

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. S. Schipper te Zevenbergschen Hoek,
2. ir M.F. Hof-Sanders te Breda,
3. E.J. van den Berg-Grottendieck te Putte,
4. de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid "Wohrmann Holding B.V.", "Hotel-Café-Restaurant Princeville Beheer B.V." en "B.V. Princeville Exploitatie", alle te Breda,
5. familie K. Schenk te Heerjansdam,
6. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Allibre B.V." te Breda,
7. M.N.J. Out te Hazerswoude-Rijndijk,
8. H.J. Bolleboom te Zoetermeer,
9. A.G. Droogh te Roelofarendsveen,
10. R.J. Sperna Weiland te Leiderdorp,
11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "De Haan Minerale Oliën B.V." te Alblisserdam,
12. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Bluekens Autobedrijf B.V." te Breda,
13. de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid "Boswachter Liesbosch B.V." en "H.A. Takx B.V.", beide te Breda,
14. de erven Verbeij te De Zilk,
15. de stichting "Stichting goed wonen aan het G.W. Burgerplein" te Rotterdam,
16. E.P. Elink Schuurman te Breda,
17. de naamloze vennootschap "ING Groep N.V." en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "ING Vastgoed Belegging B.V.", beide te Amsterdam,
18. A.A. Hogeboom en C.C.G. Borst, beiden te Rijpwetering,

19. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "V&R Horeca B.V." te Dordrecht,
20. J. Breugem te Bleiswijk,
21. L.M. van den Berg en M.A. van den Berg-Hoogenes, beiden te Bergschenhoek,
22. G.J.M. van Helvoort te Breda,
23. P.A. van der Laan te Hoogmade,
24. J. van Vucht en anderen, allen te Rotterdam,
25. C.C.H. Hoogeveen en M.C.M. Schouten, beiden te Rijpwetering,
26. P.A.A.M. Eyckelhof te Roelofarendsveen,
27. O.P.M. Graafland te Hoogmade,
28. P. Mast, H.L. Abels, W.Reedijk en P. van Heck, allen te Puttershoek,
29. W.J.W. de Wijs te Rijsbergen,
30. P.L.G. Lemoine te Heerjansdam,
31. H.J. Lensink en anderen, allen te Prinsenbeek,
32. de raad van de gemeente Zoetermeer,
33. de stichting "Stichting "Het Fonds tot den Predikdienst der Vereenigde Doopsgezinde Gemeente te Haarlem" te Haarlem,
34. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Eshuis B.V." te Zevenbergschen Hoek,
35. de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid "Exploitatie maatschappij Limburg B.V." en "De Waal B.V.", de familie J. Limburg, de familie C.L. Versnel en de familie J.A. Limburg, alle te Heerjansdam,
36. H.C.J. Dijkers te Nieuwe Wetering,
37. T. de Zeeuw te 's-Gravendeel,
38. de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid "Bastiaanse B.V." en "Kwekerij Zeldenrust Breda B.V.", beide te Breda,
39. F.P.J. Hoogendoorn en A.H.J. Hoogendoorn-van Rinsum te Breda,
40. J.M. van der Pouw Kraan te Rijpwetering, Th. Rotteveld te Rijpwetering, J.J. de Graaf te Leiderdorp, R.H.H. Jonkman te Roelofarendsveen, de vennootschap onder firma "Kees van Gilst" te Rotterdam, P.N.G. van de Helm te Bleiswijk, F. van der Gaag te Prinsenbeek, A. Huisman te Bleiswijk, P.A. van de Ree te Puttershoek, L.J. Reedijk te 's-Gravendeel, J. Verhoeven te Mookhoek, J. Sintnicolaas te 's-Gravendeel, C.B. Schoemakers en D.B. Schoemakers te Dordrecht, J.H. Burgers en D. Burgers te Zevenbergschen Hoek, P.C. Maris-de Jonge te Zevenbergschen Hoek, J. Veldman te Zevenbergschen Hoek, A.S. Schellinger te Prinsenbeek en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "P.J.C. Wermerbol B.V." te Prinsenbeek,
41. de raad van de gemeente Rijnwoude,
42. M.N.J.M. Zegers te Prinsenbeek,
43. C.A. Geuze te Prinsenbeek,
44. H.T. Scheele en E.A. de Bruin, beiden te 's-Gravendeel,
45. J.D.A. Kollen en A.M. Kollen-Claas, beiden te Breda,
46. A.A.P.M. de Klerk en E.D.C.M. de Klerk-van Nispen, beiden te Breda,
47. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Van der Klugt Hollandplant B.V.", A.C.H. van der Klugt en P.H.L. van der Klugt, alle te Bergschenhoek,

48. P. Rasser, J. van Wijck en de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid "Rasser en Van Wijck Hoveniersbedrijf B.V." en "Rasser Bloemisterij B.V., alle te Leiderdorp,
49. de vennootschap onder firma "J. Lamens en Zn." te Bergschenhoek en haar vennoten de heer en mevrouw Lamens-Herbert te Berkel en Rodenrijs,
50. de vennootschap onder firma "Firma A. Huisman" te Bleiswijk en haar vennoten A. Huisman en N.I. Gardien, beide te Bleiswijk,
51. M.B. Koolhaas en A.E.E. van Oudheusden, beiden te Bergschenhoek,
52. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Overaa B.V." te Breda,
53. C. Kleemans-Jansen, L. van Hellemond-Jansen, M. Jochems-Jansen, allen te Prinsenbeek, en H. Jansen te Rijsbergen,
54. de vereniging "Vereniging Milieu Belangen" te Heerjansdam,
55. A.M.P. Dirven, G.M.R.T. Bastiaansen, J. van Engelen, M.C. Biemans, H. Dirven-Boeren, A. van Belkum-Mouwen, allen te Prinsenbeek, J.A.M. Hoogers en J.C.J. Nooren, beiden te Breda,
56. de stichting "Stichting Geen HSL door het Groene Hart" te Rijnwoude,
57. L.A.C. Poot te Bergschenhoek,
58. J.H.A.J. van den Bosch en C.M.F. van Nispen, beiden te Zevenbergschen Hoek,
59. de erven J.H. Rijvers te Zevenbergschen Hoek,
60. H.J. van Houten en L. Vermonden, beiden te Breda,
61. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Vliko B.V." te Leiderdorp,
62. de heer en mevrouw Biemans te Breda,
63. M.F.M. Hendrickx te Breda,
64. A.C.M. Wouters en J.A.M. Machielsen, beiden te Breda,
65. P.J. de Haas, P.S.G.M. de Haas en A.G.P. de Haas, allen te Bergschenhoek,
66. P.L.M. Verdult te Breda,
67. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Ridderster Beheer B.V." te Rotterdam,
68. A.C. Visser te 's-Gravendeel,
69. C. Los te Nieuwe Wetering,
70. de vennootschap onder firma "Autobedrijf Goos" te Breda,
71. C.H.J. van Leeuwen te Hoogmade,
72. de stichting "Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland" te Rotterdam,
73. H.F.C.M. Jansen, J.H.M. Jansen-Kock, W.F.J.J.M. Jansen en M.A.W.C. Jansen-van Loenhout, allen te Prinsenbeek,
74. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "P.C.M. Persoon B.V." te Rotterdam,
75. R.H.Ph.J. van de Ven te Breda,
76. J.C.J. Nooren te Breda,
77. A.H.N.M. Schoenmakers en C.J.M. Schoenmakers, beiden te Breda,
78. C. Vermeeren en anderen, allen te Rijsbergen,
79. de stichting "Stichting Keerpunt" te Roosendaal,
80. de maatschap Timmermans te Langeweg,
81. G.J. van Beek en anderen, allen te Roelofarendsveen,

82. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Paviljoen-Restaurant De Veerplaat B.V." te Zwijndrecht,
83. A.J.M. Prinse te Breda,
84. W. van der Torre te Bergschenhoek,
85. F.L. Boon te Den Haag,
86. H.A.M. van Laanen te Breda,
87. M.J.M. van den Oord te Prinsenbeek,
88. de stichting "Stichting Natuur en Landschap Zwijndrechtse Waard" te Zwijndrecht,
89. de vennootschap onder firma "Kwekerij De Poel" te Bleiswijk, waarvan de vennoten zijn C.J. Scholtes, J.P.M. Scholtes-Ammerlaan, G.C. Scholtes en F. Rotscheid,
90. J. van Son en W. van den Enden, beiden te Breda,
91. P. de Jong te Breda,
92. A. Kranenburg en L.P. Kranenburg, beiden te Nieuw-Vennep,
93. de vereniging "Federatie Nederlandsche Gehandicaptenraad" te Utrecht,
94. de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid "The Greenery International B.V." te Utrecht en "IABC B.V." te Breda,
95. de vennootschap onder firma "P. Noordam en Dochter" te Hazerswoude-Dorp, waarvan de vennoten zijn P. Noordam, A.C. den Hertog-Noordam, C.A. Noordam-de Kort en P.A. den Hertog,
96. de vennootschappen onder firma "Firma Gebr. Quist" te Puttershoek, waarvan de vennoten zijn H. Quist en A. Quist, en "Landbouwbedrijf Gebr. Kooij" te 's-Gravendeel, waarvan de vennoten zijn L.W. Kooij en W.A. Kooij,
97. A. van der Linden te Zwijndrecht,
98. de vereniging "Nederlandse Voetgangersvereniging VBV" te Den Haag en anderen,
99. W.M. Tap en anderen, allen te Berkel en Rodenrijs,
100. de vereniging "Rooms-Katholieke Boerenbond Rijsbergen, vereniging van boeren en tuinders" te Rijsbergen,
101. burgemeester en wethouders van de gemeente Berkel en Rodenrijs,
102. ing. J.P.J. van den Berg, H.G.C. Kennepohl, D. van den Berg en F. van den Berg, allen te Bergschenhoek,
103. P.M. van der Laan te Hoogmade,
104. J.A.M. Hendrickx te Breda,
105. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Tuinbouwbedrijf Gebr. De Groot B.V." te Berkel en Rodenrijs en J. de Groot te Bleiswijk,
106. L.C. Noordam en P. Noordam, beiden te Hazerswoude-Dorp,
107. R. Noordam en N. Noordam, beiden te Hazerswoude,
108. de maatschap H.P. Straathof-J.P. Hoogeveen te Rijpwetering,
109. M.L.J. Brocks en E.M.C. Brocks, beiden te Prinsenbeek,
110. de stichting "Stichting Natuur en Milieu" te Utrecht, de vereniging "Milieufederatie Noord-Holland" te Bergen, de stichting "Stichting Zuidhollandse Milieufederatie" te Rotterdam en de stichting "Stichting Brabantse Milieufederatie" te Tilburg,
111. de heer en mevrouw C.H.R. Schalk, beiden te Prinsenbeek,
112. de stichting "Van Coeverden Adriani Stichting" te Amsterdam,
113. Comité Doesbrug te Leiderdorp,
114. de stichting "Stichting Brabantse Milieufederatie" te Tilburg,

