

141-667

Raad voor de **ruimtelijke ordening**

PKB NIEUWE HSL-NOTA

R a R O

Willem Witsenplein 6
Postbus 30940
2500 GX 's-Gravenhage
Tel 070 - 339 1061
Fax 070 - 339 3089

RARO ADVIES PKB NIEUWE HSL-NOTA

Inhoudsopgave

Samenvatting

1 Inleiding

- 1.1. Adviesaanvraag
- 1.2. Opzet van het advies PKB Nieuwe HSL-Nota

2 Centrale vraagstelling voor de Nieuwe HSL-Nota

- 2.1. Centrale vraagstelling van het kabinet
- 2.2. Centrale vraagstelling van de Raad
- 2.3. VINEX, SVV2 en het Nationaal Milieubeleidsplan als beleidskader
- 2.4. Financiële aspecten
- 2.5. Ruimtelijke kwaliteit

3 Beleidskeuzen op internationaal niveau: De strategische beleidskeuze

- 3.1. Inleiding
- 3.2. Economische effecten van verbeterde bereikbaarheid
- 3.3. Effecten voor het milieubeleid
- 3.4. Ruimtelijke kwaliteit als resultaat van de strategische beleidskeuze

Conclusie

4 Beleidskeuzen op het niveau van de Randstad/Stedenring: De vervoerkundige beleidskeuze

- 4.1. Inleiding
- 4.2. Economische aspecten van de vervoerkundige beleidskeuze
 - 4.2.1. Economische effecten voor de Randstad
 - 4.2.2. De vervoersprognose voor de buitenlandse markt
 - 4.2.3. De vervoersprognose voor de binnenlandse markt
 - 4.2.4. De vervoersalternatieven beoordeeld op bereikbaarheid, betrouwbaarheid, medegebruik, toekomstwaarde en exploitatie.

- 4.3. De effecten voor het milieubeleid

- 4.4. Het scheppen van ruimtelijke kwaliteit met de HST
 - 4.4.1. Een visie op de ontsluiting van de Randstad/Stedenring met de HST
 - 4.4.2. Het scheppen van gebruikswaarde met de HST voor de internationale knooppunten in de Randstad.

Conclusie

5 . Beleidskeuzen op regionaal niveau: de tracékeuze

- 5.1. Inleiding
- 5.2. De tracékeuze aan milieukwaliteit getoetst
- 5.3. De tracékeuze aan ruimtelijke kwaliteit getoetst
 - 5.3.1. Aandachtspunten voor ruimtelijke kwaliteit op regionaal niveau
 - 5.3.2. De tracékeuze voor een directe verbinding Rotterdam/Amsterdam aan ruimtelijke kwaliteit getoetst
 - 5.3.3. De tracékeuze ten zuiden van Rotterdam aan ruimtelijke kwaliteit getoetst
 - 5.3.4. Mitigerende maatregelen aan ruimtelijke kwaliteit getoetst

Conclusie

EINDCONCLUSIE

SAMENVATTING

1 Inleiding

Conform het advies over taak en samenstelling ex art. 32 BRO en ook conform de inmiddels zo gegroeide taakverdeling met het OVI beperkt de Raad zich in zijn advies over de Nieuwe HSL-Nota tot de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid. In het advies zijn met name de ruimtelijk structurerende effecten op langere termijn aan de orde gesteld waarbij vooral is ingegaan op ruimtelijke kwaliteit op internationaal niveau, het niveau van de Randstad/Stedenring en op regionaal niveau.

2 Centrale vraagstelling voor de Nieuwe HSL-Nota

Een goede kwaliteit van de besluitvorming waarbij sprake is van een visie op de HST als middel om op diverse schaalniveau's ruimtelijke kwaliteit te bereiken leidt voor de Raad tot de volgende centrale vraag:

Op welke wijze kan met HST op verschillende schaalniveau's nieuwe ruimtelijke kwaliteit worden geschapen als resultaat van een afweging van:

- de verbetering van de bereikbaarheid van Nederland in het algemeen en de Randstad in het bijzonder door aansluiting op het Europees netwerk van hogesnelheidslijnen
- de verbetering van de interne bereikbaarheid van de Randstad door de bijdrage van hoge snelheidstreinen aan de interne ontsluiting.
- de consequenties voor het leefmilieu.

De Raad acht het gewenst, dat de Regering in PKB deel 3 nader ingaat op het voor Nederland en met name de Randstad gewenste concept voor een HST structuur die een samenhangend geheel vormt met de structuur van verstedelijking en met het bestaande spoorwegnet en daarmee resulteert in ruimtelijke kwaliteit.

Op het gebied van de financiering van de infrastructuur vragen twee majeure investeringsprojecten veel aandacht van de overheid, de HST en de Betuwelijn. Uit het oogpunt van economisch rendement, milieueffecten en de gewenste ruimtelijke inrichting acht de Raad een bereikbare Randstad en Stedenring door goed stedelijk en stadsgewestelijk openbaar vervoer van evenzoveel belang. Hij waarschuwt er dan ook voor, dat investeringen en eventuele exploitatiebijdragen in de HST niet ten koste mogen gaan van financiële ruimte om te investeren in de noodzakelijke verbetering van het overig openbaar vervoer tussen en binnen de stedelijke agglomeraties en daarbuiten, noch van de exploitatie daarvan.

3 Beleidskeuzen op internationaal niveau: De strategische beleidskeuze

De effecten voor economie en milieu en de ruimtelijke kwaliteit die resulteert afwegend acht de Raad de HST een belangrijk middel om Nederland in het algemeen en de Randstad als eenheid in het bijzonder op het Europese net van hogesnelheidstreinen aan te sluiten. De Raad verzoekt de Regering in deel 3 bijzondere aandacht te geven aan concrete maatregelen ten behoeve van de inpassing van de HST in het totale mobiliteitsbeleid. Daarbij dient sprake te zijn van omzetting in concrete maatregelen waarvoor Nederland op internationaal niveau het initiatief dient te nemen.

4 Beleidskeuzen op het niveau van de Randstad/Stedenring: De vervoerkundige beleidskeuze

De Raad ziet het effect van de HSL op de aantrekkelijkheid van de Randstad als vestigingsplaats als het belangrijkste economische effect. Gezien de onzekerheden over de toekomstige ontwikkeling acht de Raad het gewenst in deel 3 van de PKB een beter

inzicht te krijgen in de gevolgen van een hogere en lagere prognose. Hij acht het verschil in binnenlandse reizigers tussen de BBLN en het Nieuwe-Lijnen alternatief opvallend en nodigt de Regering uit naast een bandbreedte voor de binnenlandse prognoses dit verschil nader te onderbouwen. De Raad vraagt zich af, mede met het oog op het vermijden van aantasting van stedenbouwkundige structuren, waarom de Verbeterde Nieuwe Lijn Zuid variant in de Beleidsnota niet is geselecteerd en daardoor niet als zelfstandig afgewogen variant is behandeld. Daarnaast vraagt hij zich af, mede naar aanleiding van de resultaten van de TU-Delft studie, of het mogelijk is een variant te ontwikkelen waarbij enerzijds de kwaliteit van de internationale en binnenlandse treindienst verzekerd is en anderzijds de grootste bezwaren van de bundelingsvariant, de aantasting van het stedelijk gebied, beperkt kunnen worden.

Voor het gedeelte ten zuiden van Rotterdam ligt de situatie anders, daar is ten behoeve van de HST extra capaciteit gewenst. Tevens is er behoefte om niet alleen meer persontreinen te laten rijden (waaronder HST's), maar ook meer goederentreinen. Bovendien bestaan in het kader van Rail 21 ten zuiden van Dordrecht geen plannen voor verruiming van de capaciteit. (par. 4.1.)

Een brede aanpak van het mobiliteitsvraagstuk is noodzakelijk om een optimum te bereiken tussen een hoge substitutie van auto en vliegtuig door de HST enerzijds en een zo beperkt mogelijke generatie van mobiliteit door de HST anderzijds. (par.4.2.)

De bereikbaarheid van de vier grote steden in de Randstad moet worden veiliggesteld. Met de Regering verwacht de Raad daarbij van de HST een positieve rol aangezien het een structurend element kan vormen in het meer als eenheid functioneren van de Randstad. Daarbij doet zich voor de Randstad de belangrijke vraag voor hoeveel en welke knooppunten in het HST-netwerk vanuit de ruimtelijke invalshoek gewenst zijn. De Regering kiest voor de aanleg van een directe HST verbinding tussen Amsterdam/Schiphol en Rotterdam, waarbij Den Haag niet direct wordt aangedaan. Gezien het in de VINEX uitgezette beleid verwacht de Raad echter een gelijkwaardige internationale aansluiting van de internationale knooppunten Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, alsmede van de mainport Schiphol. Een mindere kwaliteit van de aansluiting van Den Haag op het internationale netwerk kan op lange termijn gevolgen hebben voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad in het algemeen en Den Haag in het bijzonder.

Op het beleidskeuzeniveau van de Randstad is het nadeel van een snelle rechtstreekse verbinding Rotterdam-Schiphol/Amsterdam in vergelijking met een HST verbinding via Den Haag vooral ruimtelijk van karakter. Het knooppunt Den Haag komt in een enigszins perifere positie te liggen, wat ten koste kan gaan van zijn internationale status en van het VINEX uitgangspunt van samenhang tussen de 4 stedelijke knooppunten in de Randstad. Tegenover deze nadelen bestaat uit vervoerkundig oogpunt het voordeel dat een snelle rechtstreekse verbinding leidt tot een aanzienlijke bekorting van de reistijd tussen Schiphol/Amsterdam en Rotterdam. Dit betekent een positieve bijdrage aan het vergroten van de onderlinge bereikbaarheid en daarmee samenhang tussen twee belangrijke stedelijke gebieden in de Randstad.

Bovengenoemde voor- en nadelen overwegende onderscheidt de Raad op het niveau van de Randstad voor het traject ten noorden van Rotterdam twee opties:

- Een HST over de bestaande uitgebouwde verbinding via Den Haag naar Amsterdam/Schiphol die bij de entree Rotterdam aansluit op de HST lijn naar het zuiden. Op deze verbinding is een snelheid mogelijk van ca. 200 km per uur.
- Een HST over een snelle rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam en Schiphol/Amsterdam met een maximum snelheid van ca. 300 km per uur.

De Raad nodigt de Regering dan ook uit, zijn visie op de ontwikkeling van de Randstad in samenhang met de ontwikkeling van het Groene Hart en in samenhang met een visie op de ontwikkeling van het vervoersstelsel tussen de stedelijke knooppunten in de Randstad, nader aan te geven. Het is gewenst, dat deze visie tevens dient ter onderbouwing van de beleidskeuze van de Regering in PKB deel 3.

Op het niveau van de Stedenring bestaat ten zuiden van Rotterdam de behoefte de bereikbaarheid met Breda te verbeteren, waardoor de interne samenhang in de Stedenring Centraal Nederland wordt versterkt. De Raad is ten zuiden van Rotterdam voorstander van een snelle verbinding via Breda met de mogelijkheid van hoge snelheden boven de 200 km per uur met medegebruik voor het binnenlands treinverkeer. (par. 4.3.)

5 Beleidskeuzen op regionaal niveau: de tracékeuze

Zowel de tracés A1 als B3 doen afbreuk aan de gebruikswaarde van het Groene Hart, doordat doorsnijding plaatsvindt van gebieden met grote natuur-, agrarische- en recreatieve waarden. Tevens vindt aantasting plaats van woningbouwlocaties. De wijze van aantasting is echter per tracé verschillend. Een karakteristiek verschil tussen de A1 en B3 tracés is de langere bundeling van tracé B3 met de aanwezige infrastructuur. Ook met de door de Regering genomen mitigerende maatregelen verminderen de A1 en B3 tracés de belevingswaarden van het Groene Hart door verstoring van het huidige landschapsbeeld en de barrièrewerking. De aantasting in het landelijk gebied is ingrijpend, omdat het nu over het algemeen een landschappelijk open karakter heeft. Verstoringen van de gebruikswaarde en belevingswaarde van het Groene Hart door de A1 en B3 tracés gaan in veel gevallen samen met de aantasting van de toekomstwaarde van het gebied. Zelfs indien maatregelen worden genomen om verbroken verbindingen te herstellen verandert de ruimtelijke constellatie zodanig, dat de HST visueel en functioneel van elkaar gescheiden gebiedsdelen doet ontstaan. De toekomstwaarde van het Groene Hart voor wat betreft ecologie en natuur wordt in beide varianten aangetast door doorsnijding van ecologische verbindingzones en verstoring van vogelgebieden.

De voor het BBLN tracé noodzakelijke aanleg van een vijfde en zesde spoor door het stedelijk gebied van Delft, Rijswijk, Den Haag, Leidschendam/Voorburg en Leiden met een totale breedte van ca 50 m beperkt de gebruikswaarde van het stedelijk gebied en geeft daar een aanzienlijke barrière. De onderlinge bereikbaarheid van sterk op elkaar georiënteerde gebieden wordt aangetast. Een spoorlijn in stedelijk gebied, mits goed ingepast, behoeft de belevingswaarde niet ernstig aan te tasten. Bij een hoge ligging, zoals op een aantal plaatsen is voorzien, ontstaat echter een harde confrontatie tussen spoor en het doorsneden stedelijk gebied. Bovendien zal bij de BBLN het spoor in versterkte mate als scheidend worden ervaren. De aantasting van het doorsneden gebied maakt in het stedelijk gebied op grote schaal herinrichting gewenst, zoniet noodzakelijk. Deze herinrichting geeft kansen om gewenste ontwikkelingen te versterken en ruimtelijke kwaliteit in het stedelijk gebied te scheppen. Zo kan bij de BBLN in de nabijheid van station Den Haag HS, mits actief beleid en voldoende financiële middelen beschikbaar zijn, een tweede centrale kern van Den Haag ontstaan. (par. 5.1.)

Vanuit het oogpunt van versterking van de interne samenhang in de Stedenring Centraal Nederland en de Randstad biedt voor het deel ten zuiden van Rotterdam het tracé F-noord/F-zuid de meeste gebruikswaarde. (par. 5.2.)

EINDCONCLUSIE

De RARO onderschrijft unaniem de keuze van de Regering voor aansluiting van Nederland op het internationale net van hogesnelheidsverbindingen.

Voor het traject ten noorden van Rotterdam kiest een deel van de Raad voor een rechtstreekse verbinding Rotterdam-Schiphol/Amsterdam en steunt dit deel de voorkeur van de Regering voor het A1 tracé.

Voor hetzelfde traject kiest een ander deel van de Raad voor een HST verbinding Rotterdam-Den Haag-Schiphol/Amsterdam over het bestaande maar kwalitatief sterk verbeterde tracé via Den Haag die bij de entree Rotterdam aansluit op de HST lijn naar het zuiden.

Voor het traject ten zuiden van Rotterdam kiest de Raad unaniem voor tracé F-noord/F-zuid.

1 Inleiding

1.1. Adviesaanvraag

Op 10 mei 1994 heeft de Regering de ontwerp PKB nieuwe HSL-Nota uitgebracht, het betreft het Nederlandse deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs/Londen. De PKB bevat de ontwerp-planologische kernbeslissing met bijbehorende tracénota. Tevens is het milieu-effectrapport uitgebracht. Voor de Hogesnelheidslijn wordt gebruik gemaakt van de bijzondere procedure uit de Tracéwet ten behoeve van projecten van nationaal belang. Deze nota vervangt integraal de HSL-Nota van 28 maart 1991.

