregelen	66
6.4.4	Resumé	67
6.5	Planologische medewerking	68

6.5.1	Bleiswijk	68
6.5.2	Bergschenhoek	69
6.5.3	Berkel en Rodenrijs	69
	➤ Geluidsnormering	69
6.6	Reactie gemeente Rotterdam op OTB	70
6.7	Reactie Provincie Zuid-Holland op OTB	70
6.8	Reactie Minister van VROM op besluit Berkel en Rodenrijs	70
6.9	Overleg Inspecteur RO met de gemeenteraad van Berkel en Rodenrijs	70
	➤ CDA	71
	➤ D66	71
	➤ GPV	71
	➤ PvdA	71
	➤ VVD	71
6.10	Aanwijzingsbesluit Minister van VROM	71
6.11	Aanvullende opdracht tot contra-expertise nav akoestisch onderzoek HSL	71
6.12	Rapport Beantwoording Zienswijzen	72
6.12.1	Ligging tracé in het glastuinbouwgebied Bleiswijk	72
6.12.2	Berkel en Rodenrijs	72
	➤ Beantwoording	73
6.12.3	Bleiswijk	73
	➤ Beantwoording	73
6.12.4	Bergschenhoek	74
Hoofdstuk 7. Vastgesteld Tracébesluit en Beroep door de 3B gemeenten		75
7.1	Inleiding	75
7.2	Tracébesluit ten aanzien van Berkel en Rodenrijs	76
7.3	Tracébesluit ten aanzien van Bleiswijk	76
7.4	Tracébesluit ten aanzien van Bergschenhoek	76
7.5	Projectleiders HSL-Zuid bij Commissie Ruimte Berkel en Rodenrijs	76
7.6	Pro forma beroep aantekenen tegen Tracébesluit	77
7.6.1	Berkel en Rodenrijs	77
7.6.2	Bleiswijk	78
7.6.3	Bergschenhoek	79
7.7	Verzoek om uitstel nadere motivatie	79
7.8	DCMR rapport "Akoestisch onderzoek HSL-Zuid voor de gemeenten Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs"	80
7.8.1	Conclusies	80
7.8.2	Normering gebaseerd op het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (Bgs)	80
7.8.3	De toepassing van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai (Standaard Rekenmethode II)	81
7.8.4	Overwegingen c.q. keuze van geluidsreducerende maatregelen	81
7.9	Nadere motivering beroepschrift 3B gemeenten	82
7.10	Interne communicatie gemeenten	82
7.10.1	Berkel en Rodenrijs	82
7.10.2	Bergschenhoek	82
7.10.3	Bleiswijk	83
7.11	Verzoek tot advies Raad van State aan Stg. Advisering Bestuursrechtspraak	83
7.11.1	Advies inhoudelijk	83
7.12	B&W besluiten 3B gemeenten tot vervolgonderzoek DCMR	84
7.13	Reactie verweerder op advies Stg. Advisering Bestuursrechtspraak	84
7.14	Bestuurlijk Overleg 3B gemeenten d.d. 8 februari 1999	85
7.15	Besluitvorming gemeenten	85
7.15.1	Bergschenhoek	85

7.15.2	Berkel en Rodenrijs	86
7.15.3	Bleiswijk	86
7.16	Definitief DCMR-rapport “Akoestisch leefklimaat na realisatie HSL”	86
7.16.1	Resultaten	86
7.16.2	Overleg/standpunt GGD	87
7.17	Toezenen DCMR rapport aan Raad van State	87
7.18	Berkel en Rodenrijs, rapport aan raadsleden	87
7.19	(Samenvatting) pleitnotitie 3B gemeenten zitting Raad van State	88
	➤ Piekniveau's	88
	➤ Stijgtijden	88
	➤ Eis	88
7.20	(Samenvatting) pleitnotitie namens verweerders zitting Raad van State	89
	➤ Piekniveau's	89
	➤ Ontwaakreacties	89
7.21	Uitspraak Raad van State	90
Hoofdstuk 8. Ontwikkelingen na de uitspraak, Half Verdiepte Open Bak (HVOB)		91
8.1	Inleiding	91
8.2	verzoek gewijzigd aanleggen HSL in Bergschenhoek	91
8.3	Overleg met HSL-organisatie	91
8.4	Besluit Bergschenhoek voorshands niet ingaan op verzoek	92
8.5	Technische achtergrondinformatie wijzigen inpassing HSL	92
8.5.1	Zijdelingse gronddrukken	92
8.5.2	De ZoRo-lijn	93
8.5.3	Kostenoogpunt verdieping van het Tracé	93
8.5.4	Platform brwoners 3B gemeenten	93
8.6	Collegebesluiten Berkel en Rodenrijs tegen gewijzigde inpassing HSL	94
8.7	Brief HSL-Zuid aan Berkel en Rodenrijs, informatie	95
8.8	Brief HSL-Zuid aan Berkel en Rodenrijs, uitspraak Minister van V&W	95
8.9	Berkel en Rodenrijs inzake verdieping HSL ter hoogte van Berkelseweg	95
8.10	Informatie Projectbureau HSL-Zuid inzake Half Verdiepte Open Bak (HVOB)	97
	➤ Planologische basis	97
	➤ Randvoorwaarden	97
	➤ Uitvoering	97
8.11	Akoestisch onderzoek Nieuw Alignement HVOB	98
8.11.1	Conclusies	98
8.12	Berkel en Rodenrijs Akoestisch onderzoek Nieuw Alignement HVOB	99
8.12.1	Notitie Commissie Ruimte	99
	➤ Inleiding	99
	➤ Nieuw akoestisch onderzoek	99

Inleiding en doelstelling

Na een jarenlange procedure is in april 1998 het Tracébesluit genomen voor de Hogesnelheidslijn tussen Amsterdam, Rotterdam en de Belgische grens. Er is gekozen voor een tracé welke oostelijk van Zoetermeer langs gaat en vervolgens het glastuinbouwgebied in Bleiswijk middels een viaduct langs de Derde Tocht doorsnijdt. Tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek ligt het tracé parallel aan de Landscheiding in een halfverdiepte bak waarna het tracé met een tunnel ten zuiden van Zestienhoven uit komt.

Sinds begin september 2009 is de exploitatie van de Hogesnelheidslijn (hierna: HLS) in bedrijf gegaan en rijden er treinen over het traject van de HSL. In de maanden daarvoor werd er op de lijn getest. Vanaf de eerste proefrit regende het klachten bij de gemeente Lansingerland over ernstige geluidshinder. De hinder werd ervaren in alle drie de kernen van Lansingerland en dan met name de kern Berkel en Rodenrijs.

De gemeente Lansingerland heeft aangegeven dat de inwoners van Lansingerland woongenot moeten kunnen ervaren en geen overlast. Zij heeft derhalve geoordeeld dat er een eigen onderzoek gestart moet worden waarin berekend moet worden of de trein voldoet aan de eerder bepaalde maximale geluidswaarde per etmaal, zoals opgenomen in het Tracébesluit. Zo niet, dan zullen er aanvullende maatregelen getroffen moeten worden en zal het college richting de ministers van Verkeer en Waterstaat (hierna: V&W) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (hierna: VROM) actie ondernemen.

Daarnaast heeft de gemeenteraad in haar vergadering van 24 september 2009 tevens besloten een dossieronderzoek te starten naar de bestuurlijke besluitvorming ten aanzien van de HSL. In dit onderzoek dient onderzocht te worden welke houding de voormalige gemeentebesturen van de drie kernen in de jarenlange procedure van totstandkoming van het HSL-tracé hebben ingenomen.

Onderhavig rapport is de uitkomst van dit dossieronderzoek. Het rapport beschrijft (in de tijd) de besluitvorming, de ingenomen standpunten, de gevoerde overleggen, de onderzoeken en de besluitvorming zelf. Er zijn geen conclusies getrokken ten aanzien van bovengenoemde houding van de voormalige gemeentebesturen. Als er staat geschreven dat conclusies worden getrokken, dan zijn dit conclusies die destijds door het betreffende bestuursorgaan zelf zijn getrokken (bijvoorbeeld in een collegebesluit).

Opzet van het onderzoek

Voor de opzet van het dossieronderzoek is aansluiting gezocht met de besluitvorming door de centrale overheid, derhalve het proces van de Planologische Kernbeslissing (hierna PKB) HSL-Zuid en het Tracébesluit. Deze besluitvorming is geschiedt volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Een korte uiteenzetting van dit proces is in dit rapport onder 'Uiteenzetting Procedure' te vinden (op pagina 9).

Onderzocht is of en hoe (inhoudelijk) de voormalige drie gemeentebesturen zich gedurende de (onderlinge) bestuurlijke overleggen, inspraakrondes en beroepsmogelijkheden hebben opgesteld. De reacties zijn (zoveel mogelijk) gekoppeld aan de besluitvormingsprocedure van de PKB, derhalve aan de PKB-delen één tot en met vier, alsmede aan het Ontwerp Tracébesluit, het definitieve Tracébesluit en het tegen dit besluit ingestelde beroep. Hierdoor is het onderzoek in chronologische volgorde (op datum).

Dit vasthouden aan de tijdslijn is van belang geacht voor de leesbaarheid van het rapport. Zo zijn bijvoorbeeld de hoofdlijnen van de bestuurlijke overleggen met de Ministers in PKB-deel 2b gebundeld opgenomen en eind 1996 gepubliceerd. Evenwel, nu deze bestuurlijke overleggen onderdeel waren van het besluitvormingsproces in de jaren hiervoor, zijn de verslagen ten behoeve van de chronologische volgorde (op tijd) geplaatst op het moment dat zij zijn gevoerd (van 1995 tot 1996).

Verder is er voor gekozen om het standpunt van de drie gemeentebesturen in hoofdlijnen weer te geven. Een belangrijke reden hiervoor is dat de standpunten in de vele overleggen, correspondentie, reacties, bestuurlijke besluitvorming e.v. niet wezenlijk veranderden. Om in het rapport niet in herhaling te vervallen, zijn dan ook de hoofdlijnen weergegeven alsmede, ingeval hier sprake van was, de wijzigingen respectievelijk nuanceringen in de standpunten.

Naast een beschrijving van de bestuurlijke besluitvorming was het tevens noodzakelijk om de relevante onderdelen van de onderliggende stukken waarover de besluitvorming heeft plaatsgevonden (zoals de PKB's zelf, de onderzoeken e.d.) in het rapport op te nemen. Immers, voor een beter begrip van dit rapport en de besluitvorming, dient wel duidelijk te zijn waarover werd besloten. Tevens zijn ook, indien nodig geacht, standpunten van derden meegenomen (bijvoorbeeld van de gemeente Rotterdam, de Provincie), daar ook deze standpunten een rol speelden in de tijd van de besluitvorming.

Tot slot dient te worden opgemerkt dat er in de jaren negentig nog geen sprake was van de gedigitaliseerde archivering zoals wij deze nu kennen, waardoor er dan ook geen HSL 'dossier' is. De HSL-stukken of kopieën daarvan zijn, voor zover ze nog aanwezig waren, (ongeorganiseerd) verspreid over meer dan 150 archiefdozen, welke dozen weer meerdere dossiermappen bevatten. Dit heeft dit dossieronderzoek tot een zeer omvangrijk onderzoek gemaakt.

Uiteenzetting Procedure

De PKB HSL-Zuid heeft de procedure zoals aangegeven in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening gevolgd. De PKB HSL-Zuid is op één project gericht. Zij bevat de integrale afweging van alle aspecten die relevant zijn voor het realiseren van de zuidelijke aansluiting van Nederland op het Europese HSL-net. Daarom is er sprake van een op uitvoering gerichte project PKB zoals bedoeld in artikel 39 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (wet is overigens per 1 juli 2008 gewijzigd in Wet ruimtelijke ordening).

1. De PKB-procedure valt uiteen in de navolgende fases:

➤ *PKB-deel 1, de 'Nieuwe HSL-Nota' (zie Hoofdstuk 1.)*

Hierin zijn opgenomen het ontwerp PKB (deel 1) en een Milieu-effectrapport (MER). Het ontwerp PKB-deel 1 geeft het voornemen weer van het Kabinet om tot de aanleg van de HSL te komen. Tevens is een voorkeursvariant aangegeven (de zgn. A1 variant). De Nieuwe HSL-Nota dateert van maart 1994;

➤ *PKB-deel 2 (zie Hoofdstuk 2.)*

De hoofdlijnen uit de inspraak zijn opgenomen in PKB-deel 2a (oktober 1995) en de de hoofdlijnen van het bestuurlijk overleg zijn in PKB-deel 2b (mei 1996) opgenomen. Deze bestuurlijke overleggen zijn voorgeschreven in de PKB-procedure. De minister van V&W en VROM hebben op een aantal cruciale momenten in de totstandkoming van de PKB met de bestuurders van de provincies, stadsregio's, gemeenten en water- en hoogheemraadschappen langs de onderzochte tracé's overleg gevoerd.

➤ *PKB-deel 3 (zie Hoofdstuk 3.)*

In de PKB-deel 3 (mei 1996) is het Kabinetsstandpunt met een Nota van toelichting opgenomen ten aanzien van de HSL. In dit deel van de PKB is gekozen voor een (aangepast) A1-tracé.

➤ *PKB-deel 4 (zie Hoofdstuk 4.)*

In november 1996 heeft de Tweede Kamer heeft met een enkele wijziging PKB-deel 3 goedgekeurd. Hiermee is de keuze voor het A1-tracé vastgelegd (binnen bepaalde ontwikkelingsruimte: verschuiving binnen bepaalde marges is bijvoorbeeld mogelijk). Door publicatie in de Staatscourant en de ter inzagelegging van het uiteindelijk vastgestelde plan in de vorm van PKB-deel 4 is het plan op 1 juli 1997 van kracht geworden.

2. Ontwerp Tracébesluit (zie Hoofdstuk 5.)

Binnen een jaar na publicatie van PKB-deel 4 moet het Ontwerp-Tracébesluit gepubliceerd zijn. De randvoorwaarden die in de PKB door regering en parlement zijn aangegeven, vormen de gegevens voor de verdere uitwerking van het gekozen tracé. Dit vindt plaats volgens de regels van de Tracéwet. Gedurende deze periode vinden wederom bestuurlijke overleggen plaats en wordt onderhandeld over exacte ligging van het tracé, al dan niet verdieping van het tracé, wel of niet op een viaduct, e.d. meer. Het Ontwerp-Tracébesluit is november 1997 ter inzage gelegd.

4. Tracébesluit (zie Hoofdstuk 6.)

In april 1998 is het Tracébesluit vastgesteld door de minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM. Het Tracébesluit komt ongeveer overeen met het Ontwerp-Tracébesluit. Tegen dit besluit kon beroep worden aangetekend. De 3B gemeenten hebben gezamenlijk beroep aangetekend bij de Raad van State, doch deze beroepzaak verloren.

Afkortingenlijst

Bgs	Besluit Geluidhinder Spoorwegen
BBLN	Bundeling Bestaande Lijn Noord
Commissie m.e.r.	Commissie voor de milieueffectrapportage
Crow-normen	de door het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte gestelde normen (voor in casu langzaam verkeer)
HID-overleg	Hoofden Ingenieursdiensten-overleg
HSL	Hogesnelheidslijn
HST	Hogesnelheidstrein
IPNR-gebied	Integraal Plan Noordrand Rotterdam
M2K4	Variant waarbij A1-tracé is verschoven
Minister van V&W	Minister van Verkeer en Waterstaat
Minister van VROM	Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
OTB	Ontwerp-Tracébesluit
PKB	Planologische Kernbeslissing
Projectbureau 2B3	ambtelijke organisatie die belast was met de uitwerking van de VINEX-taakstelling voor Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs
Projectbureau HSL-Zuid	organisatie opgericht voor de realisatie en uitvoering van de HSL
WB3-Tracé (Bos-variant)	extra variant later opgenomen in PKB procedure, ontstaan uit inspraakreactie
WRO	Wet op de Ruimtelijke Ordening (is overigens verouderd)

Samenvatting

In maart 1994 is PKB-deel 1 (de Nieuwe HSL-Nota) gepubliceerd, waarin het voornemen van het Kabinet om een zuidelijke aansluiting van Nederland op het Europese HSL-net te realiseren, is weergegeven. Reeds in de aanloop van de publicatie van dit voornemen tot de aanleg van de HSL hebben alle drie voormalige gemeenten (hierna: 3B) aangegeven tegen een tracé langs/door hun gemeente te zijn.

In de Nieuwe HSL-Nota werden meerdere varianten voor het tracé besproken, waarbij de belangrijkste keuzevarianten de varianten A1 en B3 waren:

➤ *Tracé-A1*

Tracé A1 hield voor de 3B gemeenten in dat het tracé op een aardenbaan bij Zoetermeer direct ten westen van de Nieuw Hoefweg zou lopen om vervolgens schuin het glastuingebied gelegen tussen de A12 en de Wildersekade in Rotterdam-Noord te doorkruisen. Dit betekende een forse inbreuk op het glastuinbouwgebied in Bleiswijk, waarbij 26 glastuinbouwbedrijven zouden worden doorsneden alsmede een doorsnijding van de bouwlocaties in de gemeente Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs zou plaatsvinden.

➤ *Tracé-B3*

Tracé B3 was ontwikkeld vanuit de nadruk op bundeling met bestaande infrastructuur: de autosnelweg A4 en de Hofpleinspoorlijn. Dit zou leiden tot het passeren van geluidsgevoelige bebouwing in onder meer Leiderdorp, Zoeterwoude-Rijndijk en Zoeterwoude-Dorp en Pijnacker. Voor de 3B gemeenten betekende deze variant dat het tracé hun grondgebied niet zou doorkruisen.

Alle drie de gemeenten hebben aangegeven dat zij de voorkeur hadden voor het HST's over de bestaande spoorlijnen. Bleiswijk en Bergschenhoek hebben hierbij beredeneerd dat ingeval het niet anders zou kunnen, wel zou worden ingestoken op een zo goed mogelijke inpassing van het tracé. Berkel en Rodenrijs bleef mordicus tegen, alleen een tunnel of anders niet.

De insteek van Bleiswijk was de volgende inpassing: een zo haaks mogelijke doorsnijding van het glastuinbouwgebied langs de Derde Tocht en op een viaduct (dus niet op een aardenbaan). Hierdoor zouden zo min mogelijk bedrijven moeten verdwijnen en zouden de onderdoorgangen zo min mogelijk hinder opleveren voor de glastuinbouwsector.

Bergschenhoek wilde eventueel meewerken ingeval sprake zou zijn van een tunnel of verdiepte ligging op het gedeelte tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs (woningbouwlocatie Noordrand II/III). Hiervoor werd de bouw van extra woningen (ca 1.700) mogelijk.

Tot de totstandkoming van PKB-deel 3 vinden er bestuurlijke overleggen en overleggen in regionaal verband plaats. Deze laatste leiden tot een regionale inpassingsvisie, de regionmix. In deze regionmix wordt de wens van Bleiswijk in zijn geheel meegenomen en zou het tracé tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs verschoven worden en een verdiepte ligging hebben. Bergschenhoek kan zich hierin vinden, Berkel en Rodenrijs nog steeds niet. Berkel en Rodenrijs vreest (ernstige) geluidshinder.

Bij de vertaling van het Projectbureau HSL-Zuid van de regionmix blijkt echter dat door (financiële) overwegingen een goede inpassing van het gedeelte van het tracé tussen met name het Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek aanzienlijk beperkt wordt. Bergschenhoek blijft bij zijn positieve opstelling zoals ook ten aanzien van de regionmix, maar Berkel geeft aan de officiële procedure af te wachten inzake de beoordeling of het instellen van bezwaar en beroep zinvol is. Tot dat moment zal Berkel en Rodenrijs wel participeren in overleggen om zich sterk te maken voor verbeteringen ten

aanzien van de uitwerking van de variant. De wensen van Bleiswijk worden wel gehonoreerd, zij het dat Bleiswijk wel meer zekerheid wenst ten aanzien van geluidsschermen.

Werkten de gemeente vooreerst nog voornamelijk uit eigen belang, vanaf deze periode begint een nauwere samenwerking. Dit uit zich o.a. in gezamenlijke brieven aan de Rijksoverheid waarin wordt aangegeven dat de 3B gemeenten nog immer tegenstander zijn van de A1-variant.

In de PKB-deel 3 en na vaststelling door de Tweede Kamer de PKB-deel 4, wordt de keuze voor het A1-tracé van de HSL vastgelegd: een tracé langs Zoetermeer-oost en langs de Derde Tocht op een viaduct door Bleiswijk en tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek door in een halfverdiepte ligging 2,5 meter beneden het maaiveld.

Ondertussen wordt door de Rijksoverheid gewerkt aan het Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Berkel en Rodenrijs, hoewel nog steeds tegenstander, geeft wel aan de verdiepte ligging langer in noordelijke richting te willen voortzetten, maar koestert weinig hoop vanwege de extra kosten. Daarnaast wordt wederom de vrees voor (ernstige) geluidshinder naar voren gebracht. Bergschenhoek steekt in op het inpassingsmodel 'geplooid maaiveld'. Dit is de zone ten oosten van de HSL met een breedte van 60 meter vanuit de rand van de HSL. Deze 60 meter is gebaseerd op het feit dat hier de grens van de geluidsbelasting ligt waar in zes lagen kan worden gebouwd. In het model geplooid maaiveld wordt ook uitgegaan van bebouwing in de strook van 60 meter. De hier te realiseren bebouwing zal dan echter lager dienen te zijn. Voor Bleiswijk veranderd er niet zo veel.

Wel wordt door de 3B gemeenten aan DCMR Milieudienst Rijnmond (afdeling Geluid) gevraagd om een second opinion (twee rapporten) ten aanzien van de geluidsrapporten waarop het de Rijksprocedures gebaseerd zijn. Uit de rapporten volgt dat wel voldaan zal worden aan het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (dus de wettelijke normen), maar dat hierbij geen rekening wordt gehouden met vooral de piekniveaus en de stijgtijd van het geluid, zodat voor geluidsoverlast wordt gevreesd.

Het verzenden van het OTB houdt tevens een verzoek tot planologische medewerking in voor de realisatie van de HSL. Bleiswijk en Bergschenhoek stemmen in, Berkel en Rodenrijs weigert medewerking, waardoor een aanwijzingsbesluit van de minister van V&W volgt en Berkel en Rodenrijs alsnog zal moeten meewerken.

Vervolgens wordt het Tracébesluit genomen, welke op 22 april 1998 in werking treedt. Het blijft het A1-tracé, waarbij naar mening van de 3B gemeenten niet genoeg rekening is gehouden met hun wensen en zorgen. De 3B gemeenten dienen dan ook een beroepschrift in bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Uit dit beroepschrift blijkt dat er zorg is ten aanzien van de piekniveaus, de stijgtijd van het geluid en het heersende lage achtergrondniveau (weinig geluid). Hoewel er binnen de wettelijke normen wordt gebleven, wordt de Raad van State toch gevraagd om extra maatregelen om afdoende beschermingsniveau in de leefomgeving te kunnen realiseren.

September 1999 wijst de Raad van State de beroepen af op formele gronden: er wordt immers voldaan aan de wettelijke regelgeving. Hiermee is het tracé een feit.

Na de uitspraak is er enige maanden 'stilte', tot eind 2000. Vanwege (technische) ontwikkelingen is er vanuit het Projectbureau HSL-Zuid verzocht om overleg inzake een gewijzigde inpassing van de HSL. Hierbij werd gedacht aan een 20 à 30 centimeter hogere ligging van de HSL t.o.v. de huidige ligging en een verlaging van de verdiepte bak ter hoogte van de Berkelseweg met circa drie meter. Belangrijkste redenen zijn zijdelijngse gronddrukken, kostenreductie en een uitspraak van de Minister naar aanleiding van een verzoek van het Platform Bezorgde Bewoners 3B-gemeenten. Zij hadden verzocht om een lagere ligging van de HSL-Zuid ter hoogte van de Berkelseweg opdat het wegviaduct Berkelseweg over de HSL ook voor kwetsbare verkeersdeelnemers toegankelijk blijft. De Minister vond de belangen van het Platform zo zwaar wegen, dat zij heeft besloten met instemming

van de Tweede Kamer om de verdiepte bak ter hoogte van de Berkelseweg te verlagen. De extra kosten en vertraging die hierdoor ontstaan, zijn door de Minister en de Kamer geaccepteerd.

Nu deze wijzigingen binnen de het Tracébesluit mogelijk zijn, wordt door Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs meegewerkt mits in aanvulling op het gestelde in het Tracébesluit, in Berkel en Rodenrijs circa 500 m² extra geluidsscherm langs het tracé van de HSL wordt aangebracht (Edelstenenbuurt en Componistenbuurt). Bergschenhoek gaat akkoord onder de nadrukkelijke - door het Projectbureau geaccepteerde - randvoorwaarde dat de geluidscontouren gelijk blijven, zelfs als die (ver) onder de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) liggen.

Hoofdstuk 1.

PKB-deel 1, de “Nieuwe HSL-Nota” met reacties

1.1 Inleiding

Eind jaren '80 maakt het Ministerie van V&W de plannen bekend om een Hogesnelheidslijn aan te leggen. Hiervoor werd een ontwerp Planologische Kernbeslissing (hierna PKB) opgesteld dat door het Kabinet op 28 maart 1991 werd vastgesteld en vervolgens werd gepubliceerd (de nota “Nederlands deel hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam -Brussel-Parijs, Tweede Kamer, vergaderjaar 1990 - 1991, 22026 nrs 2 en 3). Het ontwerpplan PKB-deel 1 geeft het voornemen weer van het Kabinet om tot de aanleg van de HSL te komen.

In dit ontwerp PKB-deel 1 werden (globaal) verschillende mogelijke tracévarianten geschetst, met de bijbehorende effecten op milieu, economie, inpassing etc.

De reacties van de betrokken adviesraden (zoals de Commissie m.e.r., Raad voor de Ruimtelijke Ordening en de Raad voor Verkeer en Waterstaat) luidde dat het rapport voldoende handvatten bevatte om een principebesluit over de aanleg van de HSL te nemen, maar dat aanvullende informatie gewenst was om een tracékeuze te maken.

Tevens is over het ontwerp PKB-deel 1 overleg gevoerd met de betrokken gemeenten. Ook de verantwoordelijke wethouders van de betrokken gemeenten, zoals de voormalige 3B gemeenten werden uitgenodigd om te praten over mogelijke gevolgen van de HSL voor hun gemeente. Alle drie de gemeenten hebben duidelijk gemaakt dat ze het niet met een tracé langs hun gemeenten eens waren (dit blijkt uit de Toelichting op de besluitvorming rond het viaduct in de Berkelseweg van HSL-Zuid, d.d. 23 mei 2001 dossier gemeente Bergschenhoek).

Naar aanleiding van de bij HSL-Zuid binnengekomen reacties heeft de Ministerraad op 18 maart 1994, het eerste ontwerpplan van 28 maart 1991 ingetrokken en vervangen door een herziene ontwerp-PKB, de ‘Nieuwe HSL-Nota’. Hierin heeft de Ministerraad de tekst van de nieuwe ontwerp-PKB deel 1 voor het Nederlandse deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam - Brussel - Parijs/Londen geaccordeerd. Voor de nieuwe lijn tussen Amsterdam/Schiphol en Rotterdam is inzake de keuze tussen variant A1 via Bergschenhoek en B3 via Pijnacker uiteindelijk gekozen voor de tracévariant A1, inclusief de daartoe noodzakelijke aanpassingen van de bestaande infrastructuur en overige bijkomende werken. Het milieu-effectrapport maakte integraal onderdeel uit van deze Nieuwe HSL-Nota.

Op 21 maart 1994 heeft het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat aan de colleges van de 3B gemeenten een brief gezonden. Hierin werd aangegeven dat vervolgonderzoek had plaatsgevonden naar aanleiding van de HSL-Nota 1991 en dat de resultaten zijn neergelegd in de Nieuwe HSL-Nota. In deze Nieuwe HSL-Nota werd de wenselijkheid van aanleg van een Hogesnelheidslijn bevestigd. Tevens is aangegeven dat de Nieuwe HSL-Nota de procedure van een PKB zou doorlopen. De Nota is in mei 1994 ter visie gelegd.

1.2 Nieuwe HSL-Nota inhoudelijk (belangrijkste varianten)

1.2.1 Tracé A1

Tracé A1 is ontwikkeld als een tracé dat zoveel mogelijk de grens tussen het stedelijk gebied van Leiden en Zoetermeer en het landelijk gebied opzoekt. Het tracé gaat door de rand van het open gebied van het Groene Hart en is gedeeltelijk gelegen in een gebied, waarin aan natuurlijke ontwikkeling een hoge prioriteit toegekend wordt. Dit stelt hoge eisen aan de inpassing. Ten noorden van de autosnelweg A12 kenmerkt het tracé zich door het zoveel mogelijk vermijden van

geluidgevoelige woonbebouwing en ten zuiden van die weg door een ligging in verstedelijkt gebied: glastuinbouw en grootschalige uitbreidingsgebieden.

Ter hoogte van Rijpwetering is een subvariant op A1 ontwikkeld. Terwijl tracé A1 de lintbebouwing van Rijpwetering op dezelfde plaats doorsnijdt als de huidige provinciale weg, is het tracé bij de verschoven A1-variant naar het oosten opgeschoven, teneinde het weidevogelgebied en het potentieel bodembeschermingsgebied in de Drooggemaakte Veender- en Lijkerpolder te ontzien. Hierdoor wordt de lintbebouwing dicht bij de autosnelweg A4 - en een glastuinbouwgebied centraal - doorsneden.

Tracé A1 betekent voor de 3B gemeenten dat het tracé op een aardenbaan bij Zoetermeer direct ten westen van de Nieuw Hoefweg loopt om vervolgens schuin het glastuingebied gelegen tussen de A12 en de Wildersekade in Rotterdam-Noord te doorkruisen. Dit betekent een forse inbreuk op het glastuinbouwgebied in Bleiswijk, waarbij 26 glastuinbouwbedrijven worden doorsneden alsmede een doorsnijding van de bouwlocaties in de gemeente Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs.

1.2.2 *Tracé B3*

Tracé B3 is ontwikkeld vanuit de nadruk op bundeling met bestaande infrastructuur: de autosnelweg A4 en de Hofpleinspoorlijn. Dit leidt tot het passeren van geluidgevoelige bebouwing in onder meer Leiderdorp, Zoeterwoude-Rijndijk en Zoeterwoude-Dorp en Pijnacker. Deze variant wordt met een verdiepte ligging, deels in een open, deels in een gesloten tunnelbak, langs het station Pijnacker geleid. Dit tracé beïnvloedt ten zuiden van de autosnelweg A12 drie toekomstige woonlocaties: Pijnacker-zuid, Noordrand 3 en - in randligging - Noordrand 1.

Voor de 3B gemeenten betekende deze variant dat het tracé hun grondgebied niet zou doorkruisen.

1.2.3 *Bundeling bestaande lijn Noord (BBLN)*

Deze variant is ontwikkeld als nieuw tracé, dat optimaal bundelt met de bestaande spoorlijn. Het tracé is net als de nieuwe lijnen voorzien van 25 kV-bovenleidingsspanning en dus geschikt voor hogesnelheidstreinmaterieel en bi-courant IC-materieel. Vanwege de bogen bij Nieuw-Vennep, Warmond, Leiden en Delft in de bestaande lijn is 300 km/uur niet haalbaar. Om deze te krappe boogstralen te ontlopen, zijn omléidingen westelijk om Leiden en zuidwestelijk om Delft beschouwd. Deze omleggingen bleken echter zulke negatieve milieu-, ruimtelijke orderings- en financiële effecten te hebben, dat alleen de bundelingvariant verder is uitgewerkt als een zo strak mogelijke bundeling met de bestaande lijn, waarbij de snelheid door het tracéverloop van de bestaande lijn wordt bepaald (maximaal circa 250 km/uur).

In de stedelijke gebieden van Leiden, Den Haag, Voorburg en Delft passeert de BBLN een aanzienlijk aantal woningen op korte afstand. Hiervan moeten er minstens 130 worden geamoveerd. Verder doorsnijdt het tracé een woonwagencentrum, volkstuincomplexen en een aantal grote, bestaande en geprojecteerde bedrijfsterreinen in Leiden, Den Haag en Delft. Er worden geen nieuwe woninglocaties doorsneden.

Voor de tracévergelijking en de aan het HSL-project toe te rekenen kosten is voornamelijk van een nieuwe tweesporige tunnel in Delft uitgegaan. Uiteraard kan hierbij de vraag worden gesteld of deze technische oplossing voor de hogesnelheidslijn in de eindsituatie twee sporen bovengronds en twee sporen ondergronds aanvaardbaar wordt geacht (zie motie Tweede Kamer d.d. 20 december 1993). Een integrale viersporige ondergrondse oplossing (inclusief station) leidt waarschijnlijk tot aanzienlijk hogere kosten.

Conclusie

Alleen de BBLN-variant is qua capaciteit gelijkwaardig aan de nieuwe-lijnbundels en is om deze reden Geselecteerd om op tracéniveau te worden vergeleken met de tracés voor een nieuwe hogesnelheidslijn.

1.2.4 *Keuze Kabinet: Tracé A1 onderbouwning*

Onder de voorwaarde dat de uitstralingseffecten van tracé A1 door middel van de voorgestelde inpassingmaatregelen worden beperkt, krijgt tracé A1 duidelijk de voorkeur boven B3.

Het tracé doorsnijdt het kassengebied bij Bleiswijk en beperkt de mogelijkheden voor woningbouw tussen Bergschenhoek en Berkel (VINEX-lokatie Noordrand 2). In het ontwerp-tracébesluit zal het tracé zodanig worden uitgewerkt dat de ontwikkelingsmogelijkheden en de dynamiek van de glastuinbouw in de Overbuurtsche Polder nabij Bleiswijk zo min mogelijk worden belemmerd. In en/of nabij de Overbuurtse Polder zal voor het verlies aan glastuinbouwareaal compensatie worden geboden. Er zal in overleg met de provincie en de tuinbouwsector onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden om de dynamiek van dit belangrijke tuinbouwgebied te handhaven. Optimalisatie van het tracé, een goed herverkavelings- c.q. inrichtingsplan, compensatie van het areaalverlies in de onmiddellijke omgeving (gedacht wordt onder meer aan vergroting van de al in het provinciale beleid voorziene beperkte uitbreidingslocatie Zuidplaspolder, die ten noorden van de A12 en ten oosten van Moerkapelle ligt) en een goede planning van de werkzaamheden zullen in dit onderzoek worden meegenomen. De regering zal zodanige maatregelen treffen dat individuele glastuinbouwbedrijven, binnen de daarvoor geldende regelingen (planschade), geen financiële schade ondervinden van de aanleg van de hogesnelheidslijn.

Bij Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek lijkt een stedenbouwkundige afronding (m.n. woningbouw) van Bergschenhoek mogelijk, zij het dat deze gebaseerd is op een gescheiden ontwikkeling van Berkel en Bergschenhoek.

1.2.5 Overig

Over de nieuwe hogesnelheidslijnen kunnen ook (binnenlandse) Intercitytreinen worden geleid. Het kabinet acht dit medegebruik van zodanig belang dat de ruimtelijke reservering van de daartoe benodigde verbindingen onderdeel uitmaken van deze ontwerp-PKB. Bij de verdere uitwerking van de hogesnelheidslijn zal als voorkeursgrenswaarde volgens het Besluit Geluidhinder Spoorwegen een waarde van 57 dB(A) worden aangehouden.

1.3 Uitnodiging Provincie Zuid-Holland bestuurlijk overleg

(aan colleges, overleg d.d. 3 mei 1994)

De provincie wil zich inzetten om in het kader van de inspraakprocedure tot een optimale afstemming met de betrokken gemeenten en provincies te komen ten einde een zo groot mogelijke invloed op de uiteindelijke besluitvorming van het Rijk te verkrijgen. Over de mogelijkheden van de bestaande lijn heeft de Provincie aan TNO om een "second opinion" gevraagd. Mede op basis van dit TNO-onderzoek zullen Gedeputeerde Staten van Zuid Holland aan de Provinciale Staten voorstellen om het gebruik van de bestaande lijn door de HST voorsnog af te wijzen en wordt nu de aandacht gericht op de nieuwe tracés. Ongeacht de kabinetsvoorkeur hecht de Provincie er aan ook de voor- en nadelen van de overige tracévarianten uit de PKB-Nota t.b.v. een zorgvuldige besluitvorming in beeld te brengen.

1.4 Reactie Bergschenhoek

17 mei 1994 B&W besluit Bergschenhoek

Besloten is binnen het beleidsprogramma voor de periode 1994 - 1998:

1. In het actieve bestemmingsplanbeleid, dat voldoet aan verkeers- en milieueisen, past géén HSL in combinatie met een luchthaven Rotterdam;
2. Het gemeentebestuur dringt er bij het Rijk op aan dat de HSL tussen Rotterdam en Schiphol gebruik maakt van bestaande spoorverbindingen, die hiervoor eventueel aangepast dienen te worden;
3. Wanneer toch besloten wordt tot een nieuw tracé, dan dringt het gemeentebestuur aan op een zo goed mogelijke inpassing in het landschap, waarbij het woon- en leefmilieu zo min mogelijk aangetast worden;
4. Het voeren van een gezamenlijke strategie met Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk, de deelgemeenten en Rotterdam;

5 juli 1994 B&W besluit Bergschenhoek

Er is een regioreactie opgesteld, waaraan zo mogelijk elke gemeente zich kan conformeren en waarbij voor elke gemeente ruimte is om zonodig enkele eigen specifieke zaken toe te voegen.

Voor wat betreft het noordelijke tracé zal worden ingezet op het volgende:

1. instemming met de HSL
2. instemming met een nieuw tracé
3. een keuze voor A of B blijft om het even
4. het nieuwe tracé moet onder maaiveldniveau worden aangelegd.

Achtergrond bij deze gedachte is dat het Kabinet en parlement grote waarde hechten aan een snelle verbinding tussen Rotterdam en Schiphol en dat dit ook weleens het argument kan zijn om af te zien van de plannen voor welke Rotterdamse luchthaven dan ook. In ieder geval kan dit de legitimatie zijn voor Bergschenhoek om bij dit standpunt aan te sluiten.

Dit standpunt wijkt af van het besluit van 17 mei jl. Ingeval zou worden vastgehouden aan het eerdergenoemde besluit van 17 mei jl. zou, nu van de gemeente Rotterdam en de regio geen steun voor dit besluit te verwachten is, zelfstandig een reactie opgesteld moeten worden die hout snijdt.

9 mei 1995 B&W besluit Bergschenhoek

Inzake besluit van Berkel en Rodenrijs om zich uit te spreken tegen de variantenstudie HSL, kennis te nemen van het volgende.

Op 29 maart 1995 heeft Bestuurlijk Overleg plaatsgevonden met de minister van V&W inzake de HSL. De minister heeft ruimte geboden voor een studie naar inpassing van het tracé bij de passage van Bergschenhoek, mits dit een meerwaarde oplevert. Meerwaarde moet worden uitgelegd als stedelijke voorzieningen, naar verwachting m.n. woningen.

Deze studie is inmiddels ter hand genomen en tijdens de vergadering van de sturingsgroep (op 13 april jl.) is een tracé getoond dat loopt tussen Rotterdam CS en Zoetermeer-oost. De passage door Bergschenhoek is hier aangegeven door middel van een halfverdiepte tunnel, die afgedekt is. De geluidszone bij een dergelijke variant bedraagt 0 (nul) meter. In deze variant wordt ook uitgegaan van een verschuiving in westelijke richting.

Er zijn twee redenen voor verschuiving in westelijke richting:

- de benutting van de ruimte in Bergschenhoek voor woningen of andere stedelijke voorzieningen en
- de realisering van het shuttlestation in het IPNR-gebied.

De realisering van het shuttlestation is een uitdrukkelijke wens van de gemeente Rotterdam, resp. de stadsregio. Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs hebben hierbij geen direct belang. Als het echter meewerkt om de HSL in een halfverdiepte tunnel te krijgen, dan graag.

Berkel en Rodenrijs heeft zich inmiddels mordicus tegen deze studie uitgesproken. Het college van Berkel en Rodenrijs heeft zich uitgesproken tegen een studie tot horizontale verschuiving van het tracé, voordat de verticale variant is vastgesteld (voor wat betreft de verticale variant is het alleen tevreden met een ondergrondse ligging).

Vooralsnog lijkt er nog geen aanleiding te zijn voor Bergschenhoek om zich te beraden over de samenwerking met Berkel, maar dit moment kan wel een keer aanbreken.

Verder is Berkel en Rodenrijs bang voor het volgende. Het shuttlestation leidt tot de noodzaak van horizontale verschuiving. Als dit eenmaal is geaccepteerd en vervolgens gaat het shuttlestation niet door (en dit is bepaald niet uitgesloten), dan is de westelijke ligging het uitgangspunt. Komt het tracé dan ook nog niet in een afgedekte tunnel, dan is Berkel 'de klos'.

De vraag is in hoeverre deze angst gegrond is. In de eerste plaats is het zo dat bij een verschuiving in westelijke richting op een dijklichaam in Bergschenhoek ruimte ontstaat voor niet-geluidsgevoelige voorzieningen in de Landscheidingzone. Dit zou bijvoorbeeld kunnen leiden tot het verplaatsen van

het sportpark Hoge Land in Berkel en de bouw van ca 1.000 woningen op die locatie. Echter de plaats van het tracé is niet voor niets gekozen. De afstand ten opzichte van de bestaande woningbouw in Berkel en Rodenrijs is zodanig dat, met uitzondering van het uiterste noorden van de Noordpolder, aan de westkant van het tracé geen geluidsschermen nodig zijn. Een verschuiving, zonder dat dit iets of maar weinig oplevert, is voor het rijk dan ook niet interessant. In dat geval zullen namelijk aan beide zijden geluidsschermen moeten worden aangebracht, hetgeen een belangrijke kostenpost is. Er kan dan ook worden geconcludeerd dat het inmiddels niet meer aan de opstelling van de gemeenten Bergschenhoek en/of Berkel zal liggen of sprake zal zijn van een verschuiving in westelijke richting bij aanleg op een dijk, maar dat dit door andere factoren zal worden bepaald. Overigens lijkt de kans op verschuiving bij een dijkligging uitermate klein.

20 juni 1995 B&W besluit Bergschenhoek

Kopie brief van Berkel en Rodenrijs aan sturingsgroep 2B3 (belast met de uitwerking van de VINEX-taakstelling voor Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs) voor kennisgeving aangenomen. De gemeente Berkel en Rodenrijs heeft in een brief aan de sturingsgroep 2B3 te kennen gegeven tegen elke variantenstudie HSL te zijn, zolang niet besloten is de HSL ondergronds aan te leggen. Deze brief wordt benut om (in Bergschenhoek) een overzicht van de stand van zaken te geven.

In opdracht van de sturingsgroep, maar gesteund door de regio en de gemeente Rotterdam, wordt een studie ingesteld naar de passage door Bergschenhoek (en dus langs Berkel). Er zijn inmiddels vier varianten uitgewerkt, waarbij in beeld gebracht is wat deze voor meerwaarde kunnen opleveren:

1. PKB-variant (A1-tracé op een 6 m hoge dijk), door schermaanpassingen enige meerwaarde;
2. Viaductligging op A1-tracé; voornamelijk meerwaarde voor stedelijke voorzieningen als sportvelden;
3. Halfverdiepte ligging, afgedekt; deze variant kan veel extra meerwaarde krijgen door de wijkontsluitingsweg ten westen van de HSL aan te leggen; mogelijkheid voor de bouw van 1.300 tot 1.700 woningen extra;
4. geboorde tunnel; in beginsel zelfde meerwaarde als halfverdiepte ligging, nadeel kan zijn de geluidzone die voor de weg in acht genomen moet worden en die dus tot een lager aantal woningen kan leiden.

Bergschenhoek is heel uitdrukkelijk geen voorstander van de viaductligging. De kosten van deze variant en de afgedekte ligging zullen naar verwachting ongeveer gelijk zijn. Dan telt de meerwaarde van mogelijkheid 3. Als vergelijkingsalternatief is het dan ook gewenst variant 2 te kunnen blijven meewegen.

1.5 Reactie Berkel en Rodenrijs

Berkel en Rodenrijs (informatie uit dossier Bergschenhoek)

Het college van Berkel en Rodenrijs heeft zich mordicus tegen een inpassingstudie voor een studie naar inpassing van het tracé bij de passage van Bergschenhoek uitgesproken (B&W besluit zelf niet getraceerd in dossier Berkel en Rodenrijs) voordat de verticale variant is vastgesteld. Voor wat betreft de verticale variant is het alleen tevreden met een ondergrondse ligging.