115. B. de Lint te Breda,
116. de raad van de gemeente Heerjansdam,
117. de heer en mevrouw M.J.C. Cornelisse, beiden te Moerdijk,
118. A.A. Voermans te Breda,
119. de verenigingen "Kring Baronie" te Breda en "Kring Langstraat" te Oosterhout van de Noord-Brabantse Christelijke Boerenbond en de vereniging "Kring Noord-Brabant" te Waalwijk van de Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisatie ZuidMiddenOost,
120. F.J.M. Reinieren te Breda,
121. J.B. Roelen te Prinsenbeek,
122. J.A.M. Hoskam te Breda,
123. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "B.V. Beurtvaartdienst Van Ruiten en Kreyger" te Oude Wetering,
124. D. Vermue te Zevenbergschen Hoek,
125. de raad van de gemeente Bleiswijk,
126. C.L. Lambregts te Zevenbergschen Hoek,
127. drs F.A. Witteman te Hoogmade,
128. de vereniging "Toekomst en Opbouw Federatie" te Delft, de vereniging "Toekomst en Opbouw Vereniging Orion Alfa" te Vlissingen en J. van der Veen te Delft,
129. de stichting "Stichting "HogeSnelheidsLogica" Hoogmade" te Hoogmade
130. de vereniging "Vereniging tot behoud van natuur, landschap en dorpschoon in de Hoeksche Waard" te Oud-Beijerland,
131. de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid "Van der Meer's Holding B.V." en "Van der Meer's Beleggingsmaatschappij B.V.", beide te Benthuizen,
132. de heer Hoogduin en mevrouw Hoogduin-van Ees, beiden te Rijpwetering,
133. de raad van de gemeente Bergschenhoek,
134. de stichting "Stichting Ruitersport Heerjansdam en Omstreken" en de vereniging "Landelijke Rijvereniging en Ponyclub "De Develruiters"", beide te Heerjansdam,
135. J. Adegeest te Hazerswoude-Dorp,
136. de maatschap J. en C. Nouws te Breda,
137. P. van Emmerik en I. van Emmerik-Reedijk, beiden te 's-Gravendeel,
138. de maatschap A. van de Berg & Zn. te Bleiswijk,
139. A.W. Fransen te Bleiswijk,,
140. G.J.M. van Beek te Roelofarendsveen,
141. E.P.C. Weerdenburg, P.M.A. Weerdenburg en de commanditaire vennootschap "C.V. Gebroeders Weerdenburg", alle te Bleiswijk,
142. A. Moerman te Bleiswijk, handelende onder de naam "de Firma A.& J. Moerman",
143. B.J. van der Weijer te Bleiswijk,
144. C.J. Breugem en maatschap C.J. Breugem & Zn., beide te Bleiswijk,
145. C.J. Verdonk te Breda,
146. J.B.J. Hoogeveen te Rijpwetering,
147. L.M.M.A.J. de Raad-Sluijters en J.W. de Raad, beiden te Breda,
148. de heer en mevrouw R.H.H. Jonkman, beiden te Roelofarendsveen,
149. de vereniging "Watersportvereniging Doeshaven" te Leiderdorp,
150. burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden,

151. J.C.M. van Ruiten te Roelofarendsveen en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Zwet-Ruiten Beheer B.V." te Alkemade,
 152. A. Los-Vogelaar te Nieuwe Wetering,
 153. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Café-Restaurant Brabant B.V." te Zevenbergschen Hoek,
 154. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Oliehandel D.C. Berkel BV" te Spijkenisse,
 155. de vennootschap onder firma "De Gouden Leeuw" te Zevenbergschen Hoek en haar vennoten de heer en mevrouw W.T.C. van der Made-Joosen, beiden te Zevenbergschen Hoek,
 156. de maatschap W.J.M. van Laarhoven-Santbergen te Zevenbergschen Hoek,
 157. J.A.M. Janssen en A.J.M. Janssen, beiden te Prinsenbeek
- appellanten

en

1. de Ministerraad van de Staat der Nederlanden, te dezen vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
 2. de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, (hierna te noemen: de Minister)
 3. de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
 - 4 a. provinciale staten van Zuid-Holland,
 - b. gedeputeerde staten van Noord-Brabant,
 - c. de raad van de gemeente Alkemade,
 - d. de raad van de gemeente Jacobswoude,
 - e. de raad van de gemeente Rijnwoude en
 - f. de raad van de gemeente Breda
- verweerders.

Procesverloop

De Tweede en de Eerste Kamer der Staten-Generaal hebben in hun vergaderingen van 19 december 1996, respectievelijk 29 april 1997 hun goedkeuring gehecht aan het aangepaste Kabinetsstandpunt inzake de planologische kernbeslissing Hogesnelheidslijn-Zuid zoals deze luidt na behandeling door de Tweede Kamer der Staten-Generaal. De planologische kernbeslissing is vervolgens op 1 juli 1997 gepubliceerd. (Hierna aangeduid als PKB HSL-Zuid).

De Minister heeft op 15 april 1998 het Tracébesluit van de Hogesnelheidslijn-Zuid vastgesteld. Daarin is tevens opgenomen het verbreden en verleggen van de autosnelweg A16 tussen Prinsenbeek-Noord en het knooppunt Galder (Hierna aangeduid als tracébesluit HSL-Zuid).

De Minister heeft op 15 april 1998 het Tracébesluit A16, gedeelte Moerdijk - Prinsenbeek-Noord vastgesteld. (Hierna aangeduid als tracébesluit A16).

Op 27 april 1998 heeft de Minister het Tracébesluit A4, gedeelte Burgerveen - Leiden vastgesteld. (Hierna aangeduid als tracébesluit A4).

Gedeputeerde staten van Noord-Brabant hebben bij brief van 28 januari 1998 aan de Minister op grond van artikel 13 van de Tracéwet meegedeeld dat zij bereid zijn planologische medewerking te verlenen aan het tracébesluit HSL-Zuid.

Provinciale staten van Zuid-Holland hebben dit bij brief van 23 januari 1998 verklaard ten aanzien van zowel het tracébesluit HSL-Zuid als het tracébesluit A4.

De raad van de gemeente Rijnwoude heeft bij brief van 30 januari 1998 meegedeeld dat hij bereid is planologische medewerking te verlenen aan het tracébesluit HSL-Zuid.

De raad van de gemeente Breda heeft dit verklaard bij brief van 30 januari 1998.

De raden van de gemeenten Alkemade en Jacobswoude hebben dit bij brieven van 6 februari 1998 verklaard ten aanzien van het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft op 15 april 1998 met toepassing van artikel 37, eerste en tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening aan de raden van de gemeenten Zoetermeer en Zwijndrecht een aanwijzing gegeven om binnen een jaar na dagtekening van zijn besluit een bestemmingsplan vast te stellen of te herzien dat in overeenstemming is met het tracégedeelte voor de HSL-Zuid dat betrekking heeft op het grondgebied van hun gemeente.

Appellanten sub 1 tot en met sub 147 hebben beroep ingesteld tegen het tracébesluit HSL-Zuid en/of tegen de PKB HSL-Zuid.

Café-Restaurant Brabant B.V.; Oliehandel D.C. Berkel BV; v.o.f. De Gouden Leeuw en haar vennoten de heer en mevrouw W.T.C. van der Made-Joosen; maatschap W.J.M. van Laarhoven-Santbergen en J.A.M. Janssen en A.J.M. Janssen hebben alléén tegen het tracébesluit A16 beroep ingesteld.

Boswachter Liesbosch B.V. en H.A. Takx B.V.; Eshuis B.V.; J.M. van der Pouw Kraan en anderen; M.N.J.M. Zegers; Overaa B.V.; A.M.P. Dirven en anderen; P.L.M. Verdult; A.C. Visser; H.F.C.M. Jansen en anderen; maatschap Timmermans; de heer en mevrouw C.H.R. Schalk; de Stichting Brabantse Milieufederatie; de heer en mevrouw M.J.C. Cornelisse; de verenigingen Kring Baronie en Kring Langstraat van de Noord-Brabantse Christelijke Boerenbond en de vereniging Kring Noord-Brabant van de Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisatie ZuidMiddenOost en de Toekomst en Opbouw Federatie, de Toekomst en Opbouw Vereniging Orion Alfa en J. van der Veen hebben tevens tegen het tracébesluit A16 beroep ingesteld.

De heer en mevrouw R.H.H. Jonkman; de Watersportvereniging Doeshaven; burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden; A. Los-Vogelaar en J.C.M. van Ruiten en Zwet-Ruiten beheer B.V. hebben alléén tegen het tracébesluit A4 beroep ingesteld.

A.A. Hogeboom en C.C.G. Borst; P.A. van der Laan; C.C.H. Hoogeveen en M.C.M. Schouten; P.A.A.M. Eyckelhof; O.P.M. Graafland; H.C.J. Dijkers; P. Rasser, J. van Wijck, Rasser en Van Wijck Hoveniersbedrijf B.V. en Rasser Bloemisterij B.V.; Overaa B.V.; de Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland; G.J. van Beek en anderen; maatschap H.P. Straathof-J.P. Hoogeveen; drs F.A. Witteman; de Toekomst en Opbouw Federatie, de Toekomst en Opbouw Vereniging Orion Alfa en J. van der Veen; de Stichting HogeSnelheidsLogica Hoogmade; de heer en mevrouw Hoogduin-van Ees; G.J.M. van Beek en J.B.J. Hoogeveen hebben tevens tegen het tracébesluit A4 beroep ingesteld.

Wat de besluiten tot het verlenen van planologische medewerking betreft heeft M.J.M. van den Oord haar beroep ook gericht tegen het besluit van gedeputeerde staten van Noord-Brabant,

Van der Meer's Holding B.V. en Van der Meer's Beleggingsmaatschappij B.V. en Paviljoen-Restaurant De Veerplaat B.V. tevens tegen het besluit van provinciale staten van Zuid-Holland,

drs F.A. Witteman en de Stichting HogeSnelheidsLogica Hoogmade tevens tegen de besluiten van de raden van de gemeenten Alkemade en Jacobswoude,

Van der Meer's Holding B.V. en Van der Meer's Beleggingsmaatschappij B.V. tevens tegen het besluit van de raad van de gemeente Rijnwoude en

J.D.A. Kollen en A.M. Kollen-Claas; A.A.P.M. de Klerk en E.D.C.M. de Klerk-van Nispen; A.M.P. Dirven en anderen; M.J.M. van den Oord; C.A. Geuze en B. de Lint tevens het besluit van de raad van de gemeente Breda.

Voorts is het beroep van de raad van de gemeente Zoetermeer tevens gericht tegen de aan hem gerichte aanwijzing van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en is dat van

Paviljoen-Restaurant De Veerplaat B.V. tevens gericht tegen de aanwijzing aan de raad van de gemeente Zwijndrecht.

De Ministerraad, de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben een gezamenlijk verweerschrift ingediend met betrekking tot de PKB HSL-Zuid en het tracébesluit HSL-Zuid. De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben een verweerschrift ingediend met betrekking tot het tracébesluit A4 en het tracébesluit A16.

Ook de hiervoor genoemde provincie- en gemeentebesturen hebben met betrekking tot hun aangevochten besluiten om planologische medewerking te verlenen ieder afzonderlijk een verweerschrift ingediend.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft dit gedaan met betrekking tot de twee aangevochten aanwijzingsbesluiten.

Het Waterschap Mark en Weerij is op zijn verzoek toegelaten als partij aan het geding deel te nemen.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft een deskundigenbericht uitgebracht. Partijen zijn in de gelegenheid gesteld daarop te reageren.

Na afloop van het vooronderzoek zijn van een aantal partijen nog stukken ontvangen. Deze zijn, voorzover tot tien dagen vóór de zitting ingediend, aan de desbetreffende partijen toegezonden.

Tijdens de zitting, die is gehouden op 16, 19, 23, 26 en 30 maart 1999 en op 1, 6, 9, 13, 16, 20 en 23 april 1999, zijn appellanten in de gelegenheid gesteld hun standpunten toe te lichten.

Op 16 maart zijn de Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland, vertegenwoordigd door D.L. Mac Gillavry; de Stichting HogeSnelheidsLogica Hoogmade, vertegenwoordigd door mr H.S. Weeda, ing. M.H. van Wieringen en J.J. Wolvers-van der Salm; de Stichting Keerpunt, vertegenwoordigd door J.V.M. van den Bouwhuijsen; de Stichting Natuur en Milieu, de vereniging Milieufederatie Noord-Holland, de Zuidhollandse Milieufederatie en de Stichting Brabantse Milieufederatie, vertegenwoordigd door ir W.J. van Grondelle; A. Kranenburg en L.P. Kranenburg, vertegenwoordigd door P.J.A.M. Mascini, en de Van Coeverden Adriani Stichting, vertegenwoordigd door ing. G.G. van Sypveld, verschenen.