De regering heeft over de ontwerp PKB aan de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening advies gevraagd (zie bijlage 1). Bij brief van 27 juni 1994 heeft de Minister van VROM mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat de RARO verzocht hem voor 17 november 1994 te adviseren. Ook aan het OVI en de Commissie voor de Milieu-effectrapportage is gevraagd op de HSL-Nota te reageren. De inspraaktermijn heeft gelopen tot 19 september. De resultaten van de inspraak zijn weergegeven in het rapport "Hoofdpijnen van de inspraak" en zijn betrokken bij de opstelling van het raadsadvies. De Raad heeft het advies vastgesteld in de Raadsvergadering van 21 december 1994. De Commissie Infrastructuur heeft in uitgebreide samenstelling het advies voorbereid.

1.2. Opzet van het advies PKB Nieuwe HSL-Nota

De minister heeft de RARO advies gevraagd over de ruimtelijke ordening en economische aspecten. Conform het advies over taak en samenstelling ex art. 32 BRO en ook conform de inmiddels zo gegroeide taakverdeling met het OVI beperkt de Raad zich in zijn advies over de Nieuwe HSL-Nota tot de hoofdpijnen van het te voeren ruimtelijk beleid. Gezien de adviesaanvraag van de minister zijn ook economische aspecten bij de beschouwingen betrokken. De minister heeft geen milieuaspecten in zijn adviesaanvraag opgenomen, mogelijk omdat hij ook advies heeft gevraagd aan de Commissie voor de Milieu-effectrapportage. Gezien de grote milieubelangen bij de besluitvorming over de HSL heeft de Raad gemeend naast de ruimtelijke- en economische aspecten tevens te moeten adviseren over de milieuaspecten, zij het beperkt tot hoofdpijnen en ruimtelijk verwante zaken.

In het advies zijn met name de ruimtelijk structurerende effecten op langere termijn aan de orde gesteld waarbij vooral is ingegaan op ruimtelijke kwaliteit op internationaal niveau, het niveau van de Randstad/Stedenring en op regionaal niveau. Het internationaal niveau betreft de strategische beleidskeuze van de Regering. Op het niveau van de Randstad/Stedenring gaat de Raad in op de vervoerkundige beleidskeuze. Op regionaal niveau bespreekt de Raad de tracékeuze van de Regering. De Raad wijst erop, dat het overlegrapport van het OVI nader ingaat op de meer specifieke tracé-aspecten en dat de MER-Commissie in zijn rapport advies uitbrengt over de milieu-effecten.

In dit advies formuleert de Raad in hoofdstuk 2 zijn centrale vraagstelling en zet uiteen in hoeverre VINEX, SVV2 en het Nationaal Milieubeleidsplan als kader kunnen fungeren voor de PKB Nieuwe HSL-Nota. Vervolgens beoordeelt hij vanuit zijn centrale vraagstelling in de hoofdstukken 3 en 4 op internationaal niveau en op het niveau van de Randstad/Stedenring de beleidskeuzen van de Regering. Dit betreft de strategische en vervolgens de vervoerkundige beleidskeuze. Toetsing vindt plaats vanuit de invalshoeken economie, leefmilieu en ruimtelijke kwaliteit. Vervolgens beoordeelt de Raad op regionaal niveau vanuit de invalshoek van leefmilieu- en ruimtelijke kwaliteit de tracékeuze van de Regering. De hoofdstukken worden afgesloten met een conclusie. Het advies wordt afgesloten met een eindconclusie.

2 Centrale vraagstelling voor de Nieuwe HSL-Nota

2.1. Centrale vraagstelling van de Regering

Voor de Regering gaat het in de PKB Nieuwe HSL-Nota om de bereikbaarheid per trein van Nederland en in het bijzonder de Randstad met daarin de knooppunten Rotterdam en Amsterdam/Schiphol. Daarbij staat de volgende vraag centraal:

Waar ligt, de voor en nadelen afwegend, het optimum tussen:

- **het verbeteren van de bereikbaarheid per trein in zuidelijke richting en**
- **de consequenties daarvan voor de leefbaarheid, als afgeleide van milieu, natuur en landschap en ruimtelijke kwaliteit.**

Bij de beantwoording van deze centrale vraag richt de Regering zich op een drietal keuzes:

- De strategische keuze van de wenselijkheid dat Nederland in zuidelijke richting onderdeel gaat uitmaken van het Europese net van hogesnelheidsspoorwegen
- De vervoerkundige keuze van het gewenste kwaliteitsniveau van de internationale treinverbinding naar het zuiden
- Als bovenstaande keuzen leiden tot de noodzaak de railinfrastructuur aan te passen, welke tracékeuze leidt dan tot zo min mogelijk nadelige effecten

Om deze centrale vraag te beantwoorden is een aantal tracévarianten ontwikkeld en vergeleken. Dit is gebeurd aan de hand van een aantal beoordelingsaspecten. Op het niveau van de vervoerkundige alternatieven speelt vooral de vervoerswaarde van de verschillende alternatieven, de omvang van de substitutie, het genereren van nieuwe reizigers, de bereikbaarheid, het energiegebruik, de betrouwbaarheid van de dienstregeling, de medegebruiksmogelijkheden, de toekomstwaarde van de infrastructuur en het exploitatie-resultaat een rol. Voor de vergelijking van de tracévarianten zijn de omgevingseffecten en de investeringen in de infrastructuur belangrijk. Na afweging van de verschillende tracévarianten kiest de Regering ten noorden van Rotterdam voor tracé A1. Ten zuiden van Rotterdam gaat de voorkeur van de Regering uit naar tracévariant Fnoord-Fzuid. In het overleg met België gaat de Nederlandse voorkeur uit naar de westelijke variant van tracé Fzuid.

2.2. Centrale vraagstelling van de Raad

Ten opzicht van de eerdere HSL-Nota heeft de PKB Nieuwe HSL-Nota een aantal veranderingen ondergaan. Dit omvangrijke infrastructuurproject, waaraan voor de samenleving naast belangrijke voordelen ook grote nadelen zijn verbonden, is ruim onderbouwd met onderzoek. Gezamenlijk met de Beleidsnota heeft de Regering een uitgebreide set van nota's en deelnota's uitgebracht. Hiermee is de in 1991 uitgesproken wens van de inspraak van extra aanvullende informatie serieus opgepakt. De Raad constateert, dat de nationale dimensie van de HSL en de meerwaarde van nieuwe infrastructuur voor het binnenlands (mede)gebruik meer aandacht heeft gekregen. Tevens is meer aandacht besteed aan de (on)mogelijkheden van het benutten van het bestaande spoor. Voorts is een wijziging opgetreden in de voorkeurstracés. Daarnaast is in deelrapport 3 expliciet ingegaan op de relatie met de ruimtelijke ordening. Desondanks constateert de Raad dat ook de Nieuwe HSL-Nota in de inspraak veel stof heeft doen opwaaien. Veel betrokkenen kunnen zich niet in de nieuwe plannen van de Regering vinden en achten opzet en omvang van de nieuwe HSL-nota voor insprekers en voor de volksvertegenwoordiging zodanig dat een gedegen studie nauwelijks mogelijk is. In veel reacties wordt de Regering onnadenkendheid over de gevolgen voor de betrokkenen verweten. Ook wordt gewezen op onzorgvuldigheid, zowel ten aanzien van de nota als ten opzichte van het totale (rijks)beleid en op het doorzetten en doordrukken van een prestigeobject "waar niemand op zit te wachten".

De gang van zaken bij de Betuwelijn heeft aangetoond, dat bij de realisering van grote infrastructurele project de aanwezigheid van voldoende maatschappelijk draagvlak van essentieel belang is voor een goede besluitvorming. Dat leidt tevens tot het voorkomen van vertragingen in deze besluitvorming. Het brengt de Raad ertoe een goede kwaliteit van de besluitvorming voor het verkrijgen van voldoende maatschappelijk draagvlak in dit advies voorop te stellen. Goede kwaliteit van de besluitvorming wil zeggen dat de besluitvorming omtrent het HSL project plaatsvindt vanuit een visie op de HSL als middel om op diverse schaalniveau's ruimtelijke kwaliteit te bereiken die structurerend is voor de uiteindelijke tracékeuze. De PKB dient de ruimtelijke randvoorwaarden te bevatten waarbinnen de ontwikkeling en de keuzen voor tracés plaatsvindt. Ruimtelijke ordening heeft daarin de positie van een afwegingskader waarbinnen de verbetering van de bereikbaarheid en de consequenties voor de leefbaarheid als de twee belangrijkste elementen van de centrale vraagstelling van de Regering met elkaar in evenwicht worden gebracht. Ruimtelijke kwaliteit is het beoogde resultaat van een afweging tussen de verschillende claims die in de toekomst vanuit de tracés en vanuit de omgeving op de beschikbare ruimte worden gelegd.

Nader geconcretiseerd is ruimtelijke kwaliteit het resultaat van het met elkaar in evenwicht brengen van economische effecten van verbetering van de bereikbaarheid, ruimtelijke effecten op het verstedelijkingspatroon, vervoerkundige aspecten en de gevolgen voor milieu, natuur en landschap op lange termijn. Een goede kwaliteit van de besluitvorming vereist, dat op verschillende schaalniveau's invulling plaatsvindt van deze ruimtelijke kwaliteit. Met VINEX, SVV2 en het Nationaal Milieubeleidsplan als uitgangspunt dient op het niveau van de Randstad en hoger nader te worden gezien op welke wijze met de HST nieuwe ruimtelijke kwaliteit kan worden geschapen. Op deze aspecten is een visie noodzakelijk, waarmee het HST project vervolgens op zijn effecten kan worden beoordeeld. Deze visie betreft een aantal onderwerpen:

- Visie op de wijze waarop Nederland in het algemeen en de Randstad in het bijzonder kan worden aangesloten op het Europees netwerk van hoge snelheidslijnen.
- Visie op de HST als middel voor de interne ontsluiting van de Randstad ter versterking van de interne samenhang.
- Visie op het in samenhang met de HST te voeren beleid voor het Groene Hart van de Randstad.
- Visie op het in samenhang met de HST te voeren mobiliteitsbeleid en beleid ter bescherming van de kwaliteit van het leefmilieu.

Een goede kwaliteit van de besluitvorming waarbij sprake is van een visie op de HST als middel om op diverse schaalniveau's ruimtelijke kwaliteit te bereiken leidt voor de Raad tot de volgende centrale vraag:

Op welke wijze kan met HST op verschillende schaalniveau's nieuwe ruimtelijke kwaliteit worden geschapen als resultaat van een afweging van:

- de verbetering van de bereikbaarheid van Nederland in het algemeen en de Randstad in het bijzonder door aansluiting op het Europees netwerk van hogesnelheidslijnen
- de verbetering van de interne bereikbaarheid van de Randstad door de bijdrage van hoge snelheidstreinen aan de interne ontsluiting.
- de consequenties voor het leefmilieu.

2.3. VINEX, SVV2 en het Nationaal Milieubeleidsplan als kader voor de PKB Nieuwe HSL-Nota

De Regering geeft, volgens de nota, met deze ontwerp-PKB uitwerking aan eerdere uitspraken betreffende deze hogesnelheidsspoorverbinding zoals opgenomen in het

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer(SVV-2), de Vierde nota over de ruimtelijke ordening(VINEX) en het Nationaal Milieubeleidsplan(NMP+ en NMP-2). Meerdere keren brengen insprekers echter naar voren dat de plannen op gespannen voet staan met het regeringsbeleid zoals dat in deze nota's is neergelegd. Zo wordt door veel insprekers gesteld dat de aanleg niet overeenkomt met het uitgangspunt van het rijksbeleid als het gaat om duurzame ontwikkeling. De Raad is van mening, dat deze nota's weliswaar het geïntegreerde beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening, het verkeer en vervoer en het milieu bieden, maar daarnaast is een vertaling gewenst van dit beleid naar de infrastructuurprojecten. Deze vertaling moet duidelijk maken op welke wijze de infrastructuurnetwerken een ondersteuning betekenen voor het in PKB's en beleidsnota's vastgelegd beleid en resulteren in een samenhangend infrastructuurbeleid. Willen VINEX, SVV2 en het Nationaal Milieubeleidsplan als kader kunnen fungeren, dan is in de PKB Nieuwe HSL-Nota een vertaling noodzakelijk van het geïntegreerd beleid in genoemde drie nota's naar de infrastructuurplanning. Deze vertaling betreft met name de interactie tussen de HSL-infrastructuur en de structuur van de verstedelijking in ons land. Dit impliceert een herijking van dit beleid, gelet op de introductie van een nieuw structurelement.

De indruk moet worden vermeden, dat een Frans en in de verdere toekomst mogelijk Duits injectiesysteem op basis van een op die landen toegesneden technologisch concept zonder meer als superstructuur in het bestaande Nederlandse spoorwegnet wordt ingebouwd. De Raad acht het dan ook gewenst, dat de Regering in PKB deel 3 nader ingaat op het voor Nederland en met name de Randstad gewenste concept voor een HST structuur die een samenhangend geheel vormt met de structuur van verstedelijking en met het bestaande spoorwegnet en daarmee resulteert in ruimtelijke kwaliteit. Vanuit dit concept dient zij vervolgens het project op zijn effecten te beoordelen. Met de opstelling van een dergelijke visie vermijdt de Regering de op zich onjuiste indruk, de realisatie van infrastructuur voor hoge snelheidslijnen als doel op zichzelf voorop te stellen en scheidt zij samenhang met het totale ruimtelijke en mobiliteitsbeleid.

2.4. Financiële aspecten

Een groot probleem bij de besluitvorming over een project als de Hogesnelheidslijn zijn de daaraan verbonden hoge kosten gekoppeld aan de onzekerheid over de dekking van deze kosten. De RARO heeft in zijn advies over de Betuweroute de eis gesteld dat de financiële uitvoerbaarheid van een project-pkb voldoende verzekerd moet zijn. Enerzijds gaat het dan om de investeringskosten en anderzijds om de exploitatiekosten. In de nieuwe HSL-nota is sprake van een integrale benadering van investeringen en exploitatie. Investeringskosten en exploitatiekosten worden evenwichtig tegen elkaar afgewogen. De Raad kan zich goed vinden in deze aanpak, het voorkomt dat er investeringen worden gedaan in (nieuwe) spoorlijnen terwijl er geen geld is om daar treinen over te laten rijden.

Een groot aantal insprekers merkt op dat de financiële onderbouwing van de nieuwe HSL-nota veel te wensen overlaat. Dat betreft zowel de aanleg van de nieuwe infrastructuur als de exploitatie van de HST. Veel insprekers wijzen erop dat als het gaat om de nieuwe infrastructuur een aantal belangrijke kostenposten niet zijn opgenomen of zijn onderschat. De Raad constateert, dat de overheid zelf slechts beperkte middelen heeft gereserveerd voor de HSL en dat die zeker niet toereikend zijn voor de dekking van de totale investerings- en exploitatiekosten van de HSL. Daarnaast rekent het rijk op een EG-bijdrage van 350 miljoen. Deze verwachting blijkt echter gebaseerd te zijn op een informele meerjarenafpraak tussen de Ministers in de ECOFIN-raad van de EG, terwijl de feitelijke subsidie-aanvragen per jaar ingediend moeten worden en ook per jaar beoordeeld worden. Wel is zeker dat zowel de Betuweroute als de HSL hoog op de prioriteitenlijst staan van de Trans Europese Netwerken (TEN). De werkgroep Christophersen is echter nog bezig om dit verder te bekijken.

