

Toetsingsadvies over het MER in de Partiële  
Herziening PKB (deel 1) HSL-Zuid,  
boortunnel onder het Groene Hart

22 juni 1999

141-1060



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
U199901152

uw brief  
d.d. 19 april 1999

ons kenmerk  
U230-99/Sf/ab/141-1061

onderwerp  
Toetsingsadvies over het MER in de PKB  
(deel 1) HSL-Zuid, boortunnel onder het  
Groene Hart

doorkiesnummer  
(030) 234 76 38

Utrecht,  
22 juni 1999

Met bovengenoemde brief stelde u, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over de aanvulling op het milieueffectrapport (MER) in het ontwerp van de partiële herziening van de Planologische Kernbeslissing (PKB deel 1) Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) betreffende de boortunnel onder het Groene Hart. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag te zijner tijd door u op de hoogte wordt gesteld van uw definitieve standpunt.

dr. D.K.J. Tommel,  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
PKB HSL-Zuid, boortunnel onder het  
Groene Hart

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

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl

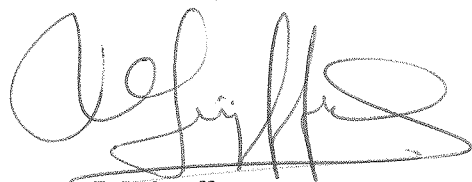
toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
in de Partiële Herziening PKB (deel 1) HSL-Zuid,  
boortunnel onder het Groene Hart

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport in de  
Partiële Herziening PKB (deel 1) HSL-Zuid, boortunnel onder het Groene Hart,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieuf-  
fectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. PKB HSL-Zuid, boortunnel onder het Groene Hart

de secretaris



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter



dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 22 juni 1999

## INHOUDSOPGAVE

	<b>Pagina</b>
<b>1. Inleiding</b>	1
<b>2. Oordeel over het MER</b>	3
2.1 Algemeen	3
2.2 Toelichting op het oordeel	4
2.2.1 Beschermingsformules voor kerngebieden EHS en gebied Vogel-/ Habitatrictlijn	5
2.2.2 Compensatie van resterend (natuur)verlies	7
2.2.3 Extra (impuls)maatregelen	8
<b>3. Overige opmerkingen voor de besluitvorming</b>	10
3.1 Opmerkingen over het principe-besluit	10
3.2 Nadere uitwerking in OTB-fase	12
<b>4. Procedureel-inhoudelijk aspect</b>	13

### Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 april 1999, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 74 d.d. 19 april 1999
- 2A. Aanvulling op de kennisgeving in Staatscourant nr.78 d.d. 23 april 1999
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Onderwerpen van toelichting op MER HSL-Zuid PKB (korte) boortunnel

## 1. INLEIDING

De Ministers van Verkeer en Waterstaat (V en W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) laten een verkenning doen naar de haalbaarheid van een korte variant van de boortunnel onder de Oude Rijn in het tracé van de HSL-Zuid in het Groene Hart in plaats van de lange boortunnel die nu in de vastgestelde PKB deel 4 en in het vastgestelde Tracébesluit van april 1998 is opgenomen. Dit mede met de impliciete doelstelling een balans te kunnen opmaken welke oplossing (op termijn) structureel gunstiger voor het Groene Hart zal zijn. Uitgangspunten bij deze verkenning zijn dat een dergelijk alternatief binnen dezelfde tijd kan worden gerealiseerd als de lange boortunnel die nu in de PKB HSL-Zuid is opgenomen (in 2005), tot een kostenbesparing kan leiden en er voldoende draagvlak in de maatschappij kan worden verworven <sup>1]</sup>. Een ander uitgangspunt is, dat “Een deel van de gerealiseerde besparing van de korte boortunnel zal ingezet worden in het Groene Hart voor extra natuur- en milieumaatregelen, bovenop de reguliere maatregelen” <sup>2]</sup>. “Ook zal (*dan*) de HSL-Zuid nabij Hoogmade de A4 niet meer met een pergolaconstructie kruisen. De A4 wordt verlaagd, zodat de HSL-Zuid er op maaiveld overheen kan.” <sup>3]</sup>. Vooruitlopend op een keuze in juni 1999 tussen een korte en een lange boortunnel is een partiële herziening van de PKB HSL-Zuid ter visie gelegd met daarin geïntegreerd een aanvulling op het milieueffectrapport (MER) HSL-Zuid.

Bij brief van 19 april 1999<sup>4]</sup> is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het MER. Het MER is op 20 april 1999 ter inzage gelegd<sup>5]</sup>. Tijdens de toetsing heeft de Commissie om nadere toelichting gevraagd over een aantal onderwerpen<sup>6]</sup> en op 25 april 1999 heeft ze een locatiebezoek aan de regio van het tracé gebracht. Dit advies van de Commissie bevat het oordeel over het MER. Daarbij is rekening gehouden met de verkregen schriftelijke en mondelinge toelichtingen. Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>7]</sup>. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies ‘de Commissie’ genoemd.

Bij het opstellen van dit toetsingsadvies heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>8]</sup>, voor zover zij die tijdig van bevoegd gezag in afschrift heeft ontvangen. In de tekst van haar advies verwijst de Commissie naar een reactie indien deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;

---

1 Zie brief van 19 april 1999 van de Ministers van V en W en van VROM, die de PKB deel 1 begeleidt.  
2 Zie PKB deel 1, pag. 19.  
3 Zie brief van 19 april 1999 van de Ministers van V en W en van VROM, die de PKB deel 1 begeleidt.  
4 Zie bijlage 1.  
5 Zie bijlage 2.  
6 Zie bijlage 5.  
7 Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.  
8 Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarvoor zij een aanbeveling doet in het advies.

Waar nodig vermeldt de Commissie naar welke passages in een reactie zij verwijst. De Commissie verwijst selectief naar inspraakreacties. Ook reacties die zij niet in haar advies noemt, kunnen relevant zijn voor het bevoegde gezag bij het motiveren van het besluit.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER<sup>9</sup>], zoals vastgesteld op 1 december 1987;
- op eventuele onjuistheden<sup>10</sup>];
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>11</sup>].

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

---

9 Wm, artikel 7.23, lid 2.

10 Wm, artikel 7.23, lid 2.

11 Wm, artikel 7.10.

## 2. OORDEEL OVER HET MER

### 2.1 Algemeen

De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer presenteren de ontwerpherziening van de PKB HSL-Zuid als een synthese van ontwerp, inpassing en extra maatregelen voor natuur en milieu. Doel van de ontwerpherziening is het scheppen van ruimte in de PKB HSL-Zuid voor een kortere uitvoering van de boortunnel onder het Groene Hart.

De Commissie constateert, dat de beschermingsformules van het Structuurschema Groene Ruimte van toepassing zijn op delen van de bovengrondse doorsnijdingen van het korte tunnelalternatief. Het gebied "De Wilck" wordt tevens aangewezen als speciale beschermingszone in de zin van de Vogelrichtlijn van de Europese Unie. Daarom is op dit gebied de beschermingsformule van de Habitatrictlijn van toepassing. De Habitatrictlijn schrijft voor dat een plan of project met negatieve gevolgen voor het gebied onder bepaalde voorwaarden kan worden gerealiseerd "*bij ontstentenis van alternatieve oplossingen*". De Commissie constateert dat een alternatieve oplossing met minder negatieve gevolgen beschikbaar is, namelijk een lange boortunnel. Het MER maakt niet duidelijk waarom het alternatief met een korte boortunnel dan toch een reëel alternatief is voor de besluitvorming in aanmerking nemend de restrictie van de Vogelrichtlijn.