Op 19 maart zijn H.C.J. Dijkers, in persoon en bijgestaan door M.P.M. van de Ven; A.G. Droogh, vertegenwoordigd door mr R.F.J. Tophoven; C. Los, in persoon en bijgestaan door L.T. de Lange; B.V. Beurtvaardienst Van Ruiten en Kreyger, vertegenwoordigd door A.P. van Hattem; A.A. Hogeboom en C.C.G. Borst, vertegenwoordigd door J.J. van den Ende; de heer en mevrouw Hoogduin-van Ees, vertegenwoordigd door mr G.J.I.M. Seelen; C.C.H. Hoogeveen en M.C.M. Schouten, beiden in persoon, en J.C.M. van Ruiten en Zwet-Ruiten beheer B.V., vertegenwoordigd door mr J.G. Hinnen, verschenen.

Op 23 maart zijn C.H.J. van Leeuwen, in persoon; Comité Doesbrug, vertegenwoordigd door M.J. Ginjaar, en R.J. Sperna Weiland, in persoon, verschenen.

Op 26 maart zijn de Stichting Geen HSL door het Groene Hart, vertegenwoordigd door A.H.M. Dorrestein; de Toekomst en Opbouw Federatie, de Toekomst en Opbouw Vereniging Orion Alfa en J. van der Veen, in persoon en vertegenwoordigd door J. van der Veen; de raad van de gemeente Rijnwoude, vertegenwoordigd door F.J.A. Uljee en A.J.W. Bazen; v.o.f. P. Noordam en Dochter, M.N.J. Out en H.J. Bolleboom, alle vertegenwoordigd door ing. C.S. Mook en A.J. Bunnik; L.C. Noordam en P. Noordam, vertegenwoordigd door ir M. de Koe; Van der Meer's Holding B.V. en Van der Meer's Beleggingsmaatschappij B.V., vertegenwoordigd door L.M. van der Meer, en de raad van de gemeente Zoetermeer, vertegenwoordigd door mr B.A. Boelema, verschenen.

Op 30 maart zijn de raad van de gemeente Bleiswijk, burgemeester en wethouders van de gemeente Berkel en Rodenrijs en de raad van de gemeente Bergschenhoek, vertegenwoordigd door C.H.J. Lamers, mr C.M.A.W. Flendrie en R. Algra; v.o.f. Kwekerij De Poel, vertegenwoordigd door mr J.A. Hagen; Tuinbouwbedrijf Gebr. De Groot B.V. en J. de Groot, vertegenwoordigd door mr L.J. van Pelt; J. Breugem, in persoon en bijgestaan door mr L.J. van Pelt, verschenen.

Op 1 april zijn W.M. Tap en anderen, vertegenwoordigd door W.M. Tap, ir H. van der Horst en dr ir D. de Vries; de Nederlandse Voetgangersvereniging VBV en anderen, vertegenwoordigd door P.R. van Dijk; E.J. van den Berg-Grottendieck, in persoon; de Federatie Nederlandsche Gehandicaptenraad, vertegenwoordigd door M. van Ditmarsch; Van der Klugt Hollandplant B.V., A.C.H. van der Klugt en P.H.L. van der Klugt, vertegenwoordigd door mr I.P.A. van Heijst, mr F. van Driel en B. van Marrewijk; P.J. de Haas, P.S.G.M. de Haas en A.G.P. de Haas, vertegenwoordigd door mr C.M.E. Verhaegh; L.M. van den Berg en M.A. van den Berg-Hoogenes, vertegenwoordigd door M.A. van den Berg-Hoogenes, en ing. J.P.J. van den Berg en anderen, vertegenwoordigd door ing. J.P.J. van den Berg, verschenen.

Op 6 april zijn ING Groep N.V. en ING Vastgoed Belegging B.V., vertegenwoordigd door mr N.S.J. Koeman, mr M. Nubé, prof. dr ir R. Paans RE en drs C.J. Coumou; Stichting goed wonen aan het G.W. Burgerplein, vertegenwoordigd door M. Rexwinkel en H.A.M. Abel en J.H.M. Abel; J. van Vucht en anderen, vertegenwoordigd door R. van Merode en T. Janssen-Groesbeek; Stichting Natuur en Landschap Zwijndrechtse Waard, vertegenwoordigd door W.L. Punt, R. van Kemp, A.D. van der Ploeg en J.W. Turkenburg; de Vereniging tot behoud van natuur, landschap en dorpschoon in de Hoeksche Waard, vertegenwoordigd door F. Hof-Sanders en J.A. van Riet; de Vereniging Milieu Belangen, vertegenwoordigd door mr E. Lemoine, en Ridderster Beheer B.V., vertegenwoordigd door mr G.E. Boersma, verschenen.

Op 9 april zijn de Stichting Ruitersport Heerjansdam en Omstreken en de vereniging Landelijke Rijvereniging en Ponyclub De Develruiters, vertegenwoordigd door ing. H.H. Roekx; P.L.G. Lemoine, in persoon; familie K. Schenk, vertegenwoordigd door A.B.J. de Koning; A. van der Linden, vertegenwoordigd door ing. H.H. Roekx; P. Mast en anderen,

vertegenwoordigd door P. Mast, en A.C. Visser, vertegenwoordigd door mr drs W.E. Klijn-Velderman, verschenen.

Op 13 april zijn de verenigingen Kring Baronie en Kring Langstraat van de Noord-Brabantse Christelijke Boerenbond en de vereniging Kring Noord-Brabant van de Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisatie ZuidMiddenOost, vertegenwoordigd door J.P. de Leeuw en mr A.P.J. van Nuland; C.L. Lambregts, vertegenwoordigd door L.H.A.M. Andriessen; S. Schipper, in persoon; J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van J.H. Burgers en D. Burgers, beiden in persoon; D. Vermue, vertegenwoordigd door mr J.Ph. Nagtegaal; maatschap W.J.M. van Laarhoven-Santbergen, vertegenwoordigd door W. van Laarhoven en K. van Schenk Brill, en J.A.M. Janssen en A.J.M. Janssen, vertegenwoordigd door A.J.M. Janssen, verschenen.

Op 16 april zijn H.J. Lensink en anderen, vertegenwoordigd door H.J. Lensink; H.F.C.M. Jansen en anderen, vertegenwoordigd door H.F.C.M. Jansen; A.M.P. Dirven en anderen, vertegenwoordigd door ing. J.A.L. van Engelen; M.L.J. Brocks en E.M.C. Brocks, beiden in persoon en bijgestaan door M.J.J.M. Boonman; C.A. Geuze, vertegenwoordigd door C.H.T. Geuze; J.B. Roelen, vertegenwoordigd door ir R. Schuller, en C.J. Verdonk, in persoon, verschenen.

Op 20 april zijn H.J. van Houten en L. Vermonden, vertegenwoordigd door mr G.J.I.M. Seelen; G.J.M. van Helvoort, in persoon; P. de Jong, in persoon; Bastiaanse B.V. en Kwekerij Zeldenrust Breda B.V., vertegenwoordigd door P.A.M. Bastiaansen; ir M.F. Hof-Sanders, in persoon en bijgestaan door mr M.P. Wolf; De Haan Minerale Oliën B.V., vertegenwoordigd door mr M.L. Niemöller; Allibre B.V., vertegenwoordigd door K.O.A. Stevens; Woormann Holding B.V., Hotel-Café-Restaurant Princeville Beheer B.V. en B.V. Princeville Exploitatie, vertegenwoordigd door mr M.P. Wolf, verschenen.

Op 23 april zijn R.H.Ph.J. van de Ven, in persoon en bijgestaan door I.E.D.O. van Hoven; A.H.N.M. Schoenmakers en C.J.M. Schoenmakers, vertegenwoordigd door I.E.D.O. van Hoven en C.J.M. Schoenmakers; maatschap J. en C. Nouws, vertegenwoordigd door J. Nouws; M.F.M. Hendrickx, in persoon en bijgestaan door mr G.J.I.M. Seelen; C. Kleemans-Jansen, L. van Hellemond-Jansen, M. Jochems-Jansen en H. Jansen, allen in persoon en bijgestaan door ing. J.A.L. van Engelen; de vereniging Rooms-Katholieke Boerenbond Rijsbergen, vereniging van boeren en tuinders, vertegenwoordigd door P. Daamen en E. Bastiaansen-Leijten, en C. Vermeeren en anderen, vertegenwoordigd door C.J.A. Vermeeren en J.P. Smits, verschenen.

De Ministerraad, de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben hun standpunten doen toelichten door mr A.B. van Rijn, mr H.J.M. Besselink, mr E.C.M. Schippers en mr J.H. Geerdink;

Provinciale staten van Zuid-Holland hebben zich op 26 maart 1999 doen vertegenwoordigen door dr P.T.G. Horensma.

Overwegingen

De voor beroep vatbare besluiten in de PKB HSL-Zuid

Ingevolge artikel 2a, tiende lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan, voor zover een of meer onderdelen van een planologische kernbeslissing zijn aan te merken als een besluit in de zin van artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht, een ieder hiertegen beroep instellen bij de Afdeling.

Ingeval in een planologische kernbeslissing concrete beleidsbeslissingen zijn opgenomen over grote projecten van nationaal belang, regelt artikel 39 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening de doorwerking daarvan: bij de nadere besluitvorming over dergelijke grote projecten dienen de bij die beleidsbeslissingen te bepalen grenzen of beperkingen in acht te worden genomen.

In de Tracéwet is deze doorwerking geregeld ten aanzien van grote projecten van nationaal belang die betrekking hebben op de aanleg van een hoofdweg, landelijke railweg of hoofdvaarweg.

Artikel 21 van die wet bepaalt dat op de nadere besluitvorming over de aanleg van een hoofdweg, landelijke railweg of hoofdvaarweg ten aanzien waarvan een planologische kernbeslissing van kracht is als bedoeld in artikel 39 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening uitsluitend de (verkorte) bijzondere procedure van hoofdstuk V van de Tracéwet van toepassing is.

In de PKB HSL-Zuid is aangegeven dat onderdelen daarvan zijn aan te merken als uitspraken van wezenlijk belang in de zin van artikel 3, tweede lid, van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985. Sommige van deze uitspraken van wezenlijk belang zijn bovendien aangemerkt als concrete beleidsbeslissingen in de zin van artikel 39 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De laatstbedoelde uitspraken hebben betrekking op de aanleg en globale situering van de HSL-Zuid, met inbegrip van de verbreding en gedeeltelijke verlegging van de A16 tussen Prinsenbeek-Noord en het knooppunt Galder.

Zoals de Afdeling al eerder heeft uitgemaakt, onder andere in haar uitspraak van 31 januari 1997, no. E01.98.0276, inzake de planologische kernbeslissing Betuweroute, deels gepubliceerd in NJB 1997, p. 346, nr. 15, dient een onderdeel van een planologische kernbeslissing, wil het worden aangemerkt als een besluit in de zin van artikel 2a, tiende lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, in samenhang met artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht, wat betreft drie te onderscheiden aspecten een voldoende mate van concreetheid te bezitten.

Ten eerste dient het planonderdeel concreet tot uitdrukking te brengen dat verweerder, als verantwoordelijk bestuursorgaan, ten tijde van de vaststelling van de planologische kernbeslissing heeft beoogd met het desbetreffende planonderdeel een afgewogen beslissing te nemen.

Ten tweede dient de plaats of het gebied waarvoor deze beslissing geldt voldoende concreet te zijn bepaald.

Ten derde moet het beoogde project of de ruimtelijke ontwikkeling voldoende concreet zijn aangegeven.

Omtrent de laatste twee criteria overweegt de Afdeling dat de aard van projecten of ingrepen enerzijds en de plaats of het gebied waar deze zijn gedacht anderzijds, vaak zodanig samenhangen dat de vereiste mate van concreetheid in onderling verband zal moeten worden gezien.

De Afdeling oordeelt dat de beslissingen tot verwezenlijking van de HSL-Zuid en het te verleggen gedeelte van de A16 tussen Prinsenbeek-Noord en het knooppunt Galder besluiten zijn als bedoeld in artikel 2a, tiende lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in samenhang met artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht.