De Regering stelt in de nieuwe HSL-nota voor om de Hogesnelheidslijn gedeeltelijk privaat

te financieren zodat de financiële uitvoerbaarheid toch verzekerd is. Indien dat op bedrijfseconomische gronden mogelijk is, wijst de Raad dit niet op voorhand af. Wel is hij van oordeel, dat aanleg en onderhoud van dergelijke grootschalige infrastructuurprojecten primair moet worden gerekend tot de kerntaken van de overheid. Private financiering mag dan ook niet als toetspunt worden gesteld bij de realisatie van een bepaald project. Wel kan de commerciële exploitatiemogelijkheid van een bepaald project als toetspunt worden meegenomen.

Op het gebied van de financiering van de infrastructuur vragen twee majeure investeringsprojecten veel aandacht van de overheid, de HST en de Betuwelijn. Uit het oogpunt van economisch rendement, milieueffecten en de gewenste ruimtelijke inrichting acht de Raad een bereikbare Randstad en Stedenring door goed stedelijk en stadsgewestelijk openbaar vervoer van evenzoveel belang. Hij waarschuwt ervoor, dat investeringen en eventuele exploitatiebijdragen in de HST en de Betuwelijn niet ten koste mogen gaan van financiële ruimte om te investeren in de noodzakelijke verbetering van het overig openbaar vervoer tussen en binnen de stedelijke agglomeraties en daarbuiten, noch van de exploitatie daarvan.

2.5. Ruimtelijke kwaliteit

In meerdere adviezen en publikaties heeft de Raad zijn opvattingen over het begrip ruimtelijke kwaliteit uiteengezet. Daarbij maakte hij een onderscheid in de componenten gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. In deze paragraaf bespreekt de Raad in algemene zin de toepassing van het begrip ruimtelijke kwaliteit op de HST.

Het scheppen van gebruikswaarde met de HSL heeft betrekking op de gewenste ondersteuning van ruimtelijke functies door het creëren van een goede bereikbaarheid zowel binnen de Randstad als met de omringende Europese landen. De gewenste ondersteuning bestaat uit de versterking van de stedelijke knooppunten en van de internationale vestigingsmilieu's.

In de ruime omgeving kunnen HSL tracés afbreuk doen aan de belevingswaarde. Voor de belevingswaarde is het van groot belang, dat de tracés zich zo goed mogelijk voegen in de gewenste ruimtelijke structuren in het landelijk en stedelijk gebied en deze zo goed mogelijk ondersteunen en versterken. Daarnaast kunnen nieuwe elementen die samenhangen met HSL tracés ook structuur en verbetering aanbrengen in een bestaande rafelige situatie. Voor de omgeving van de tracés is toekomstwaarde een belangrijk aspect van ruimtelijke kwaliteit. Wil voor de omgeving sprake zijn van toekomstwaarde dan is een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en een stabiele ruimtelijke structuur vereist. Voor bestaande functies in de omgeving van de tracés, zoals bijvoorbeeld landbouw en natuur, scheidt dat duidelijkheid over ruimtelijke randvoorwaarden. Toekomstwaarde betekent ook vrijheid in ontwikkelingsmogelijkheden. Dat geldt zowel voor bestaande als nieuwe vormen van ruimtegebruik.

3 Beleidskeuzen op internationaal niveau: De strategische beleidskeuze

3.1. Inleiding

De Regering wil de bereikbaarheid van Nederland per trein verbeteren en wil Nederland volwaardig onderdeel laten uitmaken van het Europees net van hogesnelheidstreinverbindingen. In deze nota is op strategisch niveau de verbetering van de bereikbaarheid van Nederland per trein in zuidelijke richting aan de orde. Daarbij acht zij met name de economische effecten, de gevolgen voor het milieu op lange termijn en de ruimtelijke ontwikkeling van belang. Er zijn een aantal mogelijkheden denkbaar om aan te sluiten op het Europees net van hogesnelheidstreinverbindingen. De Regering kiest voor het scenario dat Nederland volwaardig onderdeel gaat uitmaken van het Europees net van hogesnelheidsspoorlijnen.

Slechts een bescheiden aantal insprekers spreekt zich uit over het al dan niet aansluiten van Nederland op het Europese net van hogesnelheidstreinen. Diegenen die dat wel doen achten aansluiting van belang voor Nederland. Slechts een gering aantal insprekers is er niet van overtuigd dat Nederland deel moet uitmaken van het Europese hogesnelheidsnet.

In dit hoofdstuk beoordeelt de Raad deze beleidskeuze aan de hand van aspecten als de economische effecten, de consequenties voor het leefmilieu en de wijze waarop de strategische keuze resulteert in ruimtelijke kwaliteit.

3.2. Economische effecten van verbeterde bereikbaarheid

Voor de economische effecten van de strategische beleidskeuze heeft de Regering gekeken naar de macro-economische gevolgen op lange termijn, zoals de verbetering van het internationale vestigingsklimaat, de additionele handelsstromen, de bestedingen door nieuwe reizigers en de daarmee samenhangende werkgelegenheid. Daarnaast is gekeken naar de baten voor de reizigers.

Een aantal insprekers uit zijn twijfel over de grote positieve economische effecten van de HSL, zoals die in de nieuwe HSL-nota worden weergegeven. In elk geval mogen ze niet worden overschat.

De Raad is van mening, dat Nederland met zijn gunstige geografische positie van oudsher een belangrijke functie heeft als toegangspoort en als Europees transitoland bij uitstek. Aan die positie ontleent ons land een keur van economische activiteiten, die voor zijn continuïteit voortdurende aandacht voor de nationale infrastructuur vereisen. Daarbij gaat het om eigentijdse netwerken voor zowel vrachtvervoer als voor informatieoverdracht en voor personenvervoer.

De internationale ontwikkelingen in Europa zijn, met name sinds de val van de Berlijnse muur in politieke en economische zin in een stroomversnelling geraakt. Hetzelfde kan worden gezegd voor de plannen tot ontwikkeling van transeuropese netwerken. Voor het personenvervoer via hogesnelheidslijnen heeft men in een aantal lidstaten nieuwe spoortracés aangelegd of een besluit daartoe genomen. Door het wegvallen van Europese binnengrenzen is het van belang, dat belangrijke economische centra als de Regio Parijs,

Frankfurt, Berlijn, Brussel en London via hogesnelheidstreinverbindingen beter en sneller voor ons land bereikbaar zijn. Doordat de rest van Europa zich snel ontwikkelt, kan zonder een aansluiting op het HST-netwerk de positie van Nederland als vestigingsplaats voor bedrijven relatief achteruitgaan. Bovendien zal in dat geval de positie van vooral Schiphol als mainport worden aangetast. Dit resulteert dan uiteindelijk in een vermindering van de werkgelegenheid. In die zin voorkomt de HST een economische achteruitgang van Nederland.

Aanleg en onderhoud van grootschalige infrastructuurprojecten zoals de HST behoren in principe tot de kerntaken van de overheid. Voor de realisatie van HST infrastructuur zijn belangrijke overheidsbijdragen noodzakelijk. Dit betreft ondermeer investeringen om de grote nadelige effecten op de leefomgeving op lokaal niveau te beperken en zo mogelijk nieuwe potenties te benutten. De Raad meent daarom, dat voor ons land sprake moet zijn van positieve macro-economische effecten van dit project. De macro-economische effecten kunnen bestaan uit directe effecten, zoals tijdwinsten, reiskostenbesparingen en efficiëntiewinsten. Daarnaast zijn er de indirecte economische effecten zoals een relatieve verbetering van het internationale vestigingsklimaat, de substitutiefunctie van de HST voor de auto en het vliegtuig, effecten voor de werkgelegenheid, de invloed op de arbeidsmarkt en de imagowerking van een HST. De berekeningen van het CPB kennen voor wat betreft de macro-economische voordelen grote onzekerheidsmarges. Dit heeft tot gevolg, dat zich grote onzekerheden voordoen bij de onderbouwing van de economische noodzaak Nederland aan te sluiten op het Europese HST net op basis van de macro-economische effecten. De macro-economische effecten van de verschillende keuzemogelijkheden voor de tracés blijken moeilijk te bepalen. De Raad neemt echter nota van het gegeven, dat het CPB de effecten van eventuele tegenvallende economische ontwikkelingen in de berekeningen heeft meegenomen. Dit maakt, dat hij zich ondanks de onzekerheden kan vinden in de constatering van de Regering dat een HST op de Nederlandse economie en in het bijzonder die van de Randstad een positieve werking heeft.

3.3. Effecten voor het milieu-beleid

Op het macroniveau van de strategische beleidskeuze zijn voor de Regering de milieugevolgen op de lange termijn van belang. Zij plaatst de strategische beleidskeuze tegen de achtergrond van de toenemende grensoverschrijdende mobiliteit en de in het NMP+ en NMP-2 opgenomen doelen:

- Een verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer
- Voor het korte-afstand-vliegverkeer een verschuiving van het vliegtuig naar de trein.
- Beheersing van de groei van het verkeer

Onder invloed van economische ontwikkelingen, de Europese eenwording, de olieprijsontwikkeling, ontwikkelingen op het gebied van technologie en informatica alsmede andere factoren is in de afgelopen decennia het personenvervoer over lange afstand snel gegroeid. Prognoses geven voor de komende 20 jaar een grote toename te zien in mobiliteit waarbij auto en vliegtuig de belangrijkste vervoerswijzen zijn. De trein speelt tot nu toe in het internationale personenvervoer een ondergeschikte rol. Met mobiliteit samenhangende aspecten als energieverbruik, vervuilende emissies, geluidshinder en aantasting van natuur en landschap door infrastructuur vormen een zware belasting voor het milieu. Het nationale verkeer- en vervoersbeleid is er mede op gericht de milieu-overlast door verkeer en vervoer zoals hierboven beschreven zoveel mogelijk in te perken. Hiertoe wordt in de VINEX, SVV2 en het Nationaal Milieubeleidsplan gepoogd nationaal beleid met betrekking tot milieu, verkeer en ruimtelijke ordening zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen.

Een aantal insprekers acht het van groot belang voor de verbetering van het milieu dat de mobiliteit in het algemeen wordt teruggedrongen. Door enkele insprekers wordt er echter nadrukkelijk op gewezen dat de HST toename van mobiliteit tot gevolg heeft.

De Raad is van mening, dat de HST een bijdrage kan leveren aan vermindering van de milieu-overlast door het gebruik van auto en vliegtuig te vervangen. Tegelijkertijd kan de HST echter een zelfstandige bron van milieuproblemen zijn. Bij invoering van de HST is het zaak de negatieve milieuaspecten tot een minimum te beperken en tegelijkertijd zoveel mogelijk winst te halen uit de HST als milieuvriendelijker alternatief voor auto en vliegtuig. Het is daartoe noodzakelijk de HST te bezien in het brede licht van het gehele mobiliteitsbeleid. In de nieuwe HSL-Nota vindt inpassing in dit mobiliteitsbeleid echter onvoldoende plaats. De Regering ziet de HST tezeer als een zelfstandig produkt dat ingepast dient te worden in de bestaande situatie, zonder aanpassing van de huidige marktverhoudingen tussen trein, auto en vliegtuig. Weliswaar maakt de Beleidsnota op diverse plaatsen melding van fiscaal ongelijke behandeling van trein en vliegtuig en van de wens tot verdere regulering. Maar er dient meer sprake te zijn van omzetting in concrete maatregelen waarvoor Nederland op internationaal niveau het initiatief dient te nemen. Hiertoe is het gewenst, dat de Regering in deel 3 van de PKB de HST plaatst in het brede kader van het totale mobiliteitsbeleid. In het volgende hoofdstuk van zijn advies gaat de Raad hier nader op in.

3.4. Ruimtelijke kwaliteit als resultaat van de strategische beleidskeuze

De Regering acht de aansluiting van Nederland op het Europese HSL-net een van de belangrijke randvoorwaarden voor een verdere economische- en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland in het algemeen en de Randstad Holland in het bijzonder. Enkele belangrijke overwegingen op het niveau van de strategische beleidskeuze zijn de politiek en beleidsmatig gewenste substitutie van auto en vliegtuig door de trein en de versterking van het internationaal vestigingsmilieu in de stedelijke knooppunten van de Randstad.

De Raad is van mening, dat het scheppen van ruimtelijke kwaliteit op het macroniveau van de strategische beleidskeuze onder andere betrekking heeft op het scheppen van gebruikswaarde door het creëren van een goede bereikbaarheid van Nederland met de omringende Europese landen per trein. Het tot ontwikkeling brengen van een Europees net van hogesnelheidstreinen levert daaraan een belangrijke bijdrage doordat het een goede aanvulling betekent op de verplaatsingsmogelijkheden. Het is een logische stap in het licht van de Europese eenwording, de vervagende grenzen en de toenemende internationale verplaatsingsbehoefte die daarvan het gevolg is. Dit maakt de aansluiting van Nederland op het HST-net tot een belangrijke randvoorwaarde voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland in het algemeen en de Randstad Holland in het bijzonder. De gebruikswaarde van de HST voor de substitutie in verband met de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol versterkt de noodzaak van aansluiting. Maximale substitutie lucht-rail op de Europese relaties, waarvoor de HST concurrerend is, levert afhankelijk van de grootte van de "gesubstitueerde" vliegtuigen per etmaal gemiddeld ca. 120 minder vluchten op. Dit heeft een positieve invloed op het milieu. Maximale substitutie weg-rail levert een vermindering aan capaciteitsbehoefte op de weg en daarmee een verminderd ruimtebeslag. De positieve invloed van rail op ruimte en milieu in het perspectief van een dichtslibbende Randstad leidt tot de noodzaak van een maximale benutting van bestaande en geplande railinfrastructuur.

Conclusie

De effecten voor economie en milieu en de ruimtelijke kwaliteit die resulteert afwegend acht de Raad de HST een belangrijk middel om Nederland in het algemeen en de Randstad als eenheid in het bijzonder op het Europese net van hogesnelheidstreinen aan te sluiten.

De Raad ondersteunt de strategische beleidskeuze dan ook in die zin, dat Nederland in ieder geval onderdeel moet zijn van het internationaal netwerk van hogesnelheidstreinen. De Raad verzoekt de Regering in deel 3 bijzondere aandacht te geven aan de inpassing van de HST in het totale mobiliteitsbeleid. Daarbij dient sprake te zijn van omzetting in concrete maatregelen waarvoor Nederland op internationaal niveau het initiatief dient te nemen.

4 Beleidskeuzen op het niveau van de Randstad/Stedenring: De vervoerkundige beleidskeuze

4.1. Inleiding

Bij de vervoerkundige beleidskeuze kiest de Regering voor een zodanig kwaliteitsniveau van de internationale treinverbinding naar het zuiden, dat deze zo goed mogelijk bijdraagt aan de doelstellingen van het rijksbeleid. Dit leidt tot het maken van een onderscheid in een aantal vervoersalternatieven en de daarvoor te gebruiken infrastructuur. Uit deze alternatieven kiest de Regering uiteindelijk het Nieuwe-lijnen alternatief waarbij sprake is van een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam-Schiphol/Amsterdam en Rotterdam-Breda-Antwerpen.