De gemeente Berkel en Rodenrijs heeft in een brief aan de sturingsgroep 2B3 te kennen gegeven tegen elke variantenstudie HSL te zijn, zolang niet besloten is de HSL ondergronds aan te leggen. Verder is Berkel en Rodenrijs bang dat het shuttlestation leidt tot de noodzaak van horizontale verschuiving. Als dit eenmaal is geaccepteerd en vervolgens gaat het shuttlestation niet door, dan is de westelijke ligging het uitgangspunt. Komt het tracé dan ook nog niet in een afgedekte tunnel, dan is Berkel "de klos".

1.6 Reactie Bleiswijk

26 augustus 1994, (verslag) ambtelijk overleg Bleiswijk op uitnodiging van het Directoraat-generaal Rijkswaterstaat over HSL, Zoetermeer-Oost en Bentwoud (suggesties en ideeën uitwisselen).

Er is een TU-rapport namens het gewest onderschreven. Het formele standpunt van Zoetermeer is nog steeds dat van 1991: de HSL over bestaand spoor. Dit standpunt is niet strijdig met de TU-studie. Zoetermeer wil een zo beperkt mogelijk woningverlies in Zoetermeer-oost, hetgeen meer kosten in aanleg vraagt. Het HSL-projectbureau zegt dat een oostelijke verschuiving nog steeds niet aan de orde is. Bleiswijk, daar wil het projectbureau de tracering zoveel mogelijk bundelen met de Nieuwe Hoefweg. M.b.t. de schade aan het glasgebied dient te worden bekeken of daar ook bovengrondse mogelijkheden zijn (haakse doorsnijding). Het standpunt van Bleiswijk verwerpt een HSL over voorkeurstracé A1 en opteert voor een verbeterde bestaande lijn of een ondergrondse ligging.

Vooroverleggen op 20 maart 1995 voor het eerste Bestuurlijke Overleg d.d. 29 maart 1995. De standpunten in dit vooroverleg zijn conform hetgeen vermeld is bij het Eerste Bestuurlijke Overleg

1.7 Eerste Bestuurlijk overleg (29 maart 1995)

1.7.1 Inleiding

De Bestuurlijke Overleggen zijn voorgeschreven in een PKB-procedure. De ministers van V&W en VROM hebben op een aantal cruciale momenten in de totstandkoming van de PKB met de bestuurders van provincies, stadsregio's, gemeenten, water- en hoogheemraadschappen langs de onderzochte tracés overleg gevoerd. Tevens is overleg gevoerd met de besturen van de provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland en Noord-Holland. Tot slot hebben tussendoor verschillende aanvullende ambtelijke overleggen en studies plaatsgevonden.

1.7.2 Inhoud Overleg

De stadsregio Rotterdam en de gemeenten heb een gezamenlijke visie ontwikkeld dat de HSL zo snel mogelijk, maar met de nodige kwaliteit naar Schiphol en Amsterdam moet gaan. Het gebied ten noorden van Rotterdam dient volgens de Stadsregio benaderd te worden als een (gedeeltelijk nog te realiseren) stedelijk gebied. Het voorkeurstracé van het kabinet is daarom qua inpassingopgave vergelijkbaar met de andere, niet-voorkeurstracés zoals de bestaande lijn of het tracé westelijk van Zoetermeer. De stadsregio en de regiogemeenten dringen in verband met de VINEX-opgave aan op een spoedige vaststelling van het tracé. Wel benadrukken zij dat een kwalitatief onvoldoende inpassing van de HSL de marktwaarde van de VINEX-locaties zal frustreren. De minister is het er mee eens dat de inpassing kwalitatief zo goed mogelijk moet zijn.

➤ *Standpunt Bleiswijk*

(inzake Tracé A1, gedeelte in Bleiswijk en ter hoogte van Zoetermeer-oost)

De diagonale doorsnijding van het kassengebied is onaanvaardbaar voor Bleiswijk. Het geeft de voorkeur voor het bestaande spoor dan wel een ondergrondse ligging. Als er toch een vorm van A1-tracé wordt gekozen dan pleiten de economische belangen van Bleiswijk voor de variant langs de Derde Tocht.

Zoetermeer pleit voor een zo oostelijk mogelijke ligging en beneden maaiveld. Tussen de colleges van Zoetermeer en Bleiswijk is echter afgesproken dat een nadere inpassingstudie wordt verricht om de stedenbouwkundige plannen betreffende Zoetermeer-Oost, Bentwoud en het rondom de A12 te ontwikkelen bedrijfsterrein beter op elkaar af te stemmen en te integreren. Voor het geval dat Zoetermeer minder VINEX-woningen kan bouwen, heeft Bleiswijk aangeboden hiervoor ruimte te scheppen op haar grondgebied, mits het de variant langs de Derde Tocht betreft. Grenscorrecties zijn in dat geval bespreekbaar om te komen tot een optimale inpassing. Naarmate het tracé in Bleiswijk westelijker ligt, neemt voor de gemeente de noodzaak van een ondergrondse ligging af. Wat de variant langs de Derde Tocht betreft, is een dijklichaam een probleem vanwege de breedte ervan. Een viaduct zou wellicht nog bespreekbaar zijn. De minister zegt toe de argumenten van Bleiswijk te betrekken bij het opstellen van oplossingsrichtingen, welke in het volgende overleg zullen worden besproken.

- *Standpunt Berkel en Rodenrijs*
(inzake Tracé A1, gedeelte tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs)
Voor het gebied tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs staat de hoogteligging voorop. Ligging op maaiveldhoogte en hoger zijn niet acceptabel voor de regio.
In de eerder genoemde studie 'Varianten op tracé A1 tussen Benthuisen en de Wilderse kade' zijn ook voor dit gebied naar aanleiding van inspraak verschillende varianten gezien, zowel qua horizontale als verticale ligging.
Een adequaat afgedekte diepere ligging maakt de HSL en een ligging dichterbij de bebouwing van Berkel en Rodenrijs voor de stadsregio bespreekbaar. Voor Berkel en Rodenrijs zelf is dat op dit moment nog niet het geval. De stadsregio is bereid mee te denken over de financiële optimalisatie van een verdiepte ligging. De minister zegt toe dat er zal worden gekeken naar de hoogteligging van de HSL in relatie tot de woningbouwconcepten in Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs. Bezien zal worden of er andere mogelijkheden tot een betere oplossing leiden.
- *Standpunt Bergschenhoek*
Niet expliciet in verslag naar voren gekomen.
- *Shuttlehalte in de Noordrand*
De stadsregio hecht er waarde aan om de fysieke en technische mogelijkheid van een shuttlehalte in de Noordrand te behouden. De vraagkant en de aanbodmogelijkheden in de markt, alsmede de ruimtelijke en technische consequenties zijn reeds onderzocht. De uitkomsten vielen tegen, maar er zal worden bekeken of een eventuele shuttlehalte alsnog mogelijk gemaakt zal worden.
- *Studie naar oplossingen langs de bestaande lijn*
De minister is van mening dat heel serieus moet worden gekeken naar de mogelijkheid om de bestaande lijn te gebruiken. Wanneer de studie is afgerond, zal men van de resultaten op de hoogte worden gesteld. Een aantal gemeenten heeft een variant langs de bestaande lijn duidelijk als eerste voorkeur.

1.8 Actie Stadsregio Eerste Bestuurlijk Overleg

(Naar aanleiding van eerste Bestuurlijk Overleg brief Stadsregio d.d. 18 oktober 1995 aan colleges 3B gemeenten)

In het bestuurlijk overleg van 29 maart 1995 is van Rijkszijde de bereidheid uitgesproken met betrokken partijen samen verder te zoeken naar oplossingen voor tracerings- en inpassingvraagstukken voor het HSL-traject in de noordrand van de Rotterdamse regio.

Tegen deze achtergrond heeft de Stadsregio Rotterdam het voortouw genomen om samen met de regiogemeente Bleiswijk en de gemeente Zoetermeer een kortlopende studie te verrichten naar de ruimtelijke context waarbinnen de inpassing van de HSL in Bleiswijk en ter hoogte van Zoetermeer-oost beschouwd dient te worden, om daarmee tevens inzicht te verwerven in de inpassingmogelijkheden zelf.

De scenariostudie is verricht in de periode mei tot september 1995. De stuurgroep heeft geconstateerd dat de studieresultaten conform de opdracht voldoende basis geven voor een gemotiveerde keuze uit vier in beschouwing genomen ruimtelijke scenario's, de zgn. 'Bleizo' studie. Conform het advies van de projectgroep, heeft de stuurgroep een sterke voorkeur voor scenario 1: 'onderdoor'.

Met betrekking tot de planvorming rond de HSL is thans de vraag aan de orde of de afzonderlijk in de studie genomen tracégedeelten in een regionaal voorkeurstracé vertaald kunnen worden, dat voorzien kan worden van een kostenraming. Bestuurlijk overleg daarover zal naar verwachting begin januari 1996 plaatsvinden.

Opmerking van opsteller dezes:

Deze Bleizo-studie is niet meer te traceren, dus de scenario's zijn niet exact aan te geven. Naar de indruk/veronderstelling van opsteller dezes dient onder 'onderdoor' evenwel te worden verstaan een viaduct, met doorgangen 'onderdoor'. Ten aanzien van de mogelijke scenario's is de indruk van opsteller dezes uit de diverse stukken dat:

- scenario 1. inhoudt een passage door Bleiswijk op een viaduct langs de Derde Tocht en via een tunnel cq verdiepte bak gestrekt door Zoetermeer-oost;
- scenario 2. inhoudt een passage door Bleiswijk op een viaduct langs de Derde Tocht en zoveel mogelijk langs de (oostelijke) rand van Zoetermeer-Oost;
- scenario 3. inhoudt een passage door Bleiswijk langs de tweede tocht (op een aarden baan) en zoveel mogelijk langs de (oostelijke) rand van Zoetermeer-Oost;
- en scenario 4. inhoudt de voorkeursvariant A1 zelf.

Hoofdstuk 2.

Standpuntontwikkelingen en hoofdlijnen Bestuurlijk Overleg, (PKB-deel 2)

2.1 Inleiding

Op 3 november 1995 is deel 2a van de ontwerp-Planologische Kernbeslissing inzake het Nederlandse deel hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs/Londen, aangeboden en ter visie gelegd door het Ministerie van V&W. Hierin zijn opgenomen de hoofdlijnen uit de inspraak (zoals voor de 3B gemeenten uiteengezet in het vorige hoofdstuk), de adviezen van de Raad voor de Ruimtelijke Ordening (RARO) en de adviezen (onder andere van de Commissie voor de Milieueffectrapportage) conform de Wet Milieubeheer en de rapporten van bevindingen van het Overlegorgaan Infrastructuur (OVI) en van het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV).

PKB-deel 2b is tegelijk met het kabinetsbesluit (PKB-deel 3, vastgesteld 23 mei 1996) uitgebracht en bevat de hoofdlijnen van het gevoerde Bestuurlijk Overleg. In dit hoofdstuk worden op chronologische voorwaarde (op tijd) de standpuntontwikkelingen uiteengezet. De hoofdlijnen van het gevoerde Bestuurlijk Overleg zijn in dit dossier niet gebundeld uiteengezet, maar in de tijd geplaatst.

2.2 Extra variant WB3-tracé ('Bos-variant')

Op 13 november 1995 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan o.a. de 3B gemeenten een fax gezonden waarin melding wordt gemaakt van het besluit een aanvulling op het Milieueffectrapport op te stellen voor de WB3-tracé-variant tussen Rotterdam en Hoofddorp (mogelijkheden van bundeling met de autosnelwegen A13 en A4). In de nieuwe HSL-Nota van maart 1994 heeft het (vorige) kabinet besloten de voorkeur te geven aan het A1-tracé, dat de HST voor het gedeelte tussen Rotterdam en Amsterdam ten oosten van Zoetermeer leidt (naast een aantal andere varianten welke in dit onderzoeksrapport niet nader zijn omschreven). Het WB3-tracé ('Bos-variant') is tijdens de inspraakronde voor het eerste deel van de PKB voor de HSL naar voren gekomen.

Op 3 januari 1996 heeft de Provincie inzake het Tweede Bestuurlijk Overleg d.d. 25 januari 1996 aan de gemeenten een fax gezonden, dat tijdens de behandeling in de Provinciale Staten (1994) aandacht is gevraagd voor de zogenaamde Bos-variant. In een eerste reactie heeft de Provincie nogal wat bezwaren tegen deze variant aangegeven:

- in de gemeente Rotterdam loopt de variant door het IPNR gebied;
- de problemen die ontstaan bij de bouwlocatie Delfgauw;
- de aantasting van de Delftse Hout;
- de problemen bij de bouwlocaties Ypenburg en Leizo;
- de problemen in Leiderdorp (aantasting bestaande bebouwing);
- hoewel er sprake is van een bundeling met bestaande infrastructuur (A4 en A13) zullen er door het verschil in boogstralen tussen de HSL en de rijksweg toch veel restruimten ontstaan;
- hoge kosten, fly-overs bij Ypenburg en het Prins Clausplein (ongeveer 1 miljard gulden duurder dan A1).

De provincie heeft in 1994 reeds aangegeven dat de Bos-variant geen meerwaarde oplevert ten opzichte van de zogenaamde B3-variant (door Pijnacker) en als zodanig niet de voorkeur van de Provincie geniet. Inmiddels is er door het projectbureau HSL een aanvullende MER uitgevoerd voor de Bos-variant die 18 december 1995 ter visie is gelegd. Alvorens tot een definitief oordeel te komen, zal deze aanvullende MER moeten worden bestudeerd.

2.3 Regiomix

2.3.1 Beschrijving Regiomix

(Inpassingvoorstel voor het voorkeustracé van de HSL in de Stadsregio Rotterdam)

Op 22 december 1995 worden als stukken voor het regionaal bestuurlijk overleg en het overleg met HID (d.d. 9 jan. 1996) verzonden: HSL de regiomix en HSL, de kosten van de regiomix.

De regiomix is te beschouwen als een voorstel van 4 gemeenten en de stadsregio Rotterdam. Hiermee komen Bleiswijk, Berkel & Rodenrijs, Bergschenhoek, Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam tegemoet aan de wensen van de minister van Verkeer en Waterstaat: het realiseren en verbeteren van het A1-tracé (voorkeursvariant van het kabinet) voor beperkt en 'aanvaardbare' meerkosten. De regiomix is tot stand gekomen in een anderhalf jaar durend proces van overleg tussen de stadsregio en betrokken gemeenten onderling en samenwerking met het projectbureau HLS-Zuid.

De reden voor die samenwerking is de integrale en gebiedsoverstijgende opgave voor de ruimtelijke ordening die speelt in de 'Noordrand van Rotterdam'. De woningbouwlocaties in de B-driehoek (Noordrand II en III), een nieuw stedelijk gebied met stadsas en luchthaven, de zogenaamde Noordrand I, een nieuw glastuinbouwgebied in Bleiswijk, een nieuwe rijksweg A13-16, Randstadrail verbindingen naar Den Haag en Zoetermeer, regionale wegen en tot slot veel en grote bedrijventerreinen bepalen het toekomstige beeld. Dit beeld zal niet gebouwd en aangelegd zijn in 2005, maar het zal pas erna ontstaan. In het licht van deze grootschalige en langdurige ruimtelijke ordeningsopgave in het totale gebied ten noorden van het centrum van Rotterdam is de inpassingopgave voor de HSL zeer complex.

Uitgangspunten voor de ruimtelijke inpassing van de HSL in de regio Rotterdam zijn:

- Een integratie van de HSL in de opzet voor het bedrijventerrein Hoefweg in Bleiswijk;
- Een haakse doorsnijding door het glastuinbouwgebied in Bleiswijk en de mogelijkheid voor de bundeling met de Randstand-Rail verbinding Zoetermeer-Rotterdam;
- Een HSL-ligging in Bergschenhoek en Berkel & Rodenrijs die de ontwikkeling van een aaneengesloten woongebied mogelijk maakt;
- Een ondergrondse ligging in Rotterdam-Overschie en Schiebroek die de ontwikkeling van het nieuwe stedelijk gebied in de Noordrand mogelijk maakt;
- Zorgvuldige stedenbouwkundige inpassing en detaillering van het tracé in het stedelijk gebied bij bovengrondse ligging.

De regiomix mag zichzelf niet 'uit de race' prijzen en daarom mag de regiomix niet meer dan ca 750 miljoen gulden meer kosten dan de voorkeur van het kabinet (A1). De eerdere voorkeur van de regio - met een tunnel door het gebied - kostte 2,2 miljard meer dan A1.

Van de HSL-inpassingsopgave zijn drie onderdelen essentieel om het komen tot overeenstemming over de regiomix:

- ruimtelijke inpassing;
- kosten;
- bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak.

➤ *Zoetermeer*

De HSL ligt in het nieuwe woongebied in een open bak, gebundeld met Randstadrail/stadsspoorlijn, die ter plekke van het centrum is afgedekt. Hieraan kan gewoond worden. Zo zijn er ongeveer 8500 woningen te realiseren. Het plan voor de VINEX-lokatie zal moeten worden aangepast aan dit gegeven (dit is gebleken bij de BleiZo-studie).

➤ *Bleiswijk*

(glastuinbouwgebied Overbuurtsche Polder en bedrijventerrein Hoefweg)

Bij de inpassing van de HSL in de gemeente Bleiswijk zijn de volgende aspecten van belang:

- de bestaande glastuinbouwbedrijven sparen;
- de bestaande en geplande ontsluitingsstructuur en waterhuishouding niet belemmeren;
- het ruimtebeslag beperken, zodat het glastuinbouwgebied als een economische Ontwikkelingszone, met technologisch zeer hoogwaardige bedrijvigheid, optimaal Ontwikkeld kan worden, en de bruikbaarheid van kavels zo groot mogelijk is;
- een fijnmazige ontsluitingsstructuur van het nieuwe bedrijventerrein Hoefweg en het te ontwikkelen agri-businesssterrein ten zuiden van de A12 mogelijk maken.

Een goede inpassing leidt tot een viaduct (ten behoeve van een vrije doorgang voor de ontsluitingsstructuur van het glastuinbouwgebied) langs de Derde Tocht in het bestaande glastuinbouwgebied, daarna afbuigend in oostelijke richting en aansluitend op een viaduct in het bedrijventerrein Hoefweg.

➤ *Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs*

(woningbouwlocatie Noordrand II/III)

Inpassing van de HSL in de gemeenten Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek staat in het teken van de ontwikkeling van een samenhangend bebouwd gebied, met een landschappelijke zonering. In de locaties Noordrand II en III komen uiteindelijk 13.800 nieuwe woningen, met daarbij behorend een samenhangende groenstructuur en een nieuwe verkeersstructuur voor het gebied bestaande uit doorgaande en lokale autoroutes en langzaam verkeer-routes.

De HSL moet in een halfverdiepte ligging worden aangelegd in deze gemeenten. Deze inpassing van de HSL maakt ontwikkeling van de genoemde functionele en ruimtelijke verbanden mogelijk. Bovendien is met een halfverdiepte ligging in de landscheidingzone ruimte voor minimaal 1750 woningen en stedelijke bovenlokale voorzieningen gereserveerd. Door compensatie van dichtheden binnen het plangebied zijn zelfs hogere woningaantallen mogelijk (in studie). Deze ruimte is te beschouwen als extra plancapaciteit: een reserve. Samen met andere reserves in de regio zorgt deze voor voldoende capaciteit voor de periode 2005 - 2010. Bovendien is het mogelijk naast de HSL in de halfverdiepte ligging een strakke bundeling met een eventuele Randstandrail-verbinding Rotterdam-Zoetermeer te realiseren.

2.3.2. *Meerkosten Regiomix*

De meerkosten voor de regionale voorkeur ten opzichte van de kabinetsvoorkeur (A1) zijn 1,4 miljard gulden. Aangezien binnen de regio gedacht wordt aan een bod aan de ministers van V&W en VROM dat ook financieel acceptabel is, is met cijfers uit dezelfde locatiestudies een regionale variant samengesteld die ca. 750 miljoen gulden meer kost dan A1. Hieronder worden de veranderingen van regionale voorkeur naar de regiomix beschreven en geraamd.

➤ *Bleiswijk*

Viaduct plaatligger (in plaats van trogligger) meerkosten 80 miljoen gulden.

➤ *Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs*

Half verdiepte ligging standaard moet veranderen naar een a-symetrisch profiel met geluidskap/scherm: budgettair neutraal. Wel 130 miljoen gulden meer dan A1-variant.

Op 9 januari 1996 vindt het Regionaal Bestuurlijk Overleg plaats (louter uiten van meningen, er vindt geen besluitvorming plaats). Dit overleg is ter voorbereiding op het tweede bestuurlijk overleg met de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

2.4 Tweede Bestuurlijke Overleg (25 januari 1996)

Na oplevering van de onderzoeken naar Bundeling bestaande lijn Noord (hierna BBLN) en WB3 is een tweede ronde Bestuurlijk Overleg gepland. Deze heeft kort na de informatieavonden en hoorzittingen over het aanvullende MER voor de WB3 plaatsgevonden. Zodoende was op dat moment een eerste indruk van de maatschappelijke discussie over variant WB3 bekend. Het Tweede Bestuurlijk Overleg diende ertoe te verkennen op welke onderdelen van de tracés overeenstemming kon worden bereikt. Op financieel gebied zijn in dit overleg geen toezeggingen gedaan.

De stadsregio Rotterdam en de regiogemeenten hebben sinds het vorig Bestuurlijk Overleg veel aandacht besteed aan de inpassing van de HSL in het gebied van de stadsregio. Er is dan ook uitgebreid overleg geweest met het projectbureau HSL over de inpassingvarianten.

2.4.1 Standpunt Bleiswijk

De gemeente Bleiswijk is van mening dat de bundeling van de HSL met het bestaande tracé ten noorden van Rotterdam nog steeds de voorkeur verdient. Het A1-tracé brengt veel maatschappelijke meerkosten met zich mee. Bleiswijk heeft wel onder de paraplu van de stadsregio constructief meegedacht aan de optimalisering van het A1-tracé. Bleiswijk heeft samen met Zoetermeer en de stadsregio geïnventariseerd wat de mogelijkheden zijn rond de gemeentegrens tussen Bleiswijk en Zoetermeer. Dat heeft geleid tot de eerder genoemde Bleizo-studie (die niet meer te traceren valt). In de studie zijn vier scenario's als realistisch weergegeven. Bij een keuze voor tracé A1 geven Zoetermeer en Bleiswijk de voorkeur aan scenario 1 uit de Bleizo-studie, waarin Bleiswijk gepasseerd wordt langs de Derde Tocht en in Zoetermeer het tracé in een tunnel of een verdiepte bak dwars door Zoetermeer-Oost loopt. Er moet echter geconcludeerd worden dat deze variant niet haalbaar is gezien de hoge kosten.

Bleiswijk pleit daarom, gesteund door de stadsregio, voor een variant langs de Derde Tocht, op een viaduct door zowel het glastuinbouwgebied als het bedrijfsterrein, waarna zo snel mogelijk bundeling plaatsvindt met de Nieuwe Hoefweg. Daarbij is als inspanningsverplichting overeengekomen om het aantal VINEX-woningen in Zoetermeer-Oost (7.900) niet aan te tasten. Dit betekent een beperktere doorsnijding van het bestaande en nog te ontwikkelen glastuinbouwgebied. De variant via de Derde Tocht kan nog in een tussenvariant uitmonden, waarbij het tracé zo veel mogelijk oostwaarts van Zoetermeer gaat. Dit is van belang om de VINEX-taakstelling van Zoetermeer te ontzien. De stadsregio en Bleiswijk voelen zich in morele zin gehouden aan een inspanningsverplichting voor de VINEX-afspraken.

Ook in de keuze van de provincie Zuid-Holland moet de HSL over een viaduct door het glastuinbouwgebied. Vervolgens moet het tracé zo snel mogelijk aansluiten bij de Hoefweg zodat het volume voor de geplande woningbouw behouden blijft.

De minister is blij dat er ten aanzien van Bleiswijk en Zoetermeer een opening is om te praten. Met de gemeenten spreekt zij af de 'tussenvariant' nader te onderzoeken en zij zegt toe dat Zoetermeer betrokken zal worden bij nader overleg.

2.4.2 Standpunt Bergschenhoek

De inzet van de gemeente Bergschenhoek is erop gericht, kwaliteit te genereren in de bouwlocatie Noordrand II. Om die kwaliteit te bereiken stemt Bergschenhoek in met de inzet van de stadsregio, wat een opschuiven van het A1-tracé in westelijke richting inhoudt. Bergschenhoek verbindt hieraan de wens om tot een verdiepte aanleg te komen. Daardoor blijft de Landscheidingzone deels beschikbaar voor woningbouw en deels voor een groene inrichting. Verdiepte ligging kan betekenen dat het negatieve effect van doorsnijding van de bouwlocaties in de gemeente Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs vermeden wordt en dat het gebied een kwalitatieve hoogwaardige invulling krijgt in het kader van de verstedelijking.

2.4.3. *Standpunt Berkel en Rodenrijs*

De gemeente Berkel en Rodenrijs is nog steeds voorstander van het gebruik van de bestaande lijn in combinatie met bestaande infrastructuur en dus van de variant WB3. Een ondergrondse ligging van het A1-tracé eventueel in combinatie met de ZoRo is evenwel acceptabel. Na het vorige bestuurlijke overleg heeft de regio gewerkt aan de zogenaamde Regiomix. Berkel en Rodenrijs stemt pas in met een verschuiving van 100 meter van deze regiomix naar het westen als de garantie is gegeven dat er een aanvaardbare diepteligging komt en dat een ligging boven maaiveld van de baan is. Verdere studie en discussie moeten dan gericht zijn op de mate van diepteligging, de mate van verschuiving en de samenhangende geluidseffecten, Visual effecten en barrièrewerking. Kortom het gemeentebestuur van Berkel en Rodenrijs wil eerst duidelijkheid over een halfverdiepte of een verdiepte ligging voordat het kan meedenken over de regiomix. En zij wil geen slechtere situatie dan bij tracé A1.

De minister is van mening dat in de komende weken nog verder gekeken moet worden naar de situatie bij Berkel en Rodenrijs. De kosten van een meer verdiepte ligging moeten afgewogen worden tegen de blijvende kwaliteitswinst, ook in maatschappelijk opzicht. Verder heeft de minister begrepen dat Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek elkaar meer zullen vinden naarmate de lijn dieper ligt.

2.4.4 *Tracé WB3 ('Bos-variant')*

De minister wijst er nog op dat de Wb3-variant volledig meedraait in de procedure. De aanvullende MER ondergaat op dit moment de inspraakprocedure. Tijdens het volgende bestuurlijk overleg kan er helderheid worden geboden over deze variant.

2.4.5 *BBLN (Bundeling bestaande lijn Noord)*

Tot slot deelt de minister mede dat is afgesproken dat samen met het Stadsgebied Haaglanden wordt gezocht naar een bureau dat een onafhankelijke audit doet naar de BBLN-variant. Het is de bedoeling dat het rapport van de audit voor het volgende bestuurlijk overleg op tafel ligt.

2.5 Discussie Uitwerking Regiomix door HSL-Projectbureau

2.5.1 *Standpunt Bergschenhoek*

Op 20 februari 1996 besluit het college van Bergschenhoek naar aanleiding van de uitwerking van de Regiomix door het HSL-Projectbureau als volgt:

Besluiten kennis te nemen van onderstaande en

- er mee in te stemmen dat in het overleg met het projectbureau HSL een afwachtende en ten opzichte van de geboden mogelijkheden een negatieve houding wordt ingenomen;
- trachten de steun van de stadsregio te verwerven/te behouden bij een opstelling tegen de zich nu blijkbaar aandienende onvoldoende oplossing;
- als uiterste consequentie ons voor te bereiden op het breken van de samenwerking met het Rijk en (wat niet te hopen is) de stadsregio inzake het proces HSL;
- een geschikte gelegenheid te zoeken om de commissie/raad hiervan in kennis te stellen.

Het laat zich aanzien dat van Rijkszijde een zeer summiere invulling gegeven gaat worden van de halfverdiepte aanleg van de HSL door Bergschenhoek. Hiermee wordt heel uitdrukkelijk afgeweken van verwachtingen die eerder zijn gewekt. Wanneer deze sombere verwachting werkelijkheid wordt, ware de samenwerking met het rijk te beëindigen. De stadsregio ware indien nodig op zijn verantwoordelijkheid voor handhaving van de gekozen inzet te wijzen en dus als bondgenoot te betrekken in de 'strijd' tegen het rijk over de HSL.

In het Eerste Bestuurlijk Overleg van 29 maart 1995, heeft de minister van VROM aangegeven ten aanzien van het HSL-tracé door Bergschenhoek: "De minister stelt voor dat in de komende weken goed wordt gekeken naar de hoogteligging in relatie tot de woningbouwconcepten er omheen. De vraag is bijvoorbeeld hoeveel woningen er meer kunnen worden gebouwd bij een andere ligging. Wellicht bieden andere oplossingen de mogelijkheid om niet alleen meer te doen, maar dat ook kwalitatief beter te doen in het gebied". Het aantal woningequivalenten werd tenminste 1.750.

Op 9 januari 1996 komt de regiomix aan de orde in het HID-overleg (Hoofden Ingenieursdiensten). In het concept verslag zegt de HID over de ligging in Noordrand II (Bergschenhoek) dat "als op 25 januari (is het Tweede Bestuurlijk Overleg met de ministers) gekomen wordt tot nadere afspraken over de mogelijkheid van een verdiepte ligging, dit in het nakomende traject zal worden opgepakt."

Het resultaat van het HID-overleg was voor het college van Bergschenhoek aanleiding de commissie ruimtelijke ontwikkeling en het grondbedrijf te raadplegen over een standpuntwijziging, in casu instemmen met de regiomix en afstappen van het (formele) standpunt van de HSL over het bestaande tracé, of door een geboorde tunnel.

Vervolgens werd de gemeente op 8 februari 1996 geconfronteerd met de vertaling door het projectbureau HSL van de regiomix in Bergschenhoek. Niet een bedrag van 130 miljoen gulden (of zoveel minder als strikt nodig) is het uitgangspunt, maar de heer Korf (projectleider HSL) houdt het op 25 miljoen gulden. De projectleider van de HSL-noordelijk deel vult dit aan met: "dan sleep ik er wel 50 miljoen gulden uit". Kortom in verhouding met wat er nodig is, is het bedrag waar het Rijk aan denkt absoluut onvoldoende.

Samen met Berkel en Rodenrijs heeft de gemeente Bergschenhoek op 8 februari 1996 gepresenteerd gekregen wat met dit bedrag kan worden gedaan. Uitgaande van de beoogde kwaliteit van een half verdiepte ligging (3,5 m onder maaiveld) zou een verdiepte ligging gerealiseerd kunnen worden tussen de Boterdorpseweg en de Berkelseweg. De rest moet op maaiveld of een dijk. Wanneer de ligging beperkt blijft tot ¼ verdiept (2 meter onder maaiveld) kan het wellicht over de lengte van het gehele tracé, maar de passages voor met name langzaam verkeer gaan dan toch wel angstige proporties aannemen (viaducten tot 9 m hoogte).

2.5.2 *Ambtelijk overleg*

(inzake uitwerking regiomix door Projectbureau HSL)

Op 20 februari 1996 heeft ambtelijke overleg plaatsgevonden met het projectbureau HSL. Aan de orde was de uitwerking van de regiomix voor het gedeelte Bergschenhoek. Het lijkt dat voor een aanmerkelijk lager bedrag dan eerst becijferd, een acceptabele oplossing voor handen is. Half verdiept is anders half verdiept dan in de regiomix. Uitgangspunt op grond van de regiomix is dat het verschil tussen het spoor en de onderzijde van het viaduct 8 meter bedraagt. Dit uitgangspunt is geaccepteerd binnen de regio en de gemeenten Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs. Dit zou betekenen een tunnelbak van circa 3,5 m onder maaiveld. De technische ontwikkelingen maken het mogelijk om, met handhaving van de hoogte van het viaduct, de ruimte tussen de rails en het viaduct terug te brengen tot 6,20 m, derhalve een verschil van afgerond 1,50 m.

Dit verschil kan op twee manieren worden benut:

1. het viaduct kan circa 1,50 meter lager worden aangebracht
2. de tunnelbak waarin de spoorrail worden aangelegd kan 1,50 m minder verdiept worden.

Uit financiële overwegingen zal gekozen moeten worden voor oplossing 2.

De HSL wordt in de aangegeven halfverdiepte ligging gelegd in een betonnen bak, 2 meter onder maaiveld en 0,5 m boven maaiveld. In eerste instantie werd gedacht aan het aanbrengen van een talud tegen de betonnen constructie, maar dit vergt dermate technische voorzieningen om de druk te weerstaan, dat dit tientallen miljoenen extra kost. De tunnelbak zal nu met groen aan het oog onttrokken moeten worden.

Hiervoor zijn diverse alternatieven. In het overleg werd duidelijk gemaakt dat het Rijk (vooralsnog?) geen financiële mogelijkheden heeft om 70 miljoen à 80 miljoen gulden extra uit te trekken voor het tracé door Bergschenhoek.

Teneinde in de Landscheiding woningen te kunnen bouwen, zal grond aangekocht moeten worden. De gemeente/regio heeft in dit opzicht dus kosten te maken. In het kader van de medefinanciering zou gedacht kunnen worden aan een constructie waarbij de gemeente/regio de grond voor woningbouw

aankoopt tegen de werkelijke waarde en alleen de grond benodigd voor het tracé doorverkoopt aan het rijk.

Over de besluitvorming binnen het kabinet valt op dit moment weinig te zeggen. Het is de vraag hoe belangrijk het kabinet de bouwmogelijkheid van ca 1.750 woningen extra vindt. In het kader van de PKB-VINEX actualisatie zou dit het kabinet veel waard moeten zijn. Zonder deze ca 1.750 woningen is er onvoldoende bouwcapaciteit tot 2010 (circa - 250 woningen).

Op 27 februari 1996 besluit het college van Bergschenhoek dat wordt ingestemd met de minimumvariant van de regionmix HSL voor het grondgebied van Bergschenhoek en in beginsel positief te staan tegenover een constructie van medefinanciering, zoals hiervoor aangegeven.

2.6 Ontwikkelingen Bleiswijk

2.6.1. Brief Directoraat-generaal kostenbesparing

Op 27 februari 1996 stuurt de gemeente Bleiswijk een brief aan het Directoraat-generaal van Rijkswaterstaat inzake het regionale bestuurlijk overleg inzake de HSL. Het DG wordt geïnformeerd over het feit dat de overleggen tussen Bleiswijk en Zoetermeer hebben geleid tot een voor alle partijen aanvaardbaar alternatief voor het A1-tracé. Tevens is sprake van de instemming van het projectbureau.

Ten aanzien van de uitvoeringswijze kan volgens Bleiswijk geconcludeerd worden dat ook de kosten van een viaduct nu geen belemmering meer kunnen vormen.

Volgens het Projectbureau zijn de totale kosten van een viaduct op/langs de Derde Tocht 35 miljoen gulden hoger dan een aarden baan op/langs de Tweede Tocht. Echter, volgens Bleiswijkse berekeningen is slechts sprake van meerkosten ad 5 miljoen gulden. Daarnaast heeft een ligging op/langs de Derde Tocht ook voordelen ten aanzien van stedenbouw, wonen, land- en tuinbouw en sociale aspecten.

2.6.2 Collegebesluit kostenbesparing

(15 maart 1996 collegebesluit Bleiswijk)

Het veelvuldige overleg met het projectbureau HSL, al dan niet samen met de Stadsregio en/of Zoetermeer, heeft tot op dit moment geresulteerd in een overeenkomst inzake de horizontale verschuiving van het tracé naar de Derde Tocht. Hoewel de minister het besluit moet nemen, zijn alle partijen het er over eens dat dit de beste oplossing is.

Ten aanzien van de uitvoeringswijze ligt de zaak echter moeilijker. Hoewel uit gesprekken blijkt dat een ieder de viaductoplossing het meest elegant vindt, gaat het hier nog om de kosten. Het projectbureau becijfert telkenmaal dat het verschil tussen een aardebaan en een viaduct circa 80 miljoen gulden is. Als ze daarbij rekening houden met de maatschappelijke kosten als minder grondaankopen, het niet hoeven verleggen van de warmte-CO2 leiding, dan komt het uiteindelijke verschil tussen een aardebaan op de Tweede Tocht en een viaduct op de Derde Tocht volgens hen op circa 35 miljoen gulden.

Uit berekening op basis van de eerder door het projectbureau aangedragen cijfers, komt Bleiswijk echter tot een heel ander getal. De meerkosten van een viaduct in plaats van een aardebaan over de lengte van 5,7 km bedraagt 16,9 miljoen gulden. Als we daarbij ook de eerder berekende verschillen tussen een horizontale verschuiving van de Tweede Tocht naar de Derde Tocht tellen (positief verschil Derde Tocht ten opzichte van A1) ad 30 miljoen gulden, dan levert het verschil zelfs een voordeel op van 13,1 miljoen gulden.

Ten opzichte van de A1-variant levert het verschil zelfs een voordeel op van $(70 - 16,9) = 53,1$ miljoen gulden. De conclusie kan dus niet anders zijn dat een viaduct op de Derde Tocht het beste alternatief voor Bleiswijk is.

Gezien de patstelling die er nu is tussen gemeente en projectbureau en het feit dat het straks bij de besluitvorming door de minister zeker over de kosten zal gaan, lijkt het verstandig de beide ministers in een brief te wijzen op het feit dat op basis van eigen cijfermateriaal van de minister blijkt dat een viaduct voor beiden de beste oplossing is en er zelfs een financieel voordeel is te behalen in Bleiswijk.

2.6.3 Reactie Directoraat-generaal

Het DG stuurt op 19 maart 1996 bij brief haar reactie op de brief van 27 februari 1996. Het DG concludeert dat de berekening van Bleiswijk onjuist is. In de 35 miljoen gulden zijn de minderkosten al verwerkt, terwijl in de Bleiswijkse berekeningen van deze 35 miljoen gulden nogmaals de minderkosten van het verschuiven in rekening worden gebracht (twee maal dus). Overigens wordt de beoordeling van aanpassingen van het tracé niet alleen op kosten gemaakt. Ook is het niet zo dat eventuele besparingen in het zelfde gebied weer worden besteed. Steeds zal er een integrale afweging zowel naar inhoud als voor de totale lengte van het tracé worden gemaakt. Het uiteindelijke besluit zal door het kabinet worden genomen na het bestuurlijk overleg dat voor eind maart is voorzien.

2.6.4 Lobby Bleiswijk

Op 8 maart 1996 schrijft de gemeente Bleiswijk een brief aan de leden van de Statencommissie RO van de provincie Zuid-Holland.

“ Op woensdag 13 maart 1996 bespreekt u in een extra vergadering het provinciale standpunt inzake de nieuwe HSL-nota. Het verheugt ons te zien dat ook GS van mening zijn dat een meer loodrechte doorsnijding van het Bleiswijkse Glastuinbouwgebied gewenst is. Het in de stukken vermelde tracé langs de Tweede Tocht kan dan ook worden gezien als een verbetering ten opzicht van het in de Nieuwe HSL-nota beschreven A1-tracé. Een nog verdere verschuiving naar het westen, in casu de Derde Tocht, is voor het onderhavig glastuinbouwgebied echter de meest optimale oplossing. In de afgelopen weken, na het bestuurlijk overleg met de beide ministers van 25 januari 1996 heeft er dan ook nauw overleg plaatsgevonden tussen de gemeenten Zoetermeer, Bleiswijk en het HSL-projectbureau. Dit op basis van een door beide bewindslieden, provincie, Stadsregio en de gemeente Bleiswijk geformuleerde intentie, dat de passage in Bleiswijk gebaseerd zal zijn op de Derde Tocht en een viaductvorm, tenzij er redenen zijn om daarvan af te zien. Het HSL-projectbureau heeft reeds becijferd dat een verschuiving van A1 naar de Derde Tocht zelfs een voordeel van circa 70 miljoen gulden zou betekenen. Een viaduct langs de Derde Tocht in plaats van een aarden baan langs de Tweede Tocht zou slechts circa 5 miljoen gulden meer kosten dan het in de nieuwe HSL-nota voorgestelde A1-tracé. De kosten kunnen geen belemmering meer vormen voor een tracé langs de Derde Tocht, uitgevoerd als viaduct. Wij vertrouwen erop dat u deze nieuwe gegevens laat meewegen in uw besluitvorming t.a.v. de tracékeuze.”

2.7 Externe Audit HSL-variant BBLN

Op 6 maart 1996 worden de colleges bij brief door het Directoraat-generaal Rijkswaterstaat geïnformeerd over de externe audit uitgevoerd naar de HSL-variant “Bundeling Bestaande Lijn Noord” (BBLN), zoals in het bestuurlijk overleg d.d. 25 januari 1996 was aangekondigd.

Op 1 maart 1996 is het resultaat van de externe audit opgeleverd. De audit richt zich op de verschilpunten tussen de BBLN-variant die door het projectbureau HSL-Zuid is uitgewerkt en de variant voor hetzelfde alternatief, zoals uitgewerkt in de tweede TU Delft-studie. Doel van deze audit is het verschaffen van een onafhankelijk oordeel over de verschilpunten ten aanzien van de benodigde infrastructuur die nodig is om het gewenste kwaliteitsniveau van het binnenlandse vervoer en de HST te bereiken voor het BBLN alternatief.

Op basis van de uitgevoerde toetsing van de - in beide varianten - genoemde prognoses, treindienstmodellen en spoortechnische maatregelen zijn de voornaamste conclusies van het audit-team voor de bestaande lijn-variant (via Den Haag) als volgt:

1. de HSL-sporen dienen volgens het ontwerp van de projectorganisatie HSL-Zuid te liggen, namelijk ten westen van het huidige station Leiden;
2. de spoortechnische maatregelen zoals aangegeven in het ontwerp van de projectorganisatie HSL-Zuid zijn noodzakelijk;
3. de mogelijkheden van een fasering van de aanleg van infrastructuur zijn beperkt omdat zo spoedig mogelijk een onafhankelijke HSL-spoorlijn beschikbaar moet komen.

Wat deze zessporigheid betreft ligt de keuze van het auditteam tussen de beide varianten in, dichtbij het ontwerp van het projectbureau HSL-Zuid. De zessporigheid is op langer termijn noodzakelijk voor het behoud van goede kwaliteit in de exploitatie.

2.8 Standpunt Rotterdam

(Brief College Rotterdam aan de Minister President)

Op 13 maart 1996 schrijft het college van Rotterdam een brief aan de Minister president met het oog op de aanstaande discussie in de ministerraad over het tracé van de HSL-Noord (kopie verzonden aan de 3B gemeenten).

Gemotiveerde brief waarom de keuze voor het A1-tracé gehandhaafd moet worden en niet moet worden gekozen voor het andere resterende tracé van de HSL, het Bos-tracé (met extra halte in Den Haag en bundeling benadering met de A12 dwars door Rotterdam-Overschie). Rotterdam heeft wel binnenstedelijke ruimte voor een halte bij Rotterdam CS. Een extra halte vertraagt. Rotterdam verzoekt om snelle besluitvorming en keuze voor A1-tracé en de daarbij behorende inpassingmaatregelen.

2.9 Standpunt Provincie Zuid-Holland

(brief aan de ministers van V&W en VROM)

De 3B- gemeenten hebben op 20 maart 1996 een kopie ontvangen van de brief die de Provincie Zuid-Holland heeft verzonden aan de ministers van V&W en VROM, waarin hun standpunt uiteen is gezet.

- Kiezen voor het HSL-tracé tussen Rotterdam en Amsterdam voor een afzonderlijke lijn;
- De meest milieuvriendelijke varianten (MN8 en MZ8) blijft de Provincie afwijzen vanwege de te hoge investeringskosten;
- Het standpunt ten aanzien van de inpassingvoorwaarden voor het A1-tracé ten noorden van Rotterdam, heeft de Provincie op grond van nadere studies en overleg, aangepast (met o.a.):
- beperking en compensatie van het tuinbouwverlies te Bleiswijk, door verlegging van het A1-tracé naar de Derde Tocht, gelegen op een viaduct;
- halfverdiepte ligging tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs, teneinde bundeling met de ZoRo-lijn mogelijk te maken en extra mogelijkheden te scheppen voor stedelijke inrichting;
- gestrekte ondergrondse ligging in Noordrand I om voldoende vrijheidsgraden te behouden voor een optimale inrichting van dit gebied.