Het globale tracé van de HSL-Zuid is als volgt omschreven: De in het tracébesluit op te nemen as van het tracé dient te liggen binnen een strook van 250 m ter weerszijden van de op de bij deze PKB behorende kaarten aangegeven paarse lijn. De ligging van de bovenkant van het spoor dient niet meer dan 25 m naar boven en beneden af te wijken van de op de kaarten aangegeven paarse lijn.

Deze omschrijving geldt niet onverkort voor de boortunnel onder het Groene Hart. Daaromtrent is in de PKB HSL-Zuid vastgelegd dat het ondergrondse traject begint ten noorden van de Does en tot voorbij Hazerswoude-Dorp naar het zuiden doorloopt. Binnen de grenzen of beperkingen valt eveneens de mogelijkheid het tracé vanaf de A4 tot aan Hazerswoude een meer gestrekt verloop te geven.

Het globale tracé voor de A16 is als volgt omschreven: De horizontale en verticale as van de A16 dienen eveneens te liggen binnen de hierboven voor de hogesnelheidslijn aangegeven grenzen. De in het tracébesluit op te nemen horizontale en verticale assen van de verbindingswegen van het knooppunt Princeville en de as van het op de A16 aansluitende deel van de A58 dienen te liggen binnen het op de bij deze PKB behorende kaarten aangegeven gekleurde vlak.

Voor zover bezwaren zijn gericht tegen het in de PKB HSL-Zuid opgenomen besluit tot aanleg van de HSL-Zuid en het te verleggen gedeelte van de A16 tussen Prinsenbeek-Noord en het knooppunt Galder overeenkomstig de globale tracés als hierboven aangegeven, is de Afdeling dan ook bevoegd daarop uitspraak te doen.

Daarnaast zijn bezwaren aangevoerd tegen onderdelen van de PKB HSL-Zuid die niet direct betrekking hebben op de ligging van de globale tracés. Deze bezwaren zijn echter wel daaraan gerelateerd en kunnen worden gelezen als te zijn gericht tegen de motivering van het besluit tot aanleg van de HSL-Zuid en verlegging van de A16 tussen Prinsenbeek-Noord en het knooppunt Galder, zodat de Afdeling zich bevoegd acht om daarover te oordelen.

Gevoegde behandeling

In artikel 24, vijfde lid, van de Tracéwet is het volgende bepaald: Voor zover een belanghebbende tegen een of meer onderdelen van een planologische kernbeslissing als bedoeld in artikel 39 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening beroep kan instellen, vangt, in afwijking van artikel 6:8 van de Algemene wet bestuursrecht, de beroepstermijn ter zake van die onderdelen

aan met ingang van de dag waarop beroep kan worden ingesteld tegen het op de planologische kernbeslissing berustende tracébesluit. Indien niet binnen een jaar na het van kracht worden van de planologische kernbeslissing een daarop berustend tracébesluit is vastgesteld, vangt de beroepstermijn aan met ingang van de dag waarop dat jaar is verstreken. De Afdeling stelt vast dat het tracébesluit HSL-Zuid binnen een jaar na het van kracht worden van de PKB HSL-Zuid is vastgesteld.

In overeenstemming met artikel 24, vijfde lid, is de beroepstermijn inzake de PKB HSL-Zuid gelijktijdig met die van het tracébesluit-HSL-Zuid aangevangen.

Gelet op het oogmerk van de wetgever dienaangaande en een doelmatige procesvoering voegt de Afdeling ter behandeling de beroepen inzake de PKB HSL-Zuid en die inzake het tracébesluit HSL-Zuid.

Aan de PKB HSL-Zuid en de uitwerking daarvan in het tracébesluit HSL-Zuid liggen bepaalde, gemeenschappelijke beleidsmatige aannames en uitgangspunten ten grondslag.

Nu de PKB HSL-Zuid en het tracébesluit HSL-Zuid in één uitspraak en in onderlinge samenhang worden besproken, dient deze samenhang in de opzet en structuur van de uitspraak tot uiting te komen.

Op basis van het bovenstaande is deze uitspraak als volgt opgezet. Na de overwegingen inzake de ontvankelijkheid en het formele aspect betreffende inspraak, komen de strategische keuze en de tracékeuze in hoofdlijnen inzake de HSL-Zuid aan de orde, alsmede andere algemene bezwaren van formele en materiële aard. In dat kader wordt slechts indien nodig nader onderscheiden of deze bezwaren zich richten tegen de PKB HSL-Zuid of het tracébesluit HSL-Zuid.

Vervolgens worden de aangevoerde bezwaren inzake de HSL-Zuid op tracébesluitniveau in noord-zuidelijke volgorde besproken, beginnend vanaf Hoofddorp (tracédeel 1) en eindigend bij de Belgische grens (tracédeel 7).

De aanleg van de HSL-Zuid is verweven met de voorgenomen verbreding naar twee maal drie rijstroken van de daaraan deels parallel gelegen autosnelweg A4 tussen Burgerveen en Leiden en die van de eveneens daaraan parallel gelegen autosnelweg A16 ten noorden van Prinsenbeek tot de Moerdijk. Hoewel de besluitvorming omtrent deze verbredingen, uitmondende in twee tracébesluiten (A4 en A16) los staat van die omtrent het tracébesluit HSL-Zuid, is deze besluitvorming zoveel mogelijk gecoördineerd. Ook de onderscheidene beroepstermijnen zijn nagenoeg gelijktijdig aangevangen.

De Afdeling acht het uit een oogpunt van doelmatige procesvoering aangewezen deze samenloop in haar uitspraak tot uitdrukking te brengen. Derhalve is ook de behandeling van de beroepen tegen het tracébesluit A4 en het tracébesluit A16 in deze uitspraak opgenomen. Gebleken is dat de Minister diverse aspecten, zoals de keuze of al dan niet geluidwerende voorzieningen moeten worden getroffen, vanuit een geïntegreerde visie heeft benaderd. Voor zover daartoe noodzakelijk zijn dan ook de algemene beroepsgronden van formele en materiële aard die mede betrekking hebben op het tracébesluit HSL-Zuid tezamen besproken. Ook zijn in het algemene deel van deze uitspraak opgenomen de tegen het tracébesluit A4 of het tracébesluit A16 aangevoerde algemene bezwaren.

De meer specifieke beroepsgronden van formele of materiële aard, dat wil zeggen de beroepsgronden op tracédeelniveau, worden besproken ter plaatse van het daarmee corresponderende tracédeel van het tracébesluit HSL-Zuid.

Aangezien de algemene bezwaren van formele en materiële aard aan bod komen in het algemene deel van deze uitspraak, wordt in deze uitspraak als uitgangspunt gehanteerd dat deze bezwaren niet wederom besproken worden bij de behandeling op tracédeelniveau van de beroepen. Daar wordt volstaan met een verwijzing naar het algemene deel. Dit is slechts anders indien in de omstandigheden van het concrete geval aanleiding wordt gevonden aanvullend in te gaan op een zodanig bezwaar.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

Ingevolge artikel 8:41, eerste lid, tweede volzin, van de Algemene wet bestuursrecht, is eenmaal griffierecht verschuldigd indien een beroepschrift twee of meer samenhangende besluiten betreft.

De beroepen van sommige appellanten zijn gericht zowel tegen de besluiten betreffende de HSL-Zuid als tegen het tracébesluit A4 en/of het tracébesluit A16. Laatstgenoemde tracébesluiten kunnen niet worden aangemerkt als samenhangend in de zin van genoemd artikel met de besluiten betreffende de HSL-Zuid. Weliswaar houdt de wijze van uitvoering van de HSL-Zuid en van de in de tracébesluiten A4 en A16 opgenomen verbreding van (delen van) die wegen verband met elkaar aangezien de HSL-Zuid gedeeltelijk gebundeld wordt uitgevoerd met die te verbreden wegen, maar de besluiten betreffen op zichzelf zelfstandige ontwikkelingen. De besluiten berusten derhalve niet op hetzelfde feitensubstraat en er worden andere doelen mee nagestreefd.

Evenmin zijn het tracébesluit A4 en het tracébesluit A16 als samenhangend aan te merken.

Derhalve is in het geval dat beroep is ingesteld tegen zowel de besluiten betreffende de HSL-Zuid als tegen het tracébesluit A4 en/of het tracébesluit A16 meer dan één keer griffierecht verschuldigd.

Ingevolge artikel 8:41, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht wordt een beroep niet-ontvankelijk verklaard, indien de storting dan wel bijschrijving op de rekening van de Raad van State van het griffierecht niet heeft plaatsgevonden binnen vier weken na de dag van verzending van een mededeling waarin de secretaris van de Raad van State appellant op de verschuldigdheid daarvan heeft gewezen, tenzij redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat de indiener in verzuim is geweest.

Bij aangetekende brieven zijn appellanten er op gewezen indien zij niet het voorschrift met betrekking tot het storten van griffierecht in acht hebben genomen.

Wat betreft de beroepen van drs F.A. Witteman, J.B.J. Hoogeveen, P.A. van der Laan en J. van der Veen en de Toekomst en Opbouw Federatie en de Toekomst en Opbouw Vereniging Orion Alfa, voor zover deze zijn gericht tegen het tracébesluit A4, is het verschuldigde bedrag niet binnen de in artikel 8:41, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht gestelde termijn bijgeschreven op de rekening van de Raad van State.

Wat betreft de beroepen van A.C. Visser, J. van der Veen en de Toekomst en Opbouw Federatie en de Toekomst en Opbouw Vereniging Orion Alfa, Overaa B.V. en maatschap Timmermans, voor zover deze zijn gericht tegen het tracébesluit A16, is het verschuldigde bedrag niet binnen de in artikel 8:41, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht gestelde termijn bijgeschreven op de rekening van de Raad van State.

Nu niet is gebleken van zodanige omstandigheden dat redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat die appellanten in verzuim zijn geweest, zijn die beroepen in zoverre niet-ontvankelijk.

Ingevolge de artikelen 15, vierde lid, en 24, vierde lid, van de Tracéwet kan tegen de tracébesluiten A16, A4 en HSL-Zuid slechts beroep worden ingesteld door belanghebbenden. In artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht wordt onder belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

E.J. van den Berg-Grottendieck, wier beroep is gericht tegen het tracébesluit HSL-Zuid, is woonachtig in Putte bij Roosendaal en mitsdien niet in de nabijheid van het tracé van de HSL-Zuid of van de A16. Appellante heeft onder meer gesteld dat zij vanwege het niet beschikbaar zijn van aan haar handicap aangepaste woonruimte tegen haar zin haar woonplaats Berkel en Rodenrijs heeft moeten verlaten, maar dat zij voortdurend pogingen doet terug te keren. Het gestelde is echter onvoldoende om een rechtstreeks belang aan te nemen. Evenmin is gebleken dat haar belang anderszins rechtstreeks bij het tracébesluit HSL-Zuid is betrokken. Haar beroep tegen dit tracébesluit dient derhalve niet-ontvankelijk te worden verklaard.

Overaa B.V. heeft beroep ingesteld tegen het tracébesluit A4. Zij is gevestigd in Breda. Gesteld noch gebleken is dat haar belang rechtstreeks bij het tracébesluit A4 is betrokken. Het beroep tegen dit tracébesluit dient derhalve niet-ontvankelijk te worden verklaard.

J. van der Veen heeft, onder meer, voor zichzelf beroep ingesteld tegen het tracébesluit HSL-Zuid. Hij woont in Delft en mitsdien niet in de nabijheid van het tracé van de HSL-Zuid of van het gedeelte van de A16 dat onderdeel uitmaakt van het tracébesluit HSL-Zuid. Evenmin is gebleken dat zijn belang anderszins rechtstreeks bij het tracébesluit HSL-Zuid is betrokken. Het beroep tegen dit tracébesluit dient dan ook niet-ontvankelijk te worden verklaard voor zover het door J. van der Veen voor zichzelf is ingesteld.