De Raad hanteert een ander beoordelingskader dan de Regering in de Nieuwe HSL-Nota. Ook op dit schaalniveau wil de Raad ruimtelijke overwegingen een zwaardere rol laten spelen. In dit hoofdstuk beoordeelt hij de vervoerkundige beleidskeuze aan de hand van een beschouwing van de verschillende vervoerkundige alternatieven. Eerst bespreekt de Raad de economische effecten van de HST voor de Randstad/Stedenring en een aantal vervoerseconomische aspecten. Vervolgens beschouwt de Raad de gepresenteerde alternatieven aan de hand van milieuaspecten als de omvang van de substitutie, het genereren van nieuwe reizigers en het energiegebruik. Tenslotte wordt bekeken op welke wijze de vervoerkundige beleidskeuze resulteert in ruimtelijke kwaliteit.

4.2. Economische aspecten van de vervoerskundige beleidskeuze

4.2.1. Economische effecten voor de Randstad

De Raad ziet het effect van de HSL op de aantrekkelijkheid van de Randstad als vestigingsplaats als het belangrijkste economisch effect. De functie ligt vooral in het voorkomen dat de Randstad in ontwikkeling achterblijft bij andere Europese centra. Dit tegen de achtergrond van onderzoeksresultaten van Buck consultants, waaruit blijkt dat in een reeds goed ontsloten economie als de Nederlandse een verbetering van het vervoerssysteem slechts tot een bescheiden verbetering van de economische effecten zal leiden. De Raad ziet de HST eerder als een aanvulling op reeds aanwezige vervoerssystemen; er zijn geen activiteiten die zonder dit project niet kunnen functioneren. Uitsluitend aan de HST toe te schrijven effecten op het aantrekken van bedrijvigheid in een regio of op het verschuiven van bedrijvigheid tussen regio's zullen zich in de praktijk niet voordoen. Wel kan het in samenspel met andere omgevingsfactoren bestaande ontwikkelingen in de trends versterken.

In het buitenland blijkt de komst van een HST veelal te resulteren in een stimulans voor de lokale en regionale economie. Dit kan echter ten koste gaan van andere, niet aan de HST gelegen centra. Verscheidene niet kwantificeerbare effecten zoals het 'uitstralingseffect' en de locatiekeuze door buitenlandse bedrijven spelen hierbij ook een rol. Dit kan betekenen, dat goede verbindingen vanuit randstedelijke centra met centra als bijvoorbeeld de regio Parijs het effect per saldo negatief maken omdat meer economische activiteiten zich uit de Randstad naar deze centra verplaatsen dan dat er economische activiteiten worden aangetrokken. De door de Regering beoogde economische effecten zullen dan ook alleen plaatsvinden indien de Randstad meer als eenheid functioneert. Ten behoeve van deze interne samenhang dienen de vier stedelijke knooppunten en Schiphol goed met elkaar te worden verbonden. De HST kan hierin een belangrijke rol vervullen, zowel voor de interne ontsluiting van de Randstad als de aansluiting van de Randstad als geheel op het internationaal net van hogesnelheidstreinverbindingen.

4.2.2. De vervoersprognose voor de buitenlandse markt

De Regering heeft op basis van een brede marktverkenning voor de vervoersmarkt Randstad-Brussel-Parijs/Londen het aantal potentiële reizigers voor de HST voor de verschillende vervoersalternatieven geprognostiseerd. Het verwacht dat er een markt is van ca. 8 mln reizigers in 2003. Voor het nieuwe-lijnen alternatief naar Brussel/Parijs is rekening gehouden met 6,6 miljoen reizigers in 2003. Voor het Bundelingsalternatief is in 2003 rekening gehouden met 6,5 miljoen reizigers.

Een aantal insprekers vindt de passagiersprognoses zoals die in de nieuwe HSL-nota gepresenteerd zijn een wankel en aanvechtbare basis om tot aanleg van een HSL over te gaan. Insprekers uiten hun twijfel over de gehanteerde vervoersprognoses. Het is niet duidelijk hoe de cijfers zijn verkregen. Veel insprekers menen dat een goede onderbouwing ontbreekt.

De Raad constateert, dat de gepresenteerde cijfers worden gebruikt voor het ten behoeve van de beleidsafweging maken van vergelijkingen tussen de verschillende alternatieven en varianten. Hij is met de Regering van oordeel, dat voorspellingen ten aanzien van het toekomstig aantal reizigers met veel onzekerheden zijn omgeven. Belangrijke onzekere factoren zijn de economische ontwikkeling in Nederland en de rest van Europa en de mate waarin prijsregulerende maatregelen ten aanzien van de auto en het vliegtuig worden genomen. De Nieuwe HSL-Nota gaat uit van het 'European Renaissance Scenario' van het CPB. Daarnaast heeft dit Bureau ook scenario's opgesteld voor een lagere economische groei (Global Shift) en een hogere groei (Balanced Growth). De kansen op verwezenlijking van een van de drie scenario's zijn volgens het CPB even groot. De prognoses in de Nieuwe HSL-Nota voor de economische groei kunnen te optimistisch (groei 12% lager) of te pessimistisch (groei 6% hoger) zijn. Daarnaast is de mate van substitutie van vliegtuig naar HST een onzekere factor. Er is uitgegaan van daling van de vliegtarieven met 10%. Het is echter heel goed mogelijk gezien ontwikkelingen in de VS dat vliegtarieven bij het openbreken van de markt nog veel verder kunnen dalen.

Gezien deze onzekerheden over de toekomstige ontwikkeling acht de Raad het gewenst in deel 3 van de PKB een beter inzicht te krijgen in de gevolgen van een hogere en lagere prognose. Hierbij zou bijvoorbeeld voor de minimumprognose uitgegaan kunnen worden van de veronderstelling dat de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto en het vliegtuig zwak blijft. Dit kan zijn oorzaak vinden in een verdere verlaging van de vliegtarieven, lagere autokosten en een vermindering van de congestie op het hoofdwegennet. Een ander uiterste zou kunnen zijn een verdere versterking van de concurrentiekracht van de HST door bijvoorbeeld een daarop toegesneden flankerend beleid in combinatie met een vergroting van de congestie op de weg en in de lucht. Door deze gevoeligheidsanalyse kan beter beoordeeld worden hoe gevoelig de resultaten van de prognose zijn en waar de beste aanknopingspunten zijn voor beleidsmatige sturing.

4.2.3. Vervoersprognose voor de binnenlandse markt

Voor het bepalen van de binnenlandse marktpotentie zijn voor de verschillende vervoersalternatieven tussen Rotterdam en Amsterdam vervoersprognoses opgesteld. Voor het gekozen Nieuwe Lijn alternatief verwacht de Regering 6,3 miljoen reizigers, voor het Bundelingsalternatief worden 4 miljoen reizigers verwacht.

Ook in de prognoses voor de binnenlandse markt doen zich onzekerheden voor ten aanzien van factoren als de te verwachten economische groei, de congestie op het wegennet en de ontwikkeling van de tarieven voor automobilititeit. De Raad acht het gewenst dit in PKB deel 3 meer tot uiting te brengen door de binnenlandse prognoses binnen een zekere bandbreedte te presenteren.

De Raad acht het verschil in binnenlandse reizigers tussen de BBLN en het Nieuwe-Lijnen alternatief opvallend. Bij de realisering van het Nieuwe-Lijnen alternatief gaat de Regering uit van 6,3 miljoen binnenlandse reizigers tussen Schiphol en Rotterdam over de HSL, waarvan 0,6 miljoen substitutie auto en 1,6 miljoen generatie door verkorting van de reistijd. Bij de BBLN wordt slechts 4,0 miljoen reizigers voorzien via de snelle gebundelde lijn. De Raad nodigt de Regering uit naast een bandbreedte voor de binnenlandse prognoses ook dit verschil nader te onderbouwen.

Daarnaast constateert de Raad dat de binnenlandse marktpotentie voor de HST bijna even groot is als de potentie voor de buitenlandse markt.(6,3 versus 6,6 miljoen reizigers). Deze binnenlandse marktpotentie wordt in de Beleidsnota echter vooral gebruikt ter onderbouwing van de rentabiliteit van een nieuwe lijn ten behoeve van het internationale HST verkeer. Het is echter van belang, dat dit internationaal georiënteerde HST systeem tevens zodanig wordt ingepast in het systeem van het binnenlands treinverkeer, dat het voor de interne samenhang binnen de Randstad meerwaarde creëert. De Raad is dan ook van mening, dat in PKB deel 3 meer aandacht gewenst is voor de meerwaarde van de binnenlandse marktpotentie voor het functioneren van de Randstad.

4.2.4. De vervoersalternatieven beoordeeld op bereikbaarheid, betrouwbaarheid, medegebruik, toekomstwaarde en exploitatie

De Regering heeft nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden van het bestaande spoor voor de HST en de bevindingen daarvan neergelegd in deelrapport 5 bij de Nieuwe HSL-Nota. Uitgangspunt is hierbij de infrastructuur zoals deze is voorzien in de plannen van Rail-21 en Rail-21 Cargo. In deze nota worden behandeld:

- De Rail 21/21 Cargo plannen met daaraan toegevoegd de HST;
- de bestaande spoorlijn Rotterdam-Den Haag-Schiphol over de gehele lengte uitgebouwd tot vier sporen, dus ook nabij Delft en Warmond/Hoofddorp;
- een spoorlijn voor hoge snelheden strak gebundeld met de bestaande spoorlijn

Uitgangspunt van de Regering is, dat voor een goede kwaliteit van de nationale en internationale treindiensten capaciteit nodig is van 4 HST's per uur. Bij de onderbouwing van de verschillende alternatieven heeft de Regering onder andere aandacht besteed aan aspecten als de bereikbaarheid met hogesnelheidstreinen op bestaande lijnen, de capaciteit, de betrouwbaarheid van de treindienstuitvoering en de effecten op de binnenlandse treindienst. De Regering concludeert, dat gebruikmaking van de bestaande lijnen op belangrijke knelpunten stuit. Overwegend bezwaar is, de vervlechting van de internationale en binnenlandse treindienst. Dit maakt de uitvoering van de internationale en binnenlandse treindienst kwetsbaar. Een hoogwaardig internationaal treinprodukt, dat met succes kan concurreren met andere wijzen van vervoer vraagt niet alleen infrastructuur met voldoende capaciteit, maar ook met kwaliteit. Kwaliteit betekent volgens de Regering geringe kans op vertraging en een hoge snelheid. Met de HST op de bestaande lijn is dit onvoldoende verzekerd. Tenslotte acht de Regering in dat geval de beperkte mogelijkheid te komen tot substitutie van vliegtuig en auto naar de trein een belangrijk nadeel.

De Raad kan zich vinden in het uitgangspunt van de Regering, dat voor een goede kwaliteit van de nationale en internationale treindiensten 4 hogesnelheidstreinen per uur moeten kunnen worden afgewikkeld. Rail 21 gaat uit van 18 miljard reizigerskilometers in het jaar 2010. Het is echter denkbaar dat de groei in het reizigersverkeer stagneert en lager uitkomt. In een dergelijke situatie is het denkbaar, dat de maatregelen van Rail 21 voldoende zijn om ook 4 HST's per uur af te wikkelen. Het rapport van INRO-TNO stelt echter, dat ook in een situatie van een beperkte reizigersgroei tot bijvoorbeeld 16 a 17 miljard reizigerskilometers in 2010 het in de spits niet mogelijk is 4 hogesnelheidstreinen in de Rail 21 situatie over de bestaande lijn af te wikkelen. Dit betekent, dat ten opzichte van Rail 21 een aantal extra verbeteringen noodzakelijk zijn. In deelrapport 5 is hiertoe een alternatief opgenomen, bestaande uit de bestaande lijn met specifieke infrastructurele

aanpassingen voor hogesnelheidstreinen die de uitvoering van Rail 21 te boven gaan. De Raad vraagt zich af, gezien de uitkomsten van de Verbeterde Nieuwe Lijn Zuid variant, of het mogelijk is een variant te ontwikkelen waarbij enerzijds de kwaliteit van de internationale en binnenlandse treindienst verzekerd is en anderzijds de grootste bezwaren van de bundelingsvariant, de aantasting van het stedelijk gebied, beperkt kunnen worden. Hierbij kan worden gedacht aan de door de TU-Delft ontwikkelde variant, waarbij naast de Rail 21 infrastructuur twee aparte sporen voor de HST worden aangelegd, behalve tussen Den Haag Mariahoeve en Delft-Noord. Op het laatste traject worden 2 sporen aan de binnenlandse treindienst onttrokken en omgebouwd naar 25 kV HST sporen.

Voor het gedeelte ten zuiden van Rotterdam ligt de situatie anders, daar is ten behoeve van de HST extra capaciteit gewenst. Zowel in Dordrecht als bij de bestaande grensoverschrijdende spoorlijn is nu reeds sprake van een zeer geringe capaciteit. Daarnaast is er behoefte om niet alleen meer personentreinen te laten rijden (waaronder HST's), maar ook meer goederentreinen. Anders dan bij het gedeelte Rotterdam-Amsterdam zal uit het oogpunt van substitutie van vrachtauto naar spoor aan het goederenvervoer meer capaciteit moeten worden geboden. Bovendien bestaan in het kader van Rail 21 ten zuiden van Dordrecht geen plannen voor verruiming van de capaciteit.

4.3. Effecten voor het milieubeleid

De Regering hecht veel belang aan het bevorderen van substitutie in het kader van het nationale milieubeleid. Om het streven naar substitutie inhoud te geven stelt het kabinet zich in het Tweede Nationaal Milieubeleidsplan een tweetal doelen. Op vooral nationaal niveau streeft de overheid naar een verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer. Voor het korte-afstand vliegverkeer zal een verschuiving van het vliegtuig naar de trein plaats moeten vinden.

Ook in de, begin 1994 uitgebrachte, PKB Schiphol en omgeving wordt aandacht besteed aan substitutie van vliegverkeer naar railverkeer. De Regering richt zich in de Schipholplannen op minimaal 5 miljoen reizigers die in 2015 met de trein reizen in plaats van met het vliegtuig. Volgens de plannen is dit streven te verwezenlijken door aanleg van de HSL-Zuid richting België en Frankrijk en de HSL-Oost richting Duitsland.

Het Tweede Nationaal Milieubeleidsplan acht de substitutiedoelstelling van 5 miljoen passagiers haalbaar als aan een aantal voorwaarden voldaan wordt. Allereerst dienen de geplande HST-verbindingen gerealiseerd te worden. Ten tweede dienen maatregelen genomen te worden om de integratie tussen lucht- en railvervoer te verbeteren. Daartoe is een flankerend prijsbeleid volgens het NMP-2 noodzakelijk.

Veel insprekers twijfelen aan het geschetste substitutie-effect van de HSL. Sommige insprekers menen dat de Regering in de nieuwe HSL-nota de substitutie-effecten fraaier voorstelt dan zij naar alle waarschijnlijkheid zullen zijn. Een aantal insprekers vindt, dat de Regering is blijven steken in een inspanningsverplichting voor het flankerend beleid. Daarentegen wordt met name uit de kring van het bedrijfsleven gewezen op het feit dat aanleg van de HSL een voorwaarde is voor realisatie van substitutie.

De Raad wees er in zijn advies over PKB Schiphol en omgeving op dat naast de aanleg van de HST verbindingen flankerend beleid noodzakelijk is om de substitutiedoelstellingen te halen. De Raad gaf aan dat het kabinet in de PKB Schiphol onvoldoende aandacht gaf aan flankerend beleid en dat daarom de haalbaarheid van 5 miljoen substitutiepassagiers twijfelachtig is. De Raad achtte nadere invulling gewenst van het flankerend beleid in de vorm van produkt- en concurrentieharmonisatie bij railvervoer en luchtvaart.