Uw intentie (van de ministers van V&W en VROM) om na de aanleg van de HSL tevens een shuttledienst tussen Rotterdam en Amsterdam te gaan onderhouden, wordt door ons ondersteund. Wij pleiten in ieder geval voor een extra shuttlehalteplaats in de Noordrand van Rotterdam, in verband met de kantoorontwikkeling, woningbouw en Randstadrail. Het standpunt is op 13 mei 1996 in de Statencommissie besproken.

2.10 Lobby Bleiswijk

Op 23 april 1996 stuurt de gemeente Bleiswijk een brief aan de Minister van V&W met kopieën aan de minister van VROM, de Gedeputeerde Staten en de minister van Landbouw en Visserij.

“Tijdens het Bestuurlijk Overleg op 25 januari jl. hebben wij met u gesproken over de mogelijkheden waarop het HSL-tracé door Bleiswijk zou kunnen worden aangelegd. Als conclusie uit dit overleg is toen naar voren gekomen dat nader zou worden gestudeerd op de mogelijkheid het tracé langs de

Derde Tocht door het glastuinbouwgebied te laten lopen daarbij rekening houdend met de voorkeur van zowel de gemeente Bleiswijk als de Stadsregio Rotterdam voor een viaductuitvoering.

Ten aanzien van het overleg over het horizontale tracé, kunnen wij u berichten dat hier tussen alle partijen overeenstemming is bereikt over een ligging langs de Derde Tocht.

Inzake de keuze voor een aarden baan of een viaduct, blijft er een verschil van mening over de hiermee gemoeide kosten. Op basis van door u ter beschikking gestelde gegevens, komen wij bij een verschuiving van de A1 naar Tweede respectievelijk Derde Tocht middels een viaduct een voordeel van 52,9 miljoen gulden, terwijl het projectbureau HSL-Zuid niet onderbouwd stelt dat als zou een viaduct op de Derde tocht circa 35 miljoen gulden meer kosten dan een aarden baan op de Tweede Tocht.

Echter, in beide situaties past de voor Bleiswijk meest optimale oplossing binnen de door het kabinet beschikbaar gestelde ruimte voor de passage van de glastuinbouw in Bleiswijk. Immers, bij de laatste besprekingen die vooraf gingen aan de publicatie van de PKB-beslissing van voorjaar 1994, is voor de passage van het glastuinbouwgebied van Bleiswijk een bedrag voor 100 miljoen gulden beschikbaar gesteld.

Nu een tracé langs de Derde Tocht als viaduct de hinder, zowel tijdens de aanleg als tijdens de exploitatie, voor de glastuinbouw aanzienlijk beperkt en deze optimalisering ruim binnen de door het Kabinet beschikbaar gestelde financiële ruimte mogelijk is, rekenen wij op uw constructieve houding ter zake en op uw steun voor dit bereikte compromis. Alsdan zijn wij bereid om aan alle betrokkenen en belanghebbenden onze overwegingen om mee te werken aan deze oplossing, te verklaren en toe te lichten. Bij een tracé langs de Derde Tocht dat toch over een aarden baan loopt, zien wij helaas geen kansen om een bijdrage aan het noodzakelijk maatschappelijk draagvlak te leveren.

2.11 Lobby Rotterdam

(Brief college Rotterdam: zorg om vertraging besluitvorming)

Op 2 mei 1996 heeft het college van Rotterdam een brief gestuurd aan de Ministerraad en de Fractievoorzitters Tweede Kamer der Staten-Generaal (kopie colleges drie gemeenten)

De afgelopen maanden is de zorg uitgesproken over de vertraging van de besluitvorming ten gevolge van het in behandeling nemen van weer nieuwe varianten voor de HSL-verbinding Amsterdam-Brussel. De toen uitgesproken zorg is inmiddels alleen maar toegenomen omdat de besluitvorming over het tracé ten noorden van Rotterdam in een complete impasse dreigt te geraken.

2.12 Keuze Kabinet A1-tracé

(Fax Projectbureau HSL-Zuid: keuze A1-tracé)

Op 3 mei 1996 faxt de regionale projectleider van HSL-Zuid aan de drie gemeenten dat de ministerraad over het tracé van de HSL-Zuid ten noorden van Rotterdam heeft besloten dat de keuze is gevallen op het A1-tracé met de nodige aanpassingen daarop, waaronder een tunnel onder het Groene Hart. Tevens is besloten geld beschikbaar te stellen voor aanpassingen in het IPNR-gebied, Noordrand II en in het glastuinbouwgebied van Bleiswijk. Alvorens het tracé in deel 3 van de regeringsbeslissing op te nemen, zal er nog bestuurlijk overleg met de betreffende gemeenten worden gevoerd (overleg op 13 mei 1996).

2.13 Derde Bestuurlijk Overleg (13 mei 1996)

2.14.1 Regionaal Vooroverleg

Voorafgaand aan het Bestuurlijk Overleg op 13 mei 1996 is er bijeenkomst geweest tussen de regiobestuurders om Regiomix 2 te bespreken. Berkel en Rodenrijs houdt afstand van de regiomix (zie standpunt onderstaand onder het derde Bestuurlijk Overleg van 13 mei 1996). De bestuurders van de andere gemeenten gaan akkoord.

2.13.2 *Inleiding*

Het derde Bestuurlijk Overleg is zoals aangekondigd afrondend in het kader van de planologische kernbeslissing (PKB). Op vrijdag 3 mei 1996 heeft het kabinet voor het tracégedeelte ten noorden van Rotterdam een principebesluit voor variant A1 genomen. Het doel van dit overleg is bespreking van de voorgestelde aanpassingen op tracé A1. De ministers hopen in dit afsluitende overleg de planologische en financiële ruimte voor inpassingen te kennen. Uitgangspunt is dat er een behoorlijk evenwicht moet zijn tussen de kosten en de kwaliteitswinst.

Inherent aan de principekeus voor A1 wordt het derde overleg alleen gevoerd met instanties langs het A1-tracé. Haaglanden wordt niet als aparte regio bijeengeroepen, mede gezien de uitkomst van de externe audit naar de BBLN. Om deze reden worden stadsgewest Haaglanden en de gemeente Zoetermeer uitgenodigd voor het Bestuurlijk Overleg samen met de instanties uit de stadsregio Rotterdam.

2.13.3 *BBLN*

De minister memoreert aan de in januari jl. gemaakte afspraak voor een audit naar de BBLN en de TU-variant. Die heeft opgeleverd een variant die heel dicht tegen de BBLN aan ligt, waarvan overigens al bekend was dat die voor het kabinet niet aanvaardbaar zou zijn vanwege de lage vervoerswaarde, de kostengevolgen voor de omgeving en de hinder voor het treinverkeer over de bestaande lijn, met name tijdens de bouw.

Het kabinet heeft besloten voor het A1-tracé met een tunnel onder het Groen hart, omdat daaraan de grootste vervoerswaarde wordt toegekend, het tracé qua kosten gunstiger uitvalt dan de alternatieven en gunstiger effecten heeft op de verstedelijking en de VINEX-locaties. Het gewest Haaglanden reageert hierop met dat zij de gehele parlementaire procedure zal gebruiken om haar mening kenbaar te maken, gebaseerd op hetgeen in de PKB-nota deel 3 staat. De provincie Zuid-Holland en de Stadsregio Rotterdam zijn content met het recente besluit van het kabinet. Provinciale Staten van Zuid-Holland zullen hun oordeel uitspreken als het besluit aan het parlement is voorgelegd.

2.13.4 *Regiomix*

De minister deelt mede dat in nauw overleg tussen de regio Rotterdam en de projectorganisatie HSL een aangepaste regiomix tot stand is gekomen. Voor het gebied ten noorden van Rotterdam is 200 miljoen extra beschikbaar voor inpassing. Er zal moeten worden bezien onder welke condities de regiomix (een viaduct langs de Derde Tocht in Bleiswijk, een verschoven en halfverdiepte ligging in Noordrand II en een tunnel en/of verdiepte ligging in het IPNR-gebied) daadwerkelijk kan worden uitgevoerd, maar in elk geval mag de financiële randvoorwaarde niet worden overschreden. Door middel van het nemen van voorbereidingsbesluiten en andere maatregelen van de gemeenten moet worden voorkomen dat het tracé duurder wordt. Bovendien moeten de vastgoed- en de grondkosten realistisch worden verdeeld over de HSL en de plannen voor ontwikkeling van het gebied. De minister zegt een inspanning toe om via technische middelen oplossingen te bewerkstelligen die wellicht goedkoper zijn dan de huidige ramingen. Volgens de minister zou er een referentievariant moeten worden vastgelegd met een terugvaloptie voor het geval als de financiële randvoorwaarde wordt overschreden. Voorts zal er iets met de kruisende infrastructuur moeten worden gedaan.

2.13.5 *Standpunt Berkel en Rodenrijs*

De gemeente Berkel en Rodenrijs vindt de nieuwe regiomix minder gunstig dan de oude. Met name het geluid, de esthetische en ruimtelijke inpassing zijn verslechterd. In vergelijking met de regiomix die afgelopen januari tot stand kwam - een half verdiepte ligging over de volle lengte - is de situatie voor Berkel en Rodenrijs er met de laatste regiomix niet beter op geworden: om financiële redenen wordt nu een gedeeltelijk verhoogde ligging voorgesteld en eindigt de halfverdiepte ligging iets eerder. Hij kan zijn medebewoners niet uitleggen waarom de lijn tussen Berkel en Bergschenhoek op een bepaalde afstand van bestaande bebouwing half verdiept ligt en iets verderop, in een nieuwe VINEX-locatie, hoog komt te lopen. Een ander bezwaar betreft de opschuiving van het tracé zonder alle consequenties o.a. qua geluid, te kunnen overzien. Waarom niet eerst daarop gestudeerd en een

bandbreedte bepaald? Datzelfde geldt voor de verticale ligging die in de regionmix gewoon vaststaat. In Berkel wordt tegen vrijwel alle viaducten aangekeken en daarom zou ook een bandbreedte voor de verticale ligging op prijs worden gesteld. Zij blijft dan ook bij haar oude standpunt zoals is medegedeeld in het vorig bestuurlijke overleg, zijnde dat het gemeentebestuur van Berkel en Rodenrijs eerst duidelijkheid wil hebben over een halfverdiepte of een verdiepte ligging voordat zij kan instemmen met de regionmix. En zij wil geen slechtere situatie dan bij tracé A1.

2.13.6 Standpunt Bergschenhoek

Voor de gemeente Bergschenhoek is het huidige voorstel aanvaardbaar. Maar als het kabinet mocht besluiten om elders nog meer te ondertunnelen, dan kan het er zeker van zijn dat het verzet in de gemeente alleen maar zal groeien. Zo ook elke goedkopere oplossing die weer meer naar het oorspronkelijke voorstel zal leiden, zou voor Bergschenhoek onaanvaardbaar zijn.

2.13.7 Standpunt Bleiswijk

De gemeente Bleiswijk spreekt haar waardering uit over het feit dat de positie rond de glastuinbouw goed in het oog is gehouden bij de besluitvorming rondom de HSL. Het voorgestelde viaduct is voor Bleiswijk een essentiële randvoorwaarde om in het kassengebied en in het nieuwe bedrijfsterrein aan de Hoefweg de economische schade zo veel mogelijk te beperken. Bleiswijk is bereid om het compromis in een convenant neer te leggen dat aan de PKB wordt gehangen, zeker nu de minister zich bereid heeft verklaard een referentievariant te beschrijven. Een shuttlestation op de kruising van de HSL en de A12 acht Bleiswijk haalbaar noch realistisch. Wel zou dat het geval kunnen zijn op de locatie Zestienhoven in de Noordrand I. Het hoogheemraadschap van Schieland meldt dat het overleg zal voeren met het projectbureau over de technische uitwerking van het uiteindelijke tracé voor zover dat de waterhuishouding beïnvloedt.

Hoofdstuk 3.

Van concept PKB deel 3 naar vastgesteld PKB-deel 3

3.1 Inleiding

Op 9 mei 1996 is het concept van PKB-deel 3 naar buiten gekomen. In dit concept is ten aanzien van de Intermediaire zone, de Noordrand II en Glastuinbouwgebied het volgende opgenomen. Op 23 mei 1996 wordt de Kabinetsbeslissing Hogesnelheidslijn-Zuid verstuurd aan de gemeenten: dit bestaat uit een concept van de PKB-deel 3, zijnde het kabinetsstandpunt en een Nota van toelichting.

3.2 Concept PKB-deel 3 inhoudelijk

3.2.1 *Intermediaire zone*

Ter hoogte van de Wildersekade ligt de HSL op ongeveer 2,5 m boven maaiveld. De HSL daalt vervolgens om de N209 (Doenkade) en de Hofpleinlijn onderlangs te kruisen. Daarna daalt de HSL in een tunnel tot -16,50 beneden NAP.

Dit leidt tot de volgende bandbreedten:

1. *Horizontale bandbreedte*

De bandbreedte wordt mede bepaald door de ligging en bandbreedte in het gebied van Noordrand II. Als gevolg hiervan bedraagt de horizontale bandbreedte:

- in westelijke richting 25 m;
- in oostelijke richting 125 m, aflopend tot 75 m ter hoogte van de N209.

2. *Verticale bandbreedte*

Tussen de Wilderse Kade en de Doenkade bedraagt de bandbreedte 6,5 m naar boven en 10 m naar beneden.

3.2.2 *Noordrand - II Het tracé*

In het gebied tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek is het streven om de HSL 2,5 m beneden maaiveld aan te leggen volgens het aangegeven tracé. De geplande wijkontsluitingsweg aan de Noordzijde, de Berkelseweg en de Boterdorpseweg worden over de HSL heen geleid. De Wildersekade wordt onder de HSL doorgevoerd. Bij deze ligging kunnen extra verbindingswegen over de HSL heen worden gevoerd en kunnen in de strook tussen de HSL en Bergschenhoek circa 2000 woningen meer worden gerealiseerd.

Met de gemeenten wordt in een convenant geregeld onder welke condities deze ligging kan worden gerealiseerd. Dit betreft o.a. de verwerving van gronden, de kruisende infrastructuur, de financiële aspecten en de terugvaloptie.

Dit leidt tot de volgende bandbreedten:

1. *Horizontale bandbreedte*

Als gevolg hiervan bedraagt de horizontale bandbreedte:

- in oostelijke richting 125 m;
- in westelijke richting 25 m.

2. *Verticale bandbreedte*

Bij de aangegeven ligging bedraagt de verticale bandbreedte 2 m naar boven en 5 m naar beneden. Een ligging boven maaiveld is gekoppeld aan een verschuiving in oostelijke richting. Zo zal bij een hoogteligging op 6,5 meter het tracé 100 m oostelijker liggen

3.2.3 *Glastuinbouwgebied Bleiswijk*

Vanaf de autosnelweg A12 en de spoorlijn Den Haag - Gouda daalt de HSL in het glastuinbouwgebied bij Bleiswijk naar ongeveer 6,5 m boven maaiveld (bovenkant spoor: NAP +2,00). De Anjerweg, de Albert van 't Hartweg, de Groendalse Weg, de Hyacinteweg en de Anthuriumweg, alsmede de nieuwe wegen uit het bestemmingsplan Overbuurtsche Polder, worden op maaiveldniveau onder de HSL door geleid. Tussen de Albert van 't Hartweg en de Primulaweg bundelt de HSL aan de oostzijde met de Derde Tocht.

Het gehele traject tussen de A12 en de Anthuriumweg is uitgevoerd als een viaduct, opdat de ontwikkeling van het gebied zo weinig mogelijk wordt beïnvloed. De condities waaronder dit kan worden gerealiseerd, worden geregeld in een convenant met de gemeente. Dit betreft o.a. de verwerving van gronden, de kruisende infrastructuur, de financiële aspecten en de terugvaloptie.

1. *Horizontale bandbreedte*

In het glastuinbouwgebied bij Bleiswijk bedraagt de horizontale bandbreedte:

- aan beide zijden 25 m.

2. *Verticale bandbreedte*

De verticale bandbreedte bedraagt in dat gebied:

- 2,0 m naar boven;
- 2,0 m naar beneden.

3.3 **Regionaal Bestuurlijk Overleg**

Op 19 mei 1996 vindt het Regionaal Bestuurlijk overleg over de HSL plaats. Op 9 mei stuurt Ds+V de stukken toe. Hierin komt tevens naar voren dat de minister van V&W financieel mandaat heeft gekregen voor extra inpassingmaatregelen voor alle A1-varianten: ten noorden van Rotterdam gaat het om een bedrag van 200 miljoen gulden. V&W wil de toezeggingen ten laste van deze miljoenen alleen doen, als via convenanten wordt vastgelegd dat niet via de Tweede kamer alsnog duurdere inpassingen worden geëist.

In het regionale overleg zelf wordt geconcludeerd dat de reacties op PKB-deel 1 aanleiding waren om het tracé te verschuiven, met als doel zowel de invloed van de HSL-Zuid op het glastuinbouwgebied in zijn geheel als op het aantal getroffen bedrijven te beperken. De mogelijkheid tot tracéverschuiving werd echter beperkt door de VINEX-locatie Zoetermeer-Oost aan de noordkant (daar dienden minstens 8000 woningen te worden gerealiseerd) en de ligging tussen de gemeente Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek. Uiteindelijk bleek toch een tracé mogelijk dat vrij haaks door het glastuinbouwgebied loopt, daarbij de Derde Tocht volgend. Om de effecten verder te verkleinen en de economische ontwikkeling niet te frustreren is de aardebaan vervangen door een viaduct. Het aantal bedrijven dat in het totale glastuinbouwgebied (tussen de A12 en de Wildersekade) wordt doorsneden, werd met deze optimalisatie teruggebracht tot 18. Deze bedrijven vertegenwoordigen samen een te reconstrueren glasoppervlak van circa 37 ha. Het aldus geoptimaliseerde tracé maakt ook onderdeel uit van het Kabinetstandpunt, neergelegd in PKB- deel 3.

3.4 **Concept PKB-deel 2b ter inzage**

Op 3 juni 1996 heeft het Ministerie van V&W bij brief het concept PKB-deel 2b voor de regio toegezonden, waarbij de gemeenten erover zijn geïnformeerd dat zij tot 14 juli 1996 schriftelijk konden reageren op het bijgevoegde concept, zodat PKB-deel 2b en deel 3 tegelijk aan het Parlement zouden kunnen worden aangeboden.

PKB-deel 2b betreft een samenvatting van de verslagen van de diverse bestuurlijke overleggen en een korte samenvatting van de relevante studies die in bestuurlijk overleg aan de orde zijn geweest.

De gevoerde bestuurlijke overleggen zijn voorgeschreven in een PKB-procedure. De ministers van V&W en VROM hebben op een aantal cruciale momenten in de totstandkoming van PKB-deel 3 met de bestuurders van provincies, stadsregio's, gemeenten, water- en hoogheemraadschappen langs de onderzochte tracés overleg gevoerd. Deze overleggen hebben plaatsgevonden in maart 1995, januari 1996 en mei 1996 en zijn per regio gevoerd. Tussendoor hebben verschillende aanvullende overleggen en studies plaatsgevonden.

3.5 Reactie Bleiswijk op concept PKB-deel 3

Het college van B&W Bleiswijk heeft op 26 juni 1996 besloten te reageren op het concept PKB-deel 3. Deze brief is verzonden op 1 juli 1996.

De brief geeft aan dat het concept PKB de gemeente Bleiswijk aanleiding geeft tot het maken van de volgende opmerkingen, waarvan Bleiswijk verwacht dat er in de definitieve versie nog aandacht aan kunt besteden.

Overeenkomstig de afspraken uit het bestuurlijk overleg van 13 mei 1996 wordt in de tekst op pagina 23 voor de doorsnijding van het Overbuurtsepolder uitgegaan van een viaduct langs de Derde Tocht. In de tekening op pagina 22 is dit echter in de doorsnede niet aangegeven. Wij gaan er van uit, dat dit is veroorzaakt door de tijdsdruk waaronder deze concept-PKB is vervaardigd en dat dit in de definitieve versie zal zijn gecorrigeerd.

Op pagina 16 van de toelichting wordt melding gemaakt van een onderzoek door de NV Luchthaven Schiphol, de Bloemenveiling Aalsmeer en de NS naar de mogelijkheden van het vervoer van spoedeisende goederen met de HST. Hierbij wordt gedacht aan speciaal ingerichte HST's. Daarnaast wordt er op pagina 42 gesproken over het medegebruik voor binnenlandse treinen. Een eventueel gebruik van de bovengenoemde mogelijkheden zal een verhoging van de intensiteit van het treinverkeer op het tracé tot gevolg hebben met de daaraan verbonden consequenties t.a.v. de geluidshinder in de omgeving van het tracé.

Wij gaan er dan ook van uit dat u bij de berekening van de te verwachten geluidsbelasting rekening houdt met deze mogelijke toename in intensiteit.

Zoals wij hebben aangegeven in voornoemd bestuurlijk overleg zijn wij tegen de vestiging van een station/transferium nabij Zoetermeer. Wij kunnen ons dan ook vinden in uw standpunt dat een station daar om technische redenen niet mogelijk is, maar ook niet gewenst is.

Voor de volledigheid wijzen wij in dit verband op de analyse in bijlage 2 van de BleiZo-studie d.d. september 1995 omtrent een shuttlestation in Bleiswijk-Noord/Zoetermeer Oost.

Op pag. 64 noemt u de volgende uitgangspunten voor de tracéaanpassing ter beperking van het verlies aan glastuinbouwareaal:

- een zo haaks mogelijke doorsnijding van het glastuinbouwgebied;
- zo weinig mogelijk bestaande glastuinbouwbedrijven aantasten;
- een zo gering mogelijk areaalverlies en het zo min mogelijk aantasten van de structuur van het gebied;
- de woningbouwtaakstelling van minimaal 8000 woningen te Zoetermeer-oost moet uitvoerbaar blijven en zo mogelijk verruimd worden.

Bovenstaande uitgangspunten in combinatie met de door de tracéverschuiving ontstane extra ruimte ten opzichte van het oorspronkelijke A1-tracé uit de nieuwe HSL-Nota van april 1994 voor de woningen in Zoetermeer-Oost, zien wij dan ook als een onderschrijven van de keuze voor een viaductoplossing langs de Derde Tocht.

Met enige verontrusting hebben wij de pagina's 60 en 61 gelezen, waarin u aangeeft welke maatregelen u denkt te nemen te voldoening aan de bepalingen van de Wet Geluidshinder. Tot op

heden werd door uw ministerie en door ons uitgegaan van een geluidsscherm van circa 4 meter hoogte langs het gehele tracé door Bleiswijk. Uit hetgeen u thans over de te nemen maatregelen schrijft, kan de indruk worden gewekt dat dit nog kan wijzigen. In het belang van onze burgers die straks in de nabijheid van het tracé woonachtig blijven maar ook werkzaam zijn, pleiten wij voor een optimale bescherming tegen geluidsoverlast door de HSL.

Bovendien zou een vermindering van de geluidswerende voorzieningen in strijd zijn met de bestuurlijk gemaakte afspraak dat de Overbuurtsche Polder volledig als bestaand c. q. gerealiseerd gebied zal worden beschouwd.

3.6 Reactie Minister van V&W

Bij brief van 26 juli 1996 heeft de minister van V&W haar reactie gegeven op de brief van Bleiswijk van 1 juli 1996.

De concept versie van de PKB-deel 3 van 20 mei 1996 bevatte nog enkele onvolkomenheden in zowel de kaartjes als de tekst. In de pdf versie zijn zowel het kaartje als de bijbehorende tekst aangepast. In PKB-deel 1 werd indicatief aangegeven dat er geluidsschermen van circa 4 meter hoogte nodig zijn in Bleiswijk. Ten onrechte werd daarbij alleen uitgegaan van de bestaande bebouwing in plaats van het vigerende bestemmingsplan Overbuurtsche Polder. In deel 1 van de PKB is tevens aangekondigd dat het door de wet voorgeschreven akoestisch onderzoek in de fase van het Tracébesluit zal plaats vinden. Immers, pas op basis van dit onderzoek kan in overleg met u en andere betrokkenen worden besloten over de plaats en de hoogte van geluidsschermen en eventuele andere maatregelen.

3.7 Reactie Bergschenhoek op concept PKB-deel 3

Het college van Bergschenhoek heeft op 11 juni 1996 ten aanzien van het concept PKB-deel 3 besloten om:

1. Het bestaande overleg met het projectbureau HSL voort te zetten;
2. Vanuit een positieve opstelling (conform de bedoeling van de regiomix nr. 2) en uw eerdere besluiten) mee te werken aan de realisering van de HSL;
3. Nu reeds te besluiten tot een inventarisatie van de bestemmingen in de Landscheiding-/HSL-zone, teneinde te bezien of planologische maatregelen (zoals het nemen van een voorbereidingsbesluit) nodig zijn om een kostenverhoging voor de HSL tegen te gaan;
4. Het uitplaatsen van sportvoorzieningen uit de Landscheidingzone nu reeds 'op de agenda' te plaatsen, zodat hieraan tijdig aandacht kan worden besteed.

Een onderdeel van de regiomix betreft de bouw van circa 2.000 woningen in de Landscheidingzone. Woningen kunnen worden vervangen door 'bebouwde woningequivalenten'. Hieronder valt bijvoorbeeld wel een sporthal, maar niet een voetbalveld. Dit zal gevolgen hebben voor de sportvoorzieningen in de Landscheidingzone. Hoewel de gemeente zich op dit moment niet kan voorstellen dat het zwembad zal moeten verdwijnen, zal handhaving van het verenigingsgebouw van de postduivenvereniging en het tenniscomplex ongetwijfeld in discussie komen. Voor het complex van BVCB lijkt het doek gevallen.

In hoeverre aan de westkant van de HSL mogelijkheden voor hervestiging komen, of dit gewenst is of dat naar een andere locatie zal moeten worden uitgeweken zal binnenkort aan de orde moeten komen.

Naast de hiervoor uit de regiomix voortvloeiende zaken, zijn er nog andere punten die in het overleg met het projectbureau HSL over de uitwerking van de PKB aan de orde zullen komen. Hierbij wordt gedacht aan bijvoorbeeld de wijze en financiering van de inrichting van de zones aan weerszijden van de HSL, waarbij ongetwijfeld veiligheidsaspecten in het geding zullen zijn.

Ook planschade op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening zal zo'n punt zijn. Ter zake is het streven van het kabinet erop gericht om in overleg met de betrokken provincies en gemeenten te komen tot een uniforme regeling, uitgaande van de bestaande wetgeving en jurisprudentie. In hoeverre een uniforme regeling op kan gaan in een situatie waarbij sprake is van gemengde belangen (o.m. HSL, woningbouw, zandwinplas) is nu niet aan te geven.

3.8 Reactie Berkel en Rodenrijs op concept PKB-deel 3

Besluitvorming door Gemeenteraad van Berkel tijdens vergadering van 8 november 1996 (behandeling van de begroting 1997). In deze vergadering is de volgende motie aangenomen.

Overwegende:

- dat het overleg tussen Kabinet en Tweede Kamer omtrent de keuze tussen de HSL varianten nog niet is afgerond;
- dat het daarom nog niet kan worden uitgesloten, dat op Rijksniveau een besluit genomen zal worden de A1-variant aan te leggen;
- dat de gemeente Berkel en Rodenrijs zich steeds tegen meerdere elementen van de meest recente uitwerking van de A1-variant van de HSL (de Regiomix 2) tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek heeft verzet.

Spreekt uit:

Dat de gemeente Berkel en Rodenrijs - indien de A1-variant alsnog gekozen wordt - zich maximaal zal inzetten voor verbeteringen van de uitwerking van deze variant volgens Regiomix 2. Gedacht wordt daarbij aan verbeteringen zoals bijvoorbeeld verlenging noordzijde, verdere verdieping, en/of verschuiving van gedeelte in oostelijke richting. Voorts zal worden ingebracht dat de gemeente een akoestisch onderzoek, waarin de effecten worden berekend, noodzakelijk acht.

Dat de gemeente Berkel en Rodenrijs tijdens de nog volgende formele procedures steeds zal overwegen in hoeverre het gebruik maken van de wettelijke mogelijkheden tot het instellen van bezwaar en beroep een zinvolle stap is om de gewenste verbeteringen naderbij te brengen.

3.9 Fietstocht leden Tweede Kamer langs geplande Tracé

Op maandag 9 september 1996 heeft de vaste kamercommissie voor V&W en werkbezoek aan de Provincie Zuid-Holland en aan de gemeenten betrokken bij de PKB-HSL gebracht. Dit werkbezoek was in de vorm van een fietstocht gehouden langs het geplande tracé.

Kamerlid Leers van de CDA heeft zijn visie vervolgens als volgt verwoord: "het slechtste wat er kan gebeuren is dat de paarse partijen elkaar vinden in een langere tunnel door het Groene Hart, waardoor er geen geld meer over blijft voor knelpunten in de 3B-hoek, het Develgebied en in Brabant. Als er voor het A1-tracé wordt gekozen zal Leers pleiten voor een eenvoudiger tunnel door het Groene Hart waar de flitstrein minder snel door heen gaat maar die dan ook goedkoper wordt. Dan is er geld voor de knelpunten, zoals in de 3B-hoek".

3.10 Lobby Bleiswijk

(Brief Bleiswijk aan Kamercommissie V&W inzake transferium Zoetermeer inclusief samenvattend standpunt algemeen).

Op 30 september 1996 heeft gemeente Bleiswijk aan de voorzitter van de vaste kamercommissie voor V&W voor de tweede kamer een brief gezonden als reactie op een brief van de gemeente Zoetermeer aan de voorzitter. Tevens is een samenvattend standpunt van Bleiswijk t.a.v. de PKB-HSL aan de voorzitter meegezonden.

3.10.1 Geen Transferium

Zoetermeer doet de voorzitter een suggestie om nabij het kruispunt van de HSL met de A12 en de spoorlijn Den Haag - Utrecht een transferium te ontwikkelen. Bleiswijk heeft al vanaf het uitkomen van de plannen voor zo'n transferium kenbaar gemaakt tegen deze ontwikkelingen te zijn. Een

transferium op deze locatie zou een grote mate van verstedelijking aantrekken met als gevolg een verdere aantasting van het Groene Hart. Bovendien kan de locatie Bleiswijk-noord/Zoetermeer-oost, zoals in de zgn. Bleizo studie d.d. september 1995 is aangetoond, programmatisch en stedenbouwkundig niet aan de criteria voor een transferium voldoen.

3.10.2 *Samenvattend standpunt Bleiswijk*

(ten aanzien van PKB-HSL, september 1996)

1. De voorkeur gaat nog steeds uit naar bundeling met bestaand tracé ten noorden van Rotterdam. Zeker gezien de toenemende maatschappelijke meerkosten om het A1-tracé te optimaliseren, komen BBLN en A1 qua kosten zeer dicht bij elkaar. Bovendien wordt in de kostenvergelijking tot nu toe voortdurend 'vergeten' dat bij keuze voor een nieuw tracé, bijvoorbeeld in Delft toch kosten voor een spoortunnel gemaakt moeten worden. Uit het PKB-kabinetsbesluit blijkt thans dat een nieuw tracé circa fl. 1,5 miljard duurder wordt dan eerder was verondersteld. Rekening houdend met combinatievoordelen in bijvoorbeeld Delft, wordt een BBLN-oplossing veruit goedkoper dan een nieuw tracé.
2. Een tweede belangrijk argument is dat het kabinet nog te veel uitgaat van de huidige zichtbare verstedelijkings situatie in de zuidvleugel van de Randstad. Op basis daarvan gaat de HSL in het A1-tracé door vele groene gebieden. Wordt echter gelet op de bestaande en reeds vastgestelde verstedelijkingsplannen in de zuidvleugel, dan rijdt de HSL bij het A1-tracé van Zwijndrecht tot Benthuizen door een groot verstedelijkt gebied. Zowel VINEX-woningbouw, realisatie bedrijfsterreinen, ontwikkeling glas en agro-business leiden tot een verstedelijkingsbalk waar dan ook nog eens de HSL doorheen moet. De opgaaf om de HSL goed in te passen is wellicht nog moeilijker dan bijvoorbeeld bij de Bos-variant, waar het voornamelijk gaat om inpassing in de nog te ontwerpen VINEX-gebieden. Uit de gestegen kosten voor het A1-tracé blijkt in ieder geval dat een dergelijk optimale inpassing kostbaar wordt.
3. Uitgaande van de veronderstelling dat het kabinet bij zijn voorkeur voor A1 blijft, heeft Bleiswijk zich de afgelopen twee jaar bereid getoond om dit tracé in Bleiswijk te optimaliseren. In dat kader zijn met instemming van de bewindslieden diverse studies uitgevoerd. Ondertunneling en verdiepte bakken zijn daarbij zowel technisch als financieel helaas niet haalbaar gebleken. Overeenstemming is bereikt over een wel haalbare optimalisering van het tracé: ligging langs de Derde Tocht, op een kunstwerk (viaduct) door zowel glastuinbouwgebied als bedrijfsterrein, waarna zo snel mogelijk bundeling met de Nieuw Hoefweg. Daarbij wordt de inspanningsverplichting om het overeengekomen aantal VINEX-woningen in Zoetermeer-Oost (7.900) niet aan te tasten, volledig gerealiseerd.
4. Concreet komt dit neer op variant D5 in het Bleiswijkse kassengebied (langs de Derde Tocht), met een koppeling aan V2 ten noorden van de A12, beide in Bleiswijk uitgevoerd als een kunstwerk. Deze variant is thans in de nieuwe kabinetsnota PKB-deel 3 opgenomen. Zorgpunten bij de verdere vormgeving van het A1-tracé zijn de voorzieningen tegen geluidhinder en het voorkomen van overlast voor de tuinbouw tijdens de aanlegperiode. Bleiswijk kiest voor een snelle en slimme bouwmethode zoals het bouwen vanuit de baan.

3.11 **Inpassingvisie**

In het najaar van 1996 (september, november) zijn door de Projectorganisatie HSL-Zuid de inpassingvisies I en II van de Hogesnelheidslijn-Zuid aangeboden. In dit eerste deel wordt de visie op de inpassing van de HSL geformuleerd en voor de volgende thema's uitgewerkt: omgeving, architectonische vormgeving, ecologische inpassing, kruising en bundeling.

De HSL-Zuid is een onderdeel van de PKB-HSL en is als zodanig dus vastgesteld door het kabinet. Het boekwerk bevat een inpassingvisie voor de HSL in het Nederlandse landschap. Het college van Bergschenhoek heeft de visies voor kennisgeving aangenomen, waarbij is geconstateerd dat baan en schermen een geheel vormen en dus uniform zijn ontworpen. Begrepen is dat de geluidsschermen die zullen worden gehanteerd transparant, dus doorzichtig zullen zijn.

Het projectbureau 2B3 (is de ambtelijke organisatie die belast was met de uitwerking van de VINEX-taakstelling voor Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs) is ook in overleg met het projectbureau HSL. Het projectbureau 2B3 werkt naast transparante geluidsschermen ook aan een oplossing waarbij de HSL een element in het Landscheidingpark kan gaan vormen. Tussen de HSL en de eerste rij huizen moet ingevolge de MER een afstand worden aangehouden van 65 m (bij eengezinswoningen 35 m). Deze zone zou benut kunnen worden om het geluidsscherm in een talud weg te werken. Dit talud vormt dan reeds het begin van het Landscheidingpark. Op dit talud zou een voet-/fietspad aangebracht kunnen worden, waarmee een passage langs het HSL-tracé wordt gecreëerd en fragiele overgangen naar het Landscheidingpark kunnen worden aangelegd.

Er dienen zich twee problemen aan. In de eerste plaats spoort deze oplossing niet met het beginsel gelijke situaties gelijke oplossingen. In de tweede plaats is deze oplossing duurder, doordat een keerwand moet worden aangebracht. Desondanks gaat het projectbureau de mogelijkheden voor deze oplossing na.

3.13 Schriftelijke vragen leden van de Tweede Kamer en de beantwoording

De leden van de Tweede Kamer hebben in de afgelopen periode 468 schriftelijke vragen gesteld over de PKB HSL-Zuid. De vragen op blz. 126 tot blz. 136 (vraag 304 t/m 334) hebben betrekking op het gebied van de 3B-driehoek. Op enkele hiervan wordt hier nader ingegaan.

Vraag 309 (blz. 128)

Deze vraag gaat in op het rapport Haskoning en de schade voor de glastuinbouw. Uit het antwoord blijkt dat de macro-economische schade beperkt blijft tot 2 à 3 miljoen gulden in plaats van de door Haskoning berekende 500 miljoen à 1 miljard gulden. De reden van dit verschil is dat Haskoning nog van het oorspronkelijke A1-tracé is uitgegaan (niet op viaduct en niet gestrekt) en dat Haskoning er van uitging dat het verloren glastuinbouwareaal niet elders kan worden gecompenseerd.

Vraag 311 (blz. 129)

Deze vraag handelt over de rentabiliteit van de investering à 400 miljoen gulden voor het warmtekracht - C02- project. De rentabiliteit van dit project is niet in gevaar, omdat er met de HSL-Zuid evenveel kassen aangesloten kunnen worden als zonder HSL. Het warmtekracht - C02-project is namelijk te klein om alle kassen in Bleiswijk op aan te sluiten. Waar wel schade uit voort kan vloeien (vraag 312) is wanneer bedrijven zijn aangesloten die in het kader van de HSL moeten worden verplaatst. Aan het project als zodanig doet dit echter niets af.

Vragen 314 en 318 (blz. 129, 130 en 131)

Deze vragen handelen over het verlies aan glastuinbouwcapaciteit en hoe hierin kan worden voorzien. Uit het antwoord blijkt dat ongeveer 40 ha (grove schatting) verloren gaat. Voor zover nodig moet capaciteit worden gevonden in of nabij de Overbuurtsche Polder, de bestaande uitbreidingslocatie Zuidplaspolder of in het kader van de herstructurering van de glastuinbouw in de Randstad.

Passage Bergschenhoek

Voor wat betreft de passage tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs hebben de vragen veelal betrekking op het verlengen van de verdiepte bak of het dieper aanleggen van de HSL (vanaf blz. 131, vraag 320 e.v.)

Al deze vragen krijgen een negatief antwoord. Argumenten hiervoor zijn o.m.:

- de geringe effecten in relatie tot de extra kosten (van 20 miljoen gulden aan de noordkant tot 50 miljoen à 200 miljoen aan de zuidkant);
- het belang van de ecologische verbindingen in de Intermediaire Zone en de waterhuishouding.

Handhaving van het HSL-tracé, waar het kabinet dus aan vasthoudt, betekent dat de HSL eerst ter plaatse van het "eiland" in de Boterdorpse Plas verdiept zal worden. In de visie van het kabinet is dit

voor(bij) de bouwlocatie Noordrand I, zodat bij de geluidmaatregelen geen rekening gehouden zal worden met woningbouw op dit "eiland". Dit maakt woningbouw hier dus niet mogelijk. Als dit al gewenst wordt, zullen de kosten van geluidwerende voorzieningen zeker ten laste van de bouwlocatie gebracht moeten worden.

Vraag 322 (blz. 132)

Deze vraag handelt over het voortbestaan van het zwembad in Bergschenhoek. Volgens het antwoord kan dit inderdaad gehandhaafd blijven.

Procedure

Uit de aanbiedingsbrief blijkt dat de Tweede Kamer op 28 oktober 1996 en 4 november 1996 over het kabinetsbesluit inzake de HSL zal vergaderen. Naar verwachting vindt in de week van 11 november 1996 de eindstemming plaats.

Het college van Bergschenhoek heeft bovenstaande in haar collegevergadering van 5 november 1996 ter kennisgeving aangenomen.

3.13 TNO-rapport Geluidshinder HST's (oktober 1996)

(samenvatting uit advies Stg. Advisering Bestuursrechtspraak)

Vraagstelling: hoe verhoudt zich de geluidshinder door hogesnelheidstreinen (HST's) met de geluidshinder door conventionele treinen, bij een gelijke geluidsbelasting in Letm?

De vraagstelling werd vanuit twee gezichtspunten benaderd: vanuit het gezichtspunt van de expositie en vanuit dat van de effecten.

De volgende aspecten van de expositie zijn in beschouwing genomen: een equivalent geluidsniveau tijdens een treinpassage, het bijbehorende piekniveau, het aantal passages en de tijd dat een passage hoorbaar is, het frequentiespectrum, de stijgtijd en (het vermoedelijke belang van) trillingen. Een nauwkeurige analyse van deze aspecten geeft geen aanleiding te vermoeden dat HST's meer of juist minder hinder zullen veroorzaken dan conventionele treinen.

Er is slechts één enquête over effecten van geluid van de HSL gehouden in min of meer met de Nederlandse situatie overeenkomende omstandigheden. Dit - goed opgezette - onderzoek vond in Frankrijk plaats. Het optreden van eventuele locatie-effecten is minimaal doordat het onderzoek op 25 verschillende plaatsen is uitgevoerd. Hoewel de geluidmetingen onbemand zijn uitgevoerd, is een voldoende kwaliteit van de geluidsgegevens gewaarborgd door het grote aantal metingen en de wijze waarop deze zijn georganiseerd. De vragenlijst heeft een logische opbouw; de vragen zijn goed gesteld en geordend. Er zijn adequate statistische analyses uitgevoerd. Het geringe aantal ondervraagden met een hoge geluidsbelasting vormt een minder sterk punt van het onderzoek.

Ongeveer 1/3 van de ondervraagden is blootgesteld aan geluid dat er niet was voordat de HSL in gebruik werd genomen, en heeft bovendien ingrijpende veranderingen op ander gebied, zoals ruilverkaveling en de andere aanblik van het landschap meegemaakt. Veel bewoners hebben deze veranderingen met tegenzin zien komen: 35% van de ondervraagden heeft actief deelgenomen aan activiteiten tegen de komst van de HSL. Drie tot vier jaar nadat de lijn in gebruik is genomen blijken de negatieve gevoelens over deze veranderingen nog altijd tamelijk sterk aanwezig. Ze hangen samen met de waardering voor de geluidssituatie. De geluidshinder door de HSL is aanzienlijk meer dan de hinder die in eerdere onderzoeken over conventionele treinen is gevonden. Er zijn ook meer gedragsveranderingen waargenomen. Het vermeende plotselinge karakter van het HST-geluid blijkt niet van belang en zal niet of nauwelijks tot meer hinder aanleiding geven.

Beide benaderingen - vanuit het gezichtspunt van expositie en vanuit dat van de effecten - leiden tot sterk verschillende uitkomsten. Vanuit het gezichtspunt van expositie schijnt er geen reden te zijn om van HST's meer hinder te verwachten dan van conventionele treinen. Gezien vanuit het gezichtspunt van de effecten komen er echter grote verschillen naar voren: bij gelijke geluidsniveaus schijnen HST's aanzienlijk meer hinder te veroorzaken dan conventionele treinen. De verschillen zijn groter naarmate een geringere mate van hinder in ogenschouw wordt genomen. Als de percentages "erg gehinderd" worden vergeleken zijn de verschillen niet zo groot. De scores voor "erg gehinderd in de winter" laten zich zelfs beschrijven met de respons curve die geldt voor conventionele treinen. In het bijzonder de percentages 'een beetje gehinderd' liggen echter over de hele range van geluidsbelastingen op een zeer hoog niveau en houden daar nauwelijks verband mee. Het lijkt dan ook aannemelijk dat andere variabelen, zoals de attitudes, dit effect veroorzaken en wel sterker dan wij tot nu toe in andere studies hebben gevonden. Vanwege diverse onzekerheden, zoals de rol van het tijdsverschil (de HSL enquête vond ongeveer 15 jaar later plaats dan de enquêtes over de conventionele treinen) of de rol van het klimaat, of de rol van het beslis- en communicatieproces, kunnen op basis van de benadering vanuit het gezichtspunt van de effecten geen definitieve conclusies worden getrokken.