H.F.C.M. Jansen en anderen, A.M.P. Dirven en anderen, en M.N.J.M. Zegers hebben beroep ingesteld tegen het tracébesluit A16. Deze appellanten zijn woonachtig dan wel gevestigd langs de A16, maar niet in de nabijheid van dat deel van de A16, traject Moerdijk-Prinsenbeek, dat onderdeel uitmaakt van het tracébesluit A16. Evenmin is gesteld noch gebleken dat hun belangen anderszins rechtstreeks bij het tracébesluit A16 zijn betrokken. Boswachter Liesbosch B.V. en H.A. Takx B.V. hebben beroep ingesteld tegen het tracébesluit A16. Gesteld noch gebleken is dat zij belangen hebben binnen de invloedssfeer van het hiervoor genoemde traject van de A16. Hun belangen zijn derhalve niet rechtstreeks betrokken bij het tracébesluit A16.

De beroepen van H.F.C.M. Jansen en anderen, A.M.P. Dirven en anderen, M.N.J.M. Zegers en Boswachter Liesbosch B.V. en H.A. Takx B.V. tegen het tracébesluit A16 dienen dan ook niet-ontvankelijk te worden verklaard.

Inspraak

Een aantal appellanten heeft aangevoerd dat onvoldoende is ingegaan op dan wel rekening is gehouden met de ingebrachte zienswijzen (door partijen ook wel inspraakreacties genoemd) over de PKB HSL-Zuid en de tracébesluiten. De PKB HSL-Zuid, deel 3, omvat onder meer het boekwerk "Reacties op de inspraak", waarin is ingegaan op de ingebrachte zienswijzen over de ontwerp-PKB, terwijl ook in de Nota van Toelichting bij de PKB veel in de zienswijzen verwoorde opmerkingen zijn meegenomen.

De tracébesluiten gaan vergezeld van de, in zeven delen vervatte, "Beantwoording Zienswijzen op ontwerp-Tracébesluiten Hogesnelheidslijn-Zuid, A16 en A4" en het rapport "Beantwoording Zienswijzen op ontwerp-Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden (en HSL-Zuid)".

Gelet hierop is naar het oordeel van de Afdeling gemotiveerd ingegaan op de zienswijzen. De omstandigheid dat niet aan in zienswijzen genoemde bezwaren is tegemoetgekomen, doet op zichzelf niet af aan de rechtmatigheid van de besluiten. Hetgeen appellanten hebben aangevoerd over de wijze waarop is gereageerd op de zienswijzen geeft in het algemeen dan ook geen aanleiding om de bestreden besluiten te vernietigen.

Of de door appellanten in de zienswijzen naar voren gebrachte inhoudelijke bezwaren (in individuele gevallen) tot een ander besluit hadden dienen te leiden, zal hieronder worden bezien bij de behandeling van de individuele beroepen.

De strategische keuze en de tracékeuze in hoofdlijnen

Meerdere appellanten betwisten de behoefte aan dan wel de noodzaak van de HSL-Zuid. Ook is ter discussie gesteld de globale ligging van de HSL-Zuid en de keuzen en aannamen in hoofdlijnen die daaraan ten grondslag zijn gelegd.

Indien in dit onderdeel van de uitspraak in het kader van de in de PKB HSL-Zuid neergelegde tracékeuze wordt gesproken over de Minister, is bedoeld de Minister als vertegenwoordiger van de Ministerraad, die de PKB heeft vastgesteld.

A. De noodzaak van een hogesnelheidslijn en de ontwerpsnelheid daarvan

Een aantal beroepsgronden is specifiek gericht tegen het voornemen Nederland onderdeel te laten uitmaken van het Europese hogesnelheidsnet. In dat kader is uitdrukkelijk de ontwerpsnelheid van 300 km/uur ter discussie gesteld.

In Europa wordt gebouwd aan een net van hogesnelheidsspoorlijnen dat de voornaamste Europese steden verbindt.

Ten behoeve daarvan is in 1990 door de Europese Commissie een plan uitgewerkt voor een nieuw Trans-Europees Netwerk. In het Verdrag van Maastricht (Titel XII, Transeuropese Netwerken) is vervolgens vastgelegd op

welke wijze de Europese Unie de totstandkoming van dat netwerk stimuleert en steunt. Als doel is gesteld dat het treinverkeer, dat met een snelheid tussen de 200 en 350 km/uur op dit net zal rijden, een belangrijk deel van de groeiende verkeersbehoefte op de middellange afstand (200-1000 km) kan opvangen.

Verwacht wordt dat de verdere integratie van de EU-landen een sterke groei van het onderlinge verkeer tot gevolg zal hebben. Een voortzetting van de huidige trend, waarbij deze groei zich vrijwel geheel op de auto en het vliegtuig richt, zal - aldus de PKB HSL-Zuid - ernstige gevolgen hebben voor het milieu en tot toenemende congestie leiden op wegen, luchthavens en luchtcorridors. Van de realisering van het Europese hogesnelheidsnet wordt daarentegen verwacht dat zij positieve gevolgen heeft voor mens en milieu. Zij zal, zo blijkt uit het Europese milieu-effectrapport behorende bij de vaststelling door de Europese Commissie van het bovengenoemde plan, een aanzienlijke verschuiving tussen de vervoerswijzen teweeg brengen: het aandeel van het spoor zal groeien van 15% naar 25%. Het toenemende aantal treinreizigers komt voor 40% uit de auto en voor 34% uit het vliegtuig.

Gegeven de totstandkoming van het Europese net van hogesnelheidsspoorlijnen, is in het kader van de totstandkoming van de PKB HSL-Zuid uitvoerig stilgestaan bij de vraag of Nederland wel of niet moet worden aangesloten op het Europese net en zo ja, op welke wijze. In de in 1994 verschenen Nieuwe HSL-Nota is uitgebreid ingegaan op deze vraag. De "Nieuwe HSL-Nota" bevat een Beleidsnota die de strategische en vervoerskundige elementen behandelt en twee Tracénota's waarin de verschillende tracévarianten respectievelijk ten noorden en ten zuiden van Rotterdam worden behandeld. Onderdeel daarvan maken uit 23 deelrapporten waarin de onderbouwing van en achtergrondinformatie over de Beleidsnota en de Tracénota's zijn opgenomen. In de Nieuwe HSL-Nota (PKB-deel 1; dat wil zeggen de toelichting op de ontwerp-PKB) is verweven het wettelijk verplichte milieu-effectrapport (verder te noemen: het MER).

In de Nieuwe HSL-Nota wordt de vraag naar het al dan niet aansluiten van Nederland op het Europese net van hogesnelheidsspoorlijnen belicht vanuit drie keuzes:

- een strategische keuze: is het wenselijk dat Nederland in zuidelijke richting onderdeel gaat uitmaken van het Europese net?
- een vervoerskundige keuze: wat is het gewenste kwaliteitsniveau van de internationale treinverbinding naar het zuiden, opdat deze zo goed mogelijk bijdraagt aan de doelstellingen van het rijksbeleid?
- een tracékeuze: als de bovenstaande keuzen leiden tot de noodzaak de railinfrastructuur aan te passen, hoe kan dit dan met zo min mogelijk nadelige effecten?

De strategische keuze is uitgewerkt in twee scenario's:

- een scenario waarbij Nederland volwaardig onderdeel gaat uitmaken van het Europese net van hogesnelheidsspoorlijnen, het scenario "onderdeel van";

- een scenario waarbij Nederland via klassieke treindiensten wordt verbonden met het Europese net van hogesnelheidsspoorlijnen, het scenario "verbinden met".

Deze scenario's zijn vergeleken wat betreft de economische effecten: wat zijn de gevolgen voor de Nederlandse concurrentiepositie ingeval de bereikbaarheid van andere Europese regio's wordt verbeterd. Ook de effecten voor de ruimtelijke ordening en het milieu op de langere termijn zijn gezien.

Deze scenario's zijn vervolgens uitgewerkt tot concrete vervoersalternatieven: welke treinen gaan er echt rijden, welke treinen stoppen waar, hoe vaak gaan er treinen rijden et cetera. Van de vijf onderzochte vervoersalternatieven wordt in twee gevallen geheel gebruik gemaakt van daartoe aangelegde nieuwe spoorlijnen voor hoge snelheid. Bij de drie overige alternatieven wordt gebruik gemaakt van bestaand spoor, ten gevolge waarvan het aantal internationale treinverbindingen wordt beperkt door de aanwezige goederentreinen en binnenlandse personentreinen. Deze vervoersalternatieven zijn beschreven en vergeleken wat betreft de volgende effecten: vervoerswaarde, substitutie en generatie, betrouwbaarheid, medegebruik en toekomstwaarde, energiegebruik en exploitatieresultaat. Bij elk vervoersalternatief zijn één of meer tracévarianten ontwikkeld, ten aanzien waarvan beoordelingsthema's zijn bepaald.

Per thema zijn voor de onderlinge vergelijking relevante aspecten vastgelegd. Binnen deze aspecten zijn criteria vastgesteld, waarmee de optredende effecten - waar mogelijk - worden gekwantificeerd. Op deze wijze wordt naast de beschrijving van de aard van deze effecten ook de omvang daarvan bepaald. De aldus vastgestelde kwantificeerbare eenheden (aantal woningen, lengte doorsnijding, et cetera) zijn onderling vergelijkbaar.

De volgende beoordelingsthema's zijn onderscheiden:

- natuurlijk milieu met de daarmee corresponderende aspecten landschap, ecologie en bodem en water;
- ruimtelijke ordening met de daarmee corresponderende aspecten wonen, werken, recreatie en landbouw;
- woon- en leefmilieu met de daarmee corresponderende aspecten geluid en trillingen en sociale aspecten.

Ten slotte zijn de tracévarianten ook vergeleken wat betreft investeringskosten: de voorbereidings- en uitvoeringskosten van de infrastructuur tot en met de ingebruikname.

Op basis van de effecten van de scenario's, de vervoersalternatieven en de tracévarianten is gekozen voor het volwaardig aansluiten van Nederland op het Europese hogesnelheidsspoorwegnet.

Volwaardig wordt in de PKB HSL-Zuid als volgt gedefinieerd:

- een aansluiting die voldoet aan de veiligheidseisen;
- een zo rechtstreeks mogelijke aansluiting zonder tussenstops tussen Schiphol, Rotterdam en Antwerpen;
- een aansluiting met zo hoog mogelijke rijnsnelheid;
- een aansluiting met comfort op het niveau van vliegverkeer;
- hoogwaardige ticket- en in- en uitstapfaciliteiten;
- een redelijk en vooral concurrerend tarief.

De keuze voor een volwaardige aansluiting op het Europese hogesnelheidsspoorwegnet is als Beleidsvoornemen/PKB-deel 1 aan inspraak en bestuurlijk overleg onderworpen. De reacties hebben geen aanleiding gegeven tot aanpassing van deze keuze, zodat zij uiteindelijk is verwoord in het sluitstuk van de besluitvorming: de PKB HSL-Zuid.

Deze keuze is, zoals uit het bovenstaande blijkt, het resultaat van een afweging van de betrokken belangen. Een dergelijke, vooral door beleidsmatige overwegingen bepaalde keuze inzake de inrichting van Nederland en de (economische) rol daarvan, kan de Afdeling slechts terughoudend toetsen. Slechts indien de grenzen van de bij het bepalen van die keuze bestaande beleidsvrijheid zijn overschreden, kan de Afdeling de keuze onrechtmatig achten. Uit de aard van de zaak hanteert de Afdeling dit terughoudende toetsingskader niet alleen ten aanzien van de bovengenoemde strategische keuze, maar ook ten aanzien van de overige gemaakte belangenafwegingen dan wel geformuleerde beleidsdoelinden. In de PKB HSL-Zuid worden de volgende argumenten verwoord om de noodzaak van een volwaardige aansluiting van Nederland op het Europese hogesnelheidsspoorwegnet te beklemtonen:

- het handhaven van een grootstedelijk vestigingsmilieu in de Randstad en de daartoe noodzakelijke goede internationale bereikbaarheid van Nederland en van de Randstad in het bijzonder;
- het versterken van de interne samenhang binnen de Randstad en de Stedenring Centraal Nederland door het bieden van snelle rechtstreekse verbindingen tussen de belangrijkste knooppunten;
- het mogelijk maken van een beheerste en gerichte groei van Schiphol tot mainport conform de PKB Schiphol en Omgeving;
- het bevorderen van het openbaar vervoer op alle niveau's, vanwege de toenemende congestie op de weg en in de lucht en ter vermindering van de door auto's en vliegtuigen veroorzaakte milieubelasting; de kwaliteitssprong die via een hogesnelheidslijn wordt gerealiseerd is een absolute voorwaarde voor het tot stand brengen van een substantiële substitutie van auto en vliegtuig door trein.