Indien het bevoegd gezag oordeelt dat het realiseren van een korte boortunnel wenselijk is, moet het bevoegde gezag voor het onderbouwen van deze keuze beoordelen hoe de positieve milieugevolgen van de voorgenomen maatregelen zich verhouden tot de nadelige milieugevolgen van een kortere boortunnel. De Commissie acht in dat geval de volgende informatie essentieel voor het besluit:

- ① Een beschrijving van de milieugevolgen van de korte boortunnel en een vergelijking daarvan met de milieugevolgen van de lange boortunnel;
- ② Een beschrijving van de te treffen reguliere maatregelen, dat wil zeggen inpassingsmaatregelen, mitigerende en compenserende maatregelen, en de mogelijkheden met deze maatregelen de negatieve gevolgen van het tracé terug te dringen en de unieke waarde van het Groene Hart te beschermen en te ontwikkelen (pag. 19 PKB deel 1);
- ③ Een beschrijving van de extra maatregelen die het behoud van het Groene Hart voldoende waarborgen en die het Groene Hart structureel versterken (pag. 19 PKB deel 1).

De Commissie komt tot de volgende conclusies over het MER betreffende deze drie punten:

- ① De milieugevolgen van de korte boortunnel zijn globaal maar voldoende beschreven. Het MER maakt duidelijk dat een korte boortunnel voor vrijwel alle milieuaspecten nadeliger gevolgen voor het milieu heeft dan een lange boortunnel. Het MER bevat voor de vergelijking van de milieugevolgen van de korte en de lange boortunnel de benodigde essentiële informatie.
- ② De beschrijving van de reguliere maatregelen is onvolledig. Mitigerende maatregelen in de polders Groenendijk, bij 'De Wilck' en de Achthovenpolder lijken mogelijk, maar de haalbaarheid daarvan is niet ter beoordeling gepresenteerd.

De compenserende maatregelen zijn weinig concreet. De compenserende maatregelen lijken een deel van de nadelige gevolgen te kunnen verzachten. Het MER geeft niet de informatie waarin wordt aangetoond, dat de compenserende maatregelen realistisch zijn.

- ③ De positieve en negatieve gevolgen van de voorgenomen extra maatregelen zijn in het MER niet aangegeven. Het MER levert onvoldoende informatie om te kunnen beoordelen of deze extra maatregelen realistisch zijn.

De Commissie concludeert dat voor het opmaken van de balans, dat wil zeggen in hoeverre de positieve gevolgen van de reguliere en extra (impuls) maatregelen opwegen tegen de negatieve milieugevolgen van een korte boortunnel nog **essentiële gegevens ontbreken**. Tevens concludeert zij dat het MER niet aantoont dat het pakket reguliere en extra maatregelen realistisch is. Het MER biedt derhalve op milieugronden geen basis voor de onderbouwing van een besluit de PKB-HSL-Zuid te wijzigen.

De Commissie heeft bij dit oordeel onder meer rekening gehouden met de randvoorwaarde van het kabinet dat een besluit over de wijziging van de PKB genomen moet worden in juni 1999 omdat de aanleg van de HSL geen vertraging mag ondervinden door de verkennende studie naar een korte boortunnel. Indien dit kan binnen deze randvoorwaarde of deze randvoorwaarde buiten werking wordt gesteld en het kabinet een wijziging van de PKB wenselijk acht, adviseert de Commissie een aanvullend MER op te stellen. Daarin wordt uitgegaan van een voorgenomen activiteit met een realistisch pakket maatregelen waarvan de milieugevolgen dusdanig in het MER worden beschreven dat een vergelijking van milieugevolgen met een lange boortunnel mogelijk is. Wat betreft de doorsnijding van de Wilck is de Commissie van oordeel dat er reeds een reëel alternatief bestaat, namelijk de lange boortunnel, dat geen aantasting geeft van dit gebied dat in het kader van de Vogelrichtlijn is aangemeld. Ook andere alternatieven zijn denkbaar waarmee aan de beschermingsformule van de Vogelrichtlijn voldaan kan worden. In de aanvulling zouden ook dit soort alternatieven in beschouwing genomen kunnen worden.

## 2.2 Toelichting op het oordeel

Duidelijk wordt aangetoond dat het vigerende besluit, om een lange boortunnel aan te leggen om wezenlijke waarden van het betreffende deel van het Groene Hart te ontzien, op velerlei milieuarargumenten is gebaseerd. Ondanks het summiere karakter van het MER laat tabel 5.4 niets aan duidelijkheid te wensen over. In deze tabel wordt kernachtig aangetoond, dat in vergelijking met de lange boortunnel de korte boortunnel voor het milieu veel ongunstiger scoort op vrijwel alle (milieu) aspecten.

De Commissie geeft in het volgende een nadere motivering van haar oordeel en formuleert enkele aanbevelingen ten behoeve van de besluitvorming naar aanleiding van deze verkenning en het MER.

Tenslotte volgt in hoofdstuk 4 een procedureel-inhoudelijke beschouwing die van belang kan zijn.



### 2.2.1

#### **Beschermingsformules voor kerngebieden EHS en gebied Vogel-/ Habitatrichtlijn**

Zowel ten noorden als ten zuiden van de Oude Rijn doorsnijdt het tracé kerngebieden van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), alsmede twee milieubeschermingsgebieden voor stilte. Verder wordt het gebied 'De Wilck' tevens aangewezen<sup>12]</sup> als speciale beschermingszone in de zin van de EU-Vogelrichtlijn van de Europese Unie (79/409/EEG).

Gebieden die behoren tot de EHS of die vallen onder de Natuurbeschermingswet, de Habitat- en/ of de Vogelrichtlijn kennen een wettelijke bescherming. Daarvoor zijn beschermingsformules vastgesteld. Iedere ingreep die kan leiden tot een aantasting van de natuurwaarden met het oog waarop deze gebieden in de EHS zijn opgenomen of onder de werking van deze regelingen gebracht zijn, is onderworpen aan het 'nee-tenzij'principe. Voor 'De Wilck' geldt de beschermingsformule van de Vogelrichtlijn. Deze luidt:

1. Bestaat er zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast?
2. Als die zekerheid niet bestaat, zijn er alternatieve oplossingen die die zekerheid wel kunnen geven?
3. Bestaan er dwingende redenen van groot openbaar belang om het project te rechtvaardigen indien aantasting van de natuurlijke kenmerken plaatsvindt en bij 'ontstentenis' van alternatieve oplossingen?
4. Welke compenserende maatregelen worden getroffen indien het project wordt uitgevoerd?

Voor de kerngebieden en natuurontwikkelingsgebieden in de EHS en de Natuurbeschermingswetgebieden geldt een soortgelijke maar minder stringente bescherming. Deze houdt in dat een activiteit niet mag worden ondernomen, tenzij kan worden aangetoond dat er een zwaarwegend maatschappelijk belang mee gediend is en er redelijkerwijs niet elders of op andere wijze aan dat belang tegemoet kan worden gekomen. Wanneer dit aan de orde is, wordt in de PKB beschreven of en in hoeverre aan deze beide eisen voldaan wordt. Het 'nee-tenzij'-principe houdt ook in, dat wanneer aan de beide voorwaarden is voldaan, de (dan nog resterende) aantasting gecompenseerd moet worden. In het MER wordt dan van elke mogelijke aantasting aangegeven welke compensatie zal plaatsvinden en hoe die compensatie zich verhoudt tot de aantasting.

De SGR- beschermingsformule komt neer op het volgende stappenschema:

1. Is er sprake van aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden, of (ingeval van nog niet gerealiseerde natuurontwikkelingsgebieden) van het onomkeerbaar verloren gaan van ontwikkelingsmogelijkheden?
2. Is er sprake van een zwaarwegend maatschappelijk belang?
3. Kan de activiteit elders of op een andere manier worden gerealiseerd?

Het compensatiebeginsel maakt strikt genomen geen onderdeel uit van de beschermingsformule uit het SGR. Pas als de beschermingsformule is doorlopen komt aan de orde:

---

12 Kennisgeving van de voorgenomen aanwijzing in de Staatscourant van 16 maart 1999.

4. Wat zijn de mogelijkheden voor compensatie indien ook na mitigeren aanwijsbare schade optreedt<sup>13</sup>?

In het MER mag voldoende concrete informatie worden verwacht, zodat deze kan worden beoordeeld, en om daarna bij het besluit de beschermingsformule gemotiveerd te kunnen betrekken.