3.14 Brief minister van VROM aan vz. Tweede Kamer inzake normstelling HST's

(Brief Minister van VROM aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal d.d. 25 oktober 1996 inzake normstelling Hogesnelheidstreinen)

In januari 1993 verscheen het rapport "Geluidseffecten Hogesnelheidstrein" met als conclusie: *"dat er bij gelijke geluidbelasting van de HSL niet meer hinder verwacht hoeft te worden dan van bestaande lijnen. Dit betekent dat de in Nederland vigerende regelgeving met betrekking tot spoorwegen ook toepasbaar is op de HSL.*

Sindsdien is een Frans hinder belevingsonderzoek rond de TGV Atlantique gepubliceerd. De voor Nederland bestelde Thalys is afgeleid van de Atlantique en heeft nagenoeg dezelfde geluidkarakteristieken. Dit was voor mij aanleiding TNO opdracht te geven dit Franse onderzoek te betrekken bij de Nederlandse situatie en indien de uitkomst daartoe aanleiding zou geven het voornoemde rapport te actualiseren.

Het onderzoek van TNO is vanuit twee gezichtspunten benaderd: vanuit het geluidsniveau en de geluidkenmerken van hogesnelheidstreinen (expositie) en vanuit ondervonden effecten. Op grond van een nauwkeurige analyse van de expositie aspecten *is er geen aanleiding te vermoeden dat hogesnelheidstreinen meer of minder hinder zullen veroorzaken dan conventionele treinen.*

De gegevens van de ondervonden effecten zijn afkomstig uit een databank met ruim 4000 hinder belevingsenquêtes. Daarmee zijn de resultaten van het hiervoor vermelde Franse onderzoek vergeleken. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden door middel van een enquête onder 250 personen op 25 verschillende plaatsen langs een hogesnelheidslijn in een dunbevolkt landelijk gebied, drie tot vier jaar na aanleg van de lijn.

Gebleken is dat in de Franse situatie het percentage 'ernstig gehinderden' niet zoveel verschilt van het percentage ernstig gehinderden bij conventionele treinen. Wat op valt is dat de percentages 'gehinderd' en met name 'enigszins gehinderd' over de hele range van geluidbelastingen op een hoog niveau liggen en nauwelijks verband houden met die geluidbelastingen.

TNO acht het aannemelijk dat andere variabelen dit effect veroorzaken. Factoren die van invloed worden verondersteld zijn de van de Nederlandse situatie verschillende Franse omstandigheden, zoals landelijke omgeving, klimaat en wijze van besluitvorming, en het feit dat het onderzoek is verricht in een streek waar veel verzet is geweest tegen de aanleg van de lijn (35% van de ondervraagden had aan een actiegroep deelgenomen).

Vanuit het gezichtspunt van de effecten worden daarom door TNO geen definitieve conclusies getrokken.

Ik zie dan ook op dit moment geen aanleiding de normstelling ten aanzien van hogesnelheidstreinen te herzien. Wel acht ik het noodzakelijk dat op dit punt meer duidelijkheid wordt verkregen. In verband daarmee is het van belang dat Nederland betrokken is bij een groot geluidsonderzoek naar de hinderbeleving van treinverkeer, waarbij o.a. gekeken wordt naar de invloed van rijsnelheid, ingezet materieel en hoeveelheid treinen. Ook wordt in Frankrijk het eerder genoemde onderzoek verder uitgediept. Ik ga ervan uit dat de uitkomsten van deze studies meer inzicht zullen geven in de te verwachten hindereffecten van hogesnelheidstreinen in Nederland.

3.15 Positionering 3B gemeenten

(brief Bleiswijk naar Rijksoverheid, door B&W Bergschenhoek, d.d. 12 november 1996)

Op 12 december 1996 heeft het college van Bleiswijk aan de leden van de vaste kamercommissies voor V&W en VROM, B&W Bergschenhoek, B&W Berkel, DB Stadsregio Rotterdam, Minister van VROM de Boer, minister van V&W Jorritsma, GS van Zuid-Holland, het Kabinet en de leden gemeenteraad Bleiswijk een brief gezonden, waarbij wordt aangegeven dat de 3B gemeenten nog immer tegenstander zijn van de A1-variant.

Tijdens de tweede termijn van het Kamerdebat over de HSL op 9 november 1996 is het beeld ontstaan dat de 3B-gemeenten zouden instemmen met het A1-tracé. Deze beeldvorming is onjuist. Zowel de gemeente Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs als Bleiswijk zijn van begin af aan principieel voorstander geweest van een HSL langs bestaand spoor of varianten daarop. Toen de Bos-variant in discussie kwam, hebben wij deze als tweede voorkeur omarmd. Namens Bleiswijk is zelfs op een extra hoorzitting over de WB3-variant een ondersteunend pleidooi gehouden.

Door ons is steeds benadrukt dat wij géén voorstander zijn van een nieuw tracé door Bergschenhoek en Bleiswijk volgens A1, aangezien dit een te negatieve invloed op de VINEX-ontwikkelingen in de Noordrand 2/3 en op de glastuinbouw zal hebben. In de Bestuurlijke Overleggen van de bewindslieden van V&W en van VROM met de betrokken overheden van 29 maart 1995, 25 januari 1996 en 13 mei 1996 is dit standpunt steeds naar voren gebracht. Zie ook uw nota PKB deel 2b, waarin dit voorbehoud op de pagina's 32, 36 en 40 is terug te lezen.

Nog duidelijker: tijdens het laatste bestuurlijk overleg van 13 mei 1996 heeft de burgemeester van Bleiswijk expliciet aangegeven dat de 3B gemeenten de ruimte nemen om tot de beslissing van de Tweede Kamer over de PKB-HSL de discussie over bestaand spoor dan wel de Bos-variant te blijven voeren. Deze uitspraak is niet in de PKB-nota deel 2b terug te lezen, maar wel in het uitgebreide verslag van dat bestuurlijk overleg. Wij hebben er begrip voor dat steun wordt gezocht voor het kabinetsstandpunt, maar zien graag dat de verhoudingen op dit punt in hun juiste proporties worden geschetst.

Gezien de nadrukkelijke kabinetsvoorkeur voor het nieuwe A1-tracé, hebben wij ons in de loop van het proces wel loyaal opgesteld en met uw medewerkers intensief overlegd over optimalisering van het oorspronkelijke A1-tracé voor het geval dit tracé 'onverhoopt' gekozen zou worden. Als belangenbehartigers van onze lokale bevolking en bedrijfsleven mag ook niet anders van ons worden verwacht.

Deze loyale houding, die onder meer heeft geleid tot de tweede versie van de zgn. regiomix van de Stadsregio Rotterdam, mag echter niet worden uitgelegd als acceptatie van het A1-tracé! Voor de volledigheid moet bovendien worden opgemerkt dat de gemeente Berkel en Rodenrijs zelfs met deze regiomix niet heeft kunnen instemmen en dus tegen A1 en tegen de inpassing daarvan is.

De 3B-gemeenten waren, zijn en blijven absoluut tegenstander van het A1-tracé. Wij ondersteunen dan ook van harte de lijn die is ingezet met de motie van de heer van Heemst en mevrouw Versnel-Schmits met betrekking tot een strakke bundelingvariant met het station.

Wij doen dan ook een dringend beroep op u als Kamer om de inhoudelijke kant van de discussie te laten prevaleren boven eventuele partijpolitieke belangen en de nu zichtbare meerderheid voor deze variant te effectueren.

3.16 Reactie Minister van V&W op positionering 3B gemeenten

Op 30 januari 1997 heeft Minister Jorritsma van V&W gereageerd op de brief van 12 november 1996. De minister wil in haar brief wat uitgebreider het beeld neer te zetten dat zij van het standpunt hebben van de drie gemeenten hebben.

Alle drie de gemeenten hebben in reactie op de voorstellen in deel 1 van de PKB een voorkeur gegeven aan een variant die niet over hun grondgebied gaat. Indien het Rijk echter op basis van een totale afweging kiest voor een tracé ten oosten van Zoetermeer, dan vinden de gemeente Bleiswijk en Bergschenhoek dat de variant die in het bestuurlijk overleg aan de orde is geweest een aanvaardbare en acceptabele oplossing is, zij het dat er nog een aantal mitsen en maren aan vastzitten. Aanleiding voor deze gemeenten om die variant acceptabel te vinden is onder meer het viaduct in Bleiswijk met een ligging langs de Derde Tocht en de halfverdiepte ligging nabij Bergschenhoek. De gemeente Berkel en Rodenrijs kan zich vooralsnog niet vinden in de oplossing, onder andere vanwege de lengte waarover sprake is van een halfverdiepte ligging, de geluidsaspecten en de ruimtelijke inpassing. Bovendien was er een bereidheid bij Bleiswijk en Bergschenhoek deze compromisoplossing in convenanten vast te leggen.

Tegen deze achtergrond heeft het Kabinet zich uitgelaten in de discussie over de HSL-tracé. Inmiddels heeft de Tweede Kamer ingestemd met de PKB, waarbij extra aandacht is gevraagd voor een zorgvuldige oplossing van het tracé.

Hoofdstuk 4.

Van PKB-deel 3 naar PKB-deel 4

4.1 Inleiding

De PKB-deel 3 is op 23 mei 1996 door het kabinet vastgesteld en op 16 november 1996 door Tweede Kamer met een enkele wijziging goedgekeurd (alsdan PKB-deel 4, Tweede Kamer, Kamerstukken Vergaderjaar 1995 - 1996, 22 026 nrs. 16 - 17). Hiermee is de keuze voor het A1-tracé voor de HSL vastgelegd. Door publicatie in de Staatscourant en de ter inzagelegging van het uiteindelijk vastgestelde plan in de vorm van PKB-deel 4 is het plan op 1 juli 1997 van kracht geworden. Dit betekent dat de HSL oostelijk van Zoetermeer langs gaat en langs de Derde Tocht in Bleiswijk op poten wordt gelegd. Het tracé wordt tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek in een halfverdiepte ligging t.o.v. het maaiveld 2,5 m beneden maaiveld gerealiseerd (het tracé ligt parallel aan de Landscheiding en op ca 7.20m -NAP) en komt vervolgens met een tunnel ten zuiden van Zestienhoven uit.

Tussen de publicatie van de PKB-deel 1 en de uiteindelijke beslissing van het kabinet, zijn verbeteringen t.b.v. milieu en leefbaarheid in het A1-tracé opgenomen. De totale kosten daarvan bedragen ca 1,1 miljard gulden. Dit betekent voor het glastuinbouwgebied Bleiswijk van een schuine doorsnijding met aardebaan naar een haakse doorsnijding op een viaduct (meerkosten 30 miljoen gulden) en voor Bergschenhoek/Berkel en Rodenrijs van een ligging van het tracé van midden tussen beide dorpen op een 4,5 meter hoge aardebaan naar een half verdiepte ligging en verschoven. Hierdoor wordt de bouw van circa 2000 extra woningen mogelijk (meerkosten circa 50 miljoen gulden).

De tracékeuze kende in de inspraak een tweetal sterk onderscheiden invalshoeken: waar komt het tracé te liggen en hoe moet het gekozen tracé worden ingepast.

De resultaten van inspraak en overleg hebben geleid tot het verrichten van een tweetal nadere studies voor het deel ten noorden van Rotterdam. Dit betrof een verdere uitwerking van de mogelijkheden om tussen Amsterdam en Rotterdam de HSL over of langs de bestaande spoorlijn te leiden en een studie naast het zogeheten tracé (WB3), dat zoveel mogelijk bundelt met de autosnelwegen A4 en A13. Gelet op de nieuwe elementen die deze laatste studie bevat, is deze als aanvulling op het milieueffectrapport formeel ter visie gelegd en beoordeeld. Toen aan het einde van de procedure de discussie zich toespitste op de schade die het beoogde HSL-tracé in het Groene Hart teweeg zou brengen, is tenslotte voor dat gedeelte een variant ontwikkeld die deze schade, door ondertunneling, zoveel mogelijk voorkomt.

Het Kabinet is uiteindelijk tot het besluit gekomen dat een tracé ten oosten van Zoetermeer de grootste toekomstwaarde biedt in zowel vervoerskundig als in ruimtelijk opzicht. Om het bezwaar van een nieuwe doorsnijding tussen Hoogmade en Benthuizen te ondervangen heeft het kabinet maximaal 900 miljoen gulden extra ter beschikking gesteld voor een geboorde tunnel in het Groene Hart en voor een goede inpassing in het Bentwoud. Deze boortunnel begint nabij de Does en loopt tot ten zuiden van Hazerswoude-dorp.

De onderzoeken naar de inpassing van het voorgenomen tracé, het overleg met de lagere overheden daarover en de inhoud van de ingekomen adviezen, hebben het Kabinet de overtuiging gegeven dat de nieuwe hogesnelheidsspoorlijn op een aanvaardbare wijze kan worden ingepast. De destijds begrote investeringskosten van 7,52 miljard gulden (exclusief de bijdrage aan België) achtte het kabinet het maximale bedrag dat verantwoord aan de HSL-Zuid kan worden besteed, mede gezien de kosten-/batenerhouding en de overige investeringswensen.

4.2 PKB-deel 3 Inhoudelijk

4.2.1 Intermediaire zone

Ter hoogte van de Wildersekade ligt de HSL op ongeveer 2,5 m boven maaiveld. De HSL daalt vervolgens om de N209 (Doenkade) en de Hofpleinlijn onderlangs te kruisen. Daarna daalt de HSL in een tunnel tot -16,50 beneden NAP.

Dit leidt tot de volgende bandbreedten:

1. Horizontale bandbreedte

De bandbreedte wordt mede bepaald door de ligging en bandbreedte in het gebied van Noordrand II. Als gevolg hiervan bedraagt de horizontale bandbreedte:

- in westelijke richting 25m;
- in oostelijke richting 125 m, aflopend tot 75 m ter hoogte van de N209 en zuidwaarts aflopend tot 25m (*'en zuidwaarts aflopend tot 25 m' is toegevoegd ten aanzien van de conceptversie*)

2. Verticale bandbreedte

Tussen de Wilderse Kade en de Doenkade bedraagt de bandbreedte 6,5 m naar boven en 10 m naar beneden.

Tussen de Doenkade en de A20 bedraagt de bandbreedte:

- 2 m naar beneden;
- 8 m naar boven.

(De alineas Tussen de Doenkade en de A20 is toegevoegd ten aanzien van de conceptversie).

4.2.2 Noordrand - II Het tracé

In het gebied tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek is het streven om de HSL 2,5 m beneden maaiveld aan te leggen volgens het aangegeven tracé. De geplande wijkontsluitingsweg aan de noordzijde, de Berkelseweg en de Boterdorpseweg worden over de HSL heen geleid. De Wildersekade wordt onder de HSL doorgevoerd. Bij deze ligging kunnen extra verbindingswegen over de HSL heen worden gevoerd en kunnen in de strook tussen de HSL en Bergschenhoek circa 2000 woningen meer worden gerealiseerd.

Met de gemeenten wordt in een convenant geregeld onder welke condities deze ligging kan worden gerealiseerd. Dit betreft o.a. de verwerving van gronden, de kruisende infrastructuur, de financiële aspecten en de terugvaloptie.

Dit leidt tot de volgende bandbreedten:

1. Horizontale bandbreedte

Als gevolg hiervan bedraagt de horizontale bandbreedte:

- in oostelijke richting 125m;
- in westelijke richting 25m.

2. Verticale bandbreedte

In dit gebied is sprake van een koppeling tussen de verticale en horizontale ligging. Een hogere ligging zal al gauw een meer oostelijke ligging inhouden. Als de HSL op een hoogte van 6,5 meter boven maaiveld ligt zal het tracé 100 m oostelijker liggen. Dit leidt tot een verticale bandbreedte:

- circa 11 m naar boven
- 5 m naar beneden

(de tekst in de conceptversie ten aanzien van de Verticale bandbreedte luidde: Bij de aangegeven ligging bedraagt de verticale bandbreedte 2 m naar boven en 5 m naar beneden. Een ligging boven maaiveld is gekoppeld aan een verschuiving in oostelijke richting. Zo zal bij een hoogteligging op 6,5 meter het tracé 100 m oostelijker liggen).

4.2.3 Glastuinbouwgebied Bleiswijk

Vanaf de autosnelweg A12 en de spoorlijn Den Haag - Gouda daalt de HSL in het glastuinbouwgebied bij Bleiswijk naar ongeveer 6,5m boven maaiveld (bovenkant spoor: NAP +2,00). De Anjerweg, de Albert van 't Hartweg, de Groendalse Weg, de Hyacintenweg en de Anthuriumweg, alsmede de nieuwe

wegen uit het bestemmingsplan Overbuurtsche Polder, worden op maaiveldniveau onder de HSL door geleid. Tussen de Albert van 't Hartweg en de Primulaweg bundelt de HSL aan de oostzijde met de Derde Tocht.

Het gehele traject tussen de A12 en de Anthuriumweg is uitgevoerd gedacht als een viaduct, opdat de ontwikkeling van het gebied zo weinig mogelijk wordt beïnvloed. De condities waaronder dit kan worden gerealiseerd, worden geregeld in een convenant met de gemeente. Dit betreft o.a. de verwerving van gronden, de kruisende infrastructuur, de financiële aspecten en de terugvaloptie.

1. Horizontale bandbreedte

In het glastuinbouwgebied bij Bleiswijk bedraagt de horizontale bandbreedte:

- aan beide zijden 25m.

Ter hoogte van de Anthuriumweg bedraagt de horizontale bandbreedte:

- ca 100 m naar het oosten;
- ca 25m naar het westen.

2. Verticale bandbreedte

De verticale bandbreedte bedraagt in dat gebied:

- 2,0 m naar boven;
- 2,0 m naar beneden.

(ten aanzien van de conceptversie is onder Horizontale bandbreedte de alinea met de tekst over de Anthuriumweg toegevoegd en is onder de Verticale bandbreedte de tekst 'Voor het tuinbouwgebied.....niet uitgesloten' toegevoegd).

4.3 Publieksactie gemeente Bleiswijk

Op 12 december 1996 heeft de burgemeester van de gemeente Bleiswijk een kistje met groente en bloemen aangeboden aan de voorzitter van Vaste Kamercommissies voor V&W en VROM (de heer Biesheuvel). Deze actie is uitgebreid in de media aan de orde geweest. Doel was om extra aandacht te vragen voor de standpunten van de gemeente Bleiswijk (zie 4.5).

4.4 Onderbouwing Kabinetskeuze variant A1

(Brief Ministers van V&W en VROM aan Tweede Kamer, onderbouwing Kabinetskeuze)

Op 11 december 1996 hebben de ministers van V&W en VROM een brief aan de Tweede Kamer gezonden, waarin de onderbouwing van de Kabinetskeuze wordt aangegeven. Er wordt ingegaan op de BBLN variant, de ideeën van de TU-Delft en de WB-varianten naar aanleiding van de inspraakreactie van de heer Bos uit Zoetermeer.

4.4.1 Waarom niet de bestaande lijn?

De HST's kunnen niet zonder meer over bestaand spoor worden geleid. De capaciteitsbehoefte van het binnenlandse spoorvervoer staat dat niet toe. Het is op dit moment al zo dat de Thalys, de doorgaande sneltrein van Amsterdam via Haarlem naar Dordrecht, op bepaalde uren in de weg rijdt. Het heeft niets te maken met de vraag welke snelheid een trein in theorie zou kunnen halen onder een bovenleidingspanning van 1500 Volt. De betrouwbaarheid van het binnenlands vervoer wenst het kabinet niet prijs te geven voor het doorvoeren van hogesnelheidstreinen.

4.4.2 Waarom niet de Bundeling Bestaande Lijn Noord (BBLN)

Het bestaande spoor zou wel - die optie is van meet af aan in de studies meegenomen - verbreed kunnen worden met twee hogesnelheidssporen: de bundelingsoptie BBLN.

De bouw daarvan leidt echter tot grote ingrepen in stedelijke gebieden en zal erg kostbaar zijn, lang duren en tijdens de aanleg lange tijd het vervoer op de bestaande lijn ontregelen. Van groter belang is dat een dergelijke dure investering nog steeds geen hogesnelheidsverbinding met toekomstwaarde

oplevert. Er blijven gedeelten waar vermenging met het binnenlandse verkeer plaatsvindt, met alle verstoringkansen van dien en de gemiddelde snelheid over de BBLN is - ondanks enkele snelle stukjes - voor een HSL bepaald niet indrukwekkend.

Over de vraag of de door het Projectbureau uitgewerkte BBLN-optie de juiste is, is op 1 maart jl. door een onafhankelijke audit-groep gerapporteerd. De auditcommissie gaf expliciet aan dat de 6-sporige variant die zij zou verkiezen weinig van de BBLN-optie van het projectbureau afwijkt. Daarom is het kabinet voor het vergelijken van de 3 belangrijkste opties voor het traject Rotterdam-Schiphol - A1, WB3 en de bundeling met de bestaande lijn - uitgegaan van het oorspronkelijke BBLN-ontwerp, een vergelijking die, zoals bekend, uiteindelijk tot een keuze voor een nieuw rechtstreeks tracé heeft geleid.

Ook de BLN + variant, kort voor het kamerdebat door de gemeente Den Haag ingebracht, brengt in die afweging geen verandering. Over de bovenleidingspanning, en de mogelijke omschakeling daarvan naar 25 KV, wordt momenteel nader met het NS-concern overlegd. Vooruitlopend daarop is in de BBLN-studie bekeken of een ombouw naar 25 KV tot andere conclusies over de capaciteit van de bestaande lijn zou leiden. De conclusie is dat niet het geval is. Hierover was overigens indertijd ook geen verschil van mening met de studie van de TU-Delft. Het is derhalve niet mogelijk om dank zij het integraal toepassen van 25 KiloVolt met minder 6-sporigheid te volstaan, zoals in de BBLN+ variant wordt verondersteld. Daarbij komt dat het integraal ombouwen naar 25 kV complexer is dan het in BLN+ rapport wordt verondersteld. De kosten van alleen al de ombouw van het materieelpark zijn hoger dan uit de notitie van Den Haag blijkt.

Een ander significant punt dat onderbelicht is gebleven zijn de kosten van een tunnel in Delft. De totale kosten van een 4-sporige tunnel bedragen circa 950 miljoen gulden. In de BLN+ studie is alleen rekening gehouden met de HSL-sporen (400 miljoen gulden). De rest wordt ten laste gebracht van het binnenlandse infrastructuurprogramma. Het kabinet vindt ook deze BLN+ variant een HSL-variant met te weinig toekomstwaarde en ontoereikend voor de (binnenlandse en) internationale dienstregeling.

4.4.3 Waarom geen bundeling met de A4 en de A13 (WB3)?

De bundeling met de autosnelwegen lukt slechts matig en vergt gekunstelde en dure oplossingen. Een strakke bundeling bij Ypenburg en het Prins Clausplein is niet mogelijk. Voorts moeten reeds afgesloten contracten worden aangepast en moeten plannen voor woningbouw- en bedrijfslocaties worden herzien. De brief van de provincie Zuid-Holland, mede namens de gemeenten Rotterdam, Delft, Leidschendam, Leiderdorp en de stadsregio Rotterdam, alsmede een brief van de gemeente Pijnacker geven aan dat er pertinente onwil bestaat om mee te werken aan planwijziging bij keuze van de WB-3.

Ook zal het een verdere vertraging van het planproces hebben voor de bevolking langs tracé WB3. Gezien de brief van de provincie Zuid-Holland zullen aanwijzingsprocedures onvermijdelijk blijken, en leiden tot een latere oplevering van de HSL-Zuid.

Naar het oordeel van het Kabinet is de planning- en kostenonzekerheid van dit tracé onaanvaardbaar groot. Als de WB3 significante en aantoonbare voordelen zou hebben t.a.v. de A1 dan zou het kabinet dit nadeel mogelijk voor lief hebben genomen. De, ook naar de mening van de Commissie MER zorgvuldige afweging in de aanvulling op het MER heeft aangetoond dat WB3 in veel gevallen slechter scoort dan A1 en over het geheel genomen geen betere variant oplevert. Het is bij deze variant niet mogelijk om enkele natuurgebieden te ontwijken.

Auditrapportages en regionale verkenningen hebben aangetoond dat de kostenonzekerheid van de huidige raming groot is. Het verder oplopen van de kosten, dat als gevolg van de uitwerking ongetwijfeld zal plaatsvinden, heeft als gevolg dat de kosten/baten ratio, negatief wordt.

4.5 Kerstboodschap Bleiswijk

Rond kerst 1996 heeft de burgemeester een open brief aan de inwoners van de gemeente Bleiswijk gezonden waarin het standpunt van Bleiswijk werd weergegeven.

De gemeente Bleiswijk heeft zich steeds verzet tegen de komst van de HSL door Bleiswijk. In inspraakprocedures en in contacten met politiek en hogere overheid hebben we duidelijk gemaakt dat de aantasting van onze gemeente onaanvaardbaar is en dat een HSL over bestaand spoor of over het zgn. Bos-tracé in vele opzichten beter is. Dat heeft helaas niet geleid tot een keuze voor een ander tracé.

Wel is een aantal aanpassingen in de kabinetsplannen gehonoreerd, die de schade voor Bleiswijk beperken. Het deel van het tracé door Bleiswijk is een belangrijk stuk in westelijke richting opgeschoven waardoor minder glastuinbouwbedrijven moeten verplaatsen en minder schade aan ons tuinbouwgebied wordt aangericht. Ook is bereikt dat in Bleiswijk geen aarden baan met een breedte van zo'n 70 meter als een muur door ons landschap komt. De HSL komt nu in geheel Bleiswijk op een viaduct van plm. 15 meter breed, dat op minimaal 3,5 meter hoogte ligt zodat alle verkeer er ongehinderd onderdoor kan. Gezien uitspraken van het kabinet in onze richting verwachten wij bovendien dat ook in de verdere procedures via aanvullende maatregelen eventuele overlast voor de omgeving verder kan worden teruggedrongen.

Dit alles betekent echter niet dat onze bezwaren zijn weggenomen en dat wij ons op voorhand hebben neergelegd bij de kabinetskeuze. In de afgelopen weken hebben wij op alle mogelijke manieren nogmaals ons standpunt aan politiek Den Haag kenbaar gemaakt, zoals de publieksactie, de vele overleggen alsmede brieven aan de Rijksoverheid.

Hoofdstuk 5.

Van PKB-deel 4 naar het Ontwerp Tracébesluit

5.1 Inleiding

Binnen een jaar na de publicatie van de PKB-deel 4 (waarin de ontwikkelingsruimte is vastgelegd) moet de OTB zijn gepubliceerd (middels fasen en fasedocumenten per deeltracé (Noordrand II/III). De randvoorwaarden die in de PKB door regering en parlement aangegeven zijn, vormen de harde gegevens voor de verdere ontwikkeling van de HSL.

Fasedocument A: tracéligging tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek

Fasedocument 1^e fase: inventarisatie uitgangspunten, wensen en eisen;

Fasedocument 2^e fase: inventarisatie oplossingen voor tracéaanpassingen, inpassingmogelijkheden en beoordeling oplossingen.

De belangrijkste ontwikkelingen die in de 3B-hoek een rol spelen zijn: grootschalige woningbouw, de ZoRo en de ecologische zone. Ten aanzien van de grootschalige woningbouw speelt dat in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra (VINEX) voor de gemeenten Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek twee uitbreidingslocaties zijn opgenomen: de Noordrand II en Noordrand III. De woningbouwtaakstelling voor dit gehele gebied betreft 8.000 woningen.

Ten oosten van de HSL is in de bouw van 1700 tot 2000 woningen voorzien (Bergschenhoek) en aan de westzijde worden langs het tracé naar verwachting 900 woning gebouwd (Berkel).

5.2 Fasedocument A

(Tracéligging tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek, januari 1997)

Dit fasedocument eindigt in een beargumenteerd voorstel om te kiezen voor een ten opzichte van de PKB afwijkend tracé, in casu M2K4. Uitgangspunten voor dit tracé zijn:

Verticale ligging

Over het grootste deel van het tracé:

7,65 m - NAP (was 7,20 m - NAP). Bij de gemeente is de indruk gewekt dat de meerkosten voor deze diepere ligging vormen geen probleem meer zijn, daar ze anders niet in het Fasedocument opgenomen zouden zijn.

Conclusie fasedocument A is dat een verticale ligging van 7,65 - NAP een beter vertrekpunt is voor een verdere inpassing dan het tracé uit PKB-deel 3.

Bij de Wildersekade:

Een hogere ligging teneinde de Wildersekade toegankelijk te houden voor hulpverleningsvoertuigen.

Horizontale ligging

M2K4 betekent een verschuiving in oostelijke richting (bestaande bebouwing Bergschenhoek). Deze verschuiving is ongeveer als volgt:

Berkelseweg : ca 20 m

Boterdorpseweg : ca 40 m

Wildersekade : ca 50 m

Argumenten voor deze variant zijn:

- betere ligging bouwlocatie Noordrand III (ca 900 woningen)
- ontzien gasreducerstation en reinwaterkelders aan de Boterdorpseweg
- meer ruimte voor de ZoRo en groene en blauwe inrichting van de Landscheidingszone.

Ander gevolg:

Er kunnen bij tracé M2K4 167 woningequivalenten minder worden gebouwd dan bij het PKB deel 3 tracé.

5.3 Fasedocument 1^e fase

(inventarisatie uitgangspunten, wensen en eisen, 10 januari 1997 concept/3 februari definitieve versie 1997)

Dit fasedocument bevat een inventarisatie van uitgangspunten, wensen en eisen met betrekking tot de HSL in het gebied van Noordrand II en III. Het document is de tweede in een reeks van 3 (zie 5.1). In document 2 zullen de eisen en wensen (oplossingen) nader uitgewerkt worden en zullen de gevolgen in beeld worden gebracht.

5.4 Reactie Berkel en Rodenrijs

(Collegebesluit d.d. 21 januari 1997, onderstaand ter kennisgeving aan te nemen en de commissie Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken, Verkeer, Vervoer en milieu (informeel) te informeren over PKB-HSL-Zuid)

Op 15 januari 1997 is ambtelijk gesproken over de Tracéligging van de HSL tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs. Verwacht wordt dat de Eerste Kamer eind maart/begin april een besluit neemt inzake de PKB-HSL-Zuid. Om de procedures te stroomlijnen wil men binnen 1 jaar na besluitvorming in de Eerste Kamer een Tracébesluit hebben genomen.

In de werkwijze is de procedure totstandkoming van het Ontwerp Tracé Besluit (hierna: OTB) opgenomen. De procedure houdt onder meer tracéoptimalisatie in (waarbij met name de ligging ten opzichte van de VINEX-locatie van belang wordt bevonden). Tevens wordt aandacht besteed aan overleg met belanghebbenden en ambtelijk en bestuurlijke vertegenwoordigers van gemeenten.

Om tijdig het Tracébesluit gereed te hebben is een strak tijd- en stappenplan gemaakt. Tijdens het ambtelijk overleg is er op aangedrongen om in de oproep duidelijk het gesprekskader aan te geven. Tevens is gewezen op het belang om (extern) gespreksleiders te informeren over de in het gebied levende opvattingen. In juni moet een informatiemarkt plaatsvinden. Op dat moment moet het concept OTB definitief zijn. Bestuurlijk overleg is voorzien op 30 januari a.s., maart, april/mei en eind september.

Ten behoeve van de tracéoptimalisatie is reeds een notitie opgesteld; het (ontwerp) fasedocument A. Hierin worden de mogelijkheden aangegeven om tegemoet te komen aan de bezwaren van Berkel en Rodenrijs.

Tracévariant M2K4 lijkt goed te scoren. Dit tracé is ten opzichte van het PKB-tracé 50 meter in oostelijke richting verschoven en mijdt het pompstation bij de Boterdorpseweg. Ter hoogte van de Noordpolder is het verschil ten opzichte van het PKB-3 tracé te verwaarlozen. Ten opzichte van het PKB-3 tracé heeft dit tracé de volgende voordelen:

- grotere afstand tot de RWZI-locatie (150 meter in plaats van 100 meter);
- meer ruimte voor ZoRo;
- ruimte voor het creëren van een waterpartij;
- pompstation blijft behouden;
- een doorrijhoogte van 4,60 meer daar waar de Wildersekade de HSL kruist, wordt mogelijk gemaakt.

Daar staat tegenover dat de woningbouwcapaciteit aan de kant van Bergschenhoek afneemt. De vertegenwoordiger van Bergschenhoek heeft daarvoor aandacht gevraagd. Afsproken is, dat voor de volgende bijeenkomst is uitgezocht wat de omvang van de capaciteitsreductie is.

Op de vraag van de vertegenwoordiger van Bergschenhoek waarom belang wordt gehecht aan een afstand van 150 meter tot de RWZI-locatie, terwijl Bergschenhoek op 60 meter afstand van het tracé bouwt, werd gezegd dat in geval van een hogere ligging, zoals ter hoogte van de Wildersekaide, om landschappelijke redenen een grotere afstand gewenst is (de hoge ligging en hoge geluidschermen zouden immers geweldig ingrijpen in het landschap). Het zal wel duidelijk zijn dat de gemeente Bergschenhoek, die gehouden is circa 2000 woningen in het HSL-zone te bouwen, met het idee van verschuiving niet onverdeeld gelukkig is. In het fasedocument wordt voorts aangegeven, dat het tracé 45 centimeter verlaagd kan worden. Kosten 12 miljoen gulden. Hiervoor is geen budget. Er moet nog beoordeeld worden of zich elders besparingen voordoen. De in fasedocument 1^e fase opgenomen wensen en eisen worden voor wat betreft Berkel en Rodenrijs uitgebreid met de wens om de verdiepte ligging langer in noordelijke richting voort te zetten. Tijdens het overleg werd gerefereerd aan antwoorden op Kamervragen. Vanwege een negatieve kosten-batenbalans moet geen enkele verwachting worden gekoesterd.

5.5 Bestuurlijk overleg 30 januari 1997

(Uit verslag Gebundeld Bestuurlijk Overleg 30 januari 1997)

Berkel en Rodenrijs verwacht veel problemen met Regiomix-2. De minister heeft in het bestuurlijk overleg aangekondigd serieus te zullen onderzoeken of er nog verbetering mogelijk was ten opzichte van Regiomix-2. Hij hoopt dat in goed overleg bekeken kan worden of er betere oplossingen zijn. Helemaal zonder financiële gevolgen kan dat niet.

Bleiswijk herinnert eraan hoe de minister publiekelijk gezegd heeft dat Bleiswijk akkoord ging met het HLS-Tracé, hetgeen verkeerd uitgelegd werd. Bleiswijk stemt er mee in dat met het meedenken wel de bandbreedte in acht genomen moet worden. Daarnaast vraagt Bleiswijk zich af of het Gebundeld Bestuurlijk Overleg gebruikt kan worden om tot bestuurlijke afspraken te komen. Daarvoor lijkt het hem te grootschalig.

Bergschenhoek merkt op dat bij de combinatie ZoRo en HSL afstemming nodig is. Kan dat ook in bestuurlijk overleg gecombineerd worden? Gedeputeerde Jansen wijst erop dat langs de HSL ook nog andere grote projecten voorkomen zoals de VINEX-locaties. Veel projecten zullen in combinatie moeten worden behandeld.

Berkel en Rodenrijs waardeert dat het ministerie naar draagvlak zoekt, maar er zou ook gekeken moeten worden naar wat er onder de bevolking langs het tracé leeft.

Bleiswijk adviseert per deelgebied goed te bezien welke doelgroep in dit proces betrokken wordt. In Bleiswijk zullen dat vooral de bedrijfseconomische partners zijn. Bleiswijk constateert dat de bandbreedte in de PKB bij het OTB ingevuld moet zijn, los van de inbrengbijeenkomsten. Dat betekent dat het huiswerk nu al zo'n beetje gedaan moet zijn. Verder wijst Bleiswijk erop dat in bestuurlijk overleg met de minister sprake was van een convenant waardoor in Bleiswijk bepaalde zaken eerder geregeld zouden kunnen worden. Om een dergelijk bilateraal convenant te sluiten heeft de gemeenteraad zelfs haar fiat al gegeven. Tracédeputeerde Jansen wijst erop dat het tracébesluit bijna op bestemmingsplanniveau is uitgewerkt. Rijkswaterstaat merkt op dat de inspanning van de gemeente in dit verband tot de bestuurskosten wordt gerekend en niet wordt vergoed.

Bergschenhoek wijst erop dat door de aanleg van de HSL de gebruiksmogelijkheden van sommige percelen wegvallen. Omwille van de goedkeuringsprocedure kan het bestemmingsplan toch moeilijk beperkt worden tot de aanliggende gebieden binnen de geluidhinderzone. Er zal toch iets moeten gebeuren met verder liggende percelen waarvan de bestemming verandert door de HSL. In het kader van de aanleg van de N470 werd overigens een voorstel van gemeentelijke zijde om een bestemmingsplan te beperken tot de weg alleen niet geaccepteerd door de Provincie.

Bleiswijk herinnert eraan dat de minister tijdens het bestuurlijk overleg expliciet gevraagd heeft aan de gemeenten in de 3B-hoek om een actieve rol te spelen bij de herontwikkeling van niet direct voor

de HSL benodigde maar wel verworven percelen. Dat betekent dat die herontwikkeling ook planologische mogelijk moet zijn. Bleiswijk wijst erop dat de planologische molen formeel gaat draaien vanaf het moment van het tracébesluit. Maar in feite treden gevolgen al eerder op. Een eerste bedrijfsvestiging heeft de gemeente moeten weigeren. De gemeente wil best een voorbereidingsbesluit in behandeling nemen, maar voelt er niet voor om dat eigener beweging te doen.

5.6 Bestuurlijk Overleg 1 april 1997

(Uit notulen Gebundeld Bestuurlijk Overleg 1 april 1997)

Ten aanzien van Fasedocument A (vershoven ligging - M2K4):

Bergschenhoek geeft aan niet blij te zijn met een opschuiven van het tracé richting Bergschenhoek. Door deze verschuiving van ongeveer 50 meter moeten de tennisvelden verdwijnen. De onderdoorgang Wildersekade is weliswaar een probleem, dit geldt ook voor de nieuwe woonwijk in Berkel. De verschillende genoemde waarden voor de hoogteligging op - 2,5 meter onder maaiveld gerealiseerd wordt. Nu wordt het NAP-peil genoemd. Vanuit de bevolking komt het verzoek om een grote mate van detaillering. Aan de westzijde komt wellicht de ZoRo-lijn te liggen. De bundeling HSL/ZoRo moet in beeld worden gebracht. Tevens brengt Bergschenhoek het verlies aan woningequivalenten van de nieuwe woonwijk bij Bergschenhoek onder de aandacht.

Berkel en Rodenrijs benadrukt dat het uitgangspunt altijd was en nog is een ligging op - 2,5 meter onder het bestaande maaiveld. Er bestaat grote weerstand tegen de grote bulten in de lijn. Ook vraagt Berkel aandacht voor het langzamere, waarbij de categorie ouderen en (minder) validen worden genoemd. De voorkeur gaat uit naar een gestrekt tracé zonder stijgingen. Berkel vraagt zich af of de kruising van de ecologische zone niet op een andere wijze kan worden opgelost. Tevens verzoekt Berkel de kruising met de A13/16 integraal te beschouwen.

Overigens is Berkel positief over de verschoven variant. Wel moeten de hulpdiensten onder de Wildersekade door kunnen rijden. Deze onderdoorgang moet tevens geschikt zijn voor ander autoverkeer.

Projectbureau HSL geeft aan dat de regiomix afspraken op hoofdlijnen over hoogte, diepte en geluidsschermen beschrijft. Nadere invulling en inrichting staan niet vermeld. In PKB-deel 3 is in de tekst een ligging van 7,20 meter - NAP opgenomen met een streven naar een ligging van - 2,5 meter onder maaiveld. Dit houdt in dat de kruisende wegen maximaal 5 meter bovenmaaiveld uitkomen. In de M2K4-variant wordt uitgegaan van een verdiepte ligging op 7,65 meter - NAP, zodat het tracé bijna een halve meter lager komt te liggen ten opzichte van de PKB-deel 3 variant.

Berkel en Rodenrijs concludeert dat zijn uitgangspunt het bestaande maaiveld blijft.

Bergschenhoek geeft aan dat zijn uitgangspunt het PKB-deel 3 plus regiomix plus optimalisatie is. Het projectbureau deelt mede dat meer budget voor het verbeteren van de regiomix niet aan de orde is. Provincie Zuid-Holland is van mening dat de 167 woningequivalenten die bij de M2K4-variant vervallen, elders binnen de geplande 8000 woningen gecompenseerd kunnen worden. Als voordeel van deze variant moet de verbreding van het Landscheidingpark worden genoemd. Dit geeft betere inpasingsmogelijkheden. De ZoRo moet zo veel mogelijk strak gebundeld worden aangelegd. De nadelen, waaronder de bereikbaarheid voor de brandweer en de langzaamverkeersvoorzieningen, moeten niet worden gebagatelliseerd.

Bergschenhoek benadrukt dat geen woningcompensatie door hogere verdichting gevonden kan worden.

Berkel en Rodenrijs vindt het spijtig dat er een misverstand is over de maaiveldligging. Het is wel positief dat 45 cm meer verdiepte ligging gerealiseerd kan worden.

Bergschenhoek is van mening dat problemen op het grondgebied van Bergschenhoek binnen de gemeentegrenzen moeten worden besproken. Het college zal volgende week besluiten of ze akkoord gaan met de M2K4-variant. Een aantal onderwerpen dient opgelost te worden zoals de te voorziene kapitaalvernietiging veroorzaakt door het verdwijnen van de tennisvelden, de ontsluiting Oosteindse Akker/Boterdorpse weg en het aantal woningen dat niet gebouwd kan worden. Daarnaast mogen de

ontwikkelingen om de rijksweg A13/16 in een tunnelbak bij de Rotte te leggen niet onmogelijk worden gemaakt. Daartoe moet deze weg onder de HSL door kunnen gaan.

Berkel is dezelfde mening toegedaan.

Ten aanzien van Fasedocument 1 (wensen en eisen).

Berkel en Rodenrijs geeft aan dat de weergave klopt en dat *Berkel* onder voorbehoud instemt. Wel zal eind april de raadscommissie in kennis worden gesteld van wensen en eisen van dit document.

Daartoe wordt eerst een informatieve en daarna openbare vergadering belegd (raadscommissie *Berkel* en *Rodenrijs* op 28 april 1997 en raadscommissie *Bergschenhoek* op 23 april 1997).

Berkel en *Rodenrijs* vraagt hoe het met het gebruik van vracht zit. Duidelijkheid ook in verband met het geluid is nodig. Projectbureau-HSL antwoordt dat goederentreinen niet over dit spoor kunnen. Wel kan de lijn gebruikt worden voor vracht TGV's (gewone TGV's zonder stoelen). Hierover moet, ook naar de bevolking, duidelijkheid worden geschapen. Een frequentie van ongeveer 10 treinen per uur, vijf in iedere richting, is voorzien.

5.7 Reactie Bergschenhoek

(collegebesluit 8 april 1997)

Er wordt ingestemd met de tracévariant M2K4 i.c.:

- een iets in oostelijke richting verschoven tracé
- een diepteligging van 7,65 m - NAP
- een 2 m hogere ligging bij de Wildersekade

alsmede overleg te voeren met de inspecteur RO over de sportvelden.

Argumentatie:

Ten aanzien van de verticale ligging is de wens tot een diepere ligging, nu van 7,20 - NAP naar 7,65 m - NAP, gerealiseerd;

Ten aanzien van de horizontale ligging is door *Bergschenhoek* gesteld dat het verlies aan 167 woningequivalenten niet elders op het grondgebied van *Bergschenhoek* kan worden gecompenseerd. Dit blijkt geen bezwaar te zijn voor de HID, de Inspectie RO en de Provincie, dus ook deze slag lijkt binnen te zijn.

Ten aanzien van de Wildersekade wordt het tracé verschoven alsmede is het vertrekpunt nu een circa 2 meter hogere ligging van de Wildersekade. Deze nieuwe situatie bij de Wildersekade heeft diverse voordelen:

- een grotere afstand tot de toekomstige woonbebouwing in *Berkel* en *Rodenrijs*;
- aangezien de ruimte tussen de HSL en de Landscheidingdijk bij het PKB-deel 3 tracé zeer smal is, meer ruimte voor de ZoRo en de waterstructuur/verbinding tussen het Landscheidingpark en het gebied ten oosten van de HSL;
- betere aansluitmogelijkheden voor het (langzaam)verkeer op de Landscheidingdijk en;
- hogere ligging leidt tot een grotere onderdoorgang, hetgeen van belang is voor hulpverleningsvoertuigen.