In hoofdstuk 3 van dit advies heeft de Raad eveneens aandacht gevraagd voor inpassing van de HST-plannen in het gehele mobiliteitsbeleid. Deze roep om een breed-verband optiek komt niet alleen voort uit het streven naar substitutie, maar tevens om generatie van nieuwe reizigers zoveel mogelijk te beperken. Mobiliteit dient vanuit economisch en sociaal cultureel oogpunt positief te worden gewaardeerd. Autonome generatie van

nieuwe reizigers met de HST roept echter vanuit milieu oogpunt ook spanningen op. Een brede aanpak van het mobiliteitsvraagstuk is dan ook noodzakelijk om een optimum te bereiken tussen een hoge substitutie enerzijds en een zo beperkt mogelijke generatie anderzijds. Deze brede aanpak bestaat eruit, dat voor een optimale substitutie van auto en luchtverkeer door de hogesnelheidstrein in internationaal verband gekomen wordt tot een onderling samenhangend prijsbeleid. Gezien de onderlinge concurrentieverhoudingen zullen voor het luchtverkeer alleen afspraken op Europees en mondiaal niveau effectief zijn. Voor het autoverkeer is ten aanzien van het prijsbeleid een gemeenschappelijke aanpak op het niveau van de Europese Unie noodzakelijk.

De Raad acht het de taak van de Nederlandse overheid om via een actieve milieudiplomatie te bevorderen dat dergelijke afspraken op internationaal niveau tot stand komen. Voor de luchtvaart denkt de Raad aan invoering van accijns op kerosine, de betreffende vrijstelling van vliegtuigbrandstof wordt per 31 december 1996 opnieuw bezien, en het instellen van BTW op vliegtickets. Voor het autoverkeer betreft het verdere variabelisatie van de autokosten door bijvoorbeeld accijnsverhoging op motorbrandstoffen en verlaging van vaste belastingen zoals de motorrijtuigenbelasting. Ook het parkeer- en lokatiebeleid behoren tot een brede aanpak van het mobiliteitsbeleid. Knelpunten op deze beleidsterreinen vragen vooral oplossingen op nationaal, regionaal en lokaal niveau.

4.4. Het scheppen van ruimtelijke kwaliteit met de HST

De Raad acht het gewenst, dat op het niveau van de vervoerskundige beleidskeuze de HST zo goed mogelijk bijdraagt aan de in de VINEX geformuleerde beleidsdoelstellingen. Naar zijn oordeel betekent het scheppen van ruimtelijke kwaliteit met HST op het niveau van de Randstad/Stedenring vooral het scheppen van gebruikswaarde door versterking van de samenhang tussen de internationale knooppunten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, Utrecht en Schiphol en knooppunten als Breda en Arnhem. In deze paragraaf beoordeelt de Raad op welke wijze de vervoerskundige beleidskeuze van de Regering in gebruikswaarde resulteert.

4.4.1. Een visie op de ontsluiting van de Randstad/Stedenring met de HST

De Randstad heeft het karakter van een meerkernig grootstedelijk gebied. Visueel en ruimtelijk waren de grote en kleinere steden tot in de jaren vijftig van onze eeuw zelfstandige kernen aan alle kanten omgeven door landelijk gebied. Dit hoefijzervormige patroon van steden lag rondom een groot, open landelijk gebied en het werd aan de noord-, west- en zuidzijde begrensd door de wateren van achtereenvolgens IJsselmeer en Waterland, de Noordzee en de Zeeuwse Delta. De combinatie van voortgaande bevolkingsgroei, voortgaande toename van welvaart en vrije tijd en het massale autobezit heeft er toe geleid dat geleidelijk de eertijds zelfstandige kernen in Holland zijn uitgedijd tot een doorgaand stedelijk gebied met meer en minder duidelijke bevolkingsconcentraties. Tegelijkertijd zijn ook verder oostwaarts en zuidoostwaarts gelegen steden in Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant onderdeel geworden van het netwerk van steden: de Stedenring Midden-Nederland.

Het is deze structuur en deze ontwikkeling die door de introductie van de HST ter discussie wordt gesteld. Op internationale schaal gebeurt dit doordat de internationale HST stations naar verwachting relatieve vestigingsvoordelen oproepen. Blijkt die verwachting juist dan zal van die stations dus een concentrerende werking uitgaan, zowel dankzij nieuwe vestigingen als via verhuizingen van reeds bestaande vestigingen. Op nationale schaal is eenzelfde effect te verwachten indien de HST ook voor het binnenlands vervoer wordt ingezet en aldus niet alleen Amsterdam, Rotterdam, 's-Gravenhage, Utrecht en Schiphol (ARGUS) in reistijd gemeten dicht bij elkaar komen te liggen, maar ook steden als Breda en Arnhem dichtbij het stedelijke kerngebied in het westen. Hiermee kan worden bereikt, dat zowel de Randstad als de rest van de Stedenring Centraal Nederland meer complementair en in samenhang gaan functioneren. Het nieuwe systeem met zijn

internationale en nationale effecten vereist derhalve een visie op de interactie van de HST - infrastructuur - met name de keuze van halteplaatsen - en de structuur en de ontwikkeling van de verstedelijking. Het Europese hogesnelheidsnet dwingt tot het herijken van nationale concepten terzake. In dit concept kan de HST-Zuid als internationale lijn grote gebruikswaarde bieden voor het binnenlands verkeer in de vorm van versnelling van de verbinding van Amsterdam en Schiphol met Den Haag, Rotterdam, Breda en de Brabantse stedenrij.

De Randstad heeft de mogelijkheid de concurrentie met andere Europese agglomeraties aan te gaan, waarbij volgens de VINEX "voor een internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu de beste aanknopingspunten in de stedelijke gebieden van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag liggen. Een van de uitgangspunten van VINEX is dan ook gericht op het verbeteren van het internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu in de Randstad met een sterk accent op Amsterdam, Rotterdam en Den Haag en de samenhang tussen deze steden en Utrecht als nationaal centrum. De bereikbaarheid van de vier grote steden moet worden veiliggesteld. Met de Regering verwacht de Raad daarbij van de HST een positieve rol aangezien het een structurerend element kan vormen in het meer als eenheid functioneren van de Randstad. HST-verbindingen zijn geen doel op zichzelf, maar een middel om tegemoet te komen aan de verplaatsingsbehoefte van mensen en daarnaast om gewenste ruimtelijke ontwikkelingen te bevorderen. Daarbij doet zich voor de Randstad de belangrijke vraag voor hoeveel en welke knooppunten in het HST-netwerk vanuit ruimtelijke invalshoek gewenst zijn. Volgens de VINEX zijn binnen de Randstad drie lokaties met potenties voor een internationaal concurrerend vestigingsmilieu: Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Dit zijn dus ook de knooppunten die in ruimtelijk-economisch opzicht het meest zouden moeten profiteren van de aansluiting op het Europese HST-netwerk. Daarnaast is Schiphol van belang als knooppunt in verband met de substitutie van luchtreizigers conform de PKB-Schiphol.

De Regering kiest voor de aanleg van een directe HST verbinding tussen Amsterdam/Schiphol en Rotterdam, waarbij Den Haag niet direct wordt aangedaan. Het nadeel van het niet aandoen van Den Haag acht de Regering beperkt, doordat enkele HST's in de drukke uren bij voldoende passagiers in Den Haag eindigen. Tevens streeft zij naar een optimale aansluiting op het HSL net in de vorm van de IC verbinding Den Haag-Rotterdam.

Gezien het in de VINEX uitgezette beleid verwacht de Raad echter een gelijkwaardige internationale aansluiting van de internationale knooppunten Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, alsmede van de mainport Schiphol. Hij constateert dat in de voorstellen van de Regering de kwaliteit van de internationale aansluiting van Den Haag minder is dan die van de beide andere internationale knooppunten Amsterdam en Rotterdam. Dit sluit niet geheel aan bij de uitgangspunten van VINEX, gezien deze uitgangspunten ligt de optie van een HST verbinding via Den Haag het meest voor de hand. Ook de aanwezigheid van het regeringscentrum pleit voor de optie van een HST verbinding via Den Haag.

Daar staat echter als vervoerkundig argument tegenover, dat de aanzienlijke bekorting van de reistijd door een directe verbinding tussen de belangrijke stedelijke gebieden Amsterdam/Schiphol en Rotterdam de grootste bijdrage levert aan de versterking van de concurrentiepositie van de trein in het binnenlands verkeer ten opzichte van de auto. Zo bedraagt de reistijd tussen Rotterdam-Den Haag-Schiphol in de Rail 21 plannen 36 minuten. Het BBLN-alternatief geeft een reductie tot 29 minuten, terwijl de A1 variant een reistijd biedt van 19 minuten. Dit betekent, dat een directe HST verbinding Rotterdam-Schiphol/Amsterdam een reistijdverkorting van 10 minuten oplevert vergeleken met de snelste HST verbinding over Den Haag en daarmee de grootste bijdrage levert aan de substitutie van de auto naar de trein. Een mindere kwaliteit van de aansluiting van Den Haag op het internationale netwerk kan echter op lange termijn gevolgen hebben voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad in het algemeen en Den Haag in het bijzonder. Het is tegen deze achtergrond dat de Raad de Regering vraagt de gevolgen voor deze ruimtelijke ontwikkelingen bij de afweging te betrekken.

4.4.2. Het scheppen van gebruikswaarde met de HST voor de internationale knooppunten in de Randstad

De ontwikkeling van de techniek van transport en communicatie gaat gepaard met ruimtelijke - en dus ook maatschappelijke - schaalvergrotingsprocessen. Met een half uur reistijd als een door de eeuwen heen geldende ervaringsnorm voor "nabijheid" is de daarmee overeenstemmende afstand, rekening houdende met een zekere omwegfactor, voor een voetganger 2 km, een fietser 6 km, een metroreiziger 12 km en een automobilist 24 km. De reistijd per trein biedt op middellange afstanden van 50 tot 150 km geen reistijdwinst ten opzichte van de auto indien het voor- en na-transport op de schaal van agglomeratie en stadsregio te lang duurt enerzijds en anderzijds het parkeren van auto's in steden geen tot weinig belemmeringen ondervindt. Het is dan ook niet verbazend dat bij de huidige stand van de techniek het leeuwedeel van de verplaatsingen (in de orde van 70 a 80%) zich binnen stadsregio's, oftewel gebieden met een straal van rond 24 km rondom het grootste centrum in dat gebied, plaatsvindt.

Binnen de Randstad overlappen deze invloedsgebieden van de grote en kleinere steden elkaar in hoge mate, hetgeen de Randstad met zijn voor een bevolkingsconcentratie van 6 mln. mensen zeer lage dichtheid tot een typische autostad maakt. De HST biedt het perspectief dat dankzij de hoge snelheid op bepaalde trajecten de trein op de genoemde middellange afstanden van 50 - 150 km wel kan gaan concurreren met de auto. Dit zou in verschillende opzichten een belangrijk concentrerend tegenwicht kunnen bieden tegen de spreidende werking van het autoverkeer.

In de eerste plaats omdat de HST als internationaal transportmiddel aan de steden met internationale HST - stations op Europese schaal voordeel zou bieden als vestigingsplaats. Dit zal naar verwachting concentratie ter plaatse bevorderen.

In de tweede plaats omdat de HST als nationaal transportmiddel aan de steden met nationale HST-stations op Nederlandse schaal voordeel zou bieden als vestigingsplaats. Ook dit zal naar verwachting concentratie ter plaatse bevorderen.

In de derde plaats omdat de HST alle steden met HST-stations binnen een straal van circa 150 km rondom Schiphol een snelle toegang geeft tot de luchthaven die de intercontinentale en transatlantische verbindingen van Nederland met de wereld biedt.

Introductie van de HST is daarmee het introduceren van een nieuw middel tot stedelijke concentratie niet alleen op Europese schaal, maar ook op nationaal niveau en in het bijzonder op het schaalniveau van de Randstad.

Onder verwijzing naar de VINEX wordt het in de inspraak van groot belang geacht te onderkennen dat de HSL een structurerend element is voor de ontwikkeling van de Randstad. De HST-verbindingen dienen te worden beschouwd als een middel om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen te bevorderen en zijn geen doel op zichzelf.

Gezien de uitspraken in VINEX dienen naar het oordeel van de Raad in de Randstad de drie internationale knooppunten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag op enigerlei wijze in het Europese HST netwerk te worden opgenomen.

Ten behoeve van het scheppen van gebruikswaarde met de HST voor de Randstad is de vraag aan de orde op welke wijze genoemde knooppunten met HST gekoppeld moeten worden. Hierbij zijn twee mogelijkheden denkbaar. Een mogelijkheid is een ringverbinding die de 4 grote stedelijke knooppunten verbindt. Een andere mogelijkheid is de uitersten, te weten de noordvleugel met Amsterdam als centrale stad en de zuidvleugel met Rotterdam als centrale stad met een rechtstreekse verbinding te koppelen.

Een keuze voor een van beide mogelijkheden zal naar verwachting op lange termijn gevolgen hebben voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad. De aanleg van een snelle HST verbinding waarbij Amsterdam, Schiphol, Den Haag en Rotterdam onderling worden verbonden, leidt, in vergelijking met het voorstel van de Regering, tot een kwaliteitswinst voor Den Haag. Hier staat onvermijdelijk een mindere kwaliteitswinst voor Schiphol en

Amsterdam tegenover. Te verwachten is, dat op lange termijn bij deze oplossing de Randstad zich zal blijven ontwikkelen in een richting van een samenstel van een noord- en zuidvleugel. Bij het voorstel van de Regering ligt de prioriteit bij de verkorting van de verbinding Amsterdam en Schiphol met Rotterdam. In reistijd per openbaar vervoer wordt de reistijd tussen de noordvleugel en zuidvleugel aanzienlijk bekort. Te verwachten is dat dit leidt tot een sterke wisselwerking tussen beide vleugels, maar ook tot een belangrijke generatie in het binnenlandse verkeer. Bovendien wordt in het voorstel van de Regering de kwaliteit van de binnenlandse verbindingen Den Haag-Rotterdam en Den Haag-Schiphol-Amsterdam ten opzichte van Rail 21 niet verder verbeterd. Indien voorts de frequentie van de IC-verbindingen op de bestaande lijnen om welke reden dan ook vermindert, ontstaat het gevaar van een verminderde bereikbaarheid van Den Haag met op zeer lange termijn mogelijk vergaande effecten op de betekenis van de drie internationale knooppunten en dus op de ruimtelijke ontwikkeling.

In dit verband wijst de Raad op resultaten van de TU-Delft studie waarin de onderzoekers concluderen, dat voor de aansluiting tussen de internationale knooppunten in de Randstad drie verschillende soorten treindienstmodellen mogelijk zijn, die gezien de verplaatsingskwaliteit en exploitatieresultaat voor het gehele Randstad-gebied een gelijkwaardige gebruikswaarde bezitten:

- Het voorkeursmodel van de Regering, waarbij alle hogesnelheidstreinen rijden over een snelle rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam en Amsterdam/Schiphol. Met uitzondering van de spits moet naar Den Haag altijd worden overgestapt.
- Een snelle HST verbinding Rotterdam-Den Haag-Schiphol-Amsterdam, zodat deze knooppunten alle rechtstreeks en met dezelfde frequentie worden bediend. De reistijd naar Amsterdam en Schiphol is echter langer dan in het voorkeursmodel
- Alterneringsmodel waarbij om en om snelle rechtstreekse verbindingen bestaan tussen Rotterdam en Schiphol/Amsterdam en tussen Rotterdam en Den Haag. Bij het alterneringsmodel worden Den Haag, Schiphol en Amsterdam, zij het met een lagere frequentie, rechtstreeks bediend.