Met inachtneming van het bovengeschetste afwegingskader ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen grond voor het oordeel dat de hierboven gegeven onderbouwing van de beslissing om Nederland volwaardig aan te sluiten op het Europese hogesnelheidsspoorwegnet ontoereikend is.

Een ander onderdeel van de motivering van de ligging van het globale tracé van de HSL-Zuid is de gekozen ontwerpsnelheid van 300 km/uur. Meerdere appellanten verzetten zich tegen de hoogte van deze ontwerpsnelheid. Een terugkerend element in de diverse betogen is de relatie tussen de hoogte van de ontwerpsnelheid en kromming van de boogstralen. Gepleit wordt dan ook voor een lagere ontwerpsnelheid, zodat het mogelijk is een tracé te verwezenlijken waarin de bochten scherper zijn. Op deze wijze kan het tracé beter in de omgeving worden ingepast en kunnen kwetsbare gebieden of gronden met waardevolle opstallen worden gespaard. Uitvoerig is bepleit dat met name tussen Schiphol en Rotterdam een ontwerpsnelheid van 300 km/uur niet reëel is en dat een lagere

ontwerpsnelheid op dat traject, bijvoorbeeld 275 km/uur, niet leidt tot een verlenging van de reistijd op dat traject.

In de PKB HSL-Zuid is gekozen voor een ontwerpsnelheid van 300 km/uur tussen Schiphol en Rotterdam en tussen Rotterdam en de Belgische grens naar Antwerpen.

Hierboven is reeds aangegeven dat in Europees verband sinds 1990 wordt gestreefd naar de verwezenlijking van een net van hogesnelheidsspoorlijnen dat de voornaamste Europese steden verbindt.

De Europese Unie stimuleert en steunt de totstandkoming van dat netwerk, hetgeen onder meer tot uitdrukking komt in de Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het Trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem.

In bijlage 1 behorende bij de Richtlijn is bepaald dat de speciaal ten behoeve van het hogesnelheidsnet aangelegde lijnen uitgerust moeten zijn voor snelheden die gewoonlijk ten minste 250 km/uur bedragen.

De Minister heeft appellanten met zoveel woorden toegegeven dat aan deze Richtlijn zou zijn voldaan indien een ontwerpsnelheid van 250 km/uur wordt gekozen.

Een ontwerpsnelheid van 300 km/uur verdient volgens de Minister echter de voorkeur om de navolgende redenen.

Een belangrijk element in de keuze tot het volwaardig aansluiten van Nederland op het Europese net van hogesnelheidslijnen is de daarmee te bereiken substitutie van autoverkeer en vliegverkeer door treinverkeer. De substitutie van autoverkeer door treinverkeer betreft ook binnenlands verkeer. Verkorting van de reistijd wijzigt de concurrentieverhouding tussen het autoverkeer en het openbaar vervoer ten gunste van het openbaar vervoer. Met een hogere snelheid zullen dus meer reizigers gebruik maken van het binnenlandse deel van de HSL-Zuid.

In de planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving, goedgekeurd door de Tweede en Eerste Kamer op 29 juni 1995, respectievelijk 28 november 1995, wordt de substitutie van vliegverkeer door vervoer per hogesnelheidstrein bij uitstek gezien als maatregel voor het terugdringen van geluidhinder, luchtverontreiniging en energiegebruik.

In deze planologische kernbeslissing is de verbetering van de kwaliteit van het milieu (milieudoelstelling) uitdrukkelijk geplaatst naast de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol tot mainport (mainportdoelstelling). De planologische kernbeslissing spreekt in dit opzicht van het algemeen beleidsuitgangspunt van de dubbeldoelstelling.

De Minister heeft benadrukt dat door het opnemen van Nederland in het Europese netwerk van hogesnelheidsspoorwegverbindingen de voorwaarden worden geschapen voor een substitutie van ten minste 5 miljoen passagiers in 2015. Deze substitutie is dringend gewenst om een ontwikkeling van Schiphol overeenkomstig de dubbeldoelstelling te kunnen realiseren. De Minister heeft er op gewezen dat, wil de HSL-Zuid kunnen concurreren met het vliegverkeer, de treinreistijd op het traject Schiphol-Parijs niet meer mag bedragen dan 3 uur. Gezien de lagere snelheden die op sommige delen van het traject worden gereden, te denken valt aan het deel van het tracé op bestaand spoor rond Rotterdam en het traject Antwerpen-Brussel, moeten de

andere delen van het tracé worden ontworpen met een zo hoog mogelijke ontwerpsnelheid.

Daarnaast wijst de Minister er op dat thans in Europa een trend waarneembaar is om bij de aanleg van de nieuwe delen van het hogesnelheidsspoorwegnet uit te gaan van snelheden van 300 km/uur (België) tot 350 km/uur (Frankrijk). Daarmee loopt de ten behoeve van de HSL-Zuid gekozen ontwerpsnelheid niet uit de pas.

Ook de exploitatiekosten hebben een rol gespeeld bij de keuze voor een hogere ontwerpsnelheid dan de in bijlage 1 van de Richtlijn vastgelegde 250 km/uur. Het traject Amsterdam-Brussel-Parijs/Londen gaat over het grondgebied van meerdere landen. De exploitatie van dat traject is in handen van de daar opererende spoorwegmaatschappijen. Er is een samenwerkingsverband aangegaan, inhoudende dat de kosten van de aanschaf en het onderhoud van het treinmaterieel worden gedeeld. De verdeelsleutel is gebaseerd op de tijdsduur die een trein feitelijk in een land is. Hoe groter het deel van de totale tijdsduur dat een trein zich in een bepaald land bevindt, hoe groter het deel van de exploitatiekosten dat voor rekening komt van de spoorwegmaatschappij die dat land bedient.

In reactie op de stelling van appellanten dat vanwege het korte traject tussen Schiphol en Rotterdam de reistijd niet noemenswaardig wordt verlengd indien de ontwerpsnelheid 275 km/uur is, heeft de Minister het volgende gesteld.

Bij besluiten omtrent de aanleg van omvangrijke infrastructuur, zoals de HSL-Zuid, wordt niet alleen rekening gehouden met het niveau van het huidige daarvan gebruik makende materieel, maar worden mogelijke toekomstige ontwikkelingen ingecalculeerd. Niet valt uit te sluiten dat een nieuwe generatie treinen zal beschikken over sterkere motoren. Zij zullen dan ook sneller kunnen accelereren tot de gewenste snelheid, zodat op een groter deel van het traject met deze snelheid kan worden gereden. Alsdan kan tijdwinst worden geboekt.

Volgens de Minister zal de ontwerpsnelheid van 300 km/uur ook daadwerkelijk worden benut. Met het huidige hogesnelheidsmaterieel zal op het traject ten noorden van Rotterdam over een afstand van 15,8 km in elke rijrichting met 300 km/uur worden gereden. Op het traject Rotterdam-Antwerpen zijn de treinen, afhankelijk van de rijrichting over 33,8 km, respectievelijk 22,7 km op topsnelheid.

Het bovenstaande in aanmerking genomen ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen grond voor het oordeel dat de keuze voor een ontwerpsnelheid van 300 km/uur niet aan het besluit tot de aanleg van de HSL-Zuid overeenkomstig het globale tracé ten grondslag mocht worden gelegd.

B. Alternatieve tracés

Een groot aantal appellanten verzet zich tegen de ligging van het in de PKB HSL-Zuid opgenomen globale tracé. Zij opteren voor alternatieve tracés. Ten aanzien van sommige van deze alternatieven wordt betoogd dat zij ten onrechte in de besluitvormingsprocedure zijn afgevallen, ten aanzien van

andere wordt gesteld dat zij ten onrechte niet bij de besluitvorming zijn betrokken.

Na een korte beschrijving van de wijze waarop de keuze voor het gekozen globale tracé tot stand is gekomen, volgt een bespreking van dit tracé in relatie tot de door appellanten daar tegenover gestelde alternatieven. Deze bespreking heeft ook betrekking op de beroepsgronden inzake de vermeende gebreken in het uitgevoerde MER.

Hierboven is aangegeven dat de in de Nieuwe HSL-Nota opgeworpen vraag naar het al dan niet aansluiten van Nederland op het Europese net van hogesnelheidsspoorlijnen belicht is vanuit drie keuzes, waaronder de tracékeuze. Ten behoeve van deze keuze zijn in de Nieuwe HSL-Nota de effecten van diverse tracévarianten beschreven ten opzichte van de te verwachten situatie in het jaar 2015 zonder de aanleg van de HSL-Zuid. Bij het ontwikkelen van deze tracévarianten is steeds uitgegaan van de volgende drie uitgangspunten:

- de halteplaatsen: Rotterdam (Den Haag), Schiphol en Amsterdam;
- het (rijks)beleid ten aanzien van nieuwe infrastructuur en de gevolgen ervan voor de ruimtelijke ordening en het milieu;
- de baanconcepten, zoals de hoogteligging en wijze van uitvoering van de spoorlijn, waarbij rekening is gehouden met de technische eisen die worden gesteld aan een hogesnelheidsspoorlijn.

Deze tracévarianten zijn met elkaar vergeleken, eerst voor het gebied ten noorden van Rotterdam, daarna voor het gebied ten zuiden van Rotterdam.

B1. Schiphol-Rotterdam

De Minister heeft zich op het standpunt gesteld dat geen gebruik moet worden gemaakt van de bestaande infrastructuur, maar dat nieuwe lijnen moeten worden aangelegd. Hij wijst hiertoe op het volgende. Na uitvoering van de Rail 21-werken zal het traject Warmond-Rotterdam grotendeels viersporig zijn. Ondanks deze uitbreiding kan de hoesnelheidstrein, gezien de voorgenomen snelheid daarvan, niet rijden op de bestaande infrastructuur. De Minister voert aan dat de capaciteit van deze infrastructuur te laag is en dat ten gevolge daarvan de betrouwbaarheid van het dienstbetoon niet voldoet aan de eisen van een "volwaardige aansluiting" op het Europese hogesnelheidsspoorwegnet. Gelet hierop concludeert de Minister dat de aanpassing van de bestaande lijn tussen Schiphol en Rotterdam onvoldoende bijdraagt aan de doelstellingen, zoals de substitutiedoelstelling en die tot de internationale bereikbaarheid van de Randstad, die hebben geleid tot de keuze voor een ontwerpsnelheid van 300 km/uur.

Tot een soortgelijke conclusie komt hij met betrekking tot de variant BLN 160/200, waarin de Rail 21-infrastructuur wordt aangepast in die zin dat ook het traject Hoofddorp-Warmond en de passage door Delft viersporig zijn. Om de gewenste volwaardige aansluiting op het Europese hogesnelheidsspoorwegnet te bereiken is het volgens de Minister noodzakelijk dat gebruik wordt gemaakt van nieuw aan te leggen spoorlijnen. Deze gevolgtrekking komt de Afdeling niet onaannemelijk voor. In de Nieuwe HSL-Nota zijn voor het gebied ten noorden van Rotterdam de volgende vier nieuw aan te leggen tracés met subvarianten met elkaar

vergeleken: het tracé dat gebundeld loopt langs de bestaande spoorlijn Schiphol-Leiden-Den Haag-Rotterdam (de BBLN) en drie tracés met subvarianten door het Groene Hart (A of A1 of A1verschoven; B of B3; NM1 of NM8). De varianten zijn qua effecten beschreven ten opzichte van de te verwachten situatie in het jaar 2015.