Ten aanzien van de sportvelden in de Landscheidingzone zal het handhaven van (een deel van) de sportvelden op een locatie in de Landscheidingzone leiden tot een verder verlies aan bouwcapaciteit. Het is niet op voorhand uitgesloten dat dit verlies elders kan worden gecompenseerd. Het ziet er naar uit dat de Inspectie RO geen problemen (meer) heeft met vermindering van woningen in de Landscheidingzone.

5.8 Fasedocument 2^e fase

(inventarisatie oplossingen voor tracéaanpassingen, inpassingmogelijkheden en beoordeling oplossingen, document verzonden ten behoeve van het Bestuurlijk Overleg d.d. 18 juni 1997)

Fasedocument 1^e fase is als vertrekpunt gebruikt voor het uitwerken van enkele varianten. In maart 1997 zijn er een aantal werkbijeenkomsten georganiseerd. Op deze bijeenkomsten is aan bewoners gevraagd welke suggesties volgens hen nog uitgewerkt zouden moeten worden. De resultaten van de

werkbijeenvakkomsten en de inventarisatie van de wensen en eisen middels de bestuurlijke overleggen, hebben als basis gediend voor de uitwerking van varianten.

5.8.1 *Uitkomsten Werkbijeenvakkomsten*

➤ *Langere verdiepte ligging*

(aan de noordzijde tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs)

Indien de halfverdiepte ligging aan de noordzijde tot voorbij het begin van de woonbebouwing van Berkel en Rodenrijs wordt verlengd, zal de overgang tussen verdiepte ligging en viaduct voorbij de Anthuriumweg liggen. De Anthuriumweg zal daardoor worden afgesloten. De Cyclamenweg zal alleen voor langzamere toegankelijk zijn en de waterhuishouding moet worden aangepast. De structuur van het glastuinbouwgebied zoals beschreven in het bestemmingsplan Overbuurtsche Polder wordt beïnvloed. Bij een langere lage ligging kunnen de geluidschermen minder hoog worden of verdwijnen. Bovendien zal de visuele barrièrewerking sterk verbeteren.

Door de projectorganisatie HSL-Zuid wordt nader bezien hoe de kosten van een verlenging kunnen worden teruggebracht. Indien het mogelijk is om zonder meerkosten de verdiepte ligging in noordelijke richting te verlengen en wanneer de gemeenten deze voorkeur met de bevolking delen, wordt deze variant verder uitgewerkt tot het OTB.

➤ *Verleggen Berkelse weg*

Er is voorgesteld om de Berkelseweg in zuidelijke richting te verplaatsen om zo de bestaande bebouwing aan de noordzijde van de weg te ontzien. Het huidige profiel van de weg zal dan als ontsluiting voor de bebouwing aan de noordzijde dienen. Bij de ligging van het viaduct volgens PKB-deel 3 zal voor de woningen langs de Berkelseweg een alternatieve ontsluiting moeten worden gezocht. Deze woningen hoeven voor de HSL niet te wijken. Bij de variant waarbij het viaduct wordt verlegd kan het huidige wegprofiel van de Berkelseweg dienen voor de bereikbaarheid van de woningen en komt het talud van het viaduct verder van de woningen te liggen waardoor het uitzicht vergroot wordt. Wel wordt bij verlegging een voetbalveld en de parkeerplaats van het zwembad doorsneden.

5.8.2 *Inpassingvarianten*

Voor de inrichting van het gebied rondom de HSL zijn in samenwerking met de Stadsregio en de gemeente verschillende inpassingvarianten ontworpen. Uitgangspunten voor de inrichtingsmodellen zijn:

- De Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid;
- Het vastgestelde ontwerpstructuurplan voor Noordrand II/III d.w.z. aan de oostzijde wordt uitgegaan van een situatie waarbij bebouwing met 6 woonlagen op 65 meter uit het hart van het spoor mogelijk is. Aan de westzijde wordt uitgegaan van nieuwbouw ten westen van de Landscheiding. Daarnaast de wegen- en de waterstructuur zoals die in het structuurplan noordrand II en III is aangegeven;
- De HSL op 7,65 m beneden NAP, bij de Wildersekade op 4,5 m boven maaiveld;
- De basis-inpassingsvisie voor de HSL;
- De ZoRo-lijn wordt niet onmogelijk gemaakt d.w.z. bij de tracering is rekening gehouden met het ruimtebeslag van een ZoRo gebundeld met de HSL en dat in het ontwerp van de viaducten een toekomstige bundeling van de ZoRo niet onmogelijk gemaakt wordt;
- De wensen, eisen en uitgangspunten uit Fasedocument 1 alsmede de uitkomsten van de werkbijeenvakkomsten met de bevolking.

Alle partijen zijn het er in beginsel over eens dat het inpassingmodel "geplooid maaiveld" een voorkeur geniet boven de andere twee. Deze is echter alleen mogelijk indien de financiële randvoorwaarde die gekoppeld is aan de regiomix ook hierop van toepassing is. In het model 'geplooid

maaiveld" (zie 5.8.3) is de suggestie om natuur en aarden wallen te gebruiken uit de werkbijeenkomst verder uitgewerkt.

5.8.3 Omschrijving 'geplooid maaiveld'

Het 'geplooid maaiveld'. Dit is de zone ten oosten van de HSL met een breedte van 60 meter vanuit de rand van de HSL. Deze 60 meter is gebaseerd op het feit dat hier de grens van de geluidsbelasting ligt waar in zes lagen kan worden gebouwd. In het model geplooid maaiveld wordt ook uitgegaan van bebouwing in de strook van 60 meter. De hier te realiseren bebouwing zal dan echter lager dienen te zijn. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om op 14,7 meter van de HSL in één woonlaag te bouwen bij een bepaalde scherm- of taludhoogte.

Twee bestaande wegen, een nieuwe weg en drie verbindingen voor langzaam verkeer gaan in Bergschenhoek de verbinding verzorgen over de sporen heen naar het toekomstige 'Landscheidingpark' en naar de nieuwbouw in Berkel en Rodenrijs aan de westzijde van de HSL-Zuid. Het geplooid maaiveld zal te zien zijn vanuit de gehele omgeving, maar in mindere mate vanuit de verdiept liggende hogesnelheidstrein.

5.8.4 Inpassing in Bleiswijk

Het gebied onder en direct naast het viaduct kan verschillend worden ingericht. Op de werkbijeenkomsten zijn daarvoor enkele suggesties voor aangedragen. Voor het glastuinbouwgebied is uiteindelijk gekozen om het viaduct in een circa 20 m brede waterstrook te leggen. Het water onder het viaduct geeft een positief ruimtelijk effect en voorkomt vandalisme en graffiti aan en op de kolommen. Bovendien krijgt de HSL een meerwaarde als ecologisch lint en kan de waterstrook wellicht een functie vervullen in de waterhuishouding van de Polder. De waterstrook is acceptabel vanuit toezicht en onderhoud van het HSL-viaduct. Het gebied naast deze waterstrook wordt zoveel mogelijk weer uitgegeven voor de glastuinbouw. De inpassing van het viaduct in het bedrijventerrein zal bij de verdere uitwerking van de plannen voor het bedrijventerrein moeten worden meegenomen.

5.9 Inzet Bergschenhoek Bestuurlijk Overleg d.d. 18 juni 1997

(collegebesluit d.d. 17 juni 1997)

Besloten wordt om tijdens het Bestuurlijk Overleg van 18 juni 1997 in te zetten op:

- a. Inpassing HSL overeenkomstig model geplooid maaiveld en de aangegeven wijze van financiering (Stadsregio, project HSL en 'werk voor werk');
- b. Onderzoek naar de gevolgen van verlenging van de tunnelbak in noordelijke richting;
- c. Onderzoek naar de wijze van verlegging en aansluiting op de Oostersingel van de Berkelseweg;

Tot slot wordt vastgesteld dat de inzet ook is dat de kosten van verplaatsing van het huidige voetbalveldencomplex voor rekening dienen te komen van de veroorzaker, in casu HSL.

➤ *Geplooid maaiveld model*

Voor wat betreft onze gemeente is met name van belang de inpassing of wel de realisering van het model geplooid maaiveld. Het college van Bergschenhoek heeft op 13 mei 1997 een voorkeur voor dit model uitgesproken.

Het is niet goed mogelijk om inzicht te geven in de financiële gevolgen van realisering van dit model. De deskundigen hebben echter het gevoel dat, wanneer de financiële middelen, die beschikbaar zijn voor de HSL, het Landscheidingspark en de planexploitatie 2B3 op een goede manier worden ingezet, dit model ook in financieel opzicht te verwezenlijken is. Voor alle partijen geldt dus het voorbehoud van bestuurlijke instemming en financiële gevolgen.

Voor wat betreft de financiële mogelijkheden liggen er ook afspraken uit het bestuurlijk overleg over de regiomix, waarbij de meerkosten van de inpassing in Rotterdam, Bergschenhoek en Bleiswijk (maximaal 115 miljoen gulden) met tenminste 30 miljoen gulden, of zoveel meer als

mogelijk is, zonder de ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke inpassing negatief wordt beïnvloed, zullen worden teruggebracht.

➤ *Langere verdiepte ligging*

De verwachting is dat het doortrekken van de tunnelbak beduidend duurder zal uitvallen. Daarnaast vervalt de bereikbaarheid van de Anthuriumweg. In de huidige opzet blijft deze beschikbaar voor langzaam verkeer. Als deze verbinding vervalt, zijn alternatieve routes nodig om van het fietspad op de Landscheiding naar het recreatiegebied Rottemeren te kunnen, zowel aan de noordzijde (Bleiswijk) als aan de zuidzijde (Bergschenhoek). Het is derhalve de vraag of objectief gezien het verlengen van de tunnelbak wel zo positief is. In het ambtelijk overleg is afgesproken aan het bestuurlijk overleg voor te leggen dat deze oplossing in ieder geval kan worden onderzocht.

➤ *Verleggen Berkelseweg*

Het verleggen van de Berkelseweg, globaal vanaf de rotonde in zuidelijke richting, heeft voordelen, met name voor bestaande bebouwing langs de Berkelseweg. De vragen die zich hierbij aandienen zijn de meerkosten van deze omlegging en waar de weg moet aansluiten. Uitgangspunt is dat het voetbalveld geheel zal worden verplaatst en dat verlegging van de Berkelseweg in dit opzicht niet tot meerkosten zal leiden. Voor wat betreft de aansluiting wordt er van uitgegaan dat dit op dezelfde plaats bij de Oostersingel zal kunnen gebeuren. De komende tijd zal een en ander meer precies in beeld gebracht moeten worden, waarbij de kosten op een neutrale wijze in beeld gebracht moeten worden.

5.10 Bestuurlijk Overleg d.d. 18 juni 1997

(Uit verslag Bestuurlijk overleg HSL-Zuid Tracégedeelte tussen Hazerswoude Dorp en Rotterdam c.s.)

Bleiswijk zegt het spijtig te vinden dat *Bleiswijk* bij het vorige bestuurlijk overleg niet is uitgenodigd in het overleg met de andere Regiomix gemeenten.

Het Projectbureau licht toe dat het de bedoeling is nu in grote lijnen vast te stellen hetgeen in het concept OTB wordt vastgelegd. In de zomer worden de kaarten en teksten voor het OTB uitgewerkt. Het is de bedoeling hieraan in september bestuurlijk goedkeuring te geven alvorens het OTB ter visie wordt gelegd.

5.10.1 De regiomix

Partijen zetten zich in voor een inspanningsverplichting, waarbij zij zich nu niet kunnen vastleggen op het bereiken van het bedrag van 115 mio. Tot 1 oktober zal bekeken worden waar besparingen mogelijk zijn zonder tekort te doen aan de inpassing. Het Projectbureau HSL verduidelijkt dat er tussen deze afspraken en de tekst in het tracébesluit geen verband bestaat. Een andere inpassing wordt niet beoogd. Het is de bedoeling met hulp van de gemeenten samen oplossingen te vinden, waarbij meer gedacht wordt aan een gemeentelijke bijdrage op het gebied van grondverwerving. Afgesproken wordt dat partijen zich inspannen te onderzoeken of een grotere reductie dan 30 miljoen gulden mogelijk is zonder dat dit de ruimtelijke ontwikkelingen en inpassingen negatief beïnvloedt. Op 1 oktober zal duidelijkheid over de reductie moeten zijn. De daarbij behorende afspraken zullen vervolgens worden vastgelegd.

5.10.2 Noordrand II/III

Bergschenhoek waarschuwt de ligging van de A13/A16 onder de Rotte door in de toekomst niet te frustreren. De keuze is gemaakt voor inrichting volgens het geplooid maaiveld-optie. Het moet mogelijk blijven op 60 meter van de HSL zes verdiepingen hoog te bebouwen. Ook moet de komst van de ZoRo niet onmogelijk worden gemaakt. Uitgangspunt is dat de voetbalvelden verplaatst moeten worden. De inpassing van het zwembad wordt bekeken in de inpassing van de 2B3 structuurplan-

discussie. Belangrijk is de verlengde verdiepte ligging mogelijk te maken. Bergschenhoek betuigt zijn instemming met de tekst die voorligt. Wel moet een en ander nog worden doorgerekend. Verwacht wordt in komende maanden helderheid te verkrijgen.

Bleiswijk wijst erop dat de verlengde verdiepte ligging in noordelijke richting niet ten koste mag gaan van de verkavelingsmogelijkheden in de Overbuurtsche Polder. De Cyclamenweg moet als ontsluiting op maaiveld kunnen dienen volgens de PKB3-ligging. Alleen als deze ontsluiting anderszins volledig gecompenseerd wordt, is verlenging bespreekbaar.

Bleiswijk verwijst naar het fasedocument, zoals vorig bestuurlijk overleg geagendeerd. Hij benadrukt twee wensen, zoals in PKB3 staan opgenomen: geen overlast voor de glastuinbouw van de bouw en van de bouwwegen alsmede de compensatieplicht voor het glastuinbouwareaal.

Berkel en Rodenrijs geeft aan op hoofdlijnen positief te staan ten opzichte van de Regiomix 1. Met betrekking tot de A13/A16 verwijst hij naar de opmerkingen van Bergschenhoek. Berkel en Rodenrijs vraagt waarom de HSL niet kan worden verdiept bij de Wildersekade. Behalve voor hulpverleningsverkeer moet de Wildersekade ook toegankelijk zijn voor vrachtverkeer. In verband met de steile helling is aandacht nodig voor gebruik van rolstoelen. Ook is aandacht nodig voor speciale voorzieningen voor het werkverkeer. Over de noordzijde moet met *Bleiswijk* overleg plaatsvinden.

5.11 Berkel en Rodenrijs: neerleggen bij niet verlengen van de tunnelbak

Het college van Berkel en Rodenrijs heeft op 12 augustus 1997 besloten:

- Commissie Ruimtelijke Ordening, openbare Werken, Verkeer, vervoer en Milieu/gemeenteraad eind september informeren over het Ontwerp Tracébesluit (OTB)
- in principe neer te leggen bij de conclusie om de verdiepte ligging niet (meer noordwaarts) te verlengen
- ten tijde van de tervisielegging van het OTB in Raad en Daad aandacht aan besteden

Onze bezwaren tegen het PKB-3 tracé van de HSL betroffen met name de ligging in zowel het horizontale als in het verticale vlak en de plaats waar de halfverdiepte ligging zou worden beëindigd. Mede ter uitvoering van een in de begrotingsraad van vorig jaar aangenomen motie (8 november 1996), heeft het college zich in het ambtelijk en bestuurlijk overleg sterk gemaakt voor verbeteringen. In goed overleg met het HSL-projectbureau en met de buurgemeenten is resultaat bereikt. Al eerder is het college gerapporteerd en is de commissie Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken, Verkeer, Vervoer en Milieu geïnformeerd over het nadrukkelijk voornemen om in het in oktober ter visie te leggen Ontwerp-Tracébesluit een HSL-tracé op te nemen dat over een groot deel van de passage van Berkel en Rodenrijs 50m oostwaarts van het PKB-tracé is gelegen. Ook de ligging wordt verdiept.

Een substantiële wens van Berkel en Rodenrijs was nog in onderzoek: de verlenging van de tunnelbak in noordelijke richting.

Hoewel de indicaties niet positief waren (zowel de leden van de Tweede als de Eerste Kamer was voorgehouden dat van een verlenging van de tunnelbak geen positief geluidseffect zou uitgaan, zie hiervoor het antwoord op vraag 320) is toch onderzoek verricht naar de consequenties van een verlenging van de tunnelbak in noordelijke richting.

Zoals te verwachten is viel het resultaat negatief uit. Voorgesteld wordt om u bij de conclusies neer te leggen. Inhoudelijk zijn er nauwelijks motieven denkbaar die het tamboereren op een verlenging nog langer rechtvaardigen.

Gelet op de aarzelende houding van bestuurders van omliggende gemeenten in de stuurgroepvergadering van 18 juni 1997 is ook het (regionaal) bestuurlijk draagvlak nihil te noemen. Met andere woorden, het heeft weinig zin om nog langer aan verlenging vast te houden. Het is beter om de zegeningen te tellen. Geconcludeerd kan worden dat op twee van de drie terreinen waartegen uw bezwaar zich richtte is 'gescoord'. Zodra het Ontwerp-Tracébesluit ter visie gaat en onder de

aandacht van het publiek wordt gebracht, zou in Raad en Daad aandacht kunnen worden besteed aan de verbeteringen en de motieven die hebben geleid om af te zien van een verlenging.

5.12 Standpunt Berkel en Rodenrijs ten aanzien van concept OTB

Op 16 september 1997 heeft het college van B&W van Berkel en Rodenrijs besloten geen veto uitspreken over het ontwerp tracébesluit, ontwikkelingen tot en met de vaststelling van het tracébesluit kritisch te blijven volgen en na vaststelling van het OTB wederom de gemeentelijke houding te bepalen.

Binnenkort gaat het ontwerp-tracébesluit ter visie. Nadat het ter visie is gelegd zijn er 12 weken om te reageren. Bijgaand treft u een concept van het OTB aan, zoals dat - wellicht op enkele ondergeschikte punten aangepast - op 8 oktober aan het bestuurlijk overleg wordt voorgelegd (op 22 augustus 1997 is het deelrapport 4 van de OTB per fax ontvangen; definitief ontwerp november 1997).

Het collegebesluit luidt: het college is van mening dat er onvoldoende rekening is gehouden met onze argumenten/wensen. Hierbij denkt het college vooral aan de gevolgen van de geluidshinder. Het college wil de gemeenteraad een standpunt ontlokken tijdens de behandeling van de begroting 1998. Overigens wil het college wel planologisch meewerken voor het kleine gedeelte op ons grondgebied.

5.13 Inzet Bergschenhoek Bestuurlijke Overleg

(Regionaal Bestuurlijk Overleg Regionaal d.d. 16 september 1997 en Bestuurlijk Overleg d.d. 17 september; collegebesluit d.d. 16 september 1997)

Besloten wordt om tijdens de Bestuurlijk Overleggen in te zetten op:

- a. Tijdig helderheid inzake aanloop en hoogte schadeloosstelling voetbalveldencomplex;
- b. Niet eerder participeren in grondverwerving ten behoeve van aangrenzende gebieden voor woningbouwontwikkeling dan nadat er inzicht is in financiële risico's en afdekking daarvan, bouwmogelijkheden etc.;
- c. Voor wat betreft aanleg ontsluitingsweg vanaf De Boomgaard naar de Boterdorpseweg trachten bij projectbureau HSL tijdruimte te krijgen om te bezien of op een of andere wijze inpassing van deze weg in de HSL-strook mogelijk is (in plaats van aanleg langs Groeneweg/M.E. laan);
- d. Vastgesteld wordt dat het zwembad als gevolg van de HSL niet hoeft te worden verplaatst, met dien verstande dat dit dan wel gevolgen heeft ten aanzien van de door het Projectbureau HSL aangegeven infra-structuur over de HSL ter hoogte van de Berkelseweg. Bij de ontsluitingsstructuur ter hoogte van de Berkelseweg is het Projectbureau er tot dusver vanuit gegaan dat het zwembad zou worden verplaatst.

In het algemeen wordt vastgesteld dat er rondom dit project nog een groot aantal onzekerheden zijn. In het bestuurlijk overleg moet getracht worden om tijdruimte te krijgen teneinde inzicht te verkrijgen in diverse onzekerheden rondom de gevolgen van de aanleg van de HSL.

5.14 Bestuurlijk Overleg d.d. 17 september 1997

Er wordt door meer gemeenten op gewezen dat in het kader van de regiomix is overeengekomen dat "tot 1 oktober bekeken zal worden waar besparingen mogelijk zijn zonder tekort te doen aan de inpassing. Voor oktober zullen nadere afspraken worden gemaakt." Afgesproken was om op grond van open boeken tot afspraken te komen. Tot nu toe is er evenwel nagenoeg niets gebeurd.

Bleiswijk wijst op het bestuurlijke dilemma dat, als het OTB is gepresenteerd, de overlegpartners binnen een bepaalde periode kenbaar moeten maken of zij planologische medewerking verlenen. De gemeenteraad van Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs, zal dat verzoek pas in overweging nemen, als er zicht is op de effecten van de inspanningsverplichting (ad 30 miljoen gulden). Daarover is een bestuurlijk akkoord gesloten, zij het nog niet in de vorm van een convenant. De gemeenteraden

zullen dat alleen als pakket kunnen beoordelen, als ook bekend is tot welke financiële inspanningen en consequenties dat leidt.

5.14.1 Concept OTB - algemeen deel

Bleiswijk geeft verder aan dat in de PKB expliciet wordt vermeld dat door het Rijk een compensatieverplichting wordt aangegaan voor het glasareaal dat dient te verdwijnen wegens de HSL. *Bleiswijk* is het daarna niet meer tegengekomen. Hij zou het niet alleen voor *Bleiswijk*, maar ook in het algemeen deel opgenomen willen hebben, omdat het een principiële punt is dat gebiedsoverstijgend werkt. Het Projectbureau HSL-Zuid wijst erop dat in het vorige bestuurlijk overleg is geconstateerd dat datgene wat in de PKB is opgenomen over compensatie wordt overgenomen en uitgevoerd. De PKB-afspraken zal dan ook worden opgenomen in deelrapport 4 van de OTB. *Bleiswijk* stelt voor dat de desbetreffende tekst ook wordt opgenomen in het algemeen deel.

5.14.2 Concept OTB - deel Bleiswijk t/m Rotterdam

➤ *Bleiswijk*

Bleiswijk geeft aan dat de regiomix voor *Bleiswijk* uitgangspunt is en blijft. Tot nog toe is gesproken over een vrije doorrijhoogte voor kruisingsverkeer op maaiveldniveau. In het OTB wordt echter over NAP-peilen gesproken. Dat kan een belemmering vormen voor het geplande bedrijfsterrein aan weerszijden van de A12, omdat er mogelijk enige ophoging moet plaatsvinden. *Bleiswijk* bepleit in ieder geval voor het bedrijfsterrein Hoefweg-Noord dat de ook in de PKB genoemde vrije doorrijmaat van 4,60 meter wordt gehanteerd als peilmaat en niet het absolute NAP-peil.

Een principiële vraag is wat de referentie is voor de bepaling van de geluidsbelasting. Voor *Bleiswijk* wordt het bestemmingsplan Overbuurtsche Polder als uitgangspunt genomen. Het PKB stelt dat alle kruisende wegen en alle bestaande en geplande woonbebouwing uitgangspunt moet zijn. Het is niet uitgesloten dat de HSL leidt tot een herziening van de verkaveling van de Overbuurtsche Polder, als gevolg waarvan men zal uitkomen op heel andere bouwlocaties voor het kasgebied. Dit zal ook gevolgen hebben voor de te plaatsen geluidsschermen. Hieraan zal in bilateraal overleg aandacht moeten worden besteed. Op dit punt maakt *Bleiswijk* dan ook het voorbehoud dat in het Tracébesluit anders met de geluidsschermen moet worden omgegaan dan in het OTB.

Projectbureau HSL-Zuid geeft aan dat de locatie van de geluidsschermen is bepaald aan de hand van de bestaande bebouwing. Op basis van het bestemmingsplan is uitgegaan van eenzelfde soort bebouwing in het uitbreidingsgebied en zijn er geluidsschermen aangegeven. Weliswaar moet het Tracébesluit volgens de wet gelijk zijn aan het OTB, maar in de praktijk zijn kleine veranderingen mogelijk.

Daarnaast geeft het Projectbureau HSL-Zuid aan dat de doorrijhoogte van 4,60 meter blijft gelden. Die bepaalt, uitgaande van de wegen in de toekomstige bedrijfsterreinen, ook de hoogteligging van de spoorlijn vastgelegd ten opzichte van het NAP, rekening houdende met de doorrijhoogte. Er wordt nog gekeken naar de mogelijkheid dat de wegen opgehoogd moeten worden. Als de toekomstige wegen hoger komen te liggen dan de bestaande, dan kan dat leiden tot aanpassingen van de spoorlijn met bijbehorende financiële consequenties.

➤ *Berkel en Rodenrijs*

Berkel en Rodenrijs merkt op dat de geluidsschermen op de tekeningen niet kloppen met de gegevens in de tekst. Voorts is de hoogteligging van het tracé wat hem betreft niet duidelijk. In dit verband noemt *Berkel en Rodenrijs* de Wilderse Kade. Verder vraagt *Berkel en Rodenrijs* serieuze aandacht voor de afwikkeling van het werkverkeer. Het zwembad wordt als verdwenen beschouwd. De definitieve besluitvorming hierover heeft echter nog niet plaatsgevonden. Ook de kruisende wegen vormen een aandachtspunt. Er moet worden voldaan aan de richtlijnen. Doordat de hellingen zeer lang en hoogteverschillen zeer groot zijn, ontstaat er een extra barrière tussen *Berkel en Bergschenhoek*.

➤ *Bergschenhoek*

Bergschenhoek geeft aan dat de verplaatsing van het zwembad een zware financiële last zou vormen voor Bergschenhoek, waardoor het voortbestaan van het zwembad in gevaar zou kunnen komen. De optie van renoveren staat dan ook open. In dit verband is duidelijkheid over de situatie rond de Berkelseweg gewenst.

Verder pleit Bergschenhoek voor bundeling van de ontsluitingsweg voor nieuwbouw met de HSL in verband met geluidsoverlast, overleg hierover is gewenst.

Bergschenhoek vraagt verder naar het tempo van de bebouwing van de HSL-strook in relatie tot het moment van de grondverwerving met het oog op de financiële haalbaarheid. In dit verband is meer duidelijkheid over de financiën gewenst.

Het Projectbureau HSL-Zuid antwoordt dat het in de bedoeling ligt om in 1999/2000 in Bergschenhoek te beginnen met de aanleg van de HSL. Door de aanleg van de verdiepte bak en het vrijkomen van de grond wordt de meeste last voor de omgeving veroorzaakt. Gedurende een à anderhalf jaar daarna vinden er nog werkzaamheden plaats rond de spoorlijn, terwijl er een halfjaar voor het in gebruik nemen van de lijn proef zal worden gereden. Voor 2005 kan het omliggende gebied worden bebouwd zonder dat de aanleg van de HSL overlast veroorzaakt.

Het pleidooi om de ontsluitingsweg met de HSL te bundelen wordt niet begrepen. Het is ook volstrekt in strijd met het inpassingsmodel 'geplooid maaiveld', waarover overeenstemming is bereikt. Aan de oostkant van de HSL zijn de geluidswal en het geplooid maaiveld gepland, terwijl aan de westzijde het Landscheidingspark komt. Op deze manier valt een belangrijke basis onder de afspraken met Bergschenhoek over het OTB weg.

Bergschenhoek geeft aan dat tegenover dit standpunt van het projectbureau de mening van een onafhankelijk adviesbureau staat dat bundeling van de ontsluitingsweg met de HSL een aantal voordelen heeft.

Het Projectbureau constateert dat er sprake is van een nieuw feit, waardoor de inpassing van het geplooid maaiveld onder druk wordt gezet. De verlegging van de Berkelseweg heeft te maken met het gegeven dat men had begrepen dat het zwembad zou verdwijnen. Als het zwembad blijft, zal er voor deze weg een andere oplossing moeten worden gekozen.

5.15 Reactie Bergschenhoek Bestuurlijk Overleg

(collegebesluit d.d. 23 september 1997)

Na uitvoerige discussie wordt het navolgende vastgesteld:

- a. Unaniem wordt met betrekking tot de HSL ingestemd met het model 'geplooid maaiveld';
- b. Op basis van de huidige stand van zaken zal ten behoeve van aanleg van de ontsluitingsweg vanaf de Boomgaard naar de Boterdorpseweg het zwembad moeten worden verplaatst. Verplaatsing van het zwembad is niet nodig ten gevolge van de HSL;
- c. Indien het zwembad ten behoeve van de onder b. genoemde ontsluitingsweg niet behoeft te worden verplaatst zal de aanleg van de overgang van de Berkelseweg over de HSL anders moeten worden gesitueerd dan thans het geval is (bij de huidige situering van deze overgang is er vanuit gegaan dat het zwembad zal worden verplaatst). Een gevolg van een andere situering van deze overgang kan mogelijk leiden tot noodzakelijke aankoop/amovering (door Project HSL) van een aantal woningen langs de Berkelseweg.

Met inachtneming van onder meer het vorenstaande zal het 23 september 1997 te voeren overleg plaatsvinden.

5.16 Bergschenhoek: ondersteunen van brief kwetsbare verkeersdeelnemers

Zowel B&W als de gemeenteraad van Bergschenhoek hebben een brief ontvangen van mevrouw Van den Berg-Grottendieck aan de Minister van V&W, met het verzoek om een lagere situering van de HSL om kwetsbare verkeersdeelnemers te ondersteunen. Op 30 september 1997 heeft het college besloten hier niet aan te voldoen, aangezien er aan de zgn. Crow-normen wordt voldaan. Ook is de raad geadviseerd dit afwijzende besluit te nemen.

Op 13 oktober 1997 besluit de raad evenwel deze brief wel te ondersteunen. Op 18 november 1997 wordt door het college toch weer besloten de brief toch niet te ondersteunen: de passage van de HSL door Bergschenhoek is een zaak die na uiterst moeizame onderhandelingen tot stand is gekomen. In het kader van deze onderhandelingen heeft het college ingestemd met de halfverdiepte ligging. Ook de raad heeft, zij het niet formeel, te kennen gegeven hiermee in te kunnen stemmen. Deze situatie beperkt uiteraard de vrijheid van handelen die de gemeente heeft en die het niet goed mogelijk maakt op eerdere besluiten terug te komen. Het lijkt dan ook onjuist om nu een brief aan de minister te sturen waarbij de brief van mevrouw Van den Berg wordt ondersteund, dan wel enige andere actie te ondernemen met eenzelfde strekking. Dit zou niet mogen leiden tot een situatie waarin overeenstemming over een goede inpassing alsnog ongedaan wordt gemaakt. Wanneer door andere oorzaken een goede inpassing uiteindelijk onmogelijk wordt gemaakt, zou de brief van mevrouw Van den Berg een wat prominentere rol kunnen spelen. Besloten is om op een aangepaste wijze uitvoering te geven aan de uitspraak van de gemeenteraad, conform hetgeen hiervoor is aangegeven.

Mevrouw Van den Berg-Grottendieck wordt bij brief van 19 november 1997 geïnformeerd: het OTB is op 7 november 1997 gepubliceerd. Om deze reden zou het geen effect sorteren indien wij kort voor de publicatie uw brief zouden ondersteunen. In het voortraject was er niet of nauwelijks ruimte om nog wijzigingen aan te brengen.

Mede naar aanleiding van de behandeling in de gemeenteraad hebben wij dan ook besloten in onze reactie op het OTB aandacht voor de door u geschetste problematiek te vragen.

5.17 Reactie Minister V&W op brieven kwetsbare verkeersdeelnemers

(Brief van 10 oktober 1997 van Minister van V&W aan de voorzitter van de Vaste Commissie voor V&W van de Tweede Kamer der Staten-Generaal alsmede brief van Projectbureau HSL-Zuid aan de Gehandicaptenraad van 2 december 1997 (ongeveer dezelfde inhoud).

In het gebied tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek zijn naar aanleiding van adviezen en inspraakreacties verschillende varianten voor het HSL-tracé gezien, zowel qua horizontale als verticale ligging. Voor het trajectdeel is gezocht naar een optimum tussen de wensen, die naar een volledig ondergrondse ligging uitgaan, de kosten, de woningbouw mogelijkheden, de ruimtelijke structuur en de ligging van de bestaande woonbebouwing. Dit heeft geresulteerd in een verdiepte ligging van 2,5 meter beneden maaiveld welke in de Planologische Kernbeslissing is opgenomen. Deze hoogteligging is mede bepaald door de wens van de gemeenten om in het kader van de Vinex-plannen 2B3, de kruisende wegen niet hoger dan 5 meter boven het maaiveld te leggen over de HSL-Zuid heen. Omdat de huidige wegen niet op maar boven het maaiveldniveau liggen, betekent de genoemde hoogteligging, dat maximaal een hoogteverschil van 4 meter moet worden overbrugd. Het ontwerp dat voor de kruisende wegen is getekend kent gemiddelde hellingen van ongeveer 2%. Deze hellingen zijn ruim onder de 4,2% welke als maximum (RONA)richtlijn geldt voor fietsverkeer. Voor rolstoelen zijn geen richtlijnen voor dergelijke viaducten. Met name aan de kant van Bergschenhoek zijn ook andere oplossingen mogelijk, voortbordurend op de wijze waarop het gebied van 60 meter ten oosten van de HSL wordt ingericht. Daarbij is het wellicht mogelijk om het hoogteverschil van 4 meter op een voor rolstoelen betere manier te overbruggen.

5.18 Bestuurlijk overleg 18 oktober 1997

(inzake Regiomix en Rotterdam-Zuid)

Het Projectbureau geeft in het financieel kader van de regiomix aan dat het OTB de eerder overeengekomen inpassing in de Noordrand zal bevatten. Wel zal naar aanleiding van gezamenlijk overeengekomen technische optimalisaties tot een andere verticale ligging kunnen worden besloten. Dat optimalisatieproces zal naar verwachting tot de aanbesteding van het werk lopen, omdat aannemers ook zullen kijken naar betere en mooiere mogelijkheden.

Berkel en Rodenrijs begrijpt dat er nog een optimalisatie plaatvindt naar aanleiding van goedkope aanbestedingen. Betekent dit dat het mogelijk is dat de HSL nog gunstiger komt te liggen, eventueel dieper, maar niet hoger dan gepland?

Het Projectbureau geeft aan dat in de aanbestedingsdocumenten zal worden uitgegaan van het huidige ontwerp, tenzij men dan gezamenlijk tot een optimalisatie is gekomen.

De Provincie Zuid-Holland vraagt of het klopt dat de administratieve procedure voor onteigening weliswaar start op een bepaalde datum, maar dat er ook daarna nog mogelijkheden zijn tot minnelijke aankoop. Hij heeft begrepen dat er eerst een goed aanbod moet zijn voor minnelijke aankoop voordat tot onteigening kan worden overgegaan.

Het Projectbureau wijst erop dat er nog moet worden afgesproken wie er onteigent. Dat kan de NS zijn, maar het hoeft niet. De start van een onteigeningsprocedure gaat ook gepaard met het zoeken van contact met betrokkenen. Die contacten moeten niet door elkaar lopen bij minnelijke verwerving en onteigening. En voordat het onteigenings-Koninklijk Besluit er is, kan niet worden onteigend en is men bezig minnelijk te verwerven.

Berkel en Rodenrijs vraagt zich nog steeds af of de Wet geluidhinder niet gewijzigd moet worden voor dit speciale railvervoer. De gemeente Berkel en Rodenrijs zal de voorstellen afwachten en in januari een behandeling in de raad bewerkstelligen.

Hoofdstuk 6.

Van Ontwerp Tracébesluit naar vastgesteld Tracébesluit

6.1 Inleiding

Op 7 november 1997 is het Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid ter inzage gelegd (tot 17 december 1997). Om niet in herhaling te vervallen wordt onderstaand ingegaan op de verschillen in vergelijking met het vastgestelde PKB-deel 4.

6.2 Het Ontwerp-Tracébesluit inhoudelijk

6.2.1 *Bleiswijk*

In Bleiswijk is niets veranderd ten opzichte van de PKB

6.2.2 *Berkel en Rodenrijs/Bergschenhoek*

Een opvallende nieuwigheid in het OTB voor de HSL is een verschuiving van het tracé met 50 meter ter hoogte van de Wildersekade. Het spoor schuift daarmee wat verder weg van de nieuwe woningbouwlocatie in Berkel en Rodenrijs. De Wildersekade blijft toegankelijk voor autoverkeer. Het Projectbureau HSL-Zuid heeft in samenwerking met de gemeenten en de stadsregio Rotterdam de plannen voor dit gebied gemaakt. "Het gaat hier immers niet alleen om de aanleg van de HSL-Zuid, maar ook om de uitvoering van het Structuurplan Noordrand II/III waarin onder meer de aanleg van het Landscheidingspark en de bouw van vele woningen is opgenomen.

Het gezamenlijke plan draagt de titel 'geplooid maaiveld'. Dat houdt in dat: "aan de oostzijde van de HSL wordt een geluidwal opgeworpen met daarop een laag geluidsscherm. Op de wal worden een fietspad en een wandelpad aangelegd. De spoorloot langs de HSL aan de westzijde kan gecombineerd worden met de waterpartijen in het toekomstige park. Op deze wijze ontstaat meer eenheid tussen het gebied ten westen en ten oosten van de spoorlijn".

Bij de keuze voor het geplooid maaiveld is eveneens rekening gehouden met de wensen van omwonenden zoals die tijdens de werkbijeenkomsten op tafel zijn gelegd. Deze werkbijeenkomsten, die eerder dit jaar hebben plaatsgevonden, hebben voor de Projectorganisatie HSL-Zuid veel nuttige ideeën opgeleverd. De voorkeur van de mensen voor geluidswallen in plaats van geluidsschermen hebben we opgenomen in het Ontwerp Tracébesluit. Dat geldt ook voor de maatregelen die we gaan nemen ten behoeve van rolstoelers en mensen die slecht ter been zijn. Bij het bepalen van hellingen van de kruisende wegen zullen we daar terdege rekening mee houden. We laten niemand in de kou staan.

6.3 Bestuurlijk overleg colleges 3B gemeenten

Op 6 januari 1998 vindt overleg plaats tussen de colleges van de 3B gemeenten. Nav het verzoek om contra-expertise cq second opinion te verrichten op het rapport "Akoestisch onderzoek HSL-Zuid Bleiswijk, Eindrapport, 7 november 1997" behorende bij het ontwerp-verzoek hogere geluidswaarde voor de gemeente Bleiswijk, is in dit overleg besloten de opdracht aan DCMR uit te breiden met de akoestische rapportages opgesteld voor de gemeenten Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek. Daarnaast vragen de drie gemeenten zich af of de huidige normering voor spoorweglawaai (met een grenswaarde van 57 dB(A)) zoals genoemd in de Wet geluidhinder wel toepasbaar en toereikend is voor de hoge snelheidslijn. Wellicht is het meer realistisch om de normering voor Wegverkeerslawaai te hanteren (met een grenswaarde van 50 dB(A)).

6.4 Second opinion DCMR Milieudienst Rijnmond

Op 28 januari 1998 heeft de DCMR Milieudienst Rijnmond in opdracht van de drie gemeenten het rapport bureau Geluid uitgebracht. Dit is de contra-expertise naar het akoestisch onderzoek dat is opgesteld in het kader van het ontwerp-Tracébesluit (verdergaand onderzoek 24 juli 1998).

Gelet op de korte termijn heeft het onderzoek zich beperkt tot de akoestische aspecten. Hierbij is een onderscheid gemaakt in een drietal aandachtsgebieden:

- a. de normering gebaseerd op het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs);
- b. de toepassing van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai (Standaard Rekenmethode II);
- c. overwegingen cq keuze van de maatregelen.

6.4.1 *De normering gebaseerd op het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs)(ad a.)*

1. Er bestaat twijfel of het juist is dat de huidige normering zoals opgenomen in het BGS, van toepassing is op de HSL. Dit Bgs is ontwikkeld voor conventioneel spoorgeluid. Bij de HSL is sprake van een tweetal andere kenmerkende bronnen namelijk het aërodynamische geluid en de geluidproductie van de pantograaf (stroomafnemer) en de bovenleiding. Het aërodynamische geluid en het sleepgeluid veroorzaakt een karakteristiek geluid dat wezenlijk anders is dan bij het overige spoorverkeer. Verwacht wordt namelijk dat de hinderbeleving door de HSL significant groter zal zijn dan de hinder die wordt veroorzaakt door conventioneel spoorverkeer. Derhalve kan betwijfeld worden of deze geluidbronnen tot het conventionele spoorgeluid moeten worden gerekend en of de huidige normering zoals gesteld in het Bgs op dit spoorverkeer van toepassing is.
2. Deze twijfel is mede ingegeven door het geluidsspectrum van de HSL, dat afwijkt van dat van de traditionele treinen. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de belevingswaarde van de veroorzaakte geluidbelasting. In het TNO rapport "A prediction of annoyance due to high speed train noise in the Netherlands", dd oktober 1996, wordt gesteld dat bij gelijke geluidniveaus, hogesnelheidstreinen (HST's) aanzienlijk meer hinder veroorzaken dan conventionele treinen. De norm van 57 dB(A) als voorkeursgrenswaarde uit het Bgs is gebaseerd op de dosis-effect relatie van conventioneel spoormaterieel. Gezien de stelling van het TNO-rapport ten aanzien van de HST's is het de vraag of deze normering ook voor een HST van toepassing moet worden verklaard.
3. Door de snelle stijging van het geluidniveau, tgv een passage van een HST, mag worden verwacht dat er schrikreacties teweeg worden gebracht, hetgeen bijvoorbeeld kan resulteren in slaapverstoring gedurende de nachtperiode.
Hierbij moet worden bedacht dat het verschil tussen het equivalente geluidniveau (LAeq) en het piekniveau (Lmax) aanzienlijk meer zal bedragen dan ten opzichte van de conventionele situatie. In de huidige beoordelingsmethodiek speelt het Lmax echter geen rol. Gelet op het aspect slaapverstoring is het de vraag of bij het beoordelen van het binnenniveau, met name in de nachtperiode, het Lmax toch niet bij de normering dient te worden betrokken.

6.4.2 *De toepassing van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai (Standaard Rekenmethode II) (ad b.)*

1. De werkelijk optredende geluidbelasting die wordt veroorzaakt door het conventionele spoormaterieel zoals dat in Nederland wordt ingezet, kan goed worden benaderd door de Standaard-rekenmethode 2 van het Reken - en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai van 1 maart 1997. Echter, ook de geluidbelasting veroorzaakt door de HSL wordt met deze rekenmethode in beeld gebracht. Weliswaar is hiervoor een aparte categorie aan de rekenmethode toegevoegd, maar het is de vraag of daarmee het aërodynamische geluid en het geluid van de pantograaf voldoende in rekening wordt gebracht. Om dit te kunnen verifiëren, dienen er aan de HSL geluidmetingen bij hogere snelheden (tenminste boven de 200 km/h) uitgevoerd te worden. Voor zover bekend zijn er in Frankrijk wel metingen onder deze omstandigheden verricht. Gegevens hieromtrent zijn echter moeilijk verkrijgbaar. Bij de

aan uw gemeente overlegde gegevens ontbreken in ieder geval alle akoestisch relevante (basis)gegevens. Volstaan is met tabellen met uitkomsten van de berekende geluidbelastingen.