Bij de uiteindelijke keuze zullen overwegingen als de aantrekkingskracht van een locatie, overstap en frequentie een belangrijke rol spelen. Aantrekkingskracht wordt vooral afgemeten aan de bereikbaarheid zonder overstap. Op basis van deze overweging zou de voorkeur uit kunnen gaan naar om en om snelle rechtstreekse verbindingen tussen Rotterdam en Schiphol/Amsterdam en tussen Rotterdam en Den Haag of naar een snelle HST verbinding Rotterdam-Den Haag-Schiphol/Amsterdam aangezien daarbij zoveel mogelijk knooppunten rechtstreeks worden aangesloten op het HST-netwerk. Dergelijke modellen doen mogelijk ook het meeste recht aan het in de VINEX aangegeven ruimtelijk beleid gericht op versterking van de internationale knooppunten. Een belangrijk nadeel van het alterneringsmodel is echter dat uitgezonderd Rotterdam voor alle knooppunten de frequentie van de rechtstreekse treinen lager is.

Conclusie

De Raad acht de HST een belangrijk middel om enerzijds de Randstad als geheel op het Europese net van HST verbindingen aan te sluiten, anderzijds vormt het een goede mogelijkheid om binnen de Randstad en de rest van de Stedenring Centraal Nederland de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen te bevorderen. Hij hecht veel belang aan de effecten van de HST als ruimtelijk structurerend element voor de ontwikkeling van samenhang in de Randstad, deze dient als ruimtelijke eenheid op het net van HST-verbindingen te worden aangesloten. Binnen de Randstad is vooral de 'ontsluitende' functie van de HST van belang, buiten de Randstad gaat het vooral om de internationaal 'verbindende' functie.

Op het niveau van de vervoerskundige beleidskeuze kan de Raad zich voor het traject ten Noorden van Rotterdam vinden in de opvatting van de Regering, dat de capaciteit van een HST traject toereikend moet zijn voor 4 HST's per uur. Daarbij kan hij zich voorstellen dat infrastructurele maatregelen nodig zijn die de plannen van Rail 21 te boven gaan. Binnen de Randstad zijn 3 locaties waar potenties aanwezig zijn voor het creëren van een internationaal concurrerend vestigingsmilieu: Amsterdam, Den Haag en de mainport Rotterdam. Dit zijn de knooppunten die in ruimtelijk economisch opzicht het meeste zouden moeten profiteren van de aansluiting van de Randstad als ruimtelijke eenheid op het Europese HST-netwerk. Derhalve zijn dit de centra binnen de Randstad die in aanmerking moeten komen voor directe aansluiting op het HST-net.

Daarnaast dient de mainport Schiphol eveneens te worden aangesloten in verband met vervoerskundige overwegingen en substitutie van luchtreizigers conform de PKB-Schiphol. Op het beleidskeuzeniveau van de Randstad is het nadeel van een snelle rechtstreekse verbinding Rotterdam-Schiphol/Amsterdam in vergelijking met een HST verbinding via Den Haag vooral ruimtelijk van karakter. Het knooppunt Den Haag komt in een enigszins perifere positie te liggen, wat ten koste kan gaan van zijn internationale status en van het VINEX uitgangspunt van samenhang tussen de 4 stedelijke knooppunten in de Randstad. Het is ook maar de vraag wat de planologische gevolgen zullen zijn voor de Randstad als Rotterdam 'zoveel dichterbij Amsterdam komt te liggen' of omgekeerd. Het is onzeker hoe dit op langere termijn gaat uitwerken op vestigingspatronen van bewoners, bedrijven en voorzieningen en wat het gaat betekenen voor de toekomst van de knooppunten Den Haag en Utrecht.

Tegenover deze nadelen bestaat uit vervoerkundig oogpunt het voordeel dat een snelle rechtstreekse verbinding leidt tot een aanzienlijke bekorting van de reistijd tussen Schiphol/Amsterdam en Rotterdam. Dit betekent een positieve bijdrage aan het vergroten van de onderlinge bereikbaarheid en daarmee samenhang tussen twee belangrijke stedelijke gebieden in de Randstad. Deze verbinding biedt voor het binnenlands verkeer de gunstigste substitutiemogelijkheden van auto naar trein. Voor de internationale bereikbaarheid van Amsterdam/Schiphol levert een snelle rechtstreekse verbinding het meeste resultaat.

Bovengenoemde voor- en nadelen overwegende onderscheidt de Raad op het niveau van de Randstad voor het traject boven Rotterdam twee opties:

- Een HST over een snelle rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam en Schiphol/Amsterdam met een maximum snelheid van ca. 300 km per uur.
- Een HST over de bestaande uitgebouwde verbinding via Den Haag naar Amsterdam/Schiphol die bij de entree Rotterdam aansluit op de HST lijn naar het zuiden. De maatregelen ter verbetering van deze verbinding komen bovenop de maatregelen uit Rail 21. Deze maatregelen maken een maximum snelheid mogelijk van ca. 200 km. per uur.

De keuze voor één van de mogelijkheden zal op lange termijn gevolgen hebben voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad. Het is tegen deze achtergrond dat de Raad de Regering uitnodigt de ruimtelijke ordening met name op het schaalniveau van de Randstad beter tot zijn recht te laten komen. Dit kan gebeuren door het nader aangeven van een visie op de ontwikkeling van de Randstad in samenhang met de ontwikkeling van het Groene Hart en in samenhang met een visie op de ontwikkeling van het vervoersstelsel tussen de stedelijke knooppunten in de Randstad. Het is gewenst, dat deze visie tevens dient ter onderbouwing van de beleidskeuze in PKB deel 3. Daarbij is het van belang, dat de Regering ondermeer ingaat op de gebruikswaarde van de HST ter vergroting van de samenhang binnen de Randstad. Een bezinning over deze zaken is naar de mening van de Raad des te meer gewenst, gezien de behoefte aan de bouw van 1 miljoen extra woningen in de komende decennia.

Op het niveau van de Stedenring bestaat ten zuiden van Rotterdam de behoefte de bereikbaarheid met Breda alsmede de medegebruiksmogelijkheden van het traject Breda-Antwerpen te verbeteren. Dit leidt tot versterking van de interne samenhang in de Stedenring Centraal Nederland. Daarnaast is de capaciteit van de huidige verbindingen nu al zeer gering. Bovendien bestaat behoefte om niet alleen meer personentreinen te laten rijden (waaronder HST's), maar ook meer goederentreinen. In tegenstelling tot de verbinding ten noorden van Rotterdam zal uit het oogpunt van substitutie van vrachtauto naar spoor aan het goederenvervoer meer capaciteit moeten worden geboden. Bovendien bestaan in het kader van Rail 21 ten zuiden van Dordrecht geen plannen voor verruiming van de capaciteit. Er kan dus voor capaciteitsuitbreiding geen aansluiting worden gezocht bij bestaande plannen. Met het oog hierop is de Raad ten zuiden van Rotterdam voorstander van een snelle verbinding via Breda met de mogelijkheid van hoge snelheden boven de 200 km per uur met medegebruik voor het binnenlands treinverkeer.

5 Beleidskeuzen op regionaal niveau: de tracékeuze

5.1. Inleiding

De Regering heeft de aanleg van een nieuwe rechtstreekse HSL verbinding Rotterdam-Schiphol/Amsterdam afgewogen tegen het alternatief van een nieuwe spoorlijn geschikt voor hoge snelheden en strak gebundeld met de bestaande spoorlijn Rotterdam-Den Haag-Schiphol(BBLN). De Regering geeft uiteindelijk de voorkeur aan de aanleg van een nieuwe rechtstreekse verbinding Rotterdam-Schiphol/Amsterdam over het A1 tracé boven het bundelingsalternatief.

Een voordeel van een rechtstreekse verbinding is volgens de Regering de aanzienlijke bekorting van de reistijd tussen Amsterdam/Schiphol en Rotterdam, hetgeen de positie van de trein ten opzichte van de auto versterkt en een positieve bijdrage levert aan het vergroten van de interne samenhang tussen deze twee belangrijke stedelijke gebieden in de Randstad. De Regering vermeldt in haar afweging ook, dat door in de drukke uren bij voldoende aanbod van passagiers enkele HST's in Den Haag te laten eindigen en vertrekken een belangrijk bezwaar van het bundelingsalternatief, het niet aandoen van Den Haag, wordt beperkt.

Tegenover dit voordeel staat volgens de Regering het bezwaar van een nieuwe doorsnijding van het landelijk gebied, waardoor aantasting plaatsvindt van deels hoogwaardig agrarisch gebied en van het natuurlijk milieu. Daar staat volgens de Regering tegenover dat het bundelingsalternatief de stedebouwkundige structuren in een aantal plaatsen ernstig zal aantasten.

Ten zuiden van Rotterdam ligt de voorkeur bij tracé F-noord/F-Zuid.

In dit hoofdstuk geeft de Raad op het regionaal niveau van de tracékeuze aan, in hoeverre de voorgestelde tracés eventueel conflicteren met of raken aan bouw- en zoeklocaties uit de VINEX, het bestaand stedelijk gebied en waarden van natuur en landschap, landbouw en openluchtrecreatie in het Groene Hart. Zowel voor de optie van het gebundelde tracé (BBLN) als die van een nieuwe lijn (A1/B3) vindt toetsing plaats aan milieu- en ruimtelijke kwaliteit.

5.2. De tracékeuze getoetst aan milieukwaliteit

Een groot aantal insprekers stelt dat de gevolgen van geluidhinder onvoldoende onderzocht en onderkend zijn. Zo wordt aangedrongen op nadere studie.

Ook de Raad acht vanuit de invalshoek van de milieukwaliteit vooral aandacht nodig voor de problematiek van de geluidshinder. De HST zal moeten voldoen aan de grenswaarden en regelingen van de Wet geluidshinder. Concreet betekent dat: een voorkeursgrenswaarde van 57 Db(A) en een maximale ontheffingsgrenswaarde van 70 db(A), waarbij overigens het aantal ontheffingen zo laag mogelijk moet worden gehouden.

Het deelrapport 15 "geluid en trillingen" geeft over het algemeen een goed inzicht in de te verwachten geluidbelasting. Uit onderzoek blijkt, dat de hinderbeleving het best voorspeld kan worden met het "equivalent geluidsniveau" of geluidbelasting. Op basis van onderzoek is het NIPG van mening, dat de HST wat betreft hinderbeleving te vergelijken is met een gewone intercity. Piekniveau's zijn immers afhankelijk van de afstand, zij worden met het groter worden van de afstand tot de baan minder geprononceerd. Bij de bepaling van de normering voor spoorweggeluid is wel rekening gehouden met het intermitterend karakter, maar door het middelen van geluidenergie bij de berekening van geluidbelasting ontbreekt inzicht in de hoogte van de piekniveau's bij de passages van de treinen. Slaapkwaliteit is niet uitsluitend afhankelijk van de absolute hoogte van het piekniveau, maar ook ondermeer van het aantal malen dat deze pieken zich voordoen en de lengte ervan.

De Raad is dan ook van mening, dat uit nader onderzoek moet blijken of de HSL voldoet aan de criteria, zoals die recent door de Gezondheidsraad zijn geadviseerd.

5.3. De tracékeuze aan ruimtelijke kwaliteit getoetst

Bij de afweging op regionaal niveau tussen het tracé gebundeld met de bestaande lijn (BBLN) en de tracés A1 en B3 door het Groene Hart gaat het in essentie om een afweging tussen de aantasting van het stedelijk gebied en de kansen en bedreigingen die verbonden zijn aan een verdere uitbouw van de bestaande lijn en de aantasting van het landelijk gebied en het Groene Hart als gevolg van een nieuwe doorsnijding en de hieraan verbonden kansen en bedreigingen. Onderstaand worden de variant door het stedelijk gebied en de twee varianten door het Groene Hart getoetst aan de aspecten gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.

5.3.1. Aandachtspunten voor ruimtelijke kwaliteit op regionaal niveau

Op het regionaal niveau van de tracékeuze spelen zowel gebruikswaarde, belevingswaarde als toekomstwaarde als componenten van ruimtelijke kwaliteit een belangrijke rol.

Op het regionaal niveau van de tracékeuze heeft het scheppen van gebruikswaarde met de HSL betrekking op het waarborgen van de onderlinge bereikbaarheid van op elkaar georiënteerde deelgebieden. Er zijn voorzieningen nodig om de tracés (ongelijkvloers) te kunnen kruisen. De situering van deze voorzieningen moet zo kort mogelijke verbindingen tussen (deel)gebieden opleveren maar tevens aansluiten op de structuur van de omgeving.

Uit het oogpunt van belevingswaarde is het van belang om beeldconflicten in de naaste omgeving van het tracé te vermijden. Strijdigheden en een harde confrontatie tussen de beeldkenmerken van bestaande elementen (Gebouwen of landschap) en de tracés kan tot beeldcontrasten leiden. Veelal wordt dit ervaren als een 'beschadiging' van de bestaande situatie en het kan een negatief effect hebben op de belevingswaarde. Uit het oogpunt van belevingswaarde kan een tracé echter ook nieuwe visuele en functionele samenhangen tot uitdrukking brengen.

Voor de omgeving van de tracés is toekomstwaarde een belangrijk aspect van ruimtelijke kwaliteit. Toekomstwaarde vereist in de omgeving van de tracés een zo groot mogelijke zekerheid over de ontwikkelingsmogelijkheden en randvoorwaarden in relatie tot de tracékeuze. Dit betekent, dat getracht moet worden om de tracés zo weinig mogelijk ruimtelijk-visuele en ruimtelijk-functionele samenhangen te laten verbreken.

Voorspellingen ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen hebben een beperkte waarde. De toekomst moet dan ook open benaderd worden met onzekerheid als kenmerk voor deze toekomst. Ruimtelijke ordening biedt toekomstwaarde door in ruimtelijke plannen alleen datgene vast te leggen dat werkelijk noodzakelijk is en het op basis van fasering open houden van zoveel mogelijk toekomstopties. Deze fasering mag echter niet leiden tot onzekerheid naar belanghebbenden, er zal duidelijkheid moeten bestaan over het eindbeeld van het project.

5.3.2. De tracékeuze voor een directe verbinding Rotterdam/Amsterdam aan ruimtelijke kwaliteit getoetst

Inleiding

De vervoerkundige beleidskeuze van de Regering voor snelle hart-op-hart-verbindingen tussen Rotterdam en Amsterdam betekent een keuze voor het vervoersalternatief van nieuwe lijnen door het Groene Hart van de Randstad.

Heel veel insprekers stellen dat deze keuze niet in overeenstemming is met het restrictieve beleid ten aanzien van het Groene Hart. Zij wijzen op het feit dat dit beleid tot doel heeft om het Groene Hart open te houden.