**ad stappen 1. en 2.**

Het MER maakt duidelijk dat er met een korte boortunnel sprake is van aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden. De vraag of er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang om een korte boortunnel aan te leggen wordt in het MER niet aan de orde gesteld en niet aangetoond. Die vraag zal in de verdere besluitvorming door kabinet en parlement nader aan de orde moeten komen.

**ad stap 3.**

Bij het redelijkerwijs niet elders of op andere wijze voorkomen dat wezenlijke kenmerken en (natuur)waarden worden aangetast, kan in het voorliggende geval worden gedacht aan andere tracéliggingen en -inpassingen; de verlengde boortunnel volgens het vigerende Tracébesluit is er daar een van.

De Commissie constateert dat een alternatieve oplossing met minder negatieve gevolgen beschikbaar is, namelijk een lange boortunnel. Het MER maakt niet duidelijk waarom het alternatief met een korte boortunnel dan toch een reëel alternatief is voor de besluitvorming in aanmerking nemend de restrictie van de Vogelrichtlijn.

In het MER is een aantal reguliere mitigerende maatregelen beschouwd. Deze beschouwing is echter niet zonder meer volledig. Mogelijkheden tot mitigatie in de polders Groenendijk en bij 'De Wilck' kunnen bijvoorbeeld zijn het enigszins verder verdiept aanleggen van de tunnelbak ter plaatse in combinatie met gekromde of schuine schermen dan wel een langere gesloten tunnelbak. Iets soortgelijks is in de Achthovenerpolder denkbaar bijvoorbeeld in de vorm van een langere gesloten toerit.

Uit een toelichting door het Projectbureau HSL-Zuid is gebleken dat bij 'De Wilck' varianten zoals een (half)verdiepte ligging met extra mitigerende afschermingsmaatregelen wel zijn onderzocht maar dat de vermindering van de negatieve effecten hiervan, met name op het terrein van natuur en landschap, marginaal zijn terwijl de kosten aanzienlijk stijgen. Slechts een volledig afgesloten tunnelbak zou wat betreft aantasting van (weide)vogelgebieden in de buurt komen van hetzelfde beschermingsniveau als bereikt wordt met de lange boortunnel. Om die reden zijn dergelijke inpassingsvarianten niet in het MER opgenomen.

Om de realiteitswaarde en de haalbaarheid van aangeduide maatregelen en mogelijk andere te kunnen beoordelen, ontbreekt evenwel informatie. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan gegevens over de bodemopbouw: de ligging van slecht doorlatende lagen, de dikte van de deklaag basisveen en de risico's van

---

13 Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de volgende publicatie: Ministerie LNV, Directie Groene Ruimte en Recreatie: *Uitwerking compensatiebeginsel SGR*, oktober 1995.

zoute welvorming. De merites van dergelijke mogelijke maatregelen worden in het MER niet uit de doeken gedaan met als argument dat ze een negatief effect (kunnen) hebben op de landschappelijke openheid en een versturende werking hebben op de (weide) vogels in het gebied. Een beoordeling van de gevolgen van mogelijke varianten maakt het MER niet mogelijk.

#### **stap 4: compensatie**

Indien mitigerende maatregelen zoals hierboven aangeduid ook na optimalisatie niet als realistisch kunnen worden beschouwd, blijven compenserende maatregelen van resterend natuurverlies over conform het SGR.

Ten aanzien van de compensatie van het resterend verlies aan wezenlijke kenmerken en waarden van het Groene Hart worden twee richtingen in het MER onderscheiden:

- ① Natuurcompensatie in de vorm van compenserend nieuw (extra) natuuroppervlak volgens de compensatieregels conform het SGR;
  - ② extra (impuls)maatregelen (positieve stimulans van unieke waarden Groene Hart). Op deze extra maatregelen wordt vanwege hun bijzondere karakter apart in § 2.2.3 ingegaan.
- De Commissie beveelt aan bij het principe-besluit de beschermingsformules van de Vogelrichtlijn en het SGR (stapsgewijs) te doorlopen.

### 2.2.2

#### **Compensatie van resterend (natuur)verlies**

In het MER (pag. 25) wordt een indicatie gegeven van het benodigde oppervlak natuurcompensatie, te weten ca. 70 ha. In de toelichting aan de Commissie wordt kernachtig en afdoende aangegeven hoe deze compensatie is berekend. In deze nieuwe inschatting is sprake van een totale compensatie van 75,5 ha voor de EHS-gebieden, inclusief "De Wilck". Dat betekent 54- 60 ha extra natuurcompensatie, ook na een aantal mitigerende maatregelen, ten opzichte van het ontwerp voor een lange boortunnel.

Nog niet kan worden beoordeeld in hoeverre er voldoende garanties zijn dat deze compensatie, met name buiten kern- en ontwikkelingsgebieden van de EHS, kan worden gerealiseerd. Dat laatste zou volgens het SGR-beleid wel moeten geschieden. De Commissie heeft tot nu toe slechts negatieve aanwijzingen<sup>14</sup>] en heeft twijfels of een zo omvangrijke natuurcompensatie in dit deel van het Groene Hart in de praktijk te realiseren valt omdat dit op basis van vrijwillige medewerking moet worden gerealiseerd.

---

14 Zie reacties nr. 19, 24, 29, 53 e.a. (bijlage 4).

### 2.2.3

#### **Extra (impuls)maatregelen**

Er kan een aantal positieve aspecten van het korte boortunnelalternatief worden aangegeven:

- de pergolaconstructie en de lange, verhoogde toeritten ten noorden van km 29.6 komen te vervallen<sup>15</sup>];
- er zijn minder gebouwen nodig, zoals (vlucht)schachten;
- het mogelijk vrijkomen van middelen om de natuur-, landschappelijke en recreatieve inrichting en de ruimtelijke structuur van het Groene Hart structureel te versterken. In dit verband wordt volgens het MER, zonder dat enige indicatie wordt gegeven over de mogelijke omvang van de beschikbare middelen en de onteigeningsmogelijkheden binnen de Tracéwet (de jurisdictie) voor het HSL-project, gedacht aan een (omvangrijk, zeer divers) pakket van maatregelen:
  - “versterking van de natuurwaarden door middel van vernatting (moerasvorming en polderpeilverhoging) en uitbreiding van de stiltestructuur in combinatie met de realisatie van bestaande plannen voor reservaatvorming in de Polder Achthoven en Polder Groenendijk;
  - vergroting van de recreatieve bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied door een fijnmazig netwerk van fiets-, wandel- en kanoverbindingen, in goede aansluiting op de bestaande voorzieningen in het Groene Hart en in de omliggende stedelijke structuur;
  - versterking van de recreatieve gebruiksmogelijkheden dicht bij de stadsranden door het toevoegen van recreatieve elementen, bijvoorbeeld in de stadsrand van Leiderdorp (groene wig) of rondom Bent (knooppunt in recreatieve en ecologische verbindingen);
  - versterking van de ruimtelijke structuur om de verstedelijkingsdruk tegen te gaan, bijvoorbeeld door kwaliteitsverbetering van stadsranden (sanering rommelzones en/of afronding stadsranden) en aanvullende landschapselementen voor extra contrastwerking (bijdrage aan de ervaring van rust en ruimte) en ter voorkoming van nieuwe rommelzones in overhoeken langs het tracé.
  - realisering van een nieuwe open waterverbinding tussen de omgelegde Does en de Oude Rijn ten behoeve van de recreatievaart.”

Bij bovengenoemde maatregelen zou de Commissie de volgende kanttekeningen willen plaatsen.