2. De aan te leggen spoorbaan zal gebruikt worden door hogesnelheidstreinen en door zogenoemde schutteltreinen voor binnenlands gebruik, die zich met een snelheid van 220 km/h over het spoor zullen voortbewegen. Deze schutteltreinen worden aangemerkt als type categorie 8 uit het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai. In de 3 modelregels van het Reken- en Meetvoorschrift wordt voor categorie 8 echter uitgegaan van een maximum snelheid van 160 km/h en twee verschillende bronhoogten: op de hoogte van de bovenkant van het spoor en op een hoogte van 0,5 meter boven de bovenkant van het spoor. Bij snelheden van 220 km/h zal echter wederom sprake zijn van aërodynamisch- en sleepgeluid, waarvoor andere (hogere) bronhoogten gehanteerd dienen te worden. Het gevolg van deze wijze van berekenen is dat het emissieniveau wordt onderschat. Daarnaast zal het effect van schermen worden overschat. De bijdragen van aërodynamisch geluid is bij schermen namelijk relatief sterk vertegenwoordigd. Vermoedelijk wordt met de shutteltrein de nieuwe ICE-trein bedoeld, die thans in Duitsland wordt getest. Het verdient aanbeveling om voor dit type trein de nieuwe, al gereserveerde, categorie 10 in het Reken- en Meetvoorschrift in gebruik te nemen, om zodoende de geluidbelasting van dit type spormaterieel op een meer verantwoorde wijze inzichtelijk te maken.
3. Uit de modellering is niet op te maken of de geluidafstraling van het betonnen viaduct (Bleiswijk) bij de berekening is betrokken. Daarnaast kunnen schermen bij betonnen kunstwerken slechts tot een hoogte van 2 meter bovenkant spoor conform het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai worden gemodelleerd. Bij hogere schermen kan de directe geluidafstraling van het kunstwerk een zodanige bijdrage gaan leveren dat berekeningen niet zonder meer mogelijk zijn en een nader akoestisch onderzoek benodigd is. Uit de ons overlegde rapporten blijkt niet dat dit nader onderzoek is verricht.
4. In Paragraaf 5.5.8 van het Eindrapport, d.d. 7 november 1997, wordt gesteld dat niet-geluidgevoelige gebouwen, zoals schuren, kassen en bedrijven, alleen zijn geïnventariseerd wanneer deze afschermdende werking kunnen hebben voor geluidgevoelige objecten. Onduidelijk is of een dergelijk type niet-geluidgevoelige bebouwing wel in de modellering is opgenomen indien zij een reflectie van het geluid met zich mee brengt. Dit kan immers een toename van de geluidsbelasting betekenen.
5. Uit het Bijlagenrapport; met kaartmateriaal blijkt dat onder meer ter hoogte van de VINEX-locatie die wordt gesitueerd in de gemeente Bergschenhoek en de bestaande woonbebouwing van de gemeente Berkel en Rodenrijs een waterpartij wordt aangelegd. Er wordt niet inzichtelijk gemaakt of deze waterpartij in het rekenmodel is opgenomen. Uit akoestisch oogpunt is een waterpartij ongewenst omdat dit als een hard vlak moet worden beschouwd en derhalve kan leiden tot een toename van de geluidbelasting ten gevolge van reflecties.
6. Ter hoogte van de gemeenten Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs zullen reflecties optreden in die situaties waarin zich aan één zijde van het spoor schermen bevinden. Immers, schermen zijn nooit volledig absorberend. Naar het zich laat aanzien zijn deze reflecties, mogelijkerwijs uit modeltechnisch oogpunt, niet in het rekenmodel opgenomen, gezien het gestelde in paragraaf 5.6.2. Onduidelijk is derhalve op welke wijze de werkelijk optredende reflecties in de berekeningen zijn verdisconteerd.

6.4.3 Overwegingen cq keuze van de maatregelen (ad c.)

1. Algemeen wordt gesteld dat het thans heersende geluidniveau in de B-driehoek buitengewoon laag is. Het heersend niveau bedraagt naar verwachting niet meer dan 45 dB(A) etmaalwaarde. Het akoestisch klimaat is derhalve goed. Uit het gestelde in het Hoofdstuk "Evaluatie en keuze van de maatregelen" blijkt dat dit aspect niet bij de overwegingen is betrokken. Dit klemt eens te meer omdat voor een twintigtal woningen in de gemeente Bleiswijk, gesitueerd in het kassengebied, uitsluitend uit financieel oogpunt is besloten te volstaan meteen scherm van slechts 2 meter hoogte. De geluidbelasting op deze woningen na

- het uitvoeren van deze maatregel varieert in dat geval, afhankelijk van de locatie, van 61 tot 65 dB(A). Bij de overwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan de keuze van maatregelen is kennelijk volstrekt voorbij gegaan aan het heersende niveau ter plaatse. De milieukwaliteitsmaat zal door de toename van het piekniveau en het equivalente geluidniveau (met circa 20 dB) sterk (nadelig) worden beïnvloed. Een soortgelijke benadering als wordt aangehouden in de Cirulaire Industrielawaai, waarbij het heersend niveau bij de beoordeling is betrokken, zou hierbij op z'n plaats zijn. Indien wordt gekozen voor een hoger scherm of een scherm van een andere vorm, betekent dit dat bij het merendeel van de woningen de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) kan worden gerealiseerd.
2. Voor het gedeelte van het tracé dat is gesitueerd tussen de gemeenten Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs is onderzocht wat de effecten zijn van een verdere doorzetting van de verdiepte ligging. Aanvankelijk wordt hierdoor minder geluidhinder verwacht. Uit het hoofdstuk "Verantwoording en keuzes" uit het OTB blijkt echter dat hier niet voor is gekozen omdat de effecten van een verlenging van de bak ten opzichte van het plaatsen van schermen uit akoestisch oogpunt neutraal zijn, maar er problemen ontstaan met de infrastructuur, hetgeen de kosten doet toenemen. Wanneer achteraf blijkt dat de geprognoseerde geluidbelasting hoger uitvalt door ontwikkelingen zoals in het voorgaande geschetst, zou wel eens kunnen blijken dat een verlengde bak per saldo voordeliger zou zijn geweest, omdat het aanzienlijk goedkoper is achteraf een laag schermpje te moeten plaatsen op een bak, dan het moeten slopen van een 2 meter scherm voor een hoger exemplaar. Daarbij dient te worden bedacht dat de thans geprognoseerde geluidbelasting ter hoogte van deze woningen, door het toepassen van een 2 meter hoog scherm, in veel gevallen juist 57 dB(A) bedraagt hetgeen als maximum grenswaarde zal worden vastgesteld.
 3. Als aanvullende voorwaarde voor nieuw te bouwen maar geprojecteerde woningen geldt volgens artikel 8 lid 2 sub a van het Bgs, dat verblijfsruimten en buitenruimten (zoals terrassen e.d.) niet aan de lawaaiige zijde (het spoor) mogen worden gesitueerd. Dit kan derhalve beperkingen met zich mee brengen met het ontwikkelen van de VINEX-locaties. (Hiervan kan overigens door Gedeputeerde Staten van worden afgeweken wanneer overwegingen van stedenbouwkundige aard of volkshuisvesting zich hier tegen verzetten).
 4. Bij het "verzoek hogere grenswaarden" is als bijlage een Akoestisch onderzoek gevoegd. Dit "Akoestisch onderzoek" bevat echter niet meer dan een tabel met tekst. Uit deze tabel blijkt niet dat de beoogde voorzieningen voldoende reductie zullen sorteren. Mogelijkerwijs is de tabel een samenvatting van een akoestisch rapport dat niet is bijgevoegd. De tekst "geschat aantal vertrekken" die in de tabel is opgenomen doet echter anders vermoeden. Als de tabel als akoestisch rapport fungeert is dit volstrekt onvoldoende.

6.4.4 *Resumé*

Samenvattend kan worden gesteld dat er twijfel bestaat of het juist is dat de huidige normering zoals opgenomen in het Bgs van toepassing is op de HSL. Verwacht wordt namelijk dat de hinderbeleving door de HSL significant groter zal zijn dan de hinder die wordt veroorzaakt door conventioneel spoorverkeer. De toename van de hinderbeleving wordt onder meer veroorzaakt door het afwijkende geluidsspectrum en de toename van het piekniveau ten opzichte van het equivalent geluidniveau. Voorts bestaan er twijfels over de modellering. Hierbij moet met name worden gedacht aan de modellering van de shuttletreinen, de schermen en de door het treinverkeer veroorzaakte geluiduitstraling van betonnen kunstwerken (viaducten e.d.).

Derhalve bestaan er vraagtekens bij de wijze waarop de geluidbelasting en (voor zover van toepassing) de daarop gebaseerde verzoeken hogere grenswaarden tot stand zijn gekomen. Daarnaast kan worden gesteld dat het heersend geluidniveau onvoldoende bij de besluitvorming is betrokken. Het heersend niveau ter plaatse is dermate laag dat aanvullende maatregelen, die de geluidbelasting verder doen reduceren, in de rede liggen.

Hiermee kan worden bereikt dat de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde zoveel mogelijk benadert zodat de verslechtering van het akoestisch klimaat kan worden beperkt.

In de beleidsmatige afweging die door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat richting gemeenten wordt gemaakt is voor zover wij hebben kunnen constateren geen aandacht besteed aan de hiervoor gesignaleerde knelpunten. De (akoestische) rapportages zijn naar onze mening onvolledig. Wellicht is hierover wel nadere informatie voorhanden, maar is deze niet aan uw gemeente aangeboden. In een nader overleg met de betrokken instanties (NS Railinfrabeheer) kan worden getracht opheldering te verkrijgen mbt de gesignaleerde knelpunten (dus de informatie alsnog te verkrijgen).

In het kader van de Tracéwet, wordt de gemeentes tevens verzocht om planologische medewerking te verlenen. In het OTB zijn tabellen opgenomen, waarin is aangegeven welke hogere grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder dienen te worden verleend. Uw standpunt mbt de geluidproblematiek, en de hogere grenswaarden in het bijzonder, dient u derhalve juist in DIT stadium kenbaar te maken. In dit kader is de tracéwet namelijk bepalend en de procedure hogere grenswaarde volgend. Maw indien u nu instemt met het Tracébesluit, gaat u impliciet akkoord met de berekende geluidniveaus waarvoor in een later stadium, voor zover noodzakelijk, nog een procedure hogere grenswaarde zal volgen. (dus met het verlenen van de planologische medewerking wordt impliciet het besluit genomen hogere grenswaarden toe te staan).

Dit betekent dat uw opmerkingen met betrekking tot geluid niet los kunnen worden gezien van het verzoek om planologische medewerking te verlenen. (dit laatste geldt niet voor de gemeente Berkel en Rodenrijs, omdat het tracé niet op het grondgebied van deze gemeente is geprojecteerd).

6.5 Verzoek om planologische medewerking te verlenen in OTB

Binnen één jaar na datum van het Tracébesluit, dient een door gedeputeerde staten goedgekeurd bestemmingsplan beschikbaar zijn voor de HSL. Met het verzenden van het OTB is de drie gemeenten tevens verzocht aan te geven of planologische medewerking zal worden verleend aan de realisatie van de HSL.

6.5.1 Bleiswijk

Gemeente Bleiswijk brief d.d. 30 januari 1998

De gemeenteraad van Bleiswijk heeft in zijn vergadering van 29 januari 1998 besloten de door u gevraagde planologische medewerking te verlenen voor de realisatie van de HSL volgens het in het Ontwerp-Tracébesluit opgenomen tracé. Tevens heeft de gemeenteraad een achttal aandachtspunten geformuleerd, welke onderwerp dienen te zijn voor het vervolgoverleg tussen de rijksoverheid en het gemeentebestuur. Deze aandachtspunten zouden de agenda voor het nader te sluiten convenant tussen rijk en gemeente kunnen vormen:

- a. de juistheid van het uitgevoerde akoestisch onderzoek naar aanleiding van de realisatie van de HSL en de second opinion die daarover door de Milieudienst DCMR is uitgevoerd;
- b. de plaats en de hoogte van de geluidsschermen op het viaduct alsmede eventuele aanvullende voorzieningen aan woningen en bedrijven;
- c. beperking van de effecten van de realisatie van de HSL op het bestemmingsplan en de verkavelingsopzet van de Overbuurtse Polder alsmede op de beide toekomstige bedrijfsterreinen aan de Hoefweg;
- d. bij verwerving en inpassing zoveel als mogelijk maatwerk ten aanzien van de gedupeerde bedrijven en bewoners;
- e. een zodanige uitvoerings- en aanlegmethode dat overlast tijdens de bouw voor de directe omgeving en met name voor de glastuinbouw tot een minimum wordt beperkt; daartoe wordt een sterke voorkeur uitgesproken voor een zogenaamd "uit de baan gebouwd" concept;
- f. compensatie door de rijksoverheid voor de door de gemeente te maken kosten tbv bestemmingsplannen die een direct gevolg zijn van de realisatie van de HSL;
- g. adequate veiligheidsvoorzieningen tbv de bestrijding van mogelijke calamiteiten.

Tot slot heeft de gemeente Bleiswijk samen met de gemeente Bergschenhoek en Berkel de DCMR een second opinion laten uitvoeren naar de uitgevoerde akoestische onderzoeken en het door u ingediende verzoek om ontheffing hogere grenswaarden ingevolge de Wet Geluidhinder. De

gemeenteraad heeft met de bevindingen en conclusies van dit onderzoek, gedateerd 28 januari 1998, ingestemd en besloten deze als reactie van het gemeentebestuur op het akoestisch deel van het OTB in te dienen.

6.5.2 *Bergschenhoek*

De gemeenteraad van Bergschenhoek heeft zich in zijn vergadering van 26 januari 1998 bereid verklaard om planologische medewerking te verlenen aan de totstandkoming van de HSL-Zuid. Dit door de behaalde resultaten in de onderhandelingen. Het inpassingsmodel geplooid maaiveld heeft ertoe geleid dat uiteindelijk een voor de gemeente aanvaardbaar ontwerp-tracébesluit gepresenteerd kon worden. Wel moet voor de financiële gevolgen hiervan die aan de realisering van dit model zijn verbonden, een aanvaardbare oplossing gevonden worden.

6.5.3 *Berkel en Rodenrijs*

Berkel B&W besluit 23 december 1997: na raadsvoorstel d.d. 20 januari 1998 is bij brief van 30 januari 1998 door het college aan de Minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat de gemeente Berkel en Rodenrijs **niet** bereid is om planologische medewerking te verlenen.

1. Vanwege grote bezwaren om de HSL te traceren in het grensgebied van Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs kunnen wij op dit moment niet instemmen met het OTB;
2. een aantal zaken, zoals hellinggraden van kruisende infrastructuur en de routing van bouwverkeer, behoeven in het proces dat moet leiden tot de totstandkoming van het Tracébesluit nadrukkelijk de aandacht;
3. de gehanteerde geluidsnorm achten wij ontoereikend. Wij zijn van mening dat de geluidsnormering naar het niveau van de voorkeurswaarden voor wegverkeers en industrielawaai aangescherpt moet worden;
4. wij zijn, gelet op het bovenstaande, op dit moment niet bereid uw verzoek het bestemmingsplan ten behoeve van de inpassing van de HSL te honoreren. Hierover zullen wij eerst een standpunt innemen nadat wij van u hebben vernomen op welke wijze u bereid bent de inpassing te verbeteren.

Wij hebben kunnen constateren dat de eerder bedoelde intensieve samenwerking in het planproces dat vooraf ging aan de tot standkoming van het OTB een gering resultaat heeft opgeleverd. Het tracé is over een gedeelte van de passage van Berkel en Rodenrijs in oostelijke richting opgeschoven en de tunnelbak komt ten opzichte van PKB-deel 3 bijna een halve meter dieper te liggen, welke ligging overigens mede is ingegeven door een onduidelijke weergave van het maaiveldniveau in de PKB. De mogelijkheden om de tunnelbak in noordelijke en in zuidelijke richting te verlengen zijn onderzocht. Het resultaat van het onderzoek stelt ons, bezien vanuit een oogpunt van visuele en ruimtelijke kwaliteit, teleur. De keuze voor het A1-tracé node te moeten accepteren beschouwen wij als vertrekpunt voor de beoordeling.

➤ *Geluidsnormering*

Wij zijn van mening dat de gehanteerde geluidsnorm van 57 dB(A) voor railverkeerslawaai geen goed uitgangspunt is. Deze norm is gebaseerd op gebruikmaking van conventioneel materieel. De HSL veroorzaakt een specifieke, veel intensere geluidsbeleving dan het traditionele materieel. Het door de HSL geproduceerde geluid is bij de wielen anders dan bij de koets en de bovenleiding. De luchtverplaatsingsgeluid en het sleepgeluid langs de bovenleiding zullen door geluidsschermen veel minder gereduceerd worden dan het wielgeluid. Met name bij lagere schermen resulteert dit in een onaangenaam geluidsspectrum (veel sissende geluiden). De hoogte van de schermen, die gemiddeld tot net 57 dB(A) reduceren, is dus onvoldoende. Hierbij dient tevens in ogenschouw te worden genomen, dat op nagenoeg geen enkele andere plaats in Nederland de HSL bestaande woonwijken zo dicht en zo lang passeert als in Berkel en Rodenrijs.

Wij zijn daarom van mening dat de geluidsnormering naar het niveau van de voorkeurswaarden voor wegverkeers- en industrielawaai aangescherpt moet worden (dus van 57 dB(A) naar 50 dB(A)). Een deskundigenrapport is op verzoek van de gemeenten Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs

uitgebracht door DCMR Geluid (conceptversie). Dit rapport ziet onze zorg omtrent de geluidsnormering nadrukkelijk bevestigd. Wij menen dat hieruit blijkt dat er voldoende reden is om de toelaatbare geluidsbelasting aan te passen.

Aan de berekening van de geluidsbelasting heeft voorts een aanname ten grondslag gelegen van het aantal treinen dat per dagdeel van het spoor gebruik maakt. Nergens is aangegeven, hoe gehandeld wordt als dit aantal in de toekomst zal toenemen. Dit is temeer van belang, nu de discussie omtrent de toekomst van Schiphol, steeds meer wijst in de richting van substitutie van een belangrijk deel van het continentale vliegverkeer naar de trein. Ook deze ontwikkeling noodzaakt tot een strengere norm dan wel hoger (op de toekomst gerichte) schermen.

6.6 Reactie gemeente Rotterdam op OTB

Bij brief van 9 februari 1998 heeft de gemeente Rotterdam aan de minister van V&W laten weten dat er wordt ingestemd met de OTB. De gemeente Rotterdam onderschrijft nadrukkelijk de noodzaak van het spoedig realiseren van de HSL en wil benadrukken dat een integrale nadere uitwerking met andere projecten en ruimteclaims kan bijdragen aan het voorkomen van ongewenste milieuhygienische en ruimtelijke tijdelijke situaties in een gebied waar vele verschillende ruimteclaims met elkaar concurreren. De gemeente is, met voorbehoud tav het door de raad op 29 juni a.s. te nemen besluit voornemens medewerking te verlenen aan het planologisch verwerken van het OTB in de lijn van hiervoor gemaakte opmerkingen (in principe wel dus).

6.7 Reactie Provincie op OTB

2 feb 1998 reactie Provincie op OTB : 23 jan. 1998 heeft PS hun reactie op het OTB HSL Zuid en OTB A4 (Leiden - Burgerveen) vastgesteld: besloten planologische medewerking te verlenen aan het tracé van de HSL-Zuid als dit tracé overeenkomstig het ontwerp-Tracébesluit wordt vastgesteld.

6.8 Reactie Min van V&W op besluit Berkel en Rodenrijs

(om geen planologische medewerking te verlenen)

Op 9 febr 1998 Kennisgeving heeft de minister van V&W middels een brief aan gemeenteraad van Berkel en Rodenrijs laten weten dat een aanwijzingsbesluit als bedoeld in artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) wordt voorbereid.

Na telefonisch verzoek van de Inspecteur RO, om namens de Minister de gemeenteraad te horen, heeft het college van Berkel en Rodenrijs op 10 februari 1998 besloten om de Projectleider en inspecteur van de Ruimtelijke Ordening uit nodigen voor de raadsvergadering van 19 februari 1998.

Op 17 februari 1998 besluit het college als voorstel aan de gemeenteraad: het overleg biedt u de gelegenheid om nogmaals, maar nu mondeling, uw twijfels t.a.v. de gehanteerde geluidsnorm kenbaar te maken. Anderzijds zullen de vertegenwoordigers van de minister het overleg benutten om u er op te wijzen dat de voorbereiding van de aanwijzing wordt voortgezet als u bij uw standpunt blijft. Het overleg zal namens de minister van VROM worden gevoerd door de plv. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening en namens de minister van V&W door de plv HID van Rijkswaterstaat Zuid Holland.

Door HID is toegezegd dat Rijkswaterstaat het akoestisch onderzoek tegen het licht zal houden. (is TNO geworden, TNO zal een second-opinion verrichten).

6.9 Overleg Inspecteur RO met de gemeenteraad van Berkel en Rodenrijs

Op 19 februari 1998 heeft het overleg met de gemeenteraad van Berkel en Rodenrijs plaatsgevonden. Dit overleg heeft niet geleid tot een ander standpunt van de gemeenteraad.

Verslag:

V&W: de resultaten van het onderzoek van DCMR milieudienst inzake de geluidsoverlast worden serieus genomen. Een onafhankelijk onderzoeksbureau zal een second opinion uitvoeren.

Gemeenteraad

- CDA: het is niet eenvoudig om een beslissing te nemen die haaks op het nationaal belang staat, maar het belang van de inwoners van de gemeente Berkel en Rodenrijs is groter. Gezien de verantwoordelijkheid voor het behoud en het belang van een leefbare woonomgeving met een daarin ingepast HSL kan niet anders dan de in de brief d.d. 30 jan 1998 aan de minister van V&W genoemde argumenten herhalen. De resultaten van het door DCMR milieudienst ingesteld onderzoek zijn van zwaarwegende betekenis. Niet duidelijk is in hoeverre de geluidsproblemen naar aanleiding van een second opinion zullen worden opgelost.
- D66: het geluid van de HSL is van andere aard dan dat van het conventionele materieel, waardoor de fractie van D66 volhardt in haar standpunt geen planologische medewerking te verlenen. Het resultaat van de second opinion wordt afgewacht. De gemeente Berkel en Rodnrijs moet constructief blijven deelnemen aan het bestuurlijk overleg over de realisatie van de HSL-Zuid.
- GPV: het nationaal belang van de HSL staat niet ter discussie. Echter de bewoners van de gemeente Berkel en Rodenrijs zullen dagelijks worden geconfronteerd met de lasten van nationaal belang: een te hoge geluidsbelasting. Omdat tijdens deze vergadering het probleem van de geluidsoverlast niet wordt opgelost handhaaft de GPV-fractie haar standpunt inzake het niet verlenen van planologische medewerking.
- PvdA: de raad heeft een aantal voorwaarden in een motie neergelegd waaraan moet worden voldaan alvorens het gekozen tracé kan worden aangelegd. Het is teleurstellend dat de rijksoverheid daaraan onvoldoende tegemoet komt. De toezegging voor een second opinion biedt niet genoeg zekerheid of de gestelde eisen ingewilligd zullen worden. Het belang van de inwoners van de gemeente Berkel en Rodenrijs gaat boven het nationaal belang en de rijksoverheid niet geheel aan haar wensen voldoet, stemt zij niet in met het verzoek om planologische medewerking.
- VVD: de toezegging voor een second opinion sterkt de VVD in zijn overtuiging dat de opmerking van de gemeente Berkel en Rodenrijs over de geluidsbelasting terecht zijn. De VVD blijft bij haar ingenomen standpunt geen medewerking te verlenen aan het planologisch verzoek.

6.10 Aanwijzingsbesluit minister van VROM

Op 15 april 1998 heeft de minister van VROM een aanwijzingsbesluit genomen waarbij de gemeenteraad van Berkel en Rodenrijs wordt opgedragen om binnen een jaar na dagtekening van dit besluit een bestemmingsplan vast te stellen of te herzien dat in overeenstemming is met het tracégedeelte voor de HSL-Zuid dat betrekking heeft op het grondgebied van de gemeente Berkel en Rodenrijs, zoals dat tracégedeelte is opgenomen in het heden door de minster van V&W in overeenstemming met de minster van VROM op grond van artikel 24, eerste lid, van de Tracéwet, vastgestelde Tracébesluit HSL-Zuid.

6.11 Aanvullende opdracht tot contra-expertise nav akoestisch onderzoek HSL

Op 17 maart 1998 besluit het college van Bergschenhoek dat verdergaand onderzoek nodig/wenselijk is tav de contra-expertise nav het akoestisch onderzoek HSL.

- a. stelling Bgs niet van toepassing voor de HSL: er bestaat literatuur over dit onderwerp (TNO). DCMR dient een literatuurstudie op dit onderwerp te voeren leidend tot een advies voor een standpuntbepaling.

- b. DCMR een rol laten spelen in nader overleg met de betrokken instanties om opheldering te krijgen met betrekking tot de ontbrekende informatie i.c. knelpunten.

Ook het college van Berkel en Rodenrijs stemt in met een aanvullende opdracht (brief van Berkel en Rodenrijs aan Bleiswijk d.d. 31 maart 1998).

Op 6 april 1998 faxt Bleiswijk aan Bergschenhoek dat DCMR niet lukt om de gegevens boven tafel te krijgen. De NS beweert niets anders te hebben dan computeruitdraaien. Deze zijn wel toegestuurd, maar zijn niet leesbaar zonder de daartoe benodigde, maar niet-gangbare en zeer kostbare computer-software (welke DCMR niet bezit). DCMR stelt zelf het volgende voor: 3-locaties (bv. verdiepte ligging, reflecties, van schermen e.d.) zelf uitwerken mbv eigen apparatuur (modellen). Deze uitwerking aan de NS voorleggen om te bepalen hoe beide uitkomsten zich tot elkaar verhouden. DCMR is gevraagd dit voorstel uit te werken incl. kostenraming.

6.12 Rapport Beantwoording zienswijzen

(op OTB HSL-Zuid, A16 en A4 Tracédeel 4 d.d. 4 april 1998)

In opdracht van het ministerie van VROM heeft TNO een tweetal onderzoeken gedaan naar de geluidseffecten van hogesnelheidstreinen. Daaruit is geconcludeerd dat er bij gelijke geluidbelasting van de HSL niet meer hinder verwacht hoeft te worden dan van bestaande lijnen. De effecten van piekniveaus zijn daarin meegenomen. De in Nederland vigerende regelgeving met betrekking tot spoorwegen kan dan ook op de HSL toegepast worden. Momenteel loopt in Nederland onderzoek naar de slaapverstoring door railverkeer, waaronder de hogesnelheidstrein. De voorlopige conclusie is dat het percentage ernstige slaapverstoring lager is dan bij andere bronnen, zoals wegverkeer.

6.12.1 Ligging tracé in het glastuinbouwgebied in Bleiswijk

Een groot aantal zienswijzen uit het glastuinbouwgebied van Bleiswijk kent bezwaren tegen de ligging en het ontwerp van het tracé. Dit is gebaseerd op de hinder die tijdens de aanleg en het gebruik van het viaduct worden verwacht.

Bij het ontwerp van de HSL-Zuid heeft de hinder die in het glastuinbouwgebied kan ontstaan steeds als belangrijke factor meegespeeld. In het kader van de procedure van de planologische kernbeslissing is het tracé naar aanleiding van de inspraakreactie uit 1994 aanzienlijk aangepast met als voornaamste doel de schade te verkleinen. Door het tracé zoveel mogelijk recht door de polder te leggen en te bundelen met de Derde Tocht werd de schade door de doorsnijding en het aantal bedrijven dat getroffen wordt, het kleinst. De mogelijke schade en hinder werd verder beperkt door de aanleg op een viaduct.

Bij het verder uitwerken van het tracé is vooral aandacht besteed aan de geluidhinder, de visuele hinder en de schaduw hinder. Voorop staat het streven om met geluid onder de voorkeursgrenswaarde (57 dB(A)) te blijven. Om dit te bereiken zouden schermen van 5 meter hoogte nodig zijn. De wet biedt de mogelijkheid om bij de provincie ontheffing te vragen tot 70 dB(A). De provincie staat slechts bij uitzondering een geluidswaarde van 65 dB(A) of meer toe. Het blijkt dat het een scherm van 1 tot 2 meter hoog voldoende is om beneden de 65 dB(A) te blijven. Nu slechts een beperkt aantal woningen voordeel heeft bij een hoger scherm, of anders gezegd dat de kosten van een hoger scherm per woning zeer hoog worden, is gekozen voor een schermhoogte van 2 meter.

6.12.2 Berkel en Rodenrijs

De gemeente Berkel en Rodenrijs brengt naar voren dat zij momenteel een schriftelijke reactie voorbereidt. De aanleg van de HSL wordt desastreus geacht voor Berkel en Rodenrijs. Beter was een tracé in combinatie met bestaande spoorlijnen. In het kader van de problematiek van de minder-validen vraagt inspreker zich af of er iets gedaan wordt met de inspraakreacties. Gevreesd wordt voor onaanvaardbaar lange hellingen aan de Berkelse kant die een welhaast onneembaar obstakel vormen voor minder-validen en ouderen. Spreker nodigt de minister uit om dit te ervaren in een met de hand

voort te bewegen rolstoel. Inspreker stelt aan beide zijden een overdekt "tapis roulant" en/of een liftconstructie voor.

Inspreker stelt dat het leefmilieu er door de HSL-Zuid niet op vooruit gaat. Het zoveel mogelijk bundelen met het tracé van de huidige spoorlijn zal de situatie er op vooruit laten gaan. Inspreker is van mening dat de Wet Geluidhinder niet goed toepasbaar is op het HSL-project omdat hier sprake is van een geheel ander soort trein. Inspreker bepleit de bovengrens, met het oog op de toekomst, te stellen op 50 dB(A).

➤ *Beantwoording*

Bij het bepalen van de hoogte en hellingen van de kruisingen zijn de daarvoor gangbare normen gehanteerd. Het hellingspercentage ligt ruim onder de maximum richtlijn welke geldt voor fietsverkeer. Voor rolstoelen zijn echter geen specifieke richtlijnen voor dergelijke viaducten. Bij de verdere uitwerking van de viaducten zal worden bezien of het mogelijk is de hoogteverschillen voor rolstoelen op een nog betere manier te overbruggen.

De door de inspreker genoemde reserves tav de normstelling en de rekenmethode kunnen niet worden onderschreven. De normstelling die voor de HSL is toegepast is in overeenstemming met het Besluit geluidhinder spoorwegen. De berekeningen van de geluidsbelasting, de modellering van de omgeving in het rekenmodel en de voor de berekening gebruikte invoergegevens zijn in overeenstemming met het vereiste in het Reken- en meetvoorschrift. De normstelling en de rekenmethode zijn gebaseerd op de Wet geluidhinder en de uitvoeringsbesluiten krachtens deze wet en kunnen daarom op het projectniveau van de HSL niet opnieuw ter discussie worden gesteld.

6.12.3 *Bleiswijk*

De gemeente benadrukt dat de gemeente niet gelukkig is met de HSL-Zuid, hetgeen zij duidelijk heeft laten blijken in de procedure rond de PKB HSL-Zuid. Na de besluitvorming dienaangaande in de Tweede en Eerste Kamer heeft het gemeentebestuur ervoor gekozen om medewerking aan de HSL-procedure te verlenen teneinde te komen tot een optimale inpassing waarbij de overlast voor bedrijven en omwonenden minimaal is. Eind januari 1998 zal de gemeenteraad een standpunt innemen in zake het OTB HSL-Zuid. Inspreker wijst er in dit verband op dat de akoestische onderzoeksrapporten in een laat stadium ontvangen zijn, waardoor het moeilijk is om op een juiste manier te oordelen.

De gemeente Bleiswijk hanteert als uitgangspunt dat in het kader van de verwerving van gronden, alleen complete bedrijven inclusief de bijbehorende bedrijfswoningen kunnen worden opgekocht. Dit gemeentelijk beleid wordt door het gedeeltelijke verwervingsbeleid in het OTB doorkruist. Spreker dringt er op aan om daar nu al rekening mee te houden.

Omdat het akoestisch onderzoeksrapport laat beschikbaar is gekomen is er op dit moment nog geen definitief oordeel te geven over de Ontwerpverzoeken tot vaststellen hogere grenswaarden voor geluidsbelasting. Men twijfelt of de grenswaarden in de zone direct langs het tracé wel juist zijn berekend en of het terecht is dat daarvoor hogere waarden worden aangevraagd.

Inspreker heeft commentaar op de zakelijke en technische wijze waarop de bedrijven langs de HSL worden benaderd. Bevreesdheid wekt het dat de bedrijven niet worden verworven maar dat zij zodanig worden gehinderd dat een economisch verantwoorde bedrijfsvoering onmogelijk is. Inspreker pleit voor een soepele wijze van overleg met afzonderlijke bedrijven inzake verwerving/onteigening. De inspreker maakt zich zorgen over het feit dat in de akoestische rapporten geen rekening is gehouden met de cumulatie van geluideffecten van de HSL en die van de bedrijvigheid nabij de Nieuwe Hoefweg. Er zijn zorgen over de duur van de bouwperiode van de HSL. Dit in verband met de problemen die zand en stof voor de glastuinbouw opleveren. Er zijn vragen ontstaan over de noodzakelijkheid van bepaalde bouwzones.

➤ *Beantwoording*

Indien aankoop van gronden nodig is, is in wet- en regelgeving vastgelegd wanneer en hoe een en ander zijn beslag moet krijgen. In die gevallen is het aankoopbeleid gericht op de verwerving van

complete bedrijven, inclusief de bijbehorende bedrijfswoning. In overleg met de gemeente Bleiswijk moeten afspraken worden gemaakt over hoe wordt omgegaan met bedrijfswoningen in deze gemeente die althans op juridische gronden - niet als "te verwerven" zijn aangemerkt. Het HSL-organisatie probeert hierbij in principe zo veel mogelijk maatwerk te leveren. Het is zeker niet de bedoeling om het ruimtelijk beleid van de gemeente te doorkruisen.

Voor de afwegingen voor het toestaan van een hogere waarde voor de geluidsbelasting zijn de criteria gehanteerd die in het Besluit geluidhinder spoorwegen zijn opgenomen. Verder is er van uitgegaan dat de geluidgevoelige buitenruimten, in casu de begane grond bij de woningen in het kassengebied zoveel mogelijk aan de voorkeursgrenswaarden voldoen. Voor de verdiepingen is een hoger waarde vastgesteld om financiële redenen. De kosten voor het treffen van geluidsafscherpende maatregelen staan niet in een redelijke verhouding tot de met deze maatregelen behaalde geluidsreductie bij een relatief gering aantal woningen.

De door de inspreker genoemde reserves tav de normstelling en de rekenmethode kunnen niet worden onderschreven. De normstelling die voor de HSL is toegepast is in overeenstemming met het Besluit geluidhinder spoorwegen. De berekeningen van de geluidsbelasting, de modellering van de omgeving in het rekenmodel en de voor de berekening gebruikte invoer gegevens zijn in overeenstemming met het vereiste in het Reken- en meetvoorschrift. De normstelling en de rekenmethode zijn gebaseerd op de Wet geluidhinder en de uitvoeringsbesluiten krachtens deze wet en kunnen daarom op het projectniveau van de HSL niet opnieuw ter discussie worden gesteld.

De cumulatie van geluid voor woningen aan de Nieuwe Hoefweg staat aangegeven in tabel 8.2 van het akoestisch onderzoek uitgedrukt in de akoestische kwaliteit op basis van de milieukwaliteitsmaat (MKM). Mbt de gang van zaken tijdens de bouw geldt dat hierover tijdig met de gemeente afspraken gemaakt zullen worden, die garanderen dat overlast zo veel mogelijk beperkt blijft.

6.2.14 Bergschenhoek

Er is geen inspraak van de gemeente Bergschenhoek in het Rapport Beantwoording zienswijzen op OTB HSL-Zuid, A16 en A4 Tracédeel 4 d.d. 4 april 1998, opgenomen.

Hoofdstuk 7.

Vastgesteld Tracébesluit en Hoger beroep door de 3B gemeenten

7.1 Inleiding

Op 21 april 1998 wordt door de minister van V&W de tekst van het op 15 april 1998 vastgestelde Tracébesluit HSL-Zuid aan de gemeenteraden aangeboden, onder de vermelding dat het besluit van 23 april 1998 tot en met 4 juni 1998 ter inzage ligt en gedurende deze periode beroep kan worden aangetekend. Het besluit treedt op 22 april 1998 in werking.

7.2 Tracébesluit tav Berkel en Rodenrijs

Inhoudelijk ten aanzien van Berkel en Rodenrijs:

1. Berkel en Rodenrijs is nauw betrokken geweest bij de uitwerking van de PKB tot een ontwerp-Tracébesluit. In dat kader is ondermeer gesproken over een verlegging van de verdiepte ligging, een diepere ligging en een verschuiving, en wel tegen de achtergrond van de mogelijke hinder voor bestaande en toekomstige bebouwing in uw gemeente. Dit heeft deels geleid tot aanpassingen aan het tracé. Overige aanpassingen zijn niet doorgevoerd vanwege redenen van weinig tot geen effect en vanwege aanzienlijke meerkosten die het beschikbare budget overstijgen.
Het bouwverkeer is naar onze mening geen zaak van het tracébesluit, wij zien dan ook geen reden om het Tracébesluit op die punten aan te passen.
2. De hellingen in de kruisende wegen met een lengte van 200 meter voldoen aan de gestelde normen. Voor rolstoelverkeer bestaan voor dit situaties geen normen. Tekst Tracébesluit: "Verkeersinfrastructuur; In verband met de aanleg van de HSL in een halfverdiepte bak moeten de wegen met viaducten over de HSL heen geleid worden. Voor de hellingspercentages is rekening gehouden met langzaam verkeersdeelnemers. Maximaal wordt een hoogteverschil van 4m overwonnen".
3. In uw brief uit u zorgen over het geluid van de hogesnelheidstrein. U verwijst naar de rapportage van DCMR. De daarin beschreven aspecten van het geluid van de hogesnelheidstrein hebben in het verleden reeds onze aandacht gehad met als centrale vraag of het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs) van toepassing kan zijn op de HSL. Daartoe hebben wij verschillende onderzoeken laten verrichten, zowel naar de hinderbeleving als naar de emissie van dergelijke treinen. Korthedshalve verwijzen wij naar het beleidsvoornemen van de PKB uit 1994 en naar de bijgevoegde brief aan de Tweede Kamer over dit onderwerp (van 25 oktober 1996).
4. Met de betrokken gemeente zal in overleg worden getreden om een verkeerscirculatieplan tbv het bouwverkeer op te stellen en andere maatregelen ter vermindering van bouwhinder af te spreken.
5. Uw reserves ten aanzien van de normstelling en de rekenmethode worden niet onderschreven. De normstelling voor de HSL is in overeenstemming met het Besluit geluidhinder spoorwegen. De berekeningen van de geluidsbelasting, de modellering van de omgeving in het rekenmodel en de voor de berekening gebruikte invoergegevens zijn in overeenstemming met het vereiste in het Reken - en Meetvoorschrift. De normstelling en de rekenmethode zijn gebaseerd op de Wet geluidhinder en de uitvoeringsbesluiten krachtens deze wet kunnen daarom op het projectniveau van de HSL niet opnieuw ter discussie worden gesteld.

6. Voor de verificatie van de door ons uitgevoerde geluidsberekeningen hebben wij TNO opdracht gegeven een audit te verrichten naar de wijze waarop het Bgs en de Reken- en Meetvoorschriften Railverkeer zijn toegepast. Volgens Planning komen de resultaten rond de zomer beschikbaar.
7. Dat in het Tracébesluit niet staat aangegeven hoe gehandeld zal worden als in de toekomst meer treinen zouden gaan rijden dan waarbij nu in de berekeningen is uitgegaan, hoeft u niet te verbazen. Het Bgs is daar geheel helder in (wordt naar verwezen). Overigens heeft een groter aantal treinen niets te maken met strengere normen, maar veeleer met maatregelen.
8. Indien zich in uw gemeente woningen bevinden waarvan de geluidbelasting op de gevel na aanleg van de HSL-Zuid hoger uitvalt dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A), zullen hiervoor indien nodig hogere waarden aangevraagd worden. De onderbouwing van iedere afzonderlijke hogere waarde is te vinden in het akoestisch rapport voor uw gemeente.

7.3 Tracébesluit tav Bleiswijk

(uit gebundeld bestuurlijk overleg op 24 april 1998 in dossier Bleiswijk)

Het tracébesluit is genomen en ter inzage gelegd. De tekst is vrijwel gelijk aan die van het OTB.

7.4 Tracébesluit tav Bergschenhoek

(Uit Toelichting op de besluitvorming rond het viaduct in de Berkelseweg van HSL-Zuid 23 mei 2001)
In april 1998 wordt het Tracébesluit genomen. In het Tracébesluit ligt besloten dat de HSL tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs komt te liggen in een open bak die gedeeltelijk ingegraven ligt zodat hij minder zichtbaar is en minder geluidhinder heeft dan het spoorviaduct waar het tracé even verderop over gaat lopen. Met de gemeente Berkel en Rodenrijs is afgesproken dat het tracé op 7,65 meter onder NAP (= 2,5 meter onder maaiveld) komt te liggen. Tijdens een inpassingssessie met de gemeente Bergschenhoek, op wiens grondgebied de HSL wordt aangelegd, is het geplooid maaiveld voorgesteld. Voordeel hiervan is het afnemen van de geluidsoverlast en de mogelijkheden voor de inrichting van de VINEX-lokaties direct ten oosten van de HSL.

7.5 Projectleiders HSL-Zuid bij Commissie Ruimte Berkel en Rodenrijs

Op 13 mei 1998 hebben de Projectleider HSL-Zuid, de heer W. Korf, en Projectleider Tracédeel Noordrand, de heer Goslinga, een gesprek met de Commissie Ruimte van Berkel en Rodenrijs inzake de aanwijzing van de minster van VROM ex artikel 37 van de WRO.

Standpunt voorafgaande aan de vergadering van het college aan de leden van de commissie Ruimte: Het college geeft aan nog geen definitief standpunt te hebben ingenomen voorafgaand aan deze commissievergadering ten aanzien van de te nemen vervolgstappen in het kader van de Tracéwetprocedure HSL.

Projectleider projectbureau HSL-Zuid

Het projectbureau moet kunnen aantonen, dat aan de gestelde geluidsnormen wordt voldaan. Bij de opstelling van de normering is rekening gehouden met het resultaat van metingen die in Frankrijk zijn verricht. De veronderstelling, dat de normering louter op traditioneel materieel is gebaseerd is dus onjuist. De heer Korf kan zich voorstellen dat er deskundigen zijn die de mening zijn toegedaan dat de normen niet adequaat zijn. Als ook het projectbureau hiervan overtuigd raakt, is de projectleider bereid om de minister te vragen geld voor hogere schermen beschikbaar te stellen. Als constructies van geluidsschermen niet voldoen, dan worden ze aangepast. Ook als de effecten tegenvallen zullen de schermen worden aangepast. Het projectbureau heeft TNO opdracht gegeven voor een audit.

Projectleider Tracédeel Noordrand

Het voorschrift gericht op de wijze van toepassing van de geluidsnormering dateert van 1996. Met de HSL is rekening gehouden. De reken- en meetvoorschriften zijn op de HSL gebaseerd. Onderzoek door TNO heeft uitgewezen, dat er weinig verschil is tussen de hinderbeleving van traditioneel spoorweglawaai en het door een HSL geproduceerde geluid. Het projectbureau kan niet afwijken van de vastgestelde normstelling. De HSL-normering is 3 dB(A) scherper dan de 60 dB(A) die het Besluit Geluidhinder Spoorwegen als voorkeursgrenswaarde hanteert. Het projectbureau is gehouden om, alvorens te besluiten voorzieningen te treffen, zichzelf de doelmatigheidsvraag te stellen indien de geluidsbelasting zich tussen de 57 en 60 dB(A) bevindt. TNO beoordeelt of de berekeningen goed zijn toegepast. DCMR beoordeelt, in opdracht van de 3B-gemeenten, onder andere of de normstelling juist is. Na realisatie van de HSL zal de effectiviteit van de geluidsschermen worden beoordeeld.

Projectleider projectbureau HSL-Zuid

De heer Korf zegt bereid te zijn om in overleg met de gemeenten te bezien welke maatregelen er getroffen moeten worden als de uitkomsten van de berekeningen achteraf niet juist blijken te zijn. Omdat hij de kosteneffecten nog niet kent, is op dit moment nog niet te zeggen of ballastloos spoor tot een diepere ligging van het spoor leidt. De heer Korf is bereid om mee te betalen indien de behoefte ontstaat aan een extern oordeel over de juistheid van de toegepaste normering.

De voorzitter stelt voor dat de commissie de toelichting van de heren Korf en Goslinga betreft bij haar meningsvorming over:

- het instellen van beroep;
- het gevolg geven aan de aanwijzing.

7.6 Pro forma beroep aantekenen tegen Tracébesluit

7.6.1 Berkel en Rodenrijs

B&W-besluit d.d. 12 mei 1998:

Voorshands pro-forma beroep instellen tegen het Tracébesluit in afwachting van rapportage DCMR. Aanwijzing handhaven (opvolging geven aan). Na advisering commissie Ruimte definitief raadsvoorstel formuleren (B&W 19 mei 1998).