In vergelijking met de varianten door het Groene Hart is de reistijd van het bundelingsalternatief BBLN circa 10 minuten langer. Volgens de Minister heeft deze langere reistijd een negatieve weerslag op het binnenlandse reizigerspotentieel en daarmee op het exploitatieresultaat. Verder zijn de omgevingseffecten in de stedelijke gebieden negatiever dan die in de varianten door het Groene Hart. Weliswaar kunnen maatregelen worden genomen om de lijnen in de stedenbouwkundige structuur in te passen, doch de hiermee gepaard gaande kosten zijn aanzienlijk. In verband met het slechtere exploitatieresultaat en de hogere aanlegkosten van de BBLN is de bundelingsvariant in de Nieuwe HSL-Nota afgewezen.

De overige in de Nieuwe HSL-Nota beschreven varianten zijn nieuwe lijnen door het Groene Hart. Zij zijn trapsgewijs met elkaar vergeleken.

Variant A1 ligt iets meer op de rand van het stedelijk gebied dan variant A. Mede daardoor is in variant A1 de aantasting van stiltegebieden en de landschappelijke openheid minder dan in variant A. Ook de aanlegkosten zijn lager. Variant A1verschoven wijkt op lokale aspecten af van variant A1 en kan als een nadere uitwerking daarvan worden beschouwd.

De tracés B en B3 verschillen nauwelijks, behalve ter hoogte van Pijnacker en Nootdorp. Variant B belemmert de verdere verstedelijking rond de Hofpleinlijn aanzienlijk en tast het glasgebied bij Pijnacker aan. B3 heeft nadelige effecten voor de bestaande situatie in Pijnacker, het glastuinbouwgebied Noukoop. Omdat de Minister de verdere mogelijkheden voor verstedelijking zwaar laat wegen, geniet tracé B3 bij hem de voorkeur boven tracé B.

De tracés NM1 en NM8 worden in de meest kwetsbare gebieden van het Groene Hart ondertunneld. Omdat NM8 aanzienlijk minder kost en voor het overige goed inpasbaar is, is deze variant positiever gewaardeerd dan NM1. Voor de uiteindelijke afweging over de nieuw aan te leggen lijnen door het Groene Hart zijn derhalve drie varianten met elkaar vergeleken: A1, B3 en NM8.

Hoewel tracé A1 om het belangrijke centrale open gebied en tevens stiltegebied tussen Hoogmade en Hazerswoude-Dorp heen is geleid, tast variant B3 de openheid van het Groene Hart minder aan. Een belangrijk nadeel van de laatstgenoemde variant is echter dat hiermee in verdergaande mate het verstedelijkte gebied wordt doorsneden. Ten opzichte van A1 beperkt B3 in sterkere mate de ontwikkeling van de VINEX-locaties.

De NM8-variant, met de ondertunneling van het Groene Hart, het zogeheten IPNR-gebied ten noorden van Rotterdam en de VINEX-locatie Noordrand 2 steekt in de vergelijking van het merendeel van de beschreven effecten gunstig af ten opzichte van A1 en B3. Daar staat tegenover dat de investeringskosten van de NM8-variant, vanwege de (gedeeltelijke) ondergrondse ligging, ook aanzienlijk hoger zijn dan die van de andere twee varianten. In de Nieuwe HSL-Nota is de NM8-variant getypeerd als het meest milieu-vriendelijke alternatief als bedoeld in het destijds geldende artikel 41j,

derde lid, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (thans artikel 7.10, derde lid, van de Wet milieubeheer).

Op basis van de vergelijking van de beschreven tracévarianten is in de Nieuwe HSL-Nota een voorkeur uitgesproken voor het tracé ten oosten van Zoetermeer: de tracévariant A1.

Bij brief van 2 december 1994 heeft de Commissie voor de Milieu-effectrapportage op grond van artikel 7:26 van de Wet milieubeheer haar toetsingsadvies over de Nieuwe HSL-Nota, waarin is opgenomen het MER, uitgebracht aan de Minister. De Commissie is van mening dat in het MER veel goede en voor de besluitvorming relevante informatie is gepresenteerd. Naar haar mening zou het evenwel aanbeveling verdienen om een nadere studie te verrichten naar twee tracévarianten: een partieel zessporige BBLN-variant, zoals voorgesteld door de Technische Universiteit Delft en de Bosvariant.

De Afdeling leidt uit dit advies af, dat de Commissie het niet noodzakelijk acht dat ook andere, niet in de Nieuwe HSL-Nota beschreven, tracévarianten bij de besluitvorming worden betrokken. In ieder geval blijkt uit dit advies niet dat de Commissie het ontbreken van een beschrijving van andere mogelijke tracévarianten als een leemte in kennis en informatie beschouwt. In hetgeen appellanten hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat in weerwil van het advies van de Commissie alsnog ook andere dan de door de Commissie genoemde tracévarianten aan een nader onderzoek hadden moeten worden onderwerpen.

De Afdeling betreft hierbij de omstandigheid dat meerdere door appellanten bedoelde varianten in bepaalde deelgebieden kunnen worden beschouwd als subvarianten van wel onderzochte tracévarianten.

Zo bestaan er raakvlakken tussen de door de Stichting Natuur en Milieu bedoelde variant van de Kamer van Koophandel Haaglanden (een strakke bundeling met de snelwegen A4 en A13) en de in het MER beschreven tracévarianten WB3 en B3.

Gelet op het bovenstaande is de Afdeling van oordeel dat de in de Nieuwe HSL-Nota beschreven tracévarianten, tezamen met de hieronder te bespreken variant van de Technische Universiteit Delft en de Bosvariant, ten grondslag konden worden gelegd aan de besluitvorming over dit deel van de HSL-Zuid.

Geen van de appellanten heeft aannemelijk kunnen maken dat het MER onvoldoende informatie bevat over de wijze waarop de HSL-Zuid zal worden uitgevoerd, alsmede over de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienden te worden genomen.

Mede naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage is de aanvullende Studie BBLN verricht. In deze studie, ook wel de TU-Delft-variant genoemd, is het BBLN-tracé geheel opnieuw ontworpen op basis van een meer gedetailleerd onderzoek dan in de eerdere studies. De hoofdconclusie luidt dat het nieuwe BBLN-ontwerp ten opzichte van het in PKB-deel 1 opgenomen ontwerp niet wezenlijk verbeterd is, terwijl de kosten aanzienlijk hoger zijn geworden.

De Afdeling is niet gebleken dat deze conclusie onjuist is, in verband waarmee de Afdeling de keuze dit onderzoeksrapport niet als een aanvullend MER in procedure te brengen, niet onredelijk acht.

Ook is naar aanleiding van de inspraakreacties, adviezen en bevindingen de Studie tracé WB3 (een bundeling van de HSL-Zuid met de A13 en A4) uitgevoerd. In deze Studie is het tracé beschreven op dezelfde wijze als het voorkeursalternatief A1 en is daarmee vergeleken. Teneinde deze variant volwaardig en evenwichtig in de besluitvorming te betrekken is besloten deze Studie als aanvulling op het MER in procedure te brengen, hetgeen de Afdeling juist voorkomt.

Verder is gebleken dat in de periode van eind 1994 tot mei 1996 per regio overleg is gevoerd met de besturen van provincies, stadsregio's, gemeenten, water- en hoogheemraadschappen.

Tijdens dit overleg zijn aanpassingen aan tracévariant A1 aan bod gekomen ter plaatse van Haarlemmermeer-Hoogmade, Zoetermeer-Bleiswijk en Rotterdam-Noord. Van deze aanpassingen is de beslissing tot het aanleggen van een boortunnel in het Groene Hart de meest in het oog springende. In de Nieuwe HSL-Nota werd aanvankelijk een bovengrondse ligging in de Polder Achthoven voorgesteld, met een gegraven tunnel onder de Oude Rijn en vervolgens eerst een 8 meter diepe tunnelbak en vanaf even ten noorden van Hazerswoude een 4 meter diepe tunnelbak. Naar aanleiding van de diverse inspraakreacties en bestuurlijk overleg is uiteindelijk besloten tot een boortunnel. De tunnel heeft hetzelfde verloop als het desbetreffende gedeelte van de oorspronkelijke tracévariant A1, onverminderd de mogelijkheid het tracé een meer gestrekt verloop te geven. Beroepsgronden dienaangaande komen aan bod bij de bespreking van tracédeel 3.

Alles overziende is gekozen voor een zo rechtstreeks mogelijke hogesnelheidsspoorlijn, zonder tussenhaltes op het traject Schiphol-Rotterdam moet worden aangelegd. Het gekozen en in de PKB HSL-Zuid vastgelegde tracé is de hierboven beschreven tracévariant A1 en loopt vanaf Nieuw-Vennep, oostelijk van Leiderdorp en Zoetermeer, met een boortunnel door het Groene Hart, naar Rotterdam.

Met betrekking tot de gekozen tracévariant A1 is door W.M. Tap en anderen aangevoerd dat de ligging van het tracé tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek wezenlijk afwijkt van de variant die in de ontwerp-PKB is opgenomen. Appellanten zijn om deze reden van mening dat het tracé A1 niet had kunnen worden gekozen, dan nadat een aanvulling op het MER in procedure is gebracht.

De Afdeling stelt voorop dat de door appellanten bedoelde verschuiving in twee stappen heeft plaatsgevonden.

De eerste stap is de verschuiving van het tracé zoals dat is opgenomen in de HSL-Nota ten opzichte van het tracé zoals dat is opgenomen in de Nieuwe HSL-Nota.

Deze verschuiving kan om de navolgende reden in dit kader geen rol spelen. In 1991 is de zogenoemde HSL-Nota verschenen. Naar aanleiding van de inspraakreacties, adviezen en bestuurlijk overleg, externe ontwikkelingen en nader onderzoek, is besloten de HSL-Nota in te trekken en integraal te vervangen door de in maart 1994 uitgebrachte Nieuwe HSL-Nota.

Omdat de HSL-Nota is vervangen door de Nieuwe HSL-Nota en de laatstgenoemde - als ontwerp-PKB - in de met wettelijke waarborgen omgeven procedure is gebracht, staan de wijzigingen als zodanig tussen de HSL-Nota en de Nieuwe HSL-Nota buiten de orde van dit geding.

Wel aan de orde kan komen de tweede door appellanten bedoelde verschuiving. Appellanten stellen dat het tracé ongeveer 150 m in de richting van Berkel verschuift, terwijl de ligging op een hoge dijk wordt vervangen door een half-verdiepte ligging. Volgens de Minister is er geen sprake van een wezenlijke verandering, maar gaat het om een optimalisering ten opzichte van het oorspronkelijke tracé ter plekke.

Dit standpunt komt de Afdeling niet onjuist voor. Daarbij neemt de Afdeling in overweging dat de Commissie voor de Milieu-effectrapportage in haar advies van 2 december 1994 over de Nieuwe HSL-Nota heeft aangegeven dat het aanbeveling verdient om voor een aantal milieuknelpunten van een voldoende ruime bandbreedte uit te gaan, zodat bij de nadere uitwerking van de PKB HSL-Zuid in het tracébesluit HSL-Zuid verbetering van deze knelpunten niet onmogelijk wordt gemaakt.

In de PKB HSL-Zuid is dit voorstel van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage overgenomen en een horizontale en verticale bandbreedte van 250 m, respectievelijk 25 m vastgelegd. De door appellanten bedoelde verschuiving en verdiepte aanleg blijven binnen deze bandbreedte.