Ook bij een lange boortunnel behoort de aanleg van de A4 ter plaatse van de kruising met de HSL-Zuid in verdiepte ligging tot de mogelijkheden<sup>16</sup>]. Om financiële redenen is dit tot nu toe afhankelijk gesteld van een aanbestedingsvoordeel<sup>17</sup>]. Een verlaagde kruising heeft (dan) tevens tot gevolg dat het 1800 m lange viaduct vanaf de Bospolder tot voorbij Hoogmade niet meer nodig is <sup>18</sup>].

---

15 Zie brief van 19 april 1999 van de Ministers van V en W en van VROM, die de PKB deel 1 begeleidt.

16 Zie reactie nr. 19 (bijlage 4).

17 Zie reactie nr. 62 e.a. (bijlage 4).

18 Zie reactie nr. 16 (bijlage 4).

De haalbaarheid van maatregelen ter “uitbreiding van de stiltestructuur” in de regio kan zeer worden betwijfeld. Veel waarschijnlijker is een omvangrijke (tenminste 650 ha meer dan bij een lange boortunnel), blijvende aantasting van het stiltegebied dat ten noorden en ten zuiden van de Oude Rijn ligt. Dit beeld is inmiddels in de verkregen toelichtingen bevestigd.

Realisatie van bestaande plannen voor reservaatvorming in de EHS- kerngebieden, de polders Achthoven en Groenendijk, is bestaand beleid en kan niet zondermeer als extra maatregelen worden beschouwd<sup>19</sup>].

Bij de extra natuurmaatregelen kan ook worden gedacht aan de versnelde aanleg van onderdelen van de Groenblauwe slinger<sup>20</sup>] en het versterken van de structuur van het agrarisch natuurbeheer. Ook daarbij zou moeten worden voorkomen dat dit in de plaats komt van andere financieringsbronnen voor bestaand beleid.

Het realiseren van andere maatregelen die niet direct met de HSL-zone, bouwzone en inpassingszone in verband kunnen worden gebracht, het daarvoor te gebruiken instrumentarium (zoals eventueel een onteigeningstitel naast vrijwillige overeenkomsten) en de tijdsfactor daarbij zijn vooralsnog zeer onzeker. Het (moeten) doorlopen van allerlei procedures waarin het doel en belang van deze maatregelen en de effecten daarvan worden afgewogen, zal daar aan bijdragen.

De haalbaarheid van al die maatregelen kan derhalve in dit stadium niet worden beoordeeld, nog afgezien van het feit dat de positieve en negatieve gevolgen daarvan niet kunnen worden beoordeeld, omdat ze niet zijn aangegeven in het MER. Gegevens en garanties over aard (ten gunste van natuur, recreatie, stedelijke overgangszones), omvang en verdeelsleutel van de extra middelen worden niet gegeven. Dit maakt het in het huidige stadium onmogelijk vast te stellen in hoeverre (in)directe negatieve effecten als gevolg van de korte boortunnel (voor bijvoorbeeld natuur en landschap en de landbouwstructuur) per saldo (meer dan) netto worden 'gecompenseerd' door de positieve effecten van de Groene Hartimpulsen.

Daarbij wil de Commissie wel het volgende op merken. Op zich zouden mitigerende maatregelen, natuurcompensatie-maatregelen en extra impulsen het korte boortunnelalternatief - althans voor het aspect natuur- in principe wel netto gunstiger kunnen maken dan het lange boortunnelalternatief, omdat de kosten van realisatie van vervangend gebied voor de betreffende doelsoorten en doeltypen relatief beperkt zullen zijn. Het gaat echter met name om de praktische haalbaarheid en de bereidheid van bijvoorbeeld betrokken agrariërs om (vrijwillig) medewerking te verlenen, ook aan het daartoe eventueel benodigde agrarische natuurbeheer.

Verder kan de realisering van een nieuwe open waterverbinding tussen de omgelegde Does en de Oude Rijn ook als een mitigerende maatregel voor het afsluiten van De Does worden beschouwd. Het is niet zondermeer een extra-impulsmaatregel.

---

19 Zie reactie nr. 62 (bijlage 4).

20 Zie reactie nr. 62 (bijlage 4).

Concluderend kan worden gesteld, dat de uitvoerbaarheid van de "belofte" dat "een deel van de gerealiseerde besparing van de korte boortunnel ingezet zal worden in het Groene Hart voor extra natuur- en milieumaatregelen, boven op de reguliere maatregelen", met een nadere onderbouwing en uitwerking nog geheel waar moet worden gemaakt. Daarna kan pas de balans tussen een "korte" en een "lange" boortunnel onder het Groene Hart voldoende worden opgesteld en beoordeeld.

### **3. OVERIGE OPMERKINGEN VOOR DE BESLUITVORMING**

Het globale MER roept naast de eerdergenoemde onderwerpen nog diverse andere vragen op naar aanleiding van onduidelijkheden en onzekerheden.

Het is echter niet nodig dat daarover reeds gedetailleerd duidelijkheid is bij het in juni 1999 te nemen principe-besluit. Dat zal wel in het verdere besluitvormingsproces indien de besluitvorming over een korte boortunnel te realiseren wordt voortgezet, zoals het eventuele besluit tot herziening van de PKB deel 3 tot en met de nadere uitwerking op het niveau van het ontwerp-tracébesluit, moeten gebeuren.

#### **3.1 Opmerkingen over het principe-besluit**

Volgens de Commissie is het aan te bevelen bij het principe-besluit ten aanzien van de korte boortunnel nader inzicht te geven in:

##### **De consequenties ten noorden van km 29,6**

Uit de begeleidende brief<sup>21)</sup> van de ministers van V en W en VROM van 19 april 1999 bij PKB deel 1 valt af te leiden dat in het geval van een korte boortunnel ter plaatse van de kruising met de A4 nabij Hoogmade de HSL- Zuid op maaiveld zal komen te liggen en de A4 zal worden verlaagd. Daardoor zullen de pergolaconstructie en de lange verhoogde toe- en afritten daarvan niet meer nodig zijn. Landschappelijk heeft dit zeker belangrijke voordelen. Het is echter nog onduidelijk hoe daarbij onder meer eerdere waterhuishoudkundige bezwaren en bezwaren tegen bijvoorbeeld de beperking van de mogelijkheden om ter plaatse een natte ecologische verbinding te creëren, kunnen worden opgelost. Ook de onzekerheid of dergelijke oplossingen binnen de grenzen van het huidige Tracébesluit van de HSL-Zuid en de A4 kunnen plaatsvinden verdient daarbij aandacht <sup>22)</sup>.

- De Commissie beveelt aan na te gaan of voor het betreffende traject het Tracébesluit moet worden herzien.

##### **Maatregelen om het blijvend verlies aan stiltegebied te beperken**

Zonder nadere mitigerende maatregelen is een omvangrijke, blijvende aantasting van het stiltegebied, dat ten noorden en ten zuiden van de Oude Rijn ligt, te verwachten. In het MER wordt daarbij uitgegaan van de 40 dB (A) contour van de

---

21 Zie brief van 19 april 1999 bij aanbieding PKB herziening.

22 Zie reactie nr. 16 (bijlage 4).

dagwaarde. Ook de avond- en nachtperiode zouden niet buiten beschouwing mogen blijven. Ook tussen 19.00 en 07.00 uur is sprake van verstoring van dieren en van bijvoorbeeld stiltezoekende recreanten, vooral op lange zomeravonden.

- De Commissie beveelt aan nadere maatregelen te bezien om de stiltegebieden zo veel mogelijk te ontzien, waarbij ook de avond- en nachtperiode in beschouwing worden genomen.