B&W besluit d.d. 19 mei 1998:

Akkoord te gaan met het voorstel om beroep aan te tekenen tegen ontwerp tracébesluit en gevolg te geven aan de aanwijzing van de minister van VROM.

Na afloop van de vergadering van de commissie Ruimte op 13 mei jl. is met de commissie gesproken over de te volgen strategie. Over het instellen van pro forma beroep bestond geen twijfel. De commissieleden zijn unaniem van mening dat de twijfels over de gehanteerde normen en de wijze waarop het akoestisch onderzoek is verricht, van voldoende gewicht zijn om beroep in te stellen. In afwachting van de resultaten van het nadere door DCMR te verrichten onderzoek, zou in eerste instantie - ter behoud van rechten - pro forma beroep kunnen worden ingesteld. Afhankelijk van de onderzoeksresultaten kan het beroep worden aangevuld dan wel ingetrokken. De meeste commissieleden gaven te kennen met hun fractie te willen overleggen of al dan niet aan het aanwijzingsbesluit van de minister gehoor zou moeten worden gegeven. Niettemin was aan het slot van het beraad een voorzichtige voorkeur waarneembaar voor het verlenen van medewerking aan de aanwijzing. De commissie bleek begrip te hebben voor argumenten als:

- planologische medewerking regardeert niet direct de HSL, maar veeleer de aan de uitvoering van de Vinex taakstelling verbonden belangen van de gemeenten Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs;
- Bezwaren gericht tegen de geluidshinder kunnen nu worden voorgelegd aan de Raad van State;
- Door zelf de herziening van het bestemmingsplan te maken, kan maximaal invloed worden uitgeoefend op de inhoud en het proces.

Gemeenteraad besluit d.d. 28 mei 1998

1. Beroep in te stellen bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het Tracébesluit HSL-Zuid en de bevoegdheid tot het aanvullen van de rechtsgronden te delegeren aan burgemeester en wethouders;
2. Medewerking te verlenen aan de door de aanwijzing van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer opgedragen herziening van het bestemmingsplan Noordpolder 1984.

Een geluidsparagraaf maakt deel uit van het Tracébesluit. Omdat met name de geluidsbelasting de grootste bron van hinder voor omwonenden zal gaan vormen, is het van het grootste belang dat er volstrekte helderheid bestaat over de redelijkheid van de gehanteerde normstelling en de wijze waarop akoestisch onderzoek is verricht (in afwachting van vervolgonderzoek DCMR: verificatie van de akoestische berekeningen door voor een aantal locaties een akoestisch rekenmodel op te stellen en literatuuronderzoek gericht op de juistheid van de gekozen rekenmethodiek en de hinderbeleving). De aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers en bouwverkeer zijn onverminderd van belang, doch deze onderwerpen maken geen deel uit van het Tracébesluit en zijn dus niet voor beroep vatbaar.

Op 2 juni 1998 wordt bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een pro forma beroepschrift ingediend nav besluitvorming van gemeenteraad van 28 mei 1998 en B&W besluit/voorstel van 19 mei 1998:

- hoewel wij de tracering van de HSL in het grensgebied van Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs kwalificeren als een planologische misrekening, hebben wij de keuze van Kabinet en Parlement voor de destijds als A1 aangeduide tracévariant node geaccepteerd.
- in het al dicht bebouwde en door de uitvoering van Vinex-taakstellingen verder te verstedelijken grensgebied tussen de gemeenten Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs, is op een afstand (varierend) van 150 - 200 meter tot tientallen binnen de grenzen van onze gemeente gelegen woningen, de HSL geprojecteerd. Onze zorg gaat primair uit naar de geluidsbelasting van deze woningen;
- pro forma, in afwachting van DCMR Milieudienst Rijnmond aanvullend onderzoek naar de gehanteerde normstelling, die ten grondslag heeft gelegen aan het akoestisch onderzoek, en tav de twijfels over de wijze waarop de akoestische berekeningen zijn uitgevoerd.

7.6.2 *Bleiswijk*

Op 28 mei 1998 verstuurt de gemeente Bleiswijk aan de Projectdirecteur van de HSL een brief inzake de moeizame voortgang van het akoestisch onderzoek door DCMR. Zelfs gesprek DCMR en akoestisch deskundigen van het projectbureau HSL-zuid om rekenresultaten te bekijken.

Inhoud brief:

Het akoestisch deel van het OTB: de onderliggende (akoestische) gegevens, die hebben geleid tot de uiteindelijke rekenresultaten, kunnen door het projectbureau HSL-Zuid niet in een zondanige vorm worden gepresenteerd, dat verificatie door derden tot de mogelijkheden behoort. Hoe een en ander bij een eventuele zitting bij de Raad van State (fictieve situatie) zou moeten worden onderbouwd is niet bekend.

Vanaf het begin is verzocht om onderbouwende rapporten. Via het ministerie van VROM is van een tweetal onderzoeken (uitgevoerd door TNO/TPD en door NSTO) nu het NSTO rapport ontvangen en rapport TNO is maar zelf opgevraagd. Toch ontbreekt nog veel, terwijl op 4 juni de beroepstermijn tegen het Tracébesluit af loopt. Dan maar pro forma beroep aanvragen.

Op 3 juni 1998 heeft het college van Bleiswijk, na de raadsvergadering van 28 mei 1998 waarbij het college gemachtigd is tot het indienen van het beroep, een pro forma beroepschrift ingediend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De gemeenteraad van Bleiswijk heeft op 29 januari 1998 weliswaar besloten om planologische medewerking te verlenen aan de totstandkoming van de HSL, maar heeft daar wel kritische kanttekeningen tav het onderwerp geluid gemaakt.

Uit contra-expertise van de DCMR was namelijk gebleken dat zowel over de normstelling voor de HSL als voor de toepassing van de geluidsnormen bij de zgn gevoelige objecten en de aard van de treffen akoestische maatregelen grote twijfels bestaan. De contra-expertise heeft onze gemeente ingediend als onderdeel van onze formele reactie op het ontwerp-Tracébesluit.

Van de zijde van de bewindslieden is zowel in woord als in geschrift vervolgens aan ons toegezegd dat in het definitieve Tracébesluit op deze geluidsproblematiek en deze second opinion zou worden ingegaan.

Wij moeten thans constateren dat in het Tracébesluit niet of nauwelijks op de door ons gesignaleerde geluidsproblematiek is ingegaan, ondanks de toezeggingen dienaangaande. Wel hebben de bewindslieden aangekondigd door TNO aanvullend onderzoek te laten instellen, doch dat zal pas na de uiterste termijn voor het in dienen van beroep tegen het tracébesluit gereed zijn.

Dat is de voornaamste reden voor het instellen van dit pro forma beroep.

Het voor de 3b-gemeenten uit te voeren vervolg onderzoek van DCMR zullen wij u in het kader van dit beroep zodra het beschikbaar is, ter beschikking stellen.

7.6.3 Bergschenhoek

Bij brief van 4 juni 1998 heeft het college van Bergschenhoek, bekrachtigd door de gemeenteraad op 13 juli 1998, een pro forma beroepschrift ingediend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Er wordt pro forma beroep tegen Tracébesluit HSL-Zuid ingediend nadat de gemeenteraad in haar vergadering van 26 januari 1998 heeft besloten de gevraagde planologische medewerking te verlenen. De raad heeft hierbij wel een aantal kritische kanttekeningen geplaatst tav het onderwerp geluid. Uit een contra-expertise van de DCMR/Milieudienst Rijnmond was namelijk gebleken dat zowel over de normstelling voor de HSL, als over de toepassing van de geluidsnormen bij de geluidsgevoelige objecten en de aard van de te treffen akoestische maatregelen grote twijfels bestaan.

Hoewel door de genoemde bewindslieden toegezegd is dat in het definitieve Tracébesluit op de geluidsproblematiek en de second opinion zou worden ingegaan, moeten wij constateren dat hier in het Tracébesluit niet of nauwelijks is ingegaan. Wel hebben de bewindslieden aangekondigd het instituut TNO in Delft een nader aanvullend onderzoek te laten instellen. De resultaten hiervan zullen echter ter beschikking komen na het verstrijken van de termijn waarop beroep kan worden ingesteld. Dat is voor ons de belangrijke reden om thans dit beroepschrift in te dienen.

Van onze kant hebben wij (overigens samen met de gemeenten Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk) de DCMR opdracht gegeven overleg met de projectorganisatie HSL te voeren en nader rapport uit te brengen over de juistheid en onjuistheid van normstelling en toepassing van de geluidsnormen. Zodra deze nadere rapportage beschikbaar is, zullen wij deze in het kader van dit beroep aan u voorleggen.

7.7 Verzoeken om uitstel nadere motivatie

Daar het DCMR-rapport pas in de loop van augustus 1998 wordt verwacht, zal pas medio september een motivatie van het beroepschrift kunnen worden ingezonden. Daarnaast komt het TNO onderzoek in opdracht van de Minister van V&W ook pas in de loop van de komende maanden beschikbaar.

Reden waarom Berkel en Rodenrijs op 30 juni 1998, Bleiswijk op 27 juli 1998 en Bergschenhoek op 3 augustus 1998, een verzoek om uitstel van de nadere motivatie bij de Raad van State indienen.

7.8 DCMR rapport: "Akoestisch onderzoek HSL-Zuid voor de gemeenten Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs"

Op 11 augustus 1998 wordt het DCMR rapport "Akoestisch onderzoek HSL-Zuid voor de gemeenten Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs" uitgebracht.

In het kader van het OTB voor de HSL is door het Projectbureau HSL-Zuid akoestisch onderzoek verricht naar de te verwachten geluidbelasting op de woningen langs het toekomstige spoor. In opdracht van de gemeenten Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs heeft de DCMR Milieudienst Rijnmond reeds in januari 1998 dit onderzoek op hoofdlijnen beoordeeld. Gelet op de uitkomsten van deze beoordeling is door de betrokken gemeenten opdracht verleend voor het uitvoeren van een nader onderzoek. Reden voor het nader onderzoek is de bezorgdheid die bij de drie gemeentebesturen leeft over de gevolgen van de hogesnelheidslijn voor de omwonenden. Een groot aantal inwoners van de onderhavige gemeenten wordt immers geconfronteerd met de gevolgen van het Tracébesluit. Voor zover dit rapport daar aanleiding toe geeft, willen de gemeenten de resultaten van dit onderzoek inbrengen in de thans nog lopende trajecten c.q. procedures.

7.8.1 *Conclusies*

1. Het onderzoek van de projectorganisatie voldeed aan de wettelijke voorschriften. Op grond hiervan bestaat derhalve geen grond om voor de Raad van State aanvullende maatregelen te bepleiten. Het onderzoek was gebaseerd op het Besluit geluidhinder spoorwegen.
2. Er was zorg om een drietal punten, t.w. :
 - a. Het heersende lage achtergrondniveau;
 - b. De stijgtijd van het geluid;
 - c. Het piekniveau.

Het onderzoek heeft zich gericht op de volgende akoestische aspecten:

1. De normering gebaseerd op het Besluit geluidhinder Spoorwegen (Bgs) krachtens de Wet geluidhinder;
2. De toepassing van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai (Standaard-rekenmethode II);
3. Overwegingen c.q. keuze van de geluidsreducerende maatregelen.

7.8.2 *De normering gebaseerd op het Bgs krachtens de Wet geluidhinder (Bgs) (ad 1)*

- a. De regels van het Bgs zijn door het Min van Vrom van toepassing verklaard op de HSL-Zuid. De regels houden rekening met een tweetal HSL-specifieke geluidsaspecten: het aerodynamische geluid en het geluid van de pantograaf. DCMR heeft op basis van verricht onderzoek vastgesteld dat de HSL aanzienlijke piekniveaus veroorzaakt. Anders dan bij industrielawaai, houdt men in de voor spoorweglawaai geldende normering geen rekening met piekniveaus. DCMR acht het niet terecht dat piekniveaus op geen enkele wijze bij de beoordeling van het door de HSL veroorzaakte geluidsniveau wordt betrokken. Omdat het niet reëel lijkt dat het Bgs wordt aangepast, zou gedacht kunnen worden aan extra (geluidwerende) maatregelen. Uit metingen die zijn uitgevoerd in België (ter hoogte van de Franse grens), bij een snelheid van de HST van 250 - 300 km/h, blijkt echter dat door een HST aanzienlijke piekniveaus worden veroorzaakt. Indien deze niveaus worden omgerekend naar de onderzoekslocatie, blijkt dat er een piekniveau zal optreden dat, afhankelijk van de locatie, zal variëren tussen de 70 en de 83 dB(A).
- b. De normen houden evenmin rekening met de stijgtijd van het geluid. Vastgesteld is dat de zogenaamde stijgtijden van het geluid groter zijn dan bij overige verkeersmiddelen. Ten opzichte van het heersende niveau in de nachtperiode vindt er, gedurende een passage, een toename plaats van circa 35 tot 45 dB(A). Bij dergelijke toenames gecombineerd met een snelle stijgtijd zijn schrikreacties en slaapverstoringen (ontwaken) voorspelbaar. T.g.v. de onregelmatige plaatsing van schermen kunnen de stijgtijden zelfs zodanig hoog zijn dat in de nachtperiode schrikreacties kunnen optreden die slaapverstoringen tot gevolg hebben.

- c. Tenslotte zijn de onderzoekers van mening, dat het heersend geluidsniveau een rol zou moeten spelen bij het bepalen van de vorm en hoogte van de geluidswerende voorzieningen. Vastgesteld is dat in de omgeving van het tracé het heersend geluidsniveau in de nachtperiode varieert van 32 tot 38 dB(A). Dit lage niveau wordt akoestisch gezien gekwalificeerd als 'meer dan goed'. Indien handhaving van een acceptabel leefklimaat niet zou worden nagestreefd zou de milieukwaliteitsmaat wijzigen in "matig" tot "tamelijk slecht".

7.8.3 *De toepassing van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai (ad 2)*

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat met de uitkomsten van dit nader onderzoek, de in het onderzoek van januari 1998 gerezen twijfels omtrent de modelering, in voldoende mate zijn weggenomen. Wel zijn er nog enkele aandachtspunten met betrekking tot berekeningen met schermen en tijdens de uitvoering c.q. de bouw. De DCMR heeft geen redenen om te twijfelen aan een correct gebruik en uitvoering van het rekenmodel (punt 2). Het onderzoek van de projectorganisatie voldeed aan de wettelijke voorschriften. Op grond hiervan bestaat derhalve geen grond om voor de RvSt aanvullende maatregelen te bepleiten.

7.8.4. *Overwegingen c.q. keuze van de geluidsreducerende maatregelen (ad 3)*

Wanneer deze drie aspecten in samenhang worden gezien en gevoegd bij het feit dat er in de nachtperiode gemiddeld 1x per uur (in totaal 9) een HSL zal passeren, lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Aanvullende maatregelen vormen in deze een alternatieve benadering om, ondanks een leemte in de normering (berekening cq beoordelingswijze), toch een afdoende beschermingsniveau in specifieke locaties als de onderhavige te bewerkstelligen.

Te nemen maatregelen zijn hogere schermen of schermen van een andere vorm bij de woningen in Bleiswijk. Uit financieel oogpunt is het scherm slechts 2 meter hoog. Afhankelijk van de locatie is de geluidbelasting op deze woningen na het uitvoeren van dit scherm van 60 tot 65 dB(A). Met behulp van de aanvullende maatregelen zou voor het merendeel van de woningen in ieder geval de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) gerealiseerd kunnen worden, hetgeen tevens positieve gevolgen zal hebben voor het optredende piekniveau.

Door het toepassen van een 2 meter scherm op het gedeelte van het tracé dat is gesitueerd tussen de gemeenten Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs, bedraagt de geprognoseerde geluidbelasting ter hoogte van deze woningen in veel gevallen juist 57 dB(A). Het doorrekenen van de scherm situaties met het DCMR-model leveren licht hogere waarden op. Anders gezegd betekent dit dat de schermen iets minder reductie teweeg brengen.

Gelet op de landelijke discussie over het effect van schermen bij spoorweglawaai verdient het aanbeveling om bij het bepalen van de schermhoogte in situaties waar de grensnorm wordt benaderd, uit te gaan van een lichte over-dimensionering. Op deze wijze kunnen eventuele tegenvallers worden opgevangen of dat, zoals in het onderhavige geval, de bak veiligheidshalve worden verlengd.

Daarnaast dient bij de bouw van het tracé wel een vinger aan de pols te worden gehouden. Bij de berekeningen is er immers van uit gegaan dat:

- a. viaducten zodanig worden geconstrueerd dat er geen afstraling van elementen zal plaatsvinden.
- b. schermen en tunnelbakwanden overeenkomstig de berekeningen, volledig absorberend, dat wil zeggen niet reflecterend uitgevoerd dienen te worden.

Indien dit in de praktijk niet wordt gerealiseerd bestaat de mogelijkheid dat op een aantal locaties de voorkeursgrenswaarde niet wordt bereikt.

7.9 Nadere motivering beroepschrift 3B gemeenten

Het DCMR rapport van 11 augustus 1998 is aan de Raad van State gezonden met als nadere motivering van het beroepschrift:

- De conclusies zoals gesteld in het onderhavige rapport;
- Bij de besluitvorming is onvoldoende rekening gehouden met de plaatselijke omstandigheden;
- In dit opzicht achten wij het bestreden besluit voor het betrokken gedeelte onzorgvuldig voorbereid en/of niet voldoende gedragen door de daaraan ten grondslag liggende motivering en zodoende voor vernietiging dan wel aanpassing vatbaar;
- Omdat aanpassing van het Bgs thans niet in de lijn der verwachting ligt, zal als alternatief moeten worden gedacht aan extra maatregelen, om op die wijze alsnog een afdoende beschermingsniveau in de leefomgeving te kunnen realiseren;.

7.10 Interne communicatie gemeenten

7.10.1 Berkel en Rodenrijs

(collegebesluit d.d. 25 augustus 1998, notitie als mededeling voor vergadering Commissie Ruimte van 7 september 1998).

De DCMR heeft haar akoestisch onderzoek afgerond. De resultaten en de bevindingen zijn gebundeld in bijgaand rapport "Akoestisch onderzoek HSL-Zuid voor de gemeenten Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs". Het onderzoek heeft kort samengevat uitgewezen dat:

- de geluidsberekeningen over het algemeen goed zijn uitgevoerd;
- de geluidsnormering op een aantal aspecten (piekgeluid, stijgtijd van het geluid en het heersend achtergrondgeluidniveau) tekort schiet. Het rapport is inmiddels ingebracht als aanvulling op de beroepsgronden zoals opgenomen in het beroepschrift gericht aan de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

7.10.2 Bergschenhoek

Collegebesluit d.d. 8 september 1998 inzake toezenden rapport aan de Commissie W&W en de leden van de gemeenteraad.

Bijgaand treft u aan het akoestisch onderzoek van DCMR naar de geluidseffecten van de HSL. Er kunnen grofweg twee conclusies aan dit rapport worden ontleend:

1. het akoestisch onderzoek van het rijk voldoet aan de wettelijke normen en
2. desondanks is er aanleiding om, als gevolg van lacunes in de wet, aanvullende maatregelen te bepleiten.

Conclusie: Nu het akoestisch onderzoek van het rijk voldoet aan de wettelijke normen, is de kans dan ook zeer klein, zo niet te verwaarlozen dat de RvSt het beroepschrift van de 3b gemeenten gegrond zal verklaren.

Hoewel er desondanks aanleiding is om, als gevolg van lacunes in de wet, aanvullende maatregelen te bepleiten, bestaat hiertoe juridisch gezien geen enkele aanleiding.

Willen de gemeenten nog iets bereiken, dan zal aanvullend onderzoek nodig zijn om:

- a. te bepalen welk geluidsniveau nog acceptabel is en
- b. te bepalen welke maatregelen hiervoor nodig zijn.

Het rapport geeft nl. wel reden voor zorg, m.n. tijdens de nachtperiode. Aangezien overleg op ambtelijk niveau naar verwachting tot niets zal leiden, lijkt een gezamenlijk optreden van de 3B gemeenten op bestuurlijk niveau de aangewezen weg. Wel dient dan vooraf bepaald te worden welke inzet tijdens dit bestuurlijk overleg moet worden gekozen. Aanvullend onderzoek zal hierover duidelijkheid moeten verschaffen.

In het portefeuillehoudersoverleg de strategie te bepalen over de wijze waarop verder ware te handelen en hierbij te kiezen voor:

- a. bestuurlijk overleg met het rijk, waarbij

- b. vooraf de inzet van dit overleg ware te bepalen, waarvoor nodig
- c. een aanvullend technisch en belevingsonderzoek, in te stellen door een of meer nader te bepalen externe deskundigen, waarbij een combinatie DCMR-GGD wellicht een voor de hand liggende keuze is, gezien de reeds bestaande betrokkenheid van DCRM.

7.10.3 *Bleiswijk*

Er zijn geen stukken getraceerd.

7.11 **Verzoek tot advies Raad van State aan Stg. Advisering Bestuursrechtspraak**

Inzake het beroep van de 3B gemeenten heeft de Raad van State op 2 oktober en 20 november 1998 aan de Stichting Advisering bestuursrechtspraak verzocht onderzoek in te stellen naar de PKB en het Tracébesluit HSL-Zuid, Tracébesluit A4 en Tracébesluit A16 (2 oktober), alsmede aanvullend onderzoek naar het rapport van DCMR van 11 augustus 1998 (met name piekgeluiden en stijgtijden). Daarbij moest ook worden betrokken de in het Besluit geluidhinder spoorwegen neergelegde normering.

7.11.1 *Advies inhoudelijk*

Op 21 december 1998 is verslag uitgebracht.

Conclusie/samenvatting:

Blootstelling aan geluid met voorspelbare geluidgebeurtenissen (gebruik van de HSL volgens het spoorboekje) en aanzienlijke stille perioden is minder hinderlijk dan blootstelling aan continue geluid. Uitgaande van het gebruik van de HSL zoals dat in de akoestische onderzoeken is gehanteerd (100 passages van hogesnelheidstreinen en 84 shuttles) en een achtergrondgeluidsniveau van 40 dB(A), zal het geluid globaal genomen 100 minuten gedurende een etmaal hoorbaar zijn(2). Dit is ongeveer 7% van de etmaalperiode.

Op 25 meter afstand van de spoorbaan en bij een treinsnelheid van 300 km/h neemt het geluidsniveau met ca 15 - 16 dB(A) per seconde toe. Indien stijgtijden in 3 klassen worden ingedeeld, sluiten de stijgtijden van de HSL (evenals allerlei verkeersmiddelen) het beste aan bij de waarden van de laagste klasse. Naarmate de afstand tot de spoorbaan groter is, neemt de stijgtijd af.

De gemiddelde geluidniveaus vanwege de TGV-Atlantique bij 300 km/h zijn ongeveer gelijk aan die van het oudere NS-materieel (Mat64) bij 140 km/h, maar zijn hoger dan de nieuwere NS Intercity treinen (IRM) zonder blokremmen.

Bij een gelijke geluidsbelasting in Letm hoeft er, vanuit het gezichtspunt van expositie, van de HSL niet meer hinder verwacht te worden dan van bestaande lijnen. Dit betekent dat de in Nederland vigerende regelgeving met betrekking tot spoorwegen ook toepasbaar zou zijn op de HSL.

Vanuit het gezichtspunt van effecten van het geluid van de hogesnelheidstreinen komen er grote verschillen naar voren: bij gelijke geluidsniveaus schijnen hogesnelheidstreinen aanzienlijk meer hinder te veroorzaken dan conventionele treinen. De verschillen zijn groter naarmate een geringere mate van hinder in ogenschouw wordt genomen. Als de percentages 'erg gehinderd' worden vergeleken zijn de verschillen niet zo groot. De scores voor 'erg gehinderd in de winter' laten zich beschrijven met de respons-curve die geldt voor conventionele treinen. In het bijzonder de percentages 'een beetje gehinderd' liggen echter over de hele range van geluidsbelastingen op een zeer hoog niveau en houden daar nauwelijks verband mee. Het lijkt dan ook aannemelijk dat andere variabelen, zoals de attitudes, dit effect veroorzaken. Vanweg diverse onzekerheden, zoals bijvoorbeeld de rol van het tijdsverschil (de HSL enquête vond ongeveer 15 jaar later plaats dan de enquêtes over de conventionele treinen), of de rol van het klimaat, of de rol van het beslis- en communicatieproces, kunnen op basis van de benadering vanuit het gezichtspunt van de effecten geen definitieve conclusies worden getrokken.

Binnen een afstand van 100 m van het gehele HSL-tracé, zullen 41 woningen komen te liggen met een hogere equivalente geluidsbelasting dan 57 dB(A). Voor het tracé-gedeelte waarin de gemeenten Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs zijn gelegen, is dit aantal 14 (gemeente Bleiswijk).

Drie ervan liggen in het gebied van 0 - 50 m vanaf de spoorbaan. Langs het tracégedeelte waar deze woningen zijn gesitueerd komen geluidsschermen. Hierdoor zal de (equivalente) geluidsbelasting niet hoger zijn dan 65 dB(A) (1 woning). Door de afscherming zal met name het rolgeluid - ook van de herkenbare motorwagens - gereduceerd worden, waardoor de overige geluidsbronnen relevant kunnen worden. Het is niet onwaarschijnlijk dat de normstelling van het Bgs in deze situatie toereikend is voor wat betreft de hinderbeleving van de HSL.

7.12 B&W besluiten drie gemeenten voor vervolgonderzoek DCMR

Berkel en Rodenrijs op 17 november 1998, Bleiswijk op 4 december 1998 Bleiswijk en Bergschenhoek op 14 december: B&W besluiten tot vervolgonderzoek aan DCMR twee-sporenbeleid.

Door de gemeenten Bergschenhoek, Bleiswijk en Berkel en Rodenrijs is aan DCMR verzocht behulpzaam te zijn bij het ontwikkelen van een strategie in het kader van de HSL-problematiek die deze gemeenten treft.

Dit verzoek is aan de orde gekomen in het overleg van 6 oktober jl. tussen bestuurlijke en ambtelijke vertegenwoordigers van de drie bovengenoemde gemeenten enerzijds en de DCMR Milieudienst Rijnmond anderzijds. In dit gesprek zijn de resultaten besproken van het onderzoek dat tot nu toe door de DCMR is uitgevoerd. Deze resultaten zijn verwoord in het rapport 'Akoestisch onderzoek HSL-Zuid voor de gemeenten Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs' d.d. 11 augustus 1998, nr. 161072/d1. Dit rapport zal als basis dienen in het vervolgotraject dat de gemeenten willen inzetten.

De gemeenten hebben besloten een twee-sporen beleid te gaan voeren. Het ene spoor is een puur formele weg. Dit heeft inmiddels uitgemond in een beroep bij de Raad van State tegen het Tracébesluit. Het genoemde rapport van 11 augustus jl. zal daarbij onder meer als nadere onderbouwing dienen.

Het andere spoor dat zal worden ingezet is het bestuurlijke traject. De bedoeling is om de knelpunten zoals die zich blijken uit het DCMR-rapport in de 3B-hoek voordoen onder de aandacht te brengen van de landelijke politiek. Grootste knelpunt dat zich voordoet is het hoge piekniveau dat door de HSL wordt veroorzaakt ter plaatse van de woningen in relatie tot het lage heersende niveau ter plaatse. Met name in de nachtperiode kan dit naar verwachting tot problemen leiden. Mogelijk kan dit aanleiding geven tot slaapverstoringen of in het ergste geval tot ontwaakreacties. In ieder geval zullen de passages, met name in de nachtperiode, leiden tot extra hinder.

Om goed beslagen ten ijs te komen lijkt het verstandig een strategie te ontwikkelen danwel een standpunt te bepalen wat met betrekking tot piekniveaus wel als acceptabel wordt aangemerkt en op welke wijze dit kan worden bereikt.

Het door bureau Geluid van DCMR uit te voeren onderzoek kent een getrapte uitvoeringsvorm. In het onderzoek zijn een aantal terugkoppelmomenten opgenomen; de voortgang zal met de betrokken gemeenten worden besproken en zonodig zal een heroverweging plaatsvinden van de ingeslagen weg. Doel van het onderzoek is tot een aanbeveling te komen voor wat betreft de normstelling voor piekniveaus veroorzaakt door een HSL. Dit kan zijn in de vorm van een waarde uitgedrukt in dB(A), maar het is ook mogelijk dat wordt gekeken naar het percentage (extra) gehinderden. Aan de hand van deze aanbeveling zal worden onderzocht welke maatregelen noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan die norm.

7.13 Reactie verweerder op advies Stg. Advisering Bestuursrechtspraak

(Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn (namens verweerder) reactie op Verslag van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak)

Op 8 februari 1999 heeft Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn namens verweerder gereageerd op het Verslag van de Stichting advisering bestuursrechtspraak.

De toetsing van de feitelijke situaties van appellanten, zoals beschreven door de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak in haar verslag van 18 december 1999, vormt nog aanleiding voor enkele opmerkingen. Met betrekking tot het verslag van de Stichting merken verweerders in zijn algemeenheid op dat in het verslag steeds de afstanden tot de HSL- dan wel de A16-zone staat vermeld. Verweerders zijn in het verweerschrift HSL-Zuid en het verweerschrift A16 steeds uitgegaan van de afstanden tot de feitelijke (toekomstige) infrastructuur. Verweerders verzoeken u van dit verschil in uitgangspunt kennis te nemen (gaat verder alleen in op de standpunten van particulieren).

7.14 Bestuurlijk Overleg 3B gemeenten d.d. 8 februari 1999

Het concept-rapport "Akoestisch leefklimaat na realisatie HSL" is met de gemeenten besproken.

De gemeenten verzoeken het rapport meer concreet te maken door aan te geven:

1. welk percentage ernstig gehinderden c.q. aantal ontwakingen nog juist aanvaardbaar is;
2. welke (concrete) locaties moeten worden voorzien van extra maatregelen.

M.b.t. het strategie-rapport is het volgende afgesproken:

1. standpunt van de GGD zal worden toegevoegd (zie 7.16.2) en relevante delen uit het advies van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (STAB) worden aangehaald;
2. bij het strategie-rapport zal een oplegnotitie worden gevoegd (max 1 A4) waarin in het kort de aanpak wordt beschreven en waarin een opsomming wordt gegeven van de concrete knelpunten en een voorstel voor die locaties voor extra maatregelen;
3. het rapport zal worden ingebracht als aanvullende informatie in de RVS-procedure in het kader van het Tracébesluit. Het rapport dient voor 5 maart a.s. te worden ingebracht;
4. daarnaast zal het rapport onderwerp van gesprek zijn tijdens het overleg tussen gemeenten en de HSL-projectorganisatie (naar verwachting begin maart) inzake het bestuursconvenant HSL. De uitkomst van dit gesprek kan er toe leiden dat het bezwaar tegen het Tracébesluit door de gemeenten wordt ingetrokken.

Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de RVS-procedure onverkort wordt gehandhaafd. De gemeenten hebben daarbij het volgende scenario voor ogen:

1. het strategierapport wordt besproken in de gemeenteraden van de betreffende gemeenten (B&W Berkel: worden voorgelegd aan de raadscommissie);
2. er zal een sobere perspublicatie worden uitgegeven; verzocht wordt of een DCMR-jurist namens de gemeente het woord kan voeren tijdens de RVS-zitting (en zorgt voor de pleitnota). Een vertegenwoordiger van bureau Geluid van de DCMR zal tijdens de zitting als getuige-deskundige optreden. De burgemeester van Bleiswijk, de heer C.H.J. Lamers, zal voor alle drie de gemeenten het woord voeren op de zitting van de RvSt op 30 maart 1999;
3. ter zitting zal ook één van de bestuurders namens de drie gemeenten het woord voeren. In de pleitnota zal moeten worden ingegaan op de reactie die door NS-Technisch Onderzoek is opgesteld nav het DCMR-rapport van 11 augustus 1998 alsmede op het advies van de adviseur Beroepen.

7.15 Besluitvorming gemeenten

7.15.1 B&W besluit Bergschenhoek d.d. 23 februari 1999

Bijgaand het aanvullend akoestisch concept-onderzoek van de DCMR inzake de HSL. DCMR heeft overeenkomstig de opdracht gezocht naar referentienormen voor het treffen van geluidsmaatregelen voor de HSL. Het akoestisch onderzoek van de projectorganisatie is gebaseerd op het Besluit geluidhinder spoorwegen en voldoet aan de wettelijke eisen. Toetsing van het onderzoek van de projectorganisatie aan de referentienormen kan ertoe leiden dat alleen voor de gemeenten Bleiswijk en Berkel en Rodenrijs aanvullende maatregelen bepleit kunnen worden. Ook wanneer aan de strengere referentienormen wordt getoetst, voldoet de situatie in de gemeente Bergschenhoek. Voor onze gemeente is er dan ook geen aanleiding aanvullende maatregelen te bepleiten.

Besloten is:

- a. Het rapport van DCMR voor kennisgeving aan te nemen;
- b. Op voorhand in beginsel in te stemmen met de mogelijke realisering van een extra geluidsscherm tbv de bestaande bebouwing in Berkel en Rodenrijs op het grondgebied van Bergschenhoek;
- c. In te stemmen met een gezamenlijk optreden, hoewel hiervoor voor onze gemeente niet direct aanleiding meer bestaat;
- d. In te stemmen met een verdeling van de kosten die verbonden zijn aan de inschakeling van DCRM voor de behandeling voor de Raad van State;
- e. Het aangepaste rapport tzt voor te leggen aan de Commissie Wonen & Werken.

7.15.2 B&W besluit Berkel en Rodenrijs d.d. 2 maart 1999

Instemmen met in gezamenlijk (3-B) verband vertegenwoordiging tijdens de hoorzitting van de RvSt en overige in 3B-verband gemaakte afspraken (zie besluit Bergschenhoek).

Op 16 maart 1999 mandaat van college Berkel en Rodenrijs aan de heer C.H.J. Lamers, burgemeester van Bleiswijk, de heer ir. B. Busch, wethouder Berkel en Rodenrijs, mw C.M.A.W. Flendrie, DCMR en R. Algra DCMR om namens het college het woord te voeren in de openbare zitting van de RvSt d.d. 30 maart 1999.

7.15.3 Bleiswijk

Er zijn geen stukken getraceerd.

7.16 Definitief DCMR-rapport "Akoestisch leefklimaat na realisatie HSL"

(van DCMR d.d. 3 maart 1999)

7.16.1 Resultaten

Het onderzoek is gericht op de samenhang tussen de snelle stijgtijd van het geluid en de hoge piekniveaus met het lage heersende achtergrondgeluid ("meer dan goed").

Het betrekken van het huidige leefklimaat bij de vaststelling van de normering en de voorzieningen die daarop zijn gebaseerd, is uitgangspunt van onderzoek geweest.

Om te kunnen beoordelen in hoeverre met de thans voorgestelde maatregelen het beschermingsniveau voor omwonenden voldoende is gewaarborgd, is aanvullend onderzoek gedaan naar de verwachte milieukwaliteit na realisatie van de HSL. De daarbij gehanteerde criteria zijn het gemiddeld aantal ernstig gehinderde personen en het gemiddeld aantal ontwakingen per persoon per jaar. Omdat nog nooit wetenschappelijk onderzoek is verricht naar de relatie tussen het geluidsniveau veroorzaakt door een hoge-snelheidstrein en het percentage ernstig gehinderden, is aansluiting gezocht bij verwante (geluids)beleidsterreinen. Na vergelijking met vlieg- en treinlawaai is de normering zoals die geldt voor wegverkeerslawaai als het meest aansluitend aangemerkt.

Obv de normering voor wegverkeerslawaai, is een als maximaal aanvaardbaar te beschouwen percentage ernstig gehinderden en een maximaal aantal ontwakingen vastgesteld. Rekening houdend met het feit, dat sprake is van een nieuwe situatie, een voor vergelijkbare beleidsterreinen geldende saneringsnormering van 8% ernstig gehinderden en het heersende (zeer gunstige) klimaat, is gekozen voor een percentage van 5 ernstig gehinderden en 12 ontwakingen per persoon per jaar als maximaal aanvaardbaar.

Dit percentage is vergelijkbaar met het aantal personen dat geluidhinder ondervindt van wegverkeer bij een niveau tussen 50 dB(A)(voorkeursgrenswaarde) en 55 dB(A)(de saneringswaarde).

Bij beoordeling van de resultaten dient te worden gerealiseerd dat het percentage ernstig gehinderden wordt berekend aan de hand van een geluidniveau buitenshuis. Dit betekent dat alleen schermmaatregelen invloed hebben op dit percentage. Voor het aantal ontwakingen hebben ook gevelmaatregelen effect. Het aantal ontwakingen wordt immers berekend aan de hand van het binnenniveau.

Uit de resultaten blijkt dat het gemiddeld aantal ontwakingen van 12 per personen per jaar niet wordt bereikt met het voor railverkeer wettelijk vastgestelde binnenniveau van 27 dB(A) (equivalent) in de nachtperiode. Om hier aan te kunnen voldoen, dienen woningen waar al gevelmaatregelen noodzakelijk zijn van een zwaarder pakket te worden voorzien en zullen bovendien nog extra woningen moeten worden geïsoleerd.

- Dit betekent dat het noodzakelijk is om langs de Muziekbuurt een scherm neer te zetten met een hoogte van 1 meter (volgens de toegepaste normering behoeft er geen scherm te worden neergezet).
- Langs de Edelsteenbuurt zou het geprojecteerde scherm met een hoogte van 2 meter verhoogd moeten worden naar 3 meter. De kosten van e.e.a. bedragen NLG 1.200.000,=.
- Bij de huidige voorgestelde schermhoogten komen vrijwel alle onderzochte locaties in Bleiswijk in aanmerking voor extra gevelisolatie om het bijbehorende binnenniveau (van 22 dB(A)) te garanderen;
- Met betrekking tot de situatie in de gemeente Bergschenhoek wordt opgemerkt dat er thans onderhandelingen plaatsvinden met de projectorganisatie HSL over aankoop van enkele woningen in deze gemeente die als knelpunt zijn aangemerkt;
- Bij de Vinex-locaties is het aantal ontwakingen dat in de toekomst zal optreden afhankelijk van het aantal bouwlagen dat zal worden gerealiseerd. Eventuele extra (gevelisolatie)maatregelen kunnen in de bouwvergunning worden voorgeschreven. Indien het gemiddeld aantal ontwakingen per persoon per jaar op maximaal 12 wordt gesteld, betekent dit dat bij de bouwlagen waar het percentage ontwakingen circa 35 of hoger is, extra gevelisolatie zal moeten worden aangebracht.

7.16.2 Overleg/standpunt GGD

Er lijken voldoende aanwijzingen te bestaan dat het lawaai van de HSL als hinderlijker zal worden ervaren dan 'gewoon' treingeluid. In dit onderzoek is hiermee ook rekening gehouden. Daarbij komt dat op veel plaatsen langs het nieuwe traject er nu weinig geluid is. In zo'n situatie is het waarschijnlijk dat een nieuwe geluidsbron meer overlast veroorzaakt dan in een situatie waar sprake is van relatief hoge geluidsniveaus.

Ondanks de relatief strenge normering ten aanzien van het aantal ontwaakreacties waarvoor in deze notitie is gekozen, lijken de voorgestelde maatregelen dan ook alleszins redelijk.

De keuze voor het verhogen van schermen dan wel het isoleren van huizen, is grotendeels afhankelijk van het rendement. Los daarvan heeft de GGD als uitgangspunt dat maatregelen bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de bron moeten worden genomen. In dit geval zou dat een voorkeur voor het verhogen van de geluidschermen betekenen. Het isoleren van woningen gaat namelijk gepaard met gebruiksbeperkingen, zoals het niet kunnen openen van ramen, die er bij het verhogen van schermen niet zijn.

7.17 Toezenden DCMR-rapport aan de Raad van State

(rapport "Akoestische leefklimaat na realisatie HSL")

Op 3 maart 1999 zendt de gemeente Bleiswijk namens de drie gemeenten het rapport "Akoestische leefklimaat na realisatie HSL" aan de Raad van State. Tevens wordt medegedeeld dat als getuige en geluidskundige de heer R. Algra van DCMR zal optreden.

7.18 Berkel en Rodenrijs, rapport aan raadsleden

Op 23 maart 1999 besluit het college van Berkel en Rodenrijs:

- het rapport "Akoestisch leefklimaat na realisatie HSL" van de DCMR van 3 maart 1999, te gebruiken als bouwsteen voor het pleidooi in het kader van de behandeling van het beroepschrift tegen het Tracébesluit op 30 maart bij de Raad van State.
- het rapport onder embargo te overhandigen aan de raadsleden op donderdag 25 maart a.s., na afloop van de raadsvergadering (na publicatie gezamenlijk (3B) persbericht direct na de zitting op 30 maart 1999).

Met name van de kant van de gemeente Bleiswijk zal getracht worden om de conclusies van het rapport te koppelen aan een met de projectorganisatie te tekenen convenant.

7.19 (Samenvatting) Pleitnotitie 3B gemeenten zitting Raad van State

(30 maart 1999 zitting Raad van State)

Bezwaren betreffen de geluidsoverlast die zal worden ondervonden van de HSL die met een hoge snelheid op relatief korte afstand woningen passeert. Nu er zelfs sprake is van nachtelijke passages, gemiddeld een keer per uur (in totaal ca 9) heeft deze geluidhinder de bijzondere aandacht van de 3B gemeenten. Weliswaar worden er geluidafschermende en geluidwerende voorzieningen in het onderhavige besluit meegenomen, maar namens de drie gemeenten wil ik pleiten voor extra voorzieningen.

Er wordt integraal verwezen naar het DCMR rapport d.d. 11 augustus 1998 en het vervolgonderzoek d.d. 3 maart 1999, waar op verzoek van de drie gemeenten het akoestisch leefklimaat na realisatie van de HSL is beschouwd.

Door de hoge snelheid (ter hoogte van 3B richting Amsterdam oplopende snelheid van 190 km tot 245 km per uur en richting Rotterdam afnemende snelheid van 300 km tot 240 km per uur) wordt in de eerste plaats aanzienlijke piekniveau's op de woningen veroorzaakt en in de tweede plaats een snelle stijgtijd van het geluidniveau teweeggebracht.

➤ *Piekniveau's*

DCMR-rapport 11 augustus 1998: de piekniveaus variëren ter plaatse tussen de 70 en 83 dB(A). Deze waarden zijn vooral in relatie tot het heersende niveau aanzienlijk.

De reactie door NS Technisch onderzoek (NSTO) op dit rapport meent dat de berekende piekniveaus in de DCMR-rapport voor grotere afstanden dan 25m 1,5 dB te hoog zijn. Ook uit de NSTO aantekeningen kan in ieder geval worden opgemaakt dat er sprake is aanzienlijke piekniveau's. In de tijd dat de HSL-Zuid zich in een studiefase bevond, is er kennelijk geen aandacht aan dit aspect besteed.

Het gaat niet om de exacte hoogte van het geluidniveau, maar om de constatering dat door de HSL in ieder geval een hoog piekniveau wordt veroorzaakt. In de toepasselijke regelgeving, te weten het Besluit geluidhinder spoorwegen, zijn geen grenswaarden opgenomen tav het maximaal toelaatbare piekniveau.

➤ *Stijgtijden*

Uit aantekeningen van NSTO blijkt dat niet geheel duidelijk is hoe de stijgtijd precies is gedefinieerd. NSTO stelt voor om het aanzwellen van het geluid dat door de HST wordt veroorzaakt, bij het bepalen van de stijgtijd te betrekken. Door een langere beoordelingsperiode in ogenschouw te nemen (voorgesteld wordt 3 seconden) wordt er een stijgtijd berekend van 6,8 dB/s bij een snelheid van 294 km/h en op 25 meter van de spoorbaan.

Uit zowel het TNO-onderzoek blijkt een stijgtijd op het stijfste deel van de curve ongeveer 24 dB/s bedraagt bij een snelheid van 300 km/h en op een afstand van 25 m van de rail. Dit is in ieder geval niet de 'lichtste categorie c, < 10 dB/s, die van toepassing is voor allerlei verkeersmiddelen. Conclusie: de HSL kan niet worden vergeleken met conventionele treinen.

Daarnaast is in de huidige situatie sprake van een laag heersend niveau en wonen er mensen.

Toepassing van het Bgs kent beperkingen, waarmee rekening moet worden gehouden bij de aanleg van de HSL.