Ook de Raad heeft grote moeite met de voorkeur van de Regering voor een snelle hart-op-hart verbinding als vervoerkundige beleidskeuze, ten koste van een deel van het Groene Hart. Het "Groene Hart" is een reeds sedert de jaren vijftig gekoesterd concept, waaraan parlement en opeenvolgende kabinetten met overtuiging hebben gewerkt, mede vanuit een breed maatschappelijk draagvlak. Ook internationaal krijgt deze doelstelling regelmatig ruime aandacht. Het hanteren van het Groene Hart als concept heeft als 'binnentuin' van de Randstad aanzienlijke gebruiks- en belevingswaarde voor haar bewoners opgeleverd. Daarnaast vervult dit gebied voor de landbouw een belangrijke functie. Het rijksbeleid is er sinds lange tijd op gericht het Groene Hart concept in stand te houden en verder te ontwikkelen door middel van ruimtelijk- en milieubeleid. VINEX, SGR en verschillende milieubeleidsplannen getuigen hiervan. Belangrijke uitgangspunten in dit rijksbeleid zijn het zoveel mogelijk sparen van waardevolle landschappen en natuurgebieden. Het rijk acht het van groot belang, de kwaliteit en het open karakter van het Groene Hart te waarborgen. Bedreigingen door onder meer stedelijke ontwikkelingen zijn daardoor steeds met redelijk succes buiten de deur gehouden. De verrijking van dit gebied door een intensivering van de landschappelijke structuren vormt ook thans nog een speerpunt van het ruimtelijk kwaliteitsbeleid. Op de langere termijn lijkt dit beeld echter minder zeker door ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld woningbouw, kassenbouw en bosaanleg.

Veel insprekers vrezen dat door de aanwezigheid van de HST in het Groene Hart de deur naar verstedelijking van dit gebied verder wordt open gezet. Gesteld wordt dat er een reële kans bestaat dat de grens van het Groene Hart in oostelijke richting wordt verschoven. Deze insprekers achten de kans op bebouwing vanuit het westen richting tracé groot.

De Raad is van mening, dat de aanleg van een nieuw tracé tussen Rotterdam en Schiphol door zijn ruimtelijk structurerende werking op termijn tot verdere aantasting leidt van de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde van het Groene Hart. Hoezeer ook tegen het huidige beleid ingaand, een nieuw tracé kan de grenzen van het Groene Hart in oostelijke richting doen opschuiven, doordat het "uitlokkingseffect" het moeilijker zal maken weerstand te bieden aan de druk vanuit de woningbouw, infrastructuur en bedrijfstreinen. Het risico bestaat, dat grote infrastructuren, waarschijnlijk ook verdiepte gaan werken als begrenzingen van nieuwe ontwikkelingen, alleen al maar omdat het toch als aangetast wordt beschouwd. Als een lijn er eenmaal ligt, worden andere nieuwe, lijnvormige infrastructuren ermee gebundeld. Bedrijven proberen langs dergelijke infrastructuren in het oog te vallen. Dit ondanks convenanten die momenteel worden afgesloten om uitlokkingseffecten tegen te gaan. Zo bestaat de kans, dat het gebied tussen de A4 en een hogesnelheidslijn op de langere termijn wordt gebruikt voor de opvang van verstedelijking.

Hierbij tekent de Raad aan, dat deze kans bij de meer westelijk gelegen en meer bundelingsmogelijkheden biedende B3 variant kleiner is dan bij de A1 variant.

Daarnaast zou een nieuw tracé de aanleg van andere infrastructuur kunnen uitlokken,

zoals de aanleg van de A3.

Wellicht kunnen dergelijke effecten alleen worden tegengegaan, indien het desbetreffende gebied door hoge investeringen in bijvoorbeeld ondertunneling een eigen financiële waarde heeft gekregen. Dit werpt een extra drempel op tegen andere aanslagen. Bij de Oosterschelde lijkt zich zo iets voor te doen. Het is echter de vraag, of dit soort investeringen financieel wel verantwoord zijn.

Gebruikswaarde

1 De tracés A1 en B3

Insprekers wijzen erop, dat op een groot aantal plaatsen in het Groene Hart zowel het A1 als het B3 tracé leiden tot doorsnijding en aantasting van het gebied. De Raad is van mening, dat zowel A1 als B3 afbreuk doen aan de gebruikswaarden van het Groene Hart, doordat doorsnijding plaatsvindt van gebieden met grote natuur-, agrarische- en recreatieve waarden. Tevens vindt aantasting plaats van woningbouwlocaties. De wijze van aantasting is echter per tracé verschillend. Een karakteristiek verschil tussen de A1 en B3 tracés is de langere bundeling van tracé B3 met de aanwezige infrastructuur.

Tracé A1 ligt in een gebied met onder meer natuurwaarden, waar stedelijke ontwikkelingen niet of slechts in beperkte mate zijn voorzien en op lange termijn ook niet gewenst zijn. Het gaat hierbij vooral om knelpunten voor een duurzame ontwikkeling van de natuurwaarden in het gebied ten westen van het tracé tussen Leiden en Zoetermeer.

Doorsnijding door het A1 tracé leidt tot een ernstige aantasting van de gebruikswaarde van het Bleiswijkse glastuinbouwgebied. Dit gebied is in de VINEX en het SGR als gele koersgebied en daarmee als van groot belang voor de glastuinbouw aangeduid. De gekozen tracering, hoogteligging en uitvoeringsmethode trekken een zware wissel op de huidige en toekomstige gebruiksmogelijkheden van dit gebied. Nieuwe bedrijven lopen gevaar te moeten verdwijnen. Het is de vraag in hoeverre nabij het glastuinbouwgebied van Bleiswijk compensatie kan worden geboden voor de nog steeds groeiende vraag naar glastuinbouwgronden. Indien daar of elders binnen het Groene Hart compensatie moet worden gevonden komen andere functies verder onder druk te staan en slijt de Randstad verder dicht. De Raad wijst erop, dat ook buiten de Randstad compensatie kan worden geboden in aangewezen, verder te ontwikkelen glastuinbouwconcentraties.

In de gebieden van de A1 en B3 tracés bevinden zich grote woningbouwlocaties, Randstadgroenstructuurprojecten en bufferzones. Deze zijn zodanig gesitueerd, dat elke tracévariant door het Groene Hart de ontwikkelingsmogelijkheden van deze locaties en gebieden en daarmee de gebruikswaarde nadelig beïnvloedt. Het tracé A1 beperkt de mogelijkheden voor woningbouw tussen Bergschenhoek en Berkel (VINEX-lokatie Noordrand 2). De gebruikswaarde van het strategisch groenproject Bentwoud wordt nadelig beïnvloed. Door de bundeling ligt tracé B3 meer in of nabij huidig of toekomstig stedelijk gebied, dat met bestaande railinfrastructuur (Hofpleinspoorlijn) kan worden ontsloten. Dit tracé doorsnijdt de bufferzone rond de locaties Leizo en Stompwijk en doet afbreuk aan de functie van het Groene Hart als recreatief uitloophet gebied voor de steden. Tracé B3 zal bovendien meer dan A1 bestaand woongebied aantasten en de ontwikkeling van nieuwe woongebieden bemoeilijken. Dit laatste rond Pijnacker en de geprojecteerde woningbouwlocatie Noordrand 3. Voor de beperking van de gebruikswaarde zal elders in het gebied compensatie moeten worden gevonden waardoor de druk op andere functies verder toeneemt.

De tracering door het gebied tussen Leiderdorp en de Ringvaart van de Haarlemmermeer, met de doorsnijding van Rijkswetering vormt voor de tracés A1 en B3 een gemeenschappelijk knelpunt.

2 Het BBLN tracé

Enkele insprekers wijzen op de ingrijpende gevolgen voor het stedelijk gebied wanneer gekozen wordt voor tracé BBLN. De Raad acht de aanleg van een 3e en 4e spoor in het kader van Rail 21 nog juist inpasbaar in de gegroeide stedelijke structuren. De aanleg van een vijfde en zesde spoor door het stedelijk gebied van Delft, Rijswijk, Den Haag, Leidschendam/Voorburg en Leiden met een totale breedte van ca 50 m beperkt echter de gebruikswaarde van het stedelijk gebied en geeft daar een aanzienlijke barrière. De onderlinge bereikbaarheid van sterk op elkaar georiënteerde gebieden wordt aangetast. Anderzijds moet worden bedacht, dat met inpassingsmaatregelen nieuwe ruimtelijke kwaliteit kan worden geschapen. Enkele belangrijke knelpunten zijn:

- . passage station Leiden door het NZH kantoor en remise en verminderde mogelijkheid van kantoren nabij station
- . In Leiden de sloop van in totaal 10 tot mogelijk 90 woningen in de Boerhavelaan, wijk Lage Mors, wijk Hoge Mors en Stevenshof.
- . In Leidschendam/Voorburg de sloop van 2 flats aan de Laan van Nieuw Oost Einde(ca. 50 woningen)
- . In Den Haag de passage van woonflats in Moerwijk
- . Passage Rijswijk in derde tunnelbak langs/door flatwoningen
- . Passage Delft door geboorde tunnel van ca. 2300 meter en aantasting woonbouw Van Leeuwenhoeksingel.

Belevingswaarde

1 De tracés A1 en B3

Ook met de door de Regering genomen mitigerende maatregelen verminderen de A1 en B3 tracés de belevingswaarde van het Groene Hart door verstoring van het huidige landschapsbeeld en de barrièrewerking. De aantasting in het landelijk gebied is ingrijpend, omdat het nu over het algemeen een landschappelijk open karakter heeft. Aan openheid kent het rijksbeleid in het Groene Hart een hoge waarde toe, zeker in de periferie van stedelijke gebieden. Ten opzichte van de tracés uit 1991 houden mitigerende maatregelen in de nieuwe HSL-Nota door ruimtelijke inpassing meer rekening met gevoeligheid voor aantasting van de openheid in het landelijk gebied. Toch is bij de doorsneden gebieden te constateren dat de openheid vermindert en ruimtelijke verbrokkeling optreedt. Ook het aanbrengen van geluidsschermen en dijklichamen op een aantal lokaties draagt bij aan aantasting van de openheid en het onderbreken van zichtlijnen. Ter hoogte van de woonbebouwing worden op de spoordijken schermen voorgesteld. Deze verstoren het beeld en vergroten de barrièrewerking zowel fysiek als visueel die het woon- en leefklimaat niet ten goede zal komen. Daarbij scoort A1 slechter dan B3, die zoveel mogelijk gebundeld is met de rijksweg A4. Met name ten noorden en ten zuiden van de Oude Rijn tast tracé A1 de openheid door toepassing van geluidsschermen aan.

Anderzijds kan worden gesteld, dat de grote maat van de HST-infrastructuur zich in vele gevallen beter verdraagt met de grote maten van het veenweidegebied dan met de veel kleinere maten van het stedelijk weefsel in steden als Rotterdam, Delft, Den Haag en Leiden.

2 Het BBLN tracé

Een spoorlijn in stedelijk gebied kan de belevingswaarde ernstig aantasten. Bij een hoge ligging, zoals op een aantal plaatsen is voorzien, ontstaat een harde confrontatie tussen spoor en het doorsneden stedelijk gebied. Bovendien zal bij de BBLN het spoor in versterkte mate als scheidend worden ervaren. Op zeer korte afstand van het spoor wordt een groot aantal woningen en bedrijven geconfronteerd met een 50 m brede spoorbundel. Het gevaar dreigt bij een dergelijke bundel dat als een zodanige barrière wordt beleefd, dat de stedelijke ontwikkeling aan beide zijden van de bundel gescheiden gaat plaatsvinden. Indien de spoorlijn in het stedelijk gebied goed is ingepast, kan deze echter ook ruimtelijke kwaliteit opleveren.

Toekomstwaarde

1 De tracés A1 en B3

Verstoringen van de gebruikswaarde en belevingswaarde van het Groene Hart door de A1 en B3 tracés gaan in veel gevallen samen met de aantasting van de toekomstwaarde van het gebied. Zelfs indien maatregelen worden genomen om verbroken verbindingen te herstellen verandert de ruimtelijke constellatie zodanig, dat de HST visueel en functioneel van elkaar gescheiden gebiedsdelen doet ontstaan. Op een aantal plaatsen zoals bijvoorbeeld bij de A1 variant in een deel van de Veender- en Lijkerpolder kan dat ertoe leiden dat agrarisch functiebehoud op termijn niet meer mogelijk is. Dit is het gevolg van een combinatie van de ongunstige vorm, ligging en omvang van deze gebieden. Door de meer gebundelde opzet van de B3 variant is het A1 tracé in dit opzicht het meest ingrijpend. Tunnelaanleg zal het bestaande grondgebruik voor tenminste 4 tot 5 jaar vrijwel volledig onderbreken, zoals bijvoorbeeld bij de A1 variant in de Room- en Meerburgerpolder.

Bij de onderlinge vergelijking van de tracévarianten besteedt de nieuwe HSL-Nota uitgebreide aandacht aan de onderlinge vergelijking van de ecologische structuur. Deson-

danks wordt de toekomstwaarde van het Groene Hart voor wat betreft ecologie en natuur in beide varianten aangetast door doorsnijding van ecologische verbindingzones en verstoring van vogelgebieden. Veel ecologische verbindingen berusten op de aanwezigheid van water en natte milieus. Als de doorsnijdingen van waterlopen mitigeerbaar zijn, zullen de daarvoor benodigde voorzieningen relatief hoge kosten met zich meebrengen. De Raad vraagt zich af, of een aan de aanleg gekoppelde herinrichting mogelijkheden biedt om de meest nadelige effecten te beperken. Zeker om het aangetaste evenwicht te herstellen en op deze wijze een barrière op te bouwen tegen de ongewenste stedelijke druk is een versterking van de functie door herinrichting te overwegen.

2 Het BBLN tracé

De aantasting van het doorsneden gebied maakt in het stedelijk gebied op grote schaal herinrichting gewenst, zonet noodzakelijk. Deze herinrichting geeft kansen om gewenste ontwikkelingen te versterken en ruimtelijke kwaliteit in het stedelijk gebied te scheppen. Zo kan bij de BBLN in de nabijheid van station Den Haag HS, mits actief beleid en voldoende financiële middelen beschikbaar zijn een tweede centrale kern van Den Haag ontstaan. Indien om welke redenen dan ook niet tot een herinrichting kan worden overgegaan ontstaat de dreiging van een sterke aantasting van het stedelijk weefsel en aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van het doorsneden gebied.

5.3.3. De tracékeuze ten zuiden van Rotterdam aan ruimtelijke kwaliteit getoetst.

Een aantal insprekers waarschuwt voor de gevolgen van variant Fn-Fz voor een aantal natuurgebieden en het open landschap.

De Raad is van mening, dat vanuit het oogpunt van versterking van de interne samenhang in de Stedenring Centraal Nederland en de Randstad voor het deel ten zuiden van Rotterdam het tracé F-noord/F-zuid de meeste gebruikswaarde biedt. Dit versterkt zowel de op de stedenring liggende as Rotterdam-Breda en biedt maximale mogelijkheden van snelle verbindingen voor de Brabantse stedenrij en het KAN (Knooppunt Arnhem-Nijmegen).

Daarnaast bundelt F-noord/F-zuid optimaal met reeds bestaande infrastructuur, waardoor een nieuwe doorsnijding van het landelijk gebied kan worden voorkomen. Bovendien wordt met dit tracé de verstedelijkingsas zo goed mogelijk gevolgd. Wel zal F-noord zodanig moeten worden ingepast, dat het Develgebied als bufferzone kan blijven functioneren en aantasting van Zevenbergsehoek wordt vermeden.