### **Maatregelen tot behoud van cultuurhistorische waarden in de Achthovenerpolder**

Deze oude en nog vrij ongeschonden polder is, behoudens stiltegebied en kerngebied EHS, ook van hoge cultuurhistorische waarde <sup>23</sup>. Ook indien:

- de huidige Does om ecologische, cultuurhistorische (ook oude vloedarm<sup>24</sup>) en waterhuishoudkundige redenen zo veel mogelijk wordt gehandhaafd;
  - de Ruige Kade zo veel mogelijk wordt gehandhaafd, ook als recreatieve verbinding tussen de Leidse agglomeratie en het Groene Hart, door plaatselijk de HSL-Zuid onderdoor te kruisen;
  - de beide molenbiotopen worden bewaard (al dan niet na verplaatsing);
  - anderszins cultuurhistorische waarden in dit gebied worden ontzien en een daarbij behorende vorm van landbouw kan worden veilig gesteld, zal er nog van een blijvend, niet te compenseren cultuurhistorisch verlies sprake zijn. Hieraan doet de aanleg van een nieuwe, recreatieve vaarverbinding vanaf de Oude Rijn (met jachthaven) naar de Wijde Aa met eventueel een jaagpad er langs voor wandelaars en fietsers niets af.
- De Commissie beveelt aan nader in te gaan op maatregelen tot behoud van cultuurhistorische waarden in de Achthovenerpolder.

### **Mogelijkheden van inpassing reconstructie Westeinde**

Over mogelijkheden van inpassing van de reconstructie van de weg Westeinde zijn schetsen tijdens de hoorzitting getoond. Deze schetsen zijn ook door de Commissie ter toelichting ontvangen. Ze geven aanleiding tot de aanbeveling na te gaan of het ontwerp nader kan worden geoptimaliseerd, bijvoorbeeld door de ligging van het spoor over een beperkte lengte ter hoogte van Westeinde enigszins te verdiepen. Doortrekking van het hiervoor in § 2.2.1 onder stap 3 aangeduide (iets) dieper aanleggen ter plaatse van De Wilck kan ook gunstig zijn bij de kruising met het Westeinde, alsmede bij Bent. Met een lagere ligging daar (halfverdiepte bak al dan niet gesloten) kan mogelijk de weg Westeinde nagenoeg op hetzelfde niveau blijven. Dit kan leiden tot een (nog te bepalen) verlaging van benodigde geluidschermen of wallen in plaats van de gedachte 5 m hoge schermen. Ook kunnen eventueel afschermdende (bedrijfs)gebouwen daarbij een nuttige rol spelen. Dit zou ter plaatse kunnen leiden tot een betere optimalisatie tussen geluidhinder, visueel-landschappelijke aspecten en barrièrewerking.

- De Commissie beveelt aan mogelijkheden om de inpassing van de reconstructie Westeinde (en Bent) te optimaliseren nader uit te werken.

---

23 Zie reacties nr. 19, 62 e.a. (bijlage 4).

24 Zie reactie nr. 6 (bijlage 4).

### **Maatregelen om de waterhuishouding te verbeteren ten gunste van het natuurlijk milieu<sup>25]</sup>**

- De Commissie beveelt aan maatregelen om de waterhuishouding ten gunste van het natuurlijk milieu te verbeteren te concretiseren en verder uit te werken.

#### **Effecten in de aanlegfase/bouwhinder**

Het is de Commissie uit toelichting gebleken dat er meer informatie beschikbaar is over de aanpak (het waar en hoe) tijdens de bouwfase van een korte boortunnel. Zo is bijvoorbeeld het werkterrein voor de korte boortunnel nog steeds op dezelfde plaats in de Bospolder voorzien en zal de boring beginnen ter plaatse van de in de lange boortunnel geprojecteerde vluchtschacht naast het bedrijventerrein bij de Achthovenerweg.

- Het verdient aanbeveling bij de principe-keuze tussen een lange of korte boortunnel met deze nadere informatie over de bouwfase rekening te houden en nadere maatregelen te bezien.

## 3.2 Nadere uitwerking in OTB-fase

De bovengenoemde aandachtspunten zullen verder in de fase van een (eventueel) ontwerp-Tracébesluit nadere uitwerking behoeven. De Commissie volstaat hier met een opsomming van enkele andere aspecten die dan ook een nadere uitwerking behoeven, zonder de pretentie van volledigheid. Dit tevens in de verwachting dat de nadere uitwerking zal geschieden volgens de eerder getoonde open opzet en werkwijze bij het HSL-Zuidproject. Het betreft met name:

- de visueel-landschappelijke inpassing. Daarbij wordt naast aan de reeds besproken landschappelijke effecten van de aanleg van geluidschermen bij Bent en Westeinde, van de mogelijke reconstructie van Westeinde en van de (partiële) reconstructie van de Does en de Ruige Kade en omgeving vooral gedacht aan de gebouwen bij de ingangen van de korte boortunnel. Een nadere visualisatie is vooral voor de situatie bij Westeinde noodzakelijk.
- geluidemissiebeperkende maatregelen bij de tunnelopeningen en (ventilatie) schachten;
- mogelijkheden om met agrarisch natuurbeheer de “cultuurwaarden” van de relevante kamers van het Groene Hart te behouden en te versterken;
- de nadere consequenties voor het tracédeel ten noorden van km 29.6. Bij de vormgeving van de kruising met de N446 dient bijvoorbeeld na te worden gegaan of er voldoende ontwikkelde lengte is om de N446 over of onder de (te verbreden) A4 en de Does heen te kunnen leiden en wat de gevolgen voor het milieu daarvan zijn.
- de effecten van bijkomende infrastructuurvoorzieningen, bereikbaarheids- en barrièreproblemen;
- ingrepen in de oppervlakte- en grondwaterwaterhuishouding, inclusief verzilting; dit laatste op basis van het tot nu toe bij dit project toegepaste principe van hydrologische isolatie;

---

25 Zie reacties nr. 29, 32, 53, 62 (bijlage 4).



- de verwerking van extra vrijkomende niet bruikbare grond en baggerspecie en waar dat wordt opgeslagen en de landschappelijke effecten daarvan.
- De Commissie beveelt aan bij de verdere besluitvorming op PKB-niveau voldoende ruimte binnen de toegestane ruimte in de (horizontale) en verticale bandbreedte van het betreffende tracédeel open te houden om in het vervolgetraject van de OTB-fase de nadere uitwerking van optimaal milieuvriendelijke oplossingen niet te blokkeren.

Ten slotte zou de Commissie graag op enkele andere punten willen wijzen. In haar toetsingsadvies van 29 januari 1998 (pag. 4, 5) heeft de Commissie opgemerkt, dat haar van het projectbureau HSL- Zuid is gebleken dat er een notitie wordt voorbereid over de invloed van piekgeluidniveaus op eventuele slaapverstoring. Ook stelde zij toen dat de invloed van piekgeluiden op de verstoring van fauna een leemte in de kennis blijft. De Commissie is toen medegedeeld, dat ook een onderzoek naar de invloed van spoorwegen op vogels gaande is. Op deze onderwerpen wordt in het Tracébesluit (pag. 51) van 15 april 1998 onder monitoring en evaluatie kort ingegaan. Het is de Commissie bekend, dat inmiddels een onderzoek van Railinfrabeheer naar de verstoring van vogels door treingeluid in de afrondingsfase verkeert.

- De Commissie beveelt aan de resultaten van beide onderzoeken in de verdere planvorming te betrekken.

#### **4. PROCEDUREEL-INHOUDELIJK ASPECT**

##### **Toepassing Wet milieubeheer**

Het gaat hier om de herziening van een PKB waarbij een aanvulling op een eerder MER bij de oorspronkelijke PKB is gemaakt. De Wm eist dat bij een herziening van een PKB een nieuwe MER wordt gemaakt. Dat betekent dat de volledige procedure van hoofdstuk 7 Wm moet worden gevolgd. Derhalve zijn zowel richtlijnvaststelling als toetsing van toepassing (beide met inspraak). Op die eis is in artikel 7.16 Wm een uitzondering gemaakt. Het vaststellen van richtlijnen is niet nodig indien in een eerder MER de activiteit, die wordt beschreven, reeds als alternatief is beschreven. De korte boortunnel is in geen van de voorgaande (aanvullende) MER'en als zodanig beschreven. In hoofdstuk 3 van de Nota van Toelichting wordt wel gezegd dat het in dit geval gaat om een Aanvulling op het oorspronkelijke MER. Niet wordt geëxpliciteerd dat er in dit geval artikel 7.16 Wm wordt toegepast.