➤ *Eis*

Uit het 2^e rapport van DCMR blijkt: 5% ernstig gehinderden en gemiddeld 12 ontwakingen per persoon per jaar. Er is geëist voor:

Berke! het plaatsen van een scherm van 1 m hoog en 700 m lang en het verhogen van een scherm van 2 naar 3 meter over een lengte van 500 m.

Bleiswijk: hoewel maatregelen in de overdrachtssfeer (schermen) de voorkeur hebben qua bescherming, is het uit overwegingen van kosteneffectiviteit redelijker om 45 woningen extra of zwaarder te isoleren.

Bergschenhoek: het zwaarder isoleren van een tweetal woningen. Opgemerkt wordt dat de onderhandelingen over de aankoop van deze woningen door de HSL-projectorganisatie in een ver gevorderd stadium zijn. De extra kosten van deze extra maatregelen bedragen naar verwachting tussen de 1,5 en 2 miljoen gulden.

7.20 (Samenvatting) Pleitnotitie namens verweerders zitting Raad van State

(namens de Ministerraad, de Minister van V&W en de Minister van VROM)

➤ *Piekniveau's*

Verweerders zijn van mening dat de piekniveaus voldoende zijn verwerkt in het LAeq-concept, dat ook voor het berekenen van de geluidsbelasting vanwege de HSL-Zuid is gehanteerd. In dit concept wordt rekening gehouden met verschillende factoren, waaronder het aantal, de hoogte en de duur van de passages. Mede nav het DCMR-rapport heeft de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak de kwestie van het geluid vanwege hogesnelheidstreinen aan een nader onderzoek onderworpen. De bevindingen van de Stichting bevestigen de juistheid van de opvatting van verweerders dat het geluid van een hogesnelheidstrein vanuit het oogpunt van geluidhinder niet wezenlijk verschilt van dat van gewone treinen, zodat de wettelijke grenswaarde voor de geluidsbelasting van de omgeving ook op het geluid van de HSL toepasbaar zijn.

De drie gemeenten hebben nu het aanvullend onderzoek "Akoestisch leefklimaat na realisatie HSL" (rapport 161092/dl van 3 maart 1999) in het geding gebracht. De gemeenten zijn het met de wet- en regelgeving op het punt van de beoordeling van geluid afkomstig van railverkeer niet eens, vinden het niet nodig aan te geven hoe die normering er dan wel uit zou moeten zien en volstaan met een vergelijking met andere beleidsterreinen, zoals geluid afkomstig van luchtvaart en wegverkeer. Daarnaast concludeert men dat er geen wetenschappelijk onderzoek zou zijn gedaan en vervolgens is juist uit onderzoek gebleken dat hogesnelheidstreinen meer hinder veroorzaken. Dit is innerlijk tegenstrijdig.

Na zeer uitgebreide hinderbelevingsonderzoeken is een normering tot stand gekomen die is vastgelegd in de wet- en regelgeving. Daarnaast is bij het onderzoek "Geluidseffecten hogesnelheidstreinen" van januari 1993 waarbij gebruik gemaakt is van emissiekentallen die zijn afgeleid uit resultaten van geluidsmetingen aan de TGV Atlantique in Frankrijk (april 1993), welke zijn verwerkt in het Meet- en Rekenvoorschrift van het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs). Sinds 1996 is er meer bekend geworden over de geluidseffecten van hogesnelheidstreinen. De minister van VROM heeft de tweede kamer bij brief van 25 oktober 1996 geïnformeerd. Zo is er in 1995 een onderzoek ter beschikking gekomen naar de beleving van een recent aangelegde HSL in Frankrijk. Deze resultaten zijn vergeleken met de algemene hinderonderzoeken en met eerdere schattingen. Naar het oordeel van TNO gaf de vergelijking geen aanleiding de eerste schattingen te herzien. Conclusie: er is wel degelijk onderzoek verricht en dat hieruit kan worden afgeleid dat uit het oogpunt van geluidhinder het geluid van de HSL niet wezenlijk verschilt van dat van gewone treinen, zodat de wettelijke grenswaarden voor de geluidsbelasting van de omgeving ook toepasbaar zijn op het geluid van de HSL. Die wettelijke grenswaarden houden geen rekening met het achtergrondniveau, in die zin dat in relatief stille gebieden minder hoge geluidsbelasting toelaatbaar zou zijn dan in meer rumoerige gebieden. DCMR en in zijn navolging de drie gemeenten, kunnen derhalve wel willen dat rekening wordt gehouden met hun relatief gunstige achtergrondniveau, de wettelijke systematiek is nu eenmaal anders.

➤ *Ontwaakreacties*

De DCMR laat normen los op situaties waar zij niet voor geschreven zijn. Voor het aantal ontwaakreacties bestaan immers tot dusver geen normen, behoudens de nachtnorm voor het

vliegverkeer. DCMR leidt uit deze norm voor het vliegverkeer een maximaal aantal ontwakingen per persoon per jaar af, maar dat is niet juist nu er geen normen voor zijn.

7.21 Uitspraak Raad van State

(Afdeling Bestuursrecht, 7 september 1999)

De Raad van State heeft zich beperkt tot een strikt formele juridische toets. Zij zal beoordelen of de wettelijke normering juist is toegepast. Al eerder is vastgesteld dat dit het geval is.

Voor alle drie de gemeenten geldt: de door appellante ingebrachte bezwaren van algemene aard betreffende de geluidshinder zijn hiervoor in het algemene deel van de uitspraak besproken. Voorts is niet gebleken dat op het grondgebied van de gemeente Bleiswijk ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek.

Zoals hiervoor is weergegeven is de normering die moet worden gehanteerd bij de beoordeling of er al dan niet sprake is van onaanvaardbare geluidshinder vanwege een spoorweg vastgelegd in het Besluit geluidshinder spoorwegen. Dit besluit is uitdrukkelijk van toepassing verklaard op de HSL-zuid. Hieraan zijn onderzoeken naar de karakteristiek van het geluid van hogesnelheidstreinen en de gevolgen daarvan op de omgeving ten grondslag gelegd. De beroepsgronden kunnen derhalve slechts doel treffen voor zover het Besluit geluidshinder spoorwegen - een algemene maatregel van bestuur - in strijd is met hogere regelgeving, in het bijzonder de bepalingen in de Wet geluidshinder. Hiervan is niet gebleken. De Minister heeft derhalve terecht toepassing gegeven aan de in het Besluit geluidshinder spoorwegen vastgelegde normering.

Voort is niet aannemelijk gemaakt dat de toegepaste berekeningsmethode van het equivalente geluidniveau als neergelegd in hoofdstuk 5 van de bijlage behorende bij het Reken- en meetvoorschrift Railverkeerslawaai, de Standaardrekenmethode II, een niet-valide model is.

De Minister heeft, hoewel indien sprake is van een wijziging van een spoorweg een ruimer stelsel van voorkeursgrenswaarden geldt, als uitgangspunt genomen dat ook in dat geval (met name) ten aanzien van woonkernen door middel van het plaatsen van (hogere) geluidschermen een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) moet worden nagestreefd. De hiervoor genoemde criteria kunnen, gelet op de inhoud daarvan, worden geduid als een invulling van de in artikel 8, tweede lid, van het Besluit geluidshinder spoorwegen neergelegde criteria. Deze systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen acht de Afdeling niet onredelijk of anderszins onrechtmatig.

Hoofdstuk 8.

Ontwikkelingen na de uitspraak

8.1 Inleiding

Na de uitspraak is er enige maanden 'stilte' geweest ten aanzien van de besluitvorming inzake de HSL. Tot het moment van eind 2000. Vanwege technische ontwikkelingen is er vanuit het Projectbureau HSL-Zuid verzocht om overleg inzake een gewijzigde inpassing van de HSL.

8.2 Verzoek gewijzigd aanleggen HSL in Bergschenhoek

Medio oktober 2000 heeft de HSL-organisatie het college van Bergschenhoek schriftelijk verzocht om instemming met een onderzoek tot een gewijzigde inpassing van de HSL. Hierbij zou moeten worden gedacht aan een behoorlijk hogere ligging van de HSL t.o.v. de huidige ligging, waarbij een ligging op maaiveld mede in beeld is en waarschijnlijke gevolgen voor het geplooide maaiveld.

Naar aanleiding van dit verzoek heeft het college op 24 oktober 2000 besloten voorshands niet in te gaan op dit verzoek. Wel heeft het college besloten tot een overleg met de HSL-organisatie om gelegenheid te bieden hun bedoelingen nader aan te horen.

8.3 Overleg met HSL-organisatie

(inzake gewijzigd aanleggen HSL)

Bovengenoemd overleg heeft plaatsgevonden op 28 november 2000. Uiteindelijk resulteerde dit overleg in twee zaken:

1. Een verzoek van de HSL-organisatie om, met behoud van de bestaande inpassingsuitgangspunten, w.o. het geplooid maaiveld, het spoor 2 a 3 decimeter hoger aan te leggen. Dit teneinde te bereiken dat geen onderwaterbeton gestort hoeft te worden, wat tot een aanmerkelijke kostenbesparing zou leiden. Een hogere ligging van 2 a 3 decimeter zou binnen het tracébesluit passen. Van belang was verder dat de Berkelseweg aan de westzijde ca 0,7 m hoger zou worden aangelegd t.o.v. de huidige ligging, waardoor de hogere ligging van 2 a 3 dm ongedaan zou worden gemaakt. Een andere overweging hierbij zou zijn dat de minister had aangeboden aan weerszijden van de HSL liften te plaatsen m.n. voor gebruik door mindervaliden. Een en ander was aanleiding voor een positieve opstelling tov dit verzoek.
2. Ten aanzien van de blijkbare bewustwording dat de ZoRo-railverbinding via het Landscheidingstracé in Bergschenhoek gedeeltelijk verdiept zal worden aangelegd. Door de HSL-organisatie werd opgemerkt dat dit met het oog op de belangen van de HSL tot technische randvoorwaarden voor de ZoRo moet leiden. Verder werd het op voorhand niet uitgesloten dat de mogelijke Boterdorpse Plas en woningbouw direct naast de HSL ook technische randvoorwaarden zouden stellen. Maw het was op voorhand niet uit te sluiten dat de aanwezigheid van de HSL gebruiksbeperkingen mee zou brengen voor de directe omgeving van de HSL. Teneinde deze gevolgen te kunnen onderzoeken werd afgesproken dat er op korte termijn een overleg zou volgen met alle betrokken partijen, te weten de gemeente Bergschenhoek (waaronder het stedenbouwkundig bureau), de provincie Zuid-Holland (vooralsnog bevoegd gezag voor de ZoRo), de stadsregio Rotterdam (t.z.t. verantwoordelijk voor de aanleg van de ZoRo over het Landscheidingstracé) en uiteraard de HSL-organisatie. Dit overleg wordt gehouden op 12 januari 2000.

8.4 Besluit Bergschenhoek voorshands niet ingaan op verzoek

(collegebesluit d.d. 19 december 2000)

Op 24 oktober heeft het college besloten voorshands niet in te gaan op het verzoek van de HSL-organisatie om de HSL gewijzigd aan te leggen. Sindsdien hebben gesprekken plaatsgevonden met zowel de HSL-organisatie als met vertegenwoordigers van enkele organisaties in onze gemeente. Het college wordt gevraagd te besluiten of deze overleggen aanleiding zijn om uw besluit van 24 oktober 2000 te heroverwegen. Beslissing: aangehouden. Wacht op een studie van de HSL-organisatie.

In de notulen van de B&W vergadering van 12 december 2000 in verband met de discussie over de hoogteligging van de HSL deelt wethouder Blijleven mede een gesprek te hebben met het Actiecomité en met de HSL-organisatie. Wellicht dat het zinvol is om HSL-organisatie en Actiecomité bij elkaar aan tafel te krijgen. Dit vergt evenwel een goede voorbereiding. Afgesproken wordt dat wethouder Blijleven en ambtenaren een en ander zullen voorbereiden en eerst een advies aan het college zullen formuleren alvorens de afspraak met HSL-organisatie en Actiecomité te maken.

8.5 Technische achtergrondinformatie wijzigen inpassing HSL

Toelichting op de besluitvorming rond het viaduct in de Berkelseweg door HSL-Zuid

Het Projectbureau HSL-Zuid is gehouden aan de opdracht cq wens van de Minister om besparingen binnen het tracé te realiseren. Om deze besparingen te realiseren, is de ligging van het tracé op diverse plaatsen onder de loep genomen. De ligging van de HSL tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs is daarbij ook aan de orde gekomen. Diverse varianten, waaronder een ligging op maaiveldniveau, zijn de revue gepasseerd. De maaiveldligging is uiteindelijk afgeketst vanwege het feit dat er door de onzekerheid over de haalbaarheid (mede met het oog op de reactie van de omgeving) te hoge vertragingkosten zouden ontstaan. Ook de verdieping van het tracé is bekeken maar uit kostenoogpunt ook afgewezen. Uiteindelijk is de verhoging met 40 cm gekozen als oplossing. Dit in verband met de kwestie van de horizontale gronddruk en het tracé van de Zoro-lijn.

8.5.1 Zijdellingse gronddrukken

Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de halfverdiepte open bak is geconstateerd dat de problematiek van zijdelingse gronddrukken uit het geplooid maaiveld groter is dan oorspronkelijk voorzien. Zeker als er nog rekening gehouden moet worden met de aanleg van de ZoRo-lijn, zoals is afgesproken in het Tracébesluit, bestaat het gevaar van verschuiving in de slappe grond. Om dit probleem te verhelpen zonder heel veel hogere kosten te maken, is een verhoging van het tracé aan de gemeente Bergschenhoek voorgesteld.

Bij het uitvoeren van geotechnische berekeningen betreffende de zijdelingse stabiliteit van de halfverdiepte open bak onder invloed van horizontale gronddrukken uit het geplooid maaiveld is gebleken dat deze problematiek in het verleden is onderschat. Met name het deel van de horizontale verplaatsingen dat niet te beïnvloeden is door de versnelde consolidatie, de zogenaamde kruip in de ondergrond, zorgt voor grotere problemen dan voorzien.

De HSL-Richtlijnen stellen dat de horizontale verplaatsingen van de sporen in de halfverdiepte open bak beperkt dienen te blijven tot 1 mm, dit na ingebruikname van de HSL-huis (voorzien in 2005).

Immers, met het optreden van (ongelijkmatige) horizontale verplaatsingen neemt het ontsporingsrisico toe. Als aan bovenstaande eis niet kan worden voldaan, wordt de mogelijkheid geboden tot grotere verplaatsingen, mits de verschilverplaatsingen beperkt blijft.

De weerstand tegen horizontaal vervormen moet worden opgebracht door de grond van de westzijde van de verdiepte bak en door de funderingspalen onder de bak. Daarnaast moeten te allen tijde schoorpalen worden aangebracht (dit zijn palen die schuin in plaats van rechtop staan)

Bij een hogere ligging van de halfverdiepte open bak zullen de funderingspalen 'slapper' gaan reageren als gevolg waarvan de horizontale verplaatsingen toenemen. Doordat het oppervlak, waarop de grondrukken uit het geplooid maaiveld aangrijpen, met $1,2 + 0,4 = 1,6 \text{ m}^2/\text{m}^1$ afneemt, zal hetzelfde aantal schoorpalen bij een 40cm hoger ligging de bak beter op zijn plaats kunnen houden.

Anderzijds zou het aantal benodigde schoorpalen kunnen worden gereduceerd, doordat de schoorpalen effectiever zijn bij een hogere ligging.

8.5.2 *De ZoRo-lijn*

In het Tracébesluit (tracédeel 4, blz 25) staat dat 'er geen sprake kan zijn van verder integrale planuitvoering' omdat op dat moment de besluitvorming rond de ZoRo nog niet ver genoeg is gevorderd. De ZoRo kan daarom geen argument zijn in de discussie over de ligging van het tracé. Uit de inspraakreacties op het Tracébesluit (blz 73) blijkt echter dat de gemeenten Bleiswijk en Bergschenhoek in hun autonome ontwikkeling ervan uitgaan dat het tracé van de ZoRo naast dat van de HSL komt te liggen. Inmiddels is de besluitvorming rond de ZoRo in een verder gevorderd stadium gekomen en wordt er in de planuitvoering van de HSL wel rekening mee gehouden.

8.5.3 *Kostenoogpunt verdieping van het tracé*

De meerkosten voor het dieper leggen van de halfverdiepte open bak tot een ligging waarbij de wegen zonder hoogteverschil de HSL kunnen kruisen is door het projectbureau Zuid-Holland Midden begroot op 35 - 40 miljoen.

Eind 2000 is door het Projectbureau Zuid-Holland Midden aan de gemeente Bergschenhoek verzocht een standpunt in te nemen tav een verhoging van de halfverdiepte open bak en de kruisende infrastructuur met maximaal 50 cm. Omdat dit binnen de marges van het Tracébesluit ligt zal de HSL deze wijziging in principe uitvoeren tenzij de gemeente zwaarwegende argumenten heeft. Begin 2001 heeft op initiatief van de gemeente Bergschenhoek een overleg plaatsgevonden tussen het Projectbureau Randstandrail en het Projectbureau Zuid-Holland Midden over de invloeden van de aanleg van de ZoRo-lijn op de zijdelingse stabiliteit van de halfverdiepte open bak van de HSL. Het college van Bergschenhoek heeft een positieve houding ingenomen (dit B&W besluit zelf is overigens niet getraceerd) tav een verhoging van de halfverdiepte open bak met 40 cm en de kruisende wegviaducten met 40 tot 50 cm, onder de nadrukkelijke - door het Projectbureau geaccepteerde - randvoorwaarde dat de geluidscontouren gelijk blijven, zelfs als die (ver) onder de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) liggen.

8.5.4 *Platform Bewoners 3B-gemeenten*

De afspraak om een rapport op te stellen volgt uit het laatste gesprek tussen het Platform Bewoners 3B-gemeenten en het projectbureau HSL-Zuid om te proberen op een lijn te komen en samen een zo goed mogelijke oplossing te vinden. De HSL gaat de Boterdorpse weg en de Berkelseweg kruisen tussen de gemeente Bergschenhoek en gemeente Berkel en Rodenrijs. Gepland is de HSL op dit stuk van het tracé in een gedeeltelijk verdiepte bak, de zogenaamde halfverdiepte open bak (HVOB) te leggen. Hiervoor moeten beide wegen en een nog aan te leggen weg een stuk opgetild worden om met een viaduct over de HSL heen geleid te kunnen worden.

In het Tracébesluit (tracédeel 4 blz 23) is vastgelegd dat de half verdiepte open bak tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek op 2,5 meter onder maaiveld komt te liggen. De bovenkant van het spoor (BS=de rails) ligt dan op 7,65 meter onder NAP en de hoogte van het viaduct in de Berkelseweg bedraagt 4 meter boven de huidige ligging van de weg, dat wil zeggen 5 meter boven het omringende maaiveld. In de besluittekst staat aangegeven dat 'indien verdere technische uitwerking of het beschikbaar komen van kostenbesparende bouwmethodes dit vereisen of wenselijk maken' van deze diepten mag worden afgeweken binnen de aangegeven marges van 0,5 meter naar boven en 1,5 meter naar beneden (Tracébesluit, hoofdstuk 10, blz. 9 overig bepalingen, afwijkingen van het ontwerp). Uitgangspunt hierbij is dat de afwijking geen negatieve gevolgen heeft voor de omgeving.

Het Platform ziet het viaduct in de Berkelseweg, de hoogte van het viaduct en de helling van de toeritten naar het viaduct als een hindernis. Volgens hen is het viaduct te hoog voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals ouderen, minder validen en ouders met kinderen op de fiets of met de wandelwagen. Het kost veel energie om een dergelijk hoogteverschil (5,45 meter) te overwinnen, ook

als de helling niet steil is. De eerder voorgestelde rustplateaus, die de helling in meerdere kortere hellingen verdelen, zijn volgens hen niet geschikt bij een groot hoogteverschil, omdat vanaf ieder plateau weer vanuit rust moet worden ingezet. Dit bezwaar is al veel eerder, nl. voor het nemen van het Tracébesluit en daarna bij de uitwerking van de ontwerpen, duidelijk gemaakt en besproken.

Tijdens de zitting van de Raad van State over het viaduct in de Berkelseweg is gezegd dat de overgangen maximaal 4 meter zouden worden en niet 4-8 meter zoals in het bezwaarschrift werd gesteld. Dit hoogteverschil van 4 meter staat ook in het Tracébesluit. Het platform gaat sindsdien uit van maximaal 4 meter ten opzichte van het maaiveld en vindt de 5,5 meter uit het huidige ontwerp daar te veel van afwijken. Het projectbureau HSL-zuid gaat echter uit van 4 meter ten opzichte van de huidige ligging van de Berkelseweg. Zij gaan er ook vanuit dat hierop nog steeds de eveneens in het Tracébesluit genoemde marges van toepassing zijn.

In december 1999 vindt het eerste overleg plaats van het platform met de gemeente en de HSL over de mogelijkheden van het inpassen van de wensen van de bewoners van de Berkelseweg. Het behoud van de in november 1997 geïnventariseerde groenstrook vereist het opschuiven van het viaduct in zuidelijke richting met ongeveer 12 meter. In januari 2000 dient het platform een verzoekschrift in bij het Europese Hof voor de Rechten van de Mens om hun zaak te behandelen (overigens verzoekschrift niet ontvankelijk verklaard, Nederlandse wetgeving biedt voldoende mogelijkheden om hun belangen te verdedigen). De toenmalige projectdirecteur, vindt naar aanleiding hiervan dat er met het platform gepraat moet worden om tot een oplossing te komen. In februari 2000 wordt in het ontwerp opgenomen om de groenstrook bij de Berkelseweg te handhaven en het viaduct 11 meter op te schuiven. In juli 2000 worden door de HSL, nav de ingediende klacht bij het Europese Hof, liften in het ontwerp opgenomen om tegemoet te komen aan de problemen voor minder validen.

8.6 Berkel en Rodenrijs tegen gewijzigde inpassing HSL

(collegebesluit d.d. 8 mei 2001)

Besloten is:

- de gespreksinformatie voor kennisgeving aannemen;
- nadere voorstellen afwachten;
- commissie Ruimte mondeling informeren.

De Commissie Ruimte heeft zich in haar openbare vergadering van 2 april 2001 in ferme taal gekeerd tegen het besluit van de HSL directie om het tracé ter hoogte van de 'passage van Berkel' 40 centimeter minder diep te leggen. Samengevat heeft de commissie twijfels over de technische noodzaak om het spoor 40 cm minder diep te leggen en hekelt zij het gebrek aan overleg met de gemeente Berkel en Rodenrijs. Ondanks dat van de zijde van de HSL directie is benadrukt dat de geluidsniveaus op de gevels van woningen ongewijzigd blijft, dringt de commissie aan op overleg met de HSL directie en geeft zij aan desnoods bezwaar en beroep aan te willen tekenen tegen door de gemeente Bergschenhoek te verlenen bouwvergunningen voor viaducten en de tunnelbak. De manager van het projectbureau, heeft kort na de commissievergadering een gesprek aangevraagd met wethouder Busch. Dit gesprek heeft plaatsgevonden op 18 april.

Gespreksverslag: de projectorganisatie is bereid om de Berkelse bezwaren weg te nemen door hogere geluidsschermen te plaatsen dan volgens de normering zoals opgenomen in de Wet Geluidhinder noodzakelijk is. (geen harde afspraak).

Op korte termijn vindt ambtelijk overleg plaats. Alsdan zal aan de hand van nieuwe akoestische berekeningen de mogelijkheden worden bekeken en zullen suggesties worden uitgewisseld om aan de principebereidheid van de projectorganisatie inhoud te geven. De resultaten van het overleg worden ter instemming voorgelegd aan projectorganisatie en het college. Vervolgens worden afspraken schriftelijk vastgelegd.

Indien het overleg onverhoopt niet tot resultaat leidt, zou, zoals ook de commissie Ruimte heeft gesuggereerd, kunnen worden overwogen bezwaar en beroep aan te tekenen.

Argumenten:

De projectorganisatie lijkt bereid een stap te zetten die van wezenlijk belang is voor de gemeente Berkel en Rodenrijs en haar inwoners. Het verdient nadrukkelijk aanbeveling om af te wachten tot welk resultaat het in gang gezette overleg leidt, alvorens formele stappen te overwegen. Hoewel bezwaar- en beroepsprocedures niet bij voorbaat kansloos lijken te zijn, kan het resultaat van het overleg weleens aanmerkelijk beter zijn dan een mogelijke vernietiging van bouwvergunningen en het alsnog aanbrengen van de tunnelbak op de afgesproken diepte (-7,65 NAP ipv -7,25 NAP).

Uitvoering: afwachten overleg en detaillering van de toezegging.

8.7 Brief HSL-Zuid aan Berkel en Rodenrijs, informatie

(collegebesluit d.d. 2 mei 2001)

Brief van HSL-Zuid aan Gemeente Berkel en Rodenrijs voor kennisgeving aan te nemen en ter kennisname aan de Commissie Ruimte voor te leggen.

Het gesprek van 18 april 2001 tussen de wethouder en de projectmanager heeft geresulteerd in een brief van HSL-Zuid aan de gemeente. In deze brief wordt het "hoe en waarom" van de hogere ligging, alsmede de toezegging tav de hogere schermen herhaald. In het ambtelijk overleg is de principe toezegging voor hogere geluidsschermen gedaan. Afgesproken is dat op basis van de resultaten van nieuwe akoestische berekeningen (benodigd ivm de hogere ligging) zal worden bezien op welke plaatsen en tot welke hoogte extra schermhoogte het meest wenselijk is. De resultaten zijn over enkele weken beschikbaar.

Brief: Begin 2001 heeft op initiatief van de gemeente Bergschenhoek een overleg plaatsgevonden tussen het Projectbureau Randstandrail en het Projectbureau Zuid-Holland Midden over de invloeden van de aanleg van de ZoRo-lijn op de zijdelingse stabiliteit van de halfverdiepte open bak van de HSL. Na dit overleg is geconstateerd dat de onderlinge beïnvloeding van de constructies minimaal is, maar dat de problematiek van de horizontale gronddrukken op de halfverdiepte open bak vanuit het geplooid maaiveld is onderschat. Het uiteindelijk gevolg hiervan is een toename van de ontsporingsrisico's. Door gebruik te blijven maken van de eerder voorgestelde verhoging kan bovengenoemde problematiek worden ingekaderd.

8.8 Brief HSL-Zuid aan Berkel en Rodenrijs, uitspraak minister van V&W

(brief d.d. 26 juni 2001 van HSL-Zuid aan gemeente Berkel : Uitspraak Minister hoogteligging verdiepte bak ter plaatse van de Berkelseweg)

In overleg tussen de minister van V&W en de vaste Tweede Kamer Commissie is de hoogteligging van de verdiepte bak ter plaatse van de Berkelseweg aan de orde geweest. Het Platform Bezorgde Bewoners 3B-gemeente had verzocht om een lagere ligging van de HSL-Zuid ter hoogte van de Berkelseweg opdat het wegviaduct Berkelseweg over de HSL ook voor kwetsbare verkeersdeelnemers toegankelijk blijft. De Minister vond de belangen van het Platform zo zwaar wegen, dat zij heeft besloten met instemming van de Tweede Kamer om de verdiepte bak ter hoogte van de Berkelseweg te verlagen met circa drie meter. De extra kosten en vertraging die hierdoor ontstaan, zijn door de Minister en de Kamer geaccepteerd.

8.9 Collegebesluiten Berkel en Rodenrijs inzake verdieping HSL ter hoogte van Berkelseweg

Collegebesluit d.d. 10 juli 2001:

De Minister van V&W heeft op 21 juli 2001 besloten om de HSL ter hoogte van de Berkelseweg ongeveer 3 meter dieper te leggen. Met haar besluit beoogt de minister het wegviaduct Berkelseweg terug te brengen tot (nagenoeg) op het maaiveld. Dit heeft belangrijke voordelen. Behalve dat hiermee een mogelijke barriere voor kwetsbare verkeersdeelnemers wordt weggenomen is het vanuit landschappelijk oogpunt betekenisvol dat tussen de beide gemeenten niet een (relatief gezien) enorm kunstwerk behoeft te worden aangelegd.

Het besluit van de minister roept wel een groot aantal vragen op, zoals:

1. kan het 'geplooid maaiveld' nog wel worden aangelegd (belangrijk voor Bergschenhoek)
2. hoe verhoudt het besluit zich tot de toezegging van de projectorganisatie om ter hoogte van enkele tracédelen hogere geluidsschermen aan te brengen
3. kan de HSL nog wel met de ZoRo gecombineerd worden en zo nee, hoe wordt dat probleem opgelost?

Argumenten

Het besluit van de minister is in principe positief, maar roept een aantal vragen op. Het besluit van de minister lijkt geen consequenties te hebben voor de diepteligging ter hoogte van de Componistenwijk en de Edelsteenwijk. Dit betekent dat hogere geluidsschermen nog steeds gewenst zijn.

Collegebesluit d.d. 17 juli 2001

Voor kennisgeving aangenomen: HSL Wildersekade en Boterdorpsweg, memo ambtenaar aan wethouders Busch en Blonk. Brief verzenden in overleg met wethouder Busch.

1. Aan de Bergschenhoekse kant en aan de Berkelse kant van de HSL wordt over een maand of twee begonnen met aanbrengen van een zandlichaam tbv de opritten/afritten voor de o.v. verbinding ter hoogte van het Offenbachplantsoen (conform Tracébesluit en bestemmingsplan). Zaken als routing bouwverkeer (zoals het er nu naar uitziet via het aan de Bergschenhoekse kant aan te brengen talud) en voorzieningen op het gebied van veiligheid worden opgenomen in een werkplan en besproken met politie en gemeente.
2. Besluit Minister
De projectorganisatie is bezig de gevolgen van het besluit van de minister in beeld te brengen. Het effect van de verdiepte ligging ter hoogte van de Berkelseweg strekt zich uit over ongeveer 1200 meter (600 meter aan weerszijden). Buiten de invloedssfeer van de diepere ligging gaat de bak (conform eerder besluit) 40 cm omhoog.
Aangezien de diepteligging van de bak over de genoemde lengte wijzigt, heeft dit ook akoestische gevolgen en moeten er nieuwe akoestische berekeningen komen. De aanvraag om bouwvergunning voor de Berkelseweg wordt ingetrokken.
Op 17 juli is de Cie Ruimte in beslotenheid over dit memo geïnformeerd door wethouder Busch.

Collegebesluit d.d. 17 augustus 2001

Het college verzoekt de Projectorganisatie HSL-Zuid om bevestiging van het aanbrengen van extra schermhoogte in het gebied waar de Hogesnelheidstrein Berkel en Rodenrijs passeert.

Collegebesluit d.d. 18 september 2001

- Kennis te nemen van de thans op schrift gestelde toezegging (brief d.d. 21 augustus 2001 van HSL-Zuid aan de gemeente Berkel in reactie op verzoek d.d. 17 augustus 2001) tot het in aanvulling op het gestelde in het Tracébesluit, laten aanbrengen van circa 500 m² geluidsscherm langs het tracé van de HSL.
- af te zien van juridische stappen tegen te verlenen vergunningen voor de bouw van viaducten;
- commissie Ruimte (vertrouwelijk) informeren over de toezegging en de daaraan verbonden consequentie.

De toezegging (500 m²) is gekoppeld aan het niet indienen van zienswijzen tegen te verlenen bouwvergunningen. Indien toch zienswijzen worden ingediend vervalt de toezegging. Bovendien is de kans op een succesvolle afloop van een zienswijze-procedure heel beperkt.

Communicatie: zolang niet is besloten waar extra schermhoogte wordt aangebracht verdient het aanbeveling om vertrouwelijk met de toezegging om te gaan. Dit om te voorkomen dat burgers/wijken de extra schermhoogte gaan 'claimen'.

8.10 Informatie Projectbureau HSL-Zuid inzake Half Verdiepte Open Bak (HVOB)

Op 14 september 2001 verzendt de HSL-Combinatie Zuid-Holland Midden de tekeningen inzake de Half Verdiepte Open Bak (HVOB)/intermediaire Zone aan de drie B gemeenten.

Vervolgens verzendt de Projectorganisatie HSL-Zuid op 28 september 2001 de notulen van de presentatie voorontwerp van de extra verdieping van de HVOB (half verdiepte open bak) aan de gemeenten (Berke dossier).

Het doel van de vergadering is het gewijzigde voorontwerp van de HVOB ter plaatse van de Berkelseweg te bekijken, te bespreken en indien mogelijk, vast te stellen. Aanleiding voor de ontwerpwijziging was het besluit van de Minister om gehoor te geven aan de wens van omwonenden het viaduct in de Berkelseweg te verlagen en hiervoor extra geld en tijd ter beschikking te stellen. Het gevolg van dit besluit was dat een nieuwe set randvoorwaarden in overleg met de omgeving is opgesteld. Deze zijn nu vertaald in het gewijzigde voorontwerp.

➤ *Planologische basis*

Het is gebleken dat het ontwerp past in het bestemmingsplan en het Tracébesluit. Er is dus geen procedure meer nodig.

➤ *Randvoorwaarden*

De volgende randvoorwaarden voor het ontwerp hebben betrekking op de extra verdieping ter plaatse van de Berkelseweg.

- de bovenkant weg, volgens interpretatie van de gemeente Bergschenhoek, wordt -3 meter tov het tracébesluit;
- de overspanning komt vlak boven het maaiveld en alleen over de HSL te liggen, dus niet over de ZoRo want daar is geen budget voor en het zou de aanleg van de ZoRo juist beperken;
- er worden normale constructiehoogten gehanteerd;
- de locatie van de Berkelseweg wordt niet aangepast;
- er worden geen liften meer geplaatst;
- er zit nog steeds extra speelruimte in NZ-richting van ca 25 m;
- het geplooid maaiveld wordt ter plaatse van de Berkelseweg ingesneden;
- de hoogte van de andere viaducten wordt gehandhaafd, inclusief de extra overspanning voor de ZoRo
- de Infraprovider is inmiddels geconstrueerd. Zij hebben een hogere bovenbouwconstructie (spoorconstructie) aangeboden. Hier is rekening mee gehouden in ontwerp, de bak zakt nog iets dieper.
- aan inspectie en onderhoud is in principe niets veranderd. Het inspectiepad loopt aan weerszijden van de Berkelseweg dood op het viaduct en kan via deuren in het hekwerk en trappen in de terp worden verlaten.

➤ *Uitvoering*

- vanwege de diepere uitvoering zijn langere palen nodig dan oorspronkelijk voorzien. Dit betekent dat er dieper geheid moet worden en er meer geluid geproduceerd wordt. Nieuwe geluidsberekeningen worden uitgevoerd. Indien nodig zullen extra beschermende maatregelen worden getroffen.
- De Berkelseweg wordt zo snel mogelijk gereed gemaakt zodat van daar uit in beide richtingen de HVOB aangelegd kan worden.

Voorontwerp wordt vastgesteld en zal te zijner tijd aan het college van Bergschenhoek worden voorgelegd.

8.11 Akoestisch onderzoek nieuw alignement HVOB

(concept 20 november 2001 en definitief 6 december 2001, Akoestisch onderzoek Nieuw alignement verdiepte bak HSL-Zuid Berkel en Rodenrijs / Bergschenhoek)

Als onderdeel van het Tracébesluit van de HSL-Zuid is in april 1998 een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting ten gevolge van deze nieuwe spoorlijn in de gemeenten Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek. In dit akoestisch onderzoek is destijds nagegaan wat de consequenties zijn van de aanleg voor de omliggende woningen en andere geluidsgevoelige objecten en welke geluidbeperkende maatregelen dienen te worden getroffen om te voldoen aan de geldende grenswaarden. Deze maatregelen zijn opgenomen in het Tracébesluit.

Ter hoogte van de gemeente Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek loopt het tracé van de HSL in zijn geheel over het grondgebied van de gemeente Bergschenhoek. Het tracé wordt grotendeels aangelegd met een verdiepte ligging.

Bij de uitwerking van het ontwerp van de verdiepte bak is de wens naar voren gekomen om deze bak 0,28 meter minder verdiept uit te voeren en ter hoogte van de onderdoorgang met de Berkelseweg extra te verdiepen, waarbij het spoor 3,35 meter dieper wordt uitgevoerd. De akoestische consequenties van deze wijziging in het alignement zijn in de onderhavige akoestische studie nader bezien. Randvoorwaarde hierbij is dat de akoestische situatie met het nieuwe alignement akoestisch gelijkwaardig of beter is, dan die beschreven in het Tracébesluit van april 1998.

In de onderhavige studie wordt tevens rekening gehouden met de consequenties van het Masterplan vormgeving voor de HSL-Zuid van april 2001, waarbij de aannemerscombinaties en de Projectorganisatie HSL-Zuid de uitgangspunten en richtlijnen voor de vormgeving en inpassing van de HSL vast hebben gelegd. Het Masterplan vormt de basis waarop de welstand de bouwaanvragen zal toetsen. Consequentie van het masterplan vormgeving voor de half verdiepte openbak is, dat de voet van de geluidschermen niet op de rand van de bak geplaatst zullen worden, maar op 4,8 meter uit het hart van het meest nabij gelegen spoor en schuin geplaatst zullen worden. Akoestisch is hierbij voor de afscherming de bovenzijde van het scherm dimensionerend. De hoogte aanduiding van de geluidschermen blijft ten opzichte van de rand van de bak, dan wel indien buiten het gebied van de half verdiepte open bak, de bovenkant van het spoor (B.S.).

8.11.1 Conclusies

De conclusies uit het Akoestisch onderzoek Nieuw alignement verdiepte bak HSL-Zuid Berkel en Rodenrijs / Bergschenhoek, zijn:

- een nieuw alignement van de HSL voor de verdiepte bak bij Berkel en Rodenrijs leidt tot een extra verdieping van de kruising met de Berkelseweg;
- het geluidsscherm dat hoog 3,0 m nabij deze kruising voorzien is kan 90 meter korter en 1,8 meter lager worden. De hoogte is 1,2 meter ten opzichte van de rand van de bak en geplaatst conform het Masterplan vormgeving;
- buiten het gebied van de kruising met de Berkelseweg komt het alignement 0,28 meter hoger te liggen. De akoestische effecten hiervan zijn beschouwd evenals een wijziging uit hoofde van de vormgeving waardoor geluidschermen verder weg komen te liggen;
- nabij de Wildersekade en Bonfut en Rodenrijseweg treedt er geen verslechtering op van de geluidssituatie;
- nabij de Vinex-locatie te Berkel en Rodenrijs, tussen de Wildersekade/Bonfut en de Boterdorpseweg treedt er een verhoging van de geluidbelasting op, die gecompenseerd dient te worden en met 0,4 meter opgehoogd moet worden naar 2,4 meter hoogte;
- het geplooid maaiveld is in de berekeningen meegenomen. Op de wal zal een geluidsscherm van 0 - 2,5 meter nog noodzakelijk zijn om op 65 meter afstand een geluidbelasting van 57 dB(A) te waarborgen op een waarneemhoogte van 16,5 meter;
- nabij de Edelsteenbuurt en de Componistenbuurt in de gemeente Berkel en Rodenrijs bedraagt de vereiste compensatie in schermhoogte 0,3 meter, de totale hoogte wordt dan 2,3 meter;
- voor de woningen van de Edelsteenbuurt/Componistenbuurt is het effectief om extra

geluidsschermen te plaatsen, de geluidswinst is 0 tot maximaal bijna 3 dB(A). Hierdoor ontstaat tussen km 10.60 en km 11.73 een aaneengesloten geluidsscherm, waarvan 430 m met een hoogte van 2,0 meter en 700 m met een hoogte van 2,5 meter.

8.12 Berkel en Rodenrijs Akoestische onderzoek Nieuw Alignement

(collegebesluit d.d. 29 januari 2002 naar aanleiding van Akoestisch onderzoek Nieuw alignement verdiepte bak HSL-Zuid Berkel en Rodenrijs / Bergschenhoek).

Conform vastgesteld:

- kennis te nemen van de onderzoeksresultaten en in te stemmen met het aanbrengen van extra schermhoogte ter hoogte van de Edelsteenbuurt en de Componistenbuurt;
- de Commissie Ruimte middels bijgaande notitie informeren

8.12.1 Notitie Commissie Ruimte

Inhoud notitie:

➤ *Inleiding*

Op 15 april 1998 heeft de Minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM het Tracébesluit voor de Hogesnelheidslijn-Zuid vastgesteld. Het Tracébesluit beidt onder meer inzicht in de te treffen geluidbeperkende maatregelen en de woningen waar de geluidsbelasting op de gevel de waarde van 57 dB(A) (de 'voorkeursgrenswaarde') ook het treffen van de geluidsafschermende maatregelen (zoals het aanbrengen van geluidsschermen) overschrijdt.

Teneinde tot dit inzicht te komen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin is nagegaan wat de consequenties van de aanleg van de HSL voor de omliggende woningen en andere geluidgevoelige objecten zijn. Dit heeft er toe geleid dat ter hoogte van onze gemeente op een aantal punten langs het tracé geluidsschermen worden aangebracht teneinde aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen. Nergens in onze gemeente wordt deze waarde overschreden. Van de mogelijkheid om door middel van de procedure 'verzoek tot vaststelling van een hogere waarde' een hogere geluidsbelasting toe te staan behoefde dan ook geen gebruik te worden gemaakt.

➤ *Nieuw Akoestisch onderzoek*

Eind 2001 is opnieuw akoestisch onderzoek gedaan. Hieraan liggen de volgende redenen ten grondslag:

1. de tunnelbak komt 0,28 meter minder diep te liggen

Bij de uitwerking van het ontwerp van de verdiepte bak is door de projectorganisatie HSL om technisch-financiële redenen besloten om de tunnelbak 0.28 meter minder verdiept uit te voeren. Hieraan is de voorwaarde verbonden dat de geluidsuitstraling neutraal moet blijven.

2. ter hoogte van de Berkelseweg wordt het spoor 3,35 meter verdiept

Medio vorig jaar besloot de minster van V&W om ter hoogte van de Berkelseweg de tunnelbak aanzienlijk te verdiepen. Behalve dat de Berkelseweg de HSL vrijwel op het niveau van het huidige maaiveld kan passeren, heeft dit positieve gevolgen voor de geluidsbelasting.

De beide hiervoor genoemde wijzigingen in het alignement zijn in het nieuwe akoestisch onderzoek verwerkt.

3. vormgeving geluidsschermen

In de geluidsberekeningen behorende bij het in 1998 uitgevoerde akoestisch onderzoek is uitgegaan van plaatsing van de geluidsschermen op de rand van de tunnelbak. Mede op instigatie van de Welstandscommissie zijn in het Masterplan vormgeving voor de HSL-Zuid, waarin de aannemerscombinaties en de Projectorganisatie HSL-Zuid de uitgangspunten en richtlijnen voor de

vormgeving en inpassing van de HSL hebben vastgelegd, de geluidsschermen niet op de rand van de bak gezet, maar daarbuiten.

Het nieuwe akoestische onderzoek brengt de consequenties van de gewijzigde situering in beeld en berekent de verhoging die noodzakelijk is om te komen tot een gelijkblijvende geluidsbelasting.

4. aanvullende geluidsschermen

Ter verbetering van het akoestisch klimaat in Berkelse woonwijken is in een bestuurlijk overleg met de HSL projectorganisatie afgesproken dat de projectorganisatie ongeveer € 227.000 investeert in het aanbrengen van extra geluidsschermen. Met dit bedrag kan ruim 450 m² extra scherm met bijbehorende funderingsconstructie worden aangebracht.

De Edelsteenbuurt en Componistenbuurt zijn, op een afstand van ongeveer 150 meter, de meest nabij de geplande hogesnelheidslijn gelegen woonwijken van onze gemeente. Mede vanwege de relatief hoge concentraties woningen binnen de geluidszone van de hogesnelheidslijn, profiteren deze wijken het meest van extra geluidsschermen. Na berekening van een aantal varianten is gekozen voor een zodanige verdeling van de extra schermhoogte dat een zoveel mogelijk uniforme schermhoogte en een zo groot mogelijk geluidsreductie wordt bereikt. De verbetering van de akoestische situatie bedraagt 0 tot bijna 3dB(A).

Uit de notulen van 4 februari 2002 van de Commissie Ruimte (gemeente Berkel en Rodenrijs):
Projectorganisatie licht aan de hand van sheets achtergronden en resultaat van het akoestisch onderzoek toe. De commissie neemt kennis van de onderzoeksresultaten.