De varianten H en FH zijn in de ogen van de Raad aanmerkelijk minder gunstig dan F. De variant GH stuit op grote bezwaren, omdat landschappelijk en recreatief waardevolle gebieden ten zuidwesten van Roosendaal en ten zuiden van Bergen op Zoom doorsneden en aangetast worden. Bovendien is bij deze variant in tegenstelling tot tracé F geen sprake van extra mogelijkheden voor binnenlands medegebruik. Daarmee is de vervoerwaarde van deze variant aanzienlijk kleiner.

Door de aansluiting van Fn naar de spoorlijn Dordrecht-Breda ten noorden van Lage Zwaluwe is gefaseerde aanleg van tracé F mogelijk. Gezien de te verwachten baanvakbelasting ligt het voor de hand het noordelijk gedeelte Fn eerst aan te leggen.

5.3.4. Mitigerende maatregelen aan ruimtelijke kwaliteit getoetst.

Op het niveau van de tracékeuze is het van belang, maatregelen te nemen die van toepassing zijn in een situatie dat daadwerkelijk wordt besloten over te gaan tot de aanleg van een nieuw tracé. Daarbij gaat het met name om maatregelen als tunnels, verdiepte ligging, kruisingen, geluidschermen, spoordijken etc.. Afgezien van o.a. bezwaren tegen de hoge kosten van ondergrondse aanleg vraagt de Raad zich af of het uit overwegingen van ruimtelijke kwaliteit wel altijd gewenst is. Uiteraard is vanuit de uitgangspunten van het Groene Hart concept geredeneerd ondergrondse- of verdiepte aanleg veelal te prefere-

ren boven een ligging op-maaiveld of op een aardebaan.

Vanuit de gebruiks- en belevingswaarde zal echter ook rekening gehouden moeten worden met de gebruikers van de spoorlijn. Zo vraagt de Raad zich af, of het voor treinreizigers wel aantrekkelijk is om over grote afstanden onder de grond vervoerd te worden. Daarnaast kan grootschalige infrastructuur als de HSL passend zijn in een grootschalige landschap van het veenweidegebied. Samengevat gaat het erom, ruimtelijke elementen die een uitdrukking zijn van het moderne leven, te weten de HSL, vliegvelden en hoogspanningsleidingen niet alleen uitsluitend defensief te benaderen in termen van schade, maar ook offensief in termen van hoe maken wij er gebruik van.

Conclusie

Gelet op de uitgangspunten van het rijksbeleid tasten zowel het A1 als het B3 tracé door doorsnijding van waardevolle natuur-, landschaps, landbouw- en recreatiegebieden de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde van het Groene Hart duidelijk aan. Een karakteristiek verschil tussen de A1 en B3 daarbij is de langere bundeling van tracé B3 met de aanwezige infrastructuur. Tracé B3 tast echter, meer dan A1, bestaand woongebied aan en bemoeilijkt in grotere mate de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties. Dit laatste rond Pijnacker en de geprojecteerde woningbouwlocatie Noordrand 3.

De Regering treft weliswaar een groot aantal maatregelen voor de inpassing van het nieuwe tracé in het Groene Hart, maar dit neemt niet weg, dat de introductie van de HST een grote ingreep betekent in de structuur van het Groene Hart. Hiermee dreigt een doelstelling, waarmee ontwikkelingen gedurende vele decennia in gang werden gebracht en die zijn weerslag heeft gekregen in de uitgangspunten van VINEX en SGR, te worden verlaten. Het verlaten van de uitgangspunten van het rijksbeleid kan ten koste gaan van de geloofwaardigheid van de Rijksoverheid naar de andere overheden en de bevolking.

Tegenover deze bezwaren staat, dat ook het alternatief van een HST langs een volledig aangepast bestaand tracé op grote problemen stuit. Deze variant is ingrijpend voor de ruimtelijke kwaliteit van het bestaand stedelijk gebied. Er is sprake van een duidelijke aantasting van het stedelijk gebied, aangezien het BBLN tracé zich hier moeilijk laat inpassen. Vergeleken met de varianten door het Groene Hart acht de Raad de effecten van de BBLN variant voor het stedelijk gebied echter onvoldoende onderzocht. Zo zijn ten behoeve van PKB deel 3 bijvoorbeeld meer kwantitatieve gegevens gewenst over het aantal geluidgehinderde woningen en kantoorgebouwen.

EINDCONCLUSIE

Beoordeling beleidskeuzen

De Raad heeft op zowel internationaal niveau en op het niveau van de Randstad/Stedenring als op regionaal niveau de argumenten die de verschillende beleidskeuzen ondersteunen, beoordeeld.

- 1 Gezien de bijdrage die de HST levert aan de verbetering van de bereikbaarheid van Nederland per trein en de substitutie trein-vliegtuig en auto-vliegtuig acht de Raad op internationaal niveau belangrijke voordelen verbonden aan de keuze van de Regering voor aansluiting van Nederland op het internationale net van hogesnelheidstreinverbindingen.
- 2 Voor het traject ten noorden van Rotterdam pleit op het niveau van de Randstad/Stedenring een aantal argumenten voor een rechtstreekse verbinding Rotterdam-Schiphol/Amsterdam waarop een maximumsnelheid van 300 km per uur haalbaar is:
 - Een snelle rechtstreekse verbinding leidt tot een netstructuur die zowel de positie van de Randstad in het internationale HST-net als de ruimtelijke structuur en het functioneren van de Randstad/Stedenring optimaal ondersteunt. Voor de verdere toekomst wordt de belangrijke ontbrekende schakel in een snel Randstadnetwerk (ARGUS) aangebracht.
 - Deze verbinding biedt veel gebruikswaarde en past het beste bij het concept van de Hogesnelheidstrein: "Internationale knooppunten zo snel mogelijk met elkaar verbinden". Een snelle rechtstreekse verbinding schept de beste voorwaarden om de beoogde internationale substitutie vliegtuig-trein te kunnen realiseren en heeft meer aantrekkingskracht dan het Bundelingsalternatief voor de binnenlandse substitutie auto-trein (Amsterdam-Rotterdam-Breda).
 - Den Haag is als internationaal knooppunt in de rechtstreekse HST-verbinding opgenomen. Het aantal directe HST-verbindingen is weliswaar beperkt, maar landt aan op Den Haag CS, waar het hart van het stedelijk centrum ligt. Voorts heeft Den Haag zeer frequente aansluitingen op de HST te Rotterdam.
 - Een snelle rechtstreekse verbinding biedt veel toekomstwaarde zowel voor HST-vervoer als voor binnenlands vervoer. De bestaande lijn blijft geheel beschikbaar voor verdere ontwikkeling van intercity-interregionaal- en stadsgewestelijk openbaar vervoer.
 - De TUD studievariant leidt weliswaar tot een frequentere rechtstreekse bediening van Den Haag, maar het is de vraag of het niet tevens beperkingen oplegt aan de binnenlandse functie van de bestaande lijn en de aan de betrouwbaarheid van de dienstregeling en daarmee wel voldoende perspectief biedt voor optimalisatie van de BBLN.
 - De lokale omgevingseffecten van een rechtstreekse verbinding kunnen door middel van het met inpassingsmaatregelen optimaliseren van het tracé voor een deel worden geneutraliseerd. Met de keuze voor een rechtstreekse verbinding kunnen de negatieve transformatie-effecten van de BBLN voor de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk gebied worden vermeden.

Bij een rechtstreekse verbinding pleit op regionaal niveau een aantal argumenten voor de voorkeur van de regering voor tracé A1 boven tracé B3:

- De transformatie effecten van het B3 tracé voor het landelijk gebied worden negatiever geacht dan de transformatie effecten op het landelijk gebied van het A1 tracé.
- Tracé B3 tast meer dan A1 bestaand woongebied aan en bemoeilijkt in grotere mate de ontwikkeling van nieuwe woongebieden.

Voor het traject ten noorden van Rotterdam pleiten echter op het niveau van de Randstad/Stedenring ook een aantal argumenten voor de keuze van een HST verbinding Rotterdam-Den Haag-Schiphol/Amsterdam met een maximumsnelheid van ca. 200 km per uur :

- Deze verbinding leidt tot een netstructuur die een van de uitgangspunten van VINEX, het verbeteren van het internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu in de Randstad als geheel en het versterken van de samenhang tussen de drie internationale knooppunten maximaal ondersteunt. Tevens vormt het een optimale ondersteuning voor de samenhang in de Stedenring.
- Deze verbinding biedt veel gebruikswaarde, aangezien de Randstad als geheel wordt aangesloten op het internationaal netwerk van hogesnelheidstreinverbindingen. Dit biedt goede voorwaarden om het internationaal vestigingsklimaat in de Randstad te verbeteren.
- Door ontsluiting van de 3 grote knooppunten in de Randstad biedt deze verbinding grote gebruikswaarde voor het binnenlands vervoer in de vorm van een hoofdschakel in een snel Randstadnetwerk. Daarnaast zijn voldoende mogelijkheden aanwezig voor verdere ontwikkeling van intercity-, interregionaal- en stadsgewestelijk openbaar vervoer.
- Deze verbinding biedt voldoende mogelijkheden voor het realiseren van de beoogde internationale substitutie vliegtuig-trein en de binnenlandse substitutie auto-trein.
- Deze verbinding voorkomt een mogelijke perifere positie van Den Haag met de daaraan verbonden onzekere ruimtelijke consequenties.
- Negatieve transformatie effecten voor het Groene Hart, zoals die zich voordoen bij een directe verbinding Rotterdam-Schiphol/Amsterdam, worden vermeden.

De verbinding Rotterdam-Den Haag-Schiphol/Amsterdam uitgevoerd in de vorm van het BBLN tracé leidt vooral in het stedelijk gebied tot een groot aantal negatieve lokale omgevingseffecten. Om deze negatieve effecten op regionaal niveau zoveel mogelijk te vermijden pleit een aantal argumenten voor het slechts partieel toevoegen van nieuwe sporen tot 6 sporigheid. Dit betekent verbeterd bestaand spoor met integrale viersporigheid en voor een aantal gedeelten waar het stedelijk en landelijk gebied dit toelaat 6 sporigheid. Hiervoor zijn de volgende overwegingen aanwezig:

- Op grond van de resultaten van de TU-Delft studie kan worden geconcludeerd, dat de negatieve transformatie effecten van de BBLN-variant in het stedelijk gebied kunnen worden teruggebracht. Bovendien is het mogelijk negatieve lokale omgevingseffecten in het stedelijk gebied door inpassingsmaatregelen te beperken en waar nodig om te zetten in nieuwe ruimtelijke kwaliteit.
- Nader onderzoek dient uit te wijzen, of de door de TU-Delft voorgestelde variant perspectieven biedt voor voldoende capaciteit voor de binnenlandse functie en betrouwbaarheid van de dienstregeling.

- 3 Uit het oogpunt van gebruikswaarde in de vorm van het versterken van samenhang in de Stedenring pleiten ten zuiden van Rotterdam veel argumenten voor de keuze tracé F-noord/F-zuid. Dit tracé scoort het beste uit het oogpunt van medegebruiksmogelijkheden voor het binnenlands verkeer alsmede voor medegebruik op het traject Breda-Antwerpen. Bovendien bundelt tracé F optimaal met reeds bestaande infrastructuur, waardoor een nieuwe doorsnijding van landelijk gebied voorkomen kan worden. Dit tracé volgt de verstedelijkingsas zo goed mogelijk.
- Voor het gedeelte Rotterdam-Moerdijk is gezien de zeer beperkte ruimtelijke mogelijkheden rond Dordrecht nader onderzoek nodig naar een minder milieuschadelijke variant F-Noord. De Raad denkt daarbij bijvoorbeeld aan een verdergaande ondertunneling in de Hoekse Waard en het Develgebied.
- Voor het gedeelte ten zuiden van Moerdijk dient het F tracé parallel aan de A16 en strak gebundeld te lopen. Op deze wijze sluit de F-variant in Brabant aan bij de economische ontwikkelingszone Moerdijk-Breda en bij de bestaande autoweg.
- Voor het tracé is een nadere aanpassing en uitwerking gewenst op punten als verdiepte ligging, herstel ecologische verbindingen, landschappelijke inpassing, tegengaan hydrologische effecten en herstel van doorsneden lokale verkeersverbindingen. Het tracé dient niet alleen exclusief voor HST's te worden bestemd, maar moet ook worden benut door overige treinen.
- De Raad acht het van het grootste belang, dat het kabinet er in slaagt om met de Belgische en de Vlaamse overheid in december 1995 tot overeenstemming te komen over het F-tracé.

Keuze van de Raad

De Raad acht een nader onderzoek naar de TU-Delft variant en verdere uitwerking daarvan als optimalisatie van de bundelingsvariant (BBLN) tot een volwaardig alternatief gewenst. De Regering laat momenteel een dergelijk onderzoek verrichten en heeft aangekondigd de resultaten ervan ter inzage te zullen leggen. Een zorgvuldige procedure rond dit veel bepleite alternatief is van groot belang voor voldoende draagvlak voor de te nemen beslissing. Indien de Regering uit de onderzoeksresultaten concludeert, dat deze informatie essentieel is voor de verdere besluitvorming over de HST omdat het een mee te wegen variant betreft, dan acht de Raad het gewenst om over deze resultaten een aanvullende mer-annex inspraakprocedure te houden alvorens de Regering in deel 3 van de PKB een beslissing neemt. Een dergelijke procedure vermijdt vertragingen in een later stadium. Overigens biedt het overleg met België over het tracé Rotterdam-Antwerpen de tijd voor deze eventuele aanvullende procedure. Indien de gevraagde studie zou leiden tot de conclusie dat de informatie niet essentieel is voor de verdere besluitvorming over de HST en dat voldoende informatie is verzameld, dan kan deze informatie samen met PKB deel 3 worden bekend gemaakt.

De Raad heeft op zowel internationaal niveau, het niveau van de Randstad/Stedenring als op regionaal niveau de argumenten voor en tegen de verschillende beleidskeuzes van de Regering overwogen en maakt de volgende keuze:

- 1 De RARO onderschrijft unaniem de keuze van de Regering voor aansluiting van Nederland op het internationale net van hogesnelheidsverbindingen.
- 2 Voor het traject ten noorden van Rotterdam kiest een deel van de Raad in het licht van de thans beschikbare informatie voor een rechtstreekse verbinding Rotterdam-Schiphol/Amsterdam en ondersteunt, alles afwegend, de voorkeur van de regering voor tracé A1.
Voor het traject ten noorden van Rotterdam kiest een ander deel van de Raad op basis van de huidige informatie voor een HST verbinding Rotterdam-Den Haag-

Schiphol/Amsterdam. Het kiest voor een HST over het bestaande maar kwalitatief sterk verbeterde tracé via Den Haag die bij de entree Rotterdam aansluit op de HST lijn naar het zuiden. Het nadere onderzoek naar de effecten van de zgn. TU-Delft variant biedt hiervoor goede aanknopingspunten.

- 3 Voor het traject ten zuiden van Rotterdam kiest de Raad unaniem voor tracé F-noord/F-zuid.

Mitigerende maatregelen en compensatie

Bij de verdere uitwerking van de baanconcepten voor de tracénota verwacht de Raad dat het kabinet veel aandacht schenkt aan mitigerende maatregelen ter optimalisering van de tracés zodat de negatieve invloeden van de infrastructuur zoveel mogelijk wordt verzacht. Voorts verwacht de Raad plannen voor de compensatie van verloren gegane natuur-, landschaps-, landbouw- en recreatiewaarden en compensatie voor burgers en bedrijven die worden geschaad.