- De Commissie beveelt aan aan te tonen dat in de voorgaande aanvullende MER'en het korte boortunnelalternatief wat betreft milieugevolgen voldoende behandeld is en dat derhalve artikel 7.16 Wm in het voorliggende geval van toepassing is.

## BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies  
over het MER  
in de Partiële Herziening PKB  
(deel 1) HSL-Zuid,  
boortunnel onder  
het Groene Hart

(bijlagen 1 t/m 5)

10/10/2014

## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 april 1999 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Commissie voor de  
Milieu-effectrapportage  
t.a.v. de heer ir P. van Duursen  
Arthur van Schendelstraat 800  
3511 ML UTRECHT

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Desirée Schaap	030 - 272 86 91
Datum	Bijlage(n)
19 april 1999	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
U199901152	
Onderwerp	
Partiële herziening ontwerp PKB-HSL-Zuid.	

Geachte Voorzitter,

Hierbij doe ik u mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer toekomen het ontwerp van de partiële herziening Planologische Kernbeslissing (PKB) HSL-Zuid betreffende de boortunnel onder het Groene Hart. In de Ministerraad van 16 april 1999 is besloten de variant voor een korte boortunnel zoals deze is beschreven in de nu voorliggende PKB ter inzage te leggen. In het ontwerp van deze partiële herziening is het aanvullend milieu-effectrapport geïntegreerd.

#### Toelichting

Op 25 januari jl. heeft het Kabinet in een brief aan de Tweede Kamer laten weten dat zij een verkenning laat doen naar de haalbaarheid van een korte variant van de boortunnel in het tracé van de HSL-Zuid in het Groene Hart. Een van de randvoorwaarden in het kabinetsbesluit is dat de aanleg van de HSL-Zuid in 2005 moet worden afgerond. Indien deze verkenning leidt tot een beslissing om de boortunnel in te korten, moet de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid partiël worden herzien. Om onnodig tijdverlies te voorkomen, heeft het Kabinet besloten het eerste deel van de PKB-procedure parallel te laten lopen met de verkenning van de korte boortunnel. Bovendien kan het kabinet dan mede op basis van de inspraakreacties, het formele bestuurlijk overleg en de adviezen haar definitieve standpunt in juni 1999 bepalen.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516171  
Telefax +31 70 3517895

Bereikbaar via tramlijn 1 (station cs), tramlijn 9 (station ls en es) en buslijn 22 (station cs)



U199901152

**Aanvulling op het mer**

Voor het beschrijven van de milieueffecten van de nu voorgenomen herziening van de PKB HSL-Zuid zijn de effecten van de korte boortunnel vergeleken met de lange boortunnel.

**Terinzage legging**

De partiële herziening PKB HSL-Zuid ligt van 20 april tot 18 mei ter inzage. Tot uiterlijk vier weken na afloop van deze termijn (15 juni 1999) kan eenieder hierop schriftelijk zijn of haar zienswijze kenbaar maken.

**Advies van uw commissie**

Gelet op de besluitvorming die in juni 1999 in het kabinet zal plaatsvinden, verzoek ik u vriendelijk om ons behulpzaam te zijn en uw toetsingsadvies zo spoedig mogelijk na de sluiting van de inspraaktermijn aan ons te doen toekomen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

## BIJLAGE 2

**Kennisgeving van de ter inzagelegging van de Partiële herziening Planologische Kernbeslissing Hogesnelheidslijn-Zuid betreffende de boortunnel onder het Groene Hart in Staatscourant nr. 74 d.d. 19 april 1999**



### Partiële herziening Planologische Kernbeslissing Hogesnelheidslijn-Zuid betreffende de boortunnel onder het Groene Hart

#### Inleiding

Van 20 april tot 18 mei 1999 ligt deel 1 van de partiële herziening Planologische Kernbeslissing Hogesnelheidslijn-Zuid betreffende de boortunnel onder het Groene Hart ter inzage. In het ontwerp van deze partiële herziening is het aanvullend milieu-effectrapport geïntegreerd. Deze partiële herziening betreft het tracégedeelte waar in de thans geldende PKB HSL-Zuid over de volle lengte een boortunnel inclusief gesloten toeritten is voorzien. De herziening is erop gericht een eventuele keuze voor een kortere boortunnel in het Groene Hart mogelijk te maken. De huidige PKB HSL-Zuid gaat uit van een grotendeels geboorde tunnel van zeven kilometer lengte.

#### Informatie

De uitgebreide publicatie over deel 1 van de partiële herziening vindt u vanaf maandag 19 april in de Staatscourant en in de dag- en streekbladen in de regio Rijnwoude, Leiderdorp en Jacobswoude. Op internet kunt u de publicatie inzien op <http://www.hslzuid.nl>  
Voor algemene informatie over deel 1 van de partiële herziening kunt u bellen met de gratis HSL-Zuid informatielijn: 0800-4759843.

## BIJLAGE 2a

### Aanvulling op de Kennisgeving van de ter inzagelegging van de Partiele herziening Planologische Kernbeslissing Hogesnelheidslijn-Zuid betreffende de boortunnel onder het Groene Hart in Staatscourant nr. 78 d.d. 23 april 1999



## Als aanvulling op de advertentie van maandag 19 april jl. Partiele herziening Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid betreffende de boortunnel onder het Groene Hart

Van 20 april tot 18 mei ligt deel 1 van de partiele herziening Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid betreffende de boortunnel onder het Groene Hart ter inzage. In het ontwerp van deze partiele herziening is het aanvullend milieueffectrapport geïntegreerd. Deze partiele herziening betreft het tracégedeelte waar, in de thans geldende PKB HSL-Zuid, over de volle lengte een boortunnel inclusief gesloten toeristen is voorzien. De herziening is erop gericht een eventuele keuze voor een kortere boortunnel in het Groene Hart mogelijk te maken. De huidige PKB HSL-Zuid gaat uit van een grotendeels geboorde tunnel van zeven kilometer lengte.

#### Haalbaarheid

Op 17 december 1998 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer toegezegd de lopende aanbestedingsprocedure voor de boortunnel in het Groene Hart te benutten voor een verkenning naar de haalbaarheid van een kortere geboorde tunnel. Uitgangspunt bij deze verkenning is dat een deel van de te realiseren besparing in het gebied ingezet zal worden voor extra natuur- en milieumaatregelen. In juni 1999 zal de verkenning naar de korte boortunnel moeten worden afgerond. Dan zal blijken of een dergelijk alternatief tot kostenbesparing leidt, bestuurlijk haalbaar is en in dezelfde tijd gebouwd kan worden. Op basis van deze uitkomst beslist het kabinet in juni of het momenteel geldende besluit van een lange boortunnel zal worden herzien.

#### Herziening, PKB

Wanneer het kabinet in juni zou kiezen voor een kortere boortunnel is een herziening van de huidige Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid noodzakelijk. Om vertraging in de besluitvorming te voorkomen wordt nu een voorlopige tot partiele herziening ter inzage gelegd die een kortere boortunnel mogelijk maakt. Bij het in juni te nemen besluit wil het kabinet ook de opvattingen uit de betrokken woonomgeving laten meewegen.

#### Waar kunt u deel 1 van de partiele herziening inzien?

De partiele herziening ligt van 20 april tot 18 mei gedurende de reguliere openingsuren ter inzage op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Leiderdorp, Rijnwoude, Jacobswoude,
- de (hoofd)vestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten
- de Rabobank in Hoogmade
- het provinciehuis Zuid-Holland te Den Haag
- het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland te Rotterdam
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en

Waterstaat, de bibliotheek van het ministerie van Volkshuizing, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de bibliotheek van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, allen in Den Haag

#### Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling op deel 1 van de partiele herziening reageren. Uw schriftelijke inspraakreactie dient u uiterlijk 15 juni te sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
HSL-Zuid  
Kneuterdijk 6  
2514 EN Den Haag

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

Uw mondelinge reactie kunt u kenbaar maken tijdens één van de openbare hoorzittingen, die plaatsvinden op:

- maandag 26 april 1999 in Leiderdorp  
Cultureel Centrum "De Muzenhof" C. Coordsingel 4
- dinsdag 27 april 1999 in Hazerswoude-Dorp  
"Het Dorpshuis P. de Hooghsraat 3

De hoorzittingen beginnen om 20.00 uur (zaal open om 19.30 uur). Indien u het woord wil voeren, wordt u verzocht dit uiterlijk maandag 26 april (voor 16.00 uur) schriftelijk of telefonisch aan het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat kenbaar te maken.

#### Informatiemarkten

Wilt u geïnformeerd worden over de plannen voor een eventuele korte tunnel, dan kunt u direct voorafgaande aan de hoorzittingen tussen 18.00 uur en 20.00 uur de informatie-

#### Wat gebeurt er met uw reactie?

Het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuizing, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Het kabinet zal in juni 1999 zijn standpunt bepalen over een eventuele herziening van de huidige geldende Planologische Kernbeslissing. Hierbij houdt het rekening met onder meer hetgeen tijdens de inspraakperiode naar voren is gekomen. De verlagen, adviezen en hoofdlijnen van de inspraak zullen worden gepubliceerd in deel twee van de herziening.

Wanneer het kabinet kiest voor een korte boortunnel zal dit in het najaar leiden tot deel drie van de Planologische Kernbeslissing en vervolgens ter behandeling worden aangeboden aan de Tweede en Eerste Kamer. Als het parlement akkoord gaat met de herziening, wordt deze Planologische Kernbeslissing goetelieënd uitgewerkt in een Ontwerp-Traceebesluit waarop te zijner tijd kan worden ingesproken. Zowel tegen de herziene Planologische Kernbeslissing als het hierin te maken Traceebesluit kan te zijner tijd bij de Afdeling bestuursrechtspreek van de Raad van State beroep worden ingesteld.

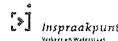
Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het inspraakpunt ontvangen reacties alsmede verslagen van de hoorzittingen inzien op locaties waar deel 1 van de partiele herziening ter inzage ligt.

#### Nadere informatie:

Voor algemene informatie over deel 1 van de partiele herziening en eventuele toezending van stukken kunt u contact opnemen met de gratis HSL-Zuidinformatielijn: 0800-4259843

HSL-Zuid is ook te vinden op internet:  
<http://www.hslzuid.nl>

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon: 070-261 87 78.



## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

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

**Bevoegd gezag:** de Ministers van V en W en van VROM

**Besluit:** Definitief standpunt over de haalbaarheid van een korte variant van de boortunnel onder het Groene Hart

**Categorie Besluit m.e.r. 1994:** C2.1

**Activiteit:** Er is een verkenning verricht naar de haalbaarheid van een korte variant van de boortunnel in het tracé van de HSL-Zuid in het Groene Hart. Deze variant is beschreven in het ter visie gelegde ontwerp van de partiële herziening van de Planologische Kernbeslissing (PKB deel 1) HSL-Zuid, inclusief een aanvulling op het MER. De milieueffecten van de korte boortunnel worden vergeleken met die van de lange boortunnel. Als voor een korte boortunnel wordt gekozen, wordt de procedure in het najaar van 1999 voortgezet met het uitbrengen van een deel 3 van de partiële herziening van de PKB HSL-Zuid.

#### Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 12 juni 1987

richtlijnenadvies uitgebracht: 28 augustus 1987

richtlijnen vastgesteld: 1 december 1987

kennisgeving eerste HSL -Nota/MER: 3 april 1991

kennisgeving nieuwe HSL -Nota/MER: 11 mei 1994

toetsingsadvies uitgebracht: 2 december 1994

kennisgeving Aanvulling MER over Studie Tracé WB3: 13 december 1995

aanvullend toetsingsadvies over Studie Tracé WB3 uitgebracht : 16 februari 1996

besluit (PKB deel 3) vastgesteld: 23 mei 1996

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

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

besluit (PKB deel 4): 1 juli 1997

kennisgeving MER behorend bij OTB: 5 november 1997

toetsingsadvies over MER behorend bij OTB uitgebracht: 29 januari 1998

tracébesluit vastgesteld: 15 april 1998

kennisgeving MER in PKB deel 1 (korte) boortunnel: 19 april 1999

toetsingsadvies over MER in PKB deel 1 (korte) boortunnel uitgebracht: 22 juni 1999

**Bijzonderheden:** De Commissie is van oordeel, dat:

- ① De milieugevolgen van de korte boortunnel zijn globaal maar voldoende beschreven. Het MER maakt duidelijk dat een korte boortunnel voor vrijwel alle milieuaspecten nadeliger gevolgen voor het milieu heeft dan een lange boortunnel. Het MER bevat voor de vergelijking van de milieugevolgen van de korte en de lange boortunnel de benodigde essentiële informatie.
- ② De beschrijving van de reguliere maatregelen is onvolledig. Mitigerende maatregelen in de polders Groenendijk, bij 'De Wilck' en de Achthovenpolder lijken mogelijk, maar de (on)haalbaarheid daarvan is niet ter beoordeling gepresenteerd. De compenserende maatregelen zijn weinig concreet. De compenserende maatregelen lijken een deel van de nadelige gevolgen te kunnen verzachten. Het MER geeft niet de informatie waarin wordt aangetoond, dat de compenserende maatregelen realistisch zijn.

- ③ De positieve en negatieve gevolgen van de voorgenomen extra maatregelen zijn in het MER niet aangegeven. Het MER levert onvoldoende informatie om te kunnen beoordelen of deze extra maatregelen realistisch zijn.

De Commissie concludeert dat voor het opmaken van de balans, dat wil zeggen in hoeverre de positieve gevolgen van de reguliere en extra (impuls) maatregelen opwegen tegen de negatieve milieugevolgen van een korte boortunnel nog essentiële gegevens ontbreken. Tevens concludeert zij dat het MER niet aantoont dat het pakket reguliere en extra maatregelen realistisch is. Het MER biedt derhalve op milieugronden geen basis voor de onderbouwing van een besluit de PKB-HSL-Zuid te wijzigen.

De Commissie heeft bij dit oordeel ondermeer rekening gehouden met de randvoorwaarde van het kabinet dat een besluit over de wijziging van de PKB genomen moet worden in juni 1999 omdat de aanleg van de HSL geen vertraging mag ondervinden door de verkennende studie naar een korte boortunnel.

Indien dit kan binnen deze randvoorwaarde of deze randvoorwaarde buiten werking wordt gesteld en het kabinet een wijziging van de PKB wenselijk acht, adviseert de Commissie een aanvullend MER op te stellen. Daarin wordt uitgegaan van een voorgenomen activiteit met een realistisch pakket maatregelen waarvan de milieugevolgen dusdanig in het MER worden beschreven dat een vergelijking van milieugevolgen met een lange boortunnel mogelijk is.

Wat betreft de doorsnijding van de Wilck is de Commissie van oordeel dat er reeds een reëel alternatief bestaat, namelijk de lange boortunnel, dat geen aantasting geeft van dit gebied dat in het kader van de Vogelrichtlijn is aangemeld. Ook andere alternatieven zijn denkbaar waarmee aan de beschermingsformule van de Vogelrichtlijn voldaan kan worden. In de aanvulling zouden ook dit soort alternatieven in beschouwing genomen kunnen worden.

**Samenstelling van de werkgroep MER in PKB deel 1 (korte) boortunnel:**

prof.dr.ir. J.F. Agema  
drs. J.H. Hoogendoorn  
drs. S.R.J. Jansen  
ir. W.H.A.M. Keijsers  
prof.mr. C. Lambers  
prof.dr.ir. F.M. Maas  
ing. Th.J.M. Pennings  
ir. E.Ph.J. de Ruiter  
dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)  
prof.ir. M. van Witsen

**Secretaris van de werkgroep:** ir. R.I. Seijffers, bijgestaan door drs. S.A.A. Morel.



## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
		Zienswijzen tijdens hoorzitting d.d. 26 april 1999 te Leiderdorp		990504
		Zienswijzen tijdens hoorzitting d.d. 27 april te Hazerswoude-Dorp		990504
1.	9905.	C.J van der Haven	Hazerswoude-Dorp	990526
2.	990507	H. Schouffoer	Leiden	990526
3.	99	Fam. Mooij	Leiden	990526
4.	990505	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland	Leiden	990526
5.	990425	S.A. de Graaf-van Bostelen	Leiderdorp	990526
6.	9905..	M. Prins, namens Belangengroep Achthoven Leiderdorp en de SAL	Leiderdorp	990526
7.	990513	drs. J.A.M. Heemskerk	Leiden	990526
8.	99	R. van Dijk	Leiderdorp	990526
9.	990512	R.J. Sperna Weiland	Leiderdorp	990526
10.	990511	M.J. Ginjaar e.a.	Leiderdorp	990526
11.	990515	Vogelwerkgroep Koudekerk/ Hazerswoude e.o.	Leiderdorp	990526
12.	990531	LAR Rechtsbijstand, namens G.A. van Zanten	Rijswijk	990607
13.	990520	J. v.d. Veen	Delft	990607
14.	990530	M.H. Mooren	Hoogmade	990607
15.	990530	Fam. J.D. van Leeuwen	Leiderdorp	990607
16.	990531	Burgemeester en Wethouders van Jacobswoude	Leimuiden	990607
17.	9905..	La Gro Advocaten, namens A. Ruiter	Gouda	990607
18.	990426	J.J. de Graaf	Leiderdorp	990607
19.	990604	Samenwerkingsverband 'voor het Groene Hart'	Leiderdorp	990607

<b>nr.</b>	<b>datum</b>	<b>persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>	<b>datum van ontvangst Cie. m.e.r.</b>
20.	990606	K. Meijer	Leiderdorp	990528
21.	990604	J. Rijsdijk	Leiderdorp	990610
22.	990525	familie Wittebol/Vermeij	Leiderdorp	990610
23.	990604	La Gro Advocaten, namens J.M. de Wit Groenvoorziening B.V.	Gouda	990610
24.	990606	Stichting Geen HSL door het Groene Hart	Koudekerk a/d Rijn	990610
25.	990603 en 990611	Burgemeester en Wethouders van Rijnwoude	Hazerswoude-Rijnwijk	990610 990617
26.	990604	Werkgroep Inpassing HSL Rijnswoude	Koudekerk aan den Rijn	990610
27.	990531	BOVON en Multi Acta B.V.	Breda/ Pijnacker	990610
28.	990604	A.H.M. Dorrestein	Koudekerk aan den Rijn	990610
29.	990608	Vogelbescherming Nederland	Zeist	990610
30.	990608	Wijkamp & Keulers, namens A.L. en M.N.A. de Jong	Zoetermeer	990610
31.	990608	Belangenvereniging A4-HSL Leiderdorp	Leiderdorp	990610
32.	990607	Vereniging Natuurmonumenten, mede namens Stichting Natuur en Milieu, Unie van Provinciale Landschappen, Zuid-Hollands Landschap, Zuid-Hollandse Milieufederatie	's Graveland	990610
33.	990607	F. en M. de Jong	Hazerswoude-Dorp	990610
34.	990606	D.A. Kapteijn e.a.	Leiderdorp	990610
35.	990609	M. Gerritsen	Hazerswoude-Dorp	990615
36.	990608	C.J.A.M. Hiel-Piët, secretaris Platform HST Nederland	Zoeterwoude	990615
37.	990610	J.A. Westerman	Hazerswoude-Dorp	990615
38.	990611	Arag Rechtsbijstand, namens J. Adegeest	Leusden	990617

<b>nr.</b>	<b>datum</b>	<b>persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>	<b>datum van ontvangst Cie. m.e.r.</b>
39.	990608	S.C.L. Hoogeveen	Hazerswoude	990617
40.	990608	Van der Togt & partners, namens P. Noordam & Dochter v.o.f.	Boskoop	990617
41.	990608	E. Huizing, Wandelplatform Zuid-Holland	Haastrecht	990617
42.	990612	Stichting Grote Polder Groene Hart	Zoeterwoude	990617
43.	990612	J.C.M. Kortekaas	Hazerwoude	990617
44.	9906--	Wijk & Wouden, Vereniging Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer	Hazerswoude	990617
45.	990611	A.H. Oppelaar en G.J. Oppelaar-Stobbe	Hazerswoude-Dorp	990617
46.	990609	M.A.C. Pos Adegeest	Hazerswoude	990617
47.	990610	J.C.M. Horn-Langedijk	Leiderdorp	990617
48.	990611	Van der Meer's Holding B.V.	Benthuizen	990617
49.	990611	Overwater Taxatie- en onteigeningsadviesbureau b.v., namens L. Noordam	Strijen	990617
50.	990610	Van der Togt & Partners, namens M. en N. Noordam	Boskoop	990617
51.	990614	Wijkamp & Keulers, namens J.A.M. Verkleij	Zoetermeer	990617
52.	990611	A. Doelman	Krimpen a.d. IJssel	990617
53.	990611	Staatsbosbeheer	Driebergen	990617
54.	990526	P. van Deelen	Leiderdorp	990617
55.	990611	Burgemeester en Wethouders van Zoeterwoude	Zoeterwoude	990617
56.	990612	Belangenvereniging Lijnrecht	Hazerswoude-Dorp	990617
57.	990608	C.J.M. Droogh	Hazerswoude-Dorp	990617
58.	990614	A. van der Laan	Koudekerk a.d. Rijn	990617
59.	9906..	Rijnlandse Molenstichting	Leiden	990617

<b>nr.</b>	<b>datum</b>	<b>persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>	<b>datum van ontvangst Cie. m.e.r.</b>
60.	990614	ANWB, Koninklijke Nederlandse Toeristenbond	Den Haag	990617
61.	9906..	G.A.M. van Leeuwen	Hazerswoude	990617
62.	990615	Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland	Den Haag	990617

## BIJLAGE 5

### Onderwerpen van toelichting op het MER HSL-Zuid PKB (korte) boortunnel

Een toelichting is gevraagd op de volgende onderwerpen:

- Toepassing van de beschermingsformules Structuurschema Groene Ruimte en Vogelrichtlijn/Habitatrichtlijn.
- Mogelijkheden tot mitigatie bij De Wilck en Achthoven; gevolgen voor ligging 40 dB(A) contour.
- Onderbouwing omvang natuurcompensatie korte boortunnel.
- Effecten (piek)geluidniveaus op broedende weidevogels en overwinteraars.
- Andere mogelijkheden dan een cultuurhistorisch ingrijpende verlegging van de Does en Ruige Kade.
- Mitigerende maatregelen bij Westeinde.
- Effecten op waterhuishouding.
- Effecten op landschap beter in beeld.
- Consequenties voor de lijn ten noorden van de Does.
- Toename hoeveelheid uitkomende, niet bruikbare grond.
- Effecten in de aanlegfase.
- Uitbreiding van stiltestructuur; hoe en waar ?
- Versterking bestaande weidevogelgebieden; reservaatvorming in polders Achthoven en Groenendijk (hoe en waar buiten kerngebieden EHS); versterking agrarisch natuurbeheer.
- (Termijnen van) realiseerbaarheid van extra impulsmaatregelen.