Ten behoeve van het tracébesluit HSL-Zuid is op basis van het bovengenoemde toetsingsadvies van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage een aanvulling op het MER van de PKB HSL-Zuid opgesteld. Het betreft een verdere uitwerking en voortzetting van het MER op uitvoeringsniveau, waarbij met name de tracering, hoogteligging, ontwerp, uitvoeringswijze en inpassing in de lokale omgeving zijn beschreven. Niet is gebleken dat hiermee de milieu-effecten niet afdoende zijn beschreven, zodat dit bezwaar geen doel treft.

Voor zover meerdere appellanten het gekozen tracé verwerpen, omdat Den Haag daarin niet als halteplaats is opgenomen, verwijst de Afdeling ten eerste naar de hierboven weergegeven beschrijving van de diverse onderzochte tracévarianten en de waardering hiervan in de totstandkoming van de PKB HSL-Zuid. Niet is gebleken dat bij de besluitvorming goede en voor die besluitvorming relevante informatie ontbrak. Ook is niet gebleken dat bij de keuze Den Haag niet als tussenstop op te nemen in het tracé van de HSL-Zuid de grenzen van de beleidsvrijheid zijn overschreden. In zoverre ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de vaststelling van het tracé Schiphol-Rotterdam overeenkomstig tracévariant A1 onredelijk is.

De door meerdere appellanten aangevoerde strijdigheid van tracévariant A1 met eerder Rijksbeleid, zoals verwoord in de bij de VINEX behorende planologische kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid, het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2) en het Structuurschema Groene Ruimte brengt de Afdeling niet tot een ander oordeel. De Minister heeft uitvoerig en gemotiveerd betoogd dat en waarom het verloop van het tracé door het Groene Hart niet in strijd is met het in eerdere beleidsstukken verwoorde Groene Hart-beleid, mobiliteits- en milieubeleid. Bij de keuze tot aanleg van de HSL-Zuid is derhalve stilgestaan bij het belang van de continuïteit en consistentie van het Rijksbeleid. Voor zover het besluit tot de aanleg van de HSL-Zuid conform tracévariant A1 al zou moeten worden

beschouwd als een (gedeeltelijke) breuk met dat beleid, oordeelt de Afdeling dat het in de planologische kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid, het SVV-2 en het Structuurschema Groene Ruimte neergelegde beleid algemeen van aard is waarvan in dit geval gemotiveerd is afgeweken door middel van een latere planologische kernbeslissing met een specifiek karakter. Een dergelijke afwijking past binnen de aan de vaststeller van een planologische kernbeslissing toekomende vrijheid om op grond van gewijzigde inzichten andere beleidskeuzes te maken. Op basis van al het bovenstaande is de Afdeling van oordeel dat de vaststelling van het tracé tussen Schiphol en Rotterdam overeenkomstig de variant A1 niet onredelijk is.

B.2. Rotterdam-Belgische grens

In het kader van het in juni 1988 door de Nederlandse Spoorwegen gepresenteerde plan voor de uitbreiding van de treindienst vanaf 1996, genoemd: Rail 21, wordt het bestaande spoortraject tussen Rotterdam en de Moerdijkbrug viersporig gemaakt. Dit wordt door de Minister nodig geacht om dit druk bereden traject geschikt te maken voor het in Rail 21 prognosticeerde gebruik. Deze uitbreiding is ook nodig om de groei in het kader van het door de Nederlandse Spoorwegen gepresenteerde plan voor de uitbreiding van het goederenvervoer, genoemd: Rail 21 Cargo, te kunnen verwerken. De Minister verwacht dat het viersporige baanvak rond het jaar 2010 tot de capaciteitsgrens zal zijn benut. Een verdere uitbreiding van het aantal sporen door het stedelijk gebied van Dordrecht, met zijn beweegbare bruggen en scherpe bochten, acht de Minister niet goed mogelijk. De eventuele benutting van dit baanvak door de hogesnelheidstreinen leidt tot opheffing van een aantal binnenlandse treinen of goederentreinen. Volgens de Minister strookt dat niet met het rijksbeleid dat immers het bevorderen van railvervoer tot doel heeft. De Minister acht het dan ook onvermijdelijk dat op het traject Rotterdam-Moerdijk nieuwe lijnen worden aangelegd voor de HSL-Zuid. Het huidige spoortraject tussen Lage Zwaluwe, ten zuiden van de Moerdijkbrug, en de Belgische grens, blijft ook na uitvoering van Rail 21, tweesporig. Gezien de in het kader van Rail 21 en Rail 21 Cargo voorziene dienstregeling waarbij met name rekening is gehouden met een forse groei van het goederenvervoer richting Antwerpen, zal benutting van het huidige spoortraject door hogesnelheidstreinen ten koste gaan van de voor de binnenlandse treinen of goederentreinen beschikbare capaciteit. Ook ten aanzien van dit traject is de Minister van mening dat het noodzakelijk is om ten behoeve van de HSL-Zuid nieuwe sporen aan te leggen.

In hetgeen appellanten hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de Minister zich ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat tussen Rotterdam en de Belgische grens de aanleg van nieuwe spoorlijnen ten behoeve van de HSL-Zuid noodzakelijk is.

In de Nieuwe HSL-Nota zijn voor het gebied ten zuiden van Rotterdam de volgende 3 nieuw aan te leggen tracés met subvarianten met elkaar vergeleken:

- het traject Rotterdam-Roosendaal, dat wil zeggen de grensovergangEssen (de nul-variant: de infrastructuur die aanwezig is na uitvoering van Rail 21, BBLZ, Fnoord-FH, H en MZ8);
- het traject Rotterdam-Breda, dat wil zeggen de grensovergang Hazeldonk (Fnoord-Fzuid(west) en Fnoord-Fzuid(oost));
- het traject Rotterdam-Bergen op Zoom, dat wil zeggen de grensovergang Zandvliet (Fnoord-FH-GH en H-GH).

Deze tracévarianten zijn eerst per grensovergang beschreven en onderling vergeleken. Iedere grensovergang heeft een representatieve tracévariant opgeleverd. Uit de drie representatieve varianten is het uiteindelijke tracé gekozen.

Van de tracévarianten die bij Essen de grens naar België overgaan, wordt de met de bestaande infrastructuur gebundelde variant BBLZ door de Minister ongunstig gewaardeerd wat betreft de effecten op woon- en werklocaties. Met name de aantasting van het stedelijk gebied van Oudenbosch en Roosendaal is hier debet aan. Deze variant pakt wel goed uit wat betreft het aspect landbouw.

De varianten BBLZ en Fnoord-FH doorsnijden het Develgebied, hetgeen tot uitdrukking komt in de ongunstige score voor de aspecten landschap en bodembeschermingsgebieden. Zij leiden tot kwantitatief biotoopverlies en het doorsnijden van vier toekomstige recreatieve gebieden. Omdat de bundeling van Fnoord-FH met de autosnelweg A17 niet optimaal is, veroorzaakt deze variant de grootste toename van de geluidbelaste oppervlakte. De variant H loopt ten dele langs de autosnelweg A29 en trekt een nieuwe lijn ten noorden en ten westen van Barendrecht, hetgeen tot versnippering leidt. Daarnaast vergroot deze variant de barrière van de A29 tussen Barendrecht en de VINEX-locatie Barendrecht-Smitshoek. De tracévariant MZ8 wordt in de meest kwetsbare gebieden ondertunneld. Deze variant is daardoor kostbaar, maar scoort in het algemeen gelijk aan of gunstiger dan de andere varianten voor de thema's natuurlijk milieu en woon- en leefmilieu. Deze variant is de meest milieuvriendelijke variant als bedoeld in artikel 7.10, derde lid, van de Wet milieubeheer. De variant Fnoord-FH is als de representatieve variant aangemerkt.

De twee varianten die bij Hazeldonk de grens overgaan, zijn ten zuiden van de Moerdijk strak gebundeld met de autoweg A16. De onderlinge verschillen tussen de oostelijk van de A16 gelegen variant en die ten westen van de A16 zijn niet groot. Fnoord-Fzuid(west) is als de representatieve variant aangemerkt.

De varianten die bij Zandvliet de grens overgaan (Fnoord-FH-GH en H-GH) bestaan uit (traject-)componenten van de hierboven reeds beschreven varianten. Fnoord-FH-GH is als de representatieve variant aangemerkt. Zoals hierboven al is aangegeven, zijn de per grensovergang geselecteerde representatieve varianten met de nul-variant en ook onderling vergeleken. Alle drie hebben in vergelijking met de nul-variant een verdergaand effect op de omgeving. Uit de onderlinge vergelijking van de relevante aspecten blijkt dat Fnoord-Fzuid(west) voor de omgeving het minst ongunstig is.

Op basis van deze vergelijking is in de Nieuwe HSL-Nota een voorkeur uitgesproken voor dit tracé, dat bundelt met de autosnelweg A16. Bij deze voorkeur heeft ook een rol gespeeld de mogelijkheid dit tracé voor

medegebruik te benutten, zowel voor treinen tussen de Randstad en de Noord-Brabantse steden, als voor treinen tussen Arnhem-Nijmegen, de Noord-Brabantse steden en Antwerpen-Brussel. Het op deze wijze mogelijk gemaakte medegebruik bevordert volgens de Minister de binnenlandse substitutie van auto- door treinverkeer, waarmee zowel een milieubelang als een economisch belang is gediend.

De keuze op welke plaats de nieuw aan te leggen lijn de grens met België passeert is niet slechts een Nederlandse aangelegenheid. Ten tijde van het uitbrengen van de Nieuwe HSL-Nota, waarin de voorkeur is uitgesproken voor een grenspassage bij Hazeldonk, was nog geen overeenstemming bereikt met Vlaanderen over de tracering van de HSL-Zuid tussen Rotterdam en Antwerpen. De Minister heeft onderkend dat Nederland en Vlaanderen tot een gezamenlijke tracékeuze moeten komen. Om die reden is vrij kort na het uitbrengen van de Nieuwe HSL-Nota een gezamenlijke Vlaams-Nederlandse studie verricht naar mogelijke tracé-alternatieven tussen Rotterdam en Antwerpen.

De op Nederlands grondgebied liggende tracévarianten die in deze studie aan de orde komen, zijn dezelfde als die welke zijn beschreven in de Nieuwe HSL-Nota, zij het dat naar aanleiding van inspraak, overleg en advisering aanpassingen daaraan zijn doorgevoerd. De Vlaams-Nederlandse werkgroep heeft twee tracés in ogenschouw genomen: het tracé Fnoord-FH-GH-Havenweg en het tracé Fnoord-Fzuidwest-E19. Het Havenwegtracé in België bundelt met de Havenweg A12. Het E19-tracé aldaar bundelt zo veel mogelijk met de autosnelweg E19.

Beide tracés zijn vergeleken wat betreft de aspecten vervoer, ruimtelijke ordening, milieu en kosten.

In haar eindrapport van maart 1996 stelt de werkgroep dat het Fnoord-Fzuidwest-E19-alternatief uit een oogpunt van vervoer, ruimtelijke ordening en milieu en aanlegkosten de voorkeur verdient boven het Fnoord-FH-GH-Havenweg-alternatief.

Vanwege de goede bundeling met de A16 en de E19 in Nederland en Vlaanderen en de (geringere) lengte zijn de effecten op het gebied van de ruimtelijke ordening en milieu van het eerstgenoemde alternatief minder ingrijpend dan die van de laatstgenoemde. De geringere lengte, de daarmee te bereiken kortere reistijd en het betere exploitatieresultaat en de goede mogelijkheden tot medegebruik pleiten volgens de werkgroep voor het alternatief Fnoord-Fzuidwest-E19. De aanlegkosten daarvan zijn ook lager dan die van het alternatief.

Op basis van dit advies is tussen Nederland en Vlaanderen overeenstemming bereikt over de gezamenlijke tracékeuze. De Vlaamse regering heeft op 23 mei 1996 de gewijzigde gewestplannen Antwerpen en Turnhout vastgesteld. Op dezelfde datum is vastgesteld deel 3 van de PKB HSL-Zuid, het Kabinetsstandpunt.

Zoals bij de bespreking van het traject Schiphol-Rotterdam al is vermeld, is in de periode van eind 1994 tot mei 1996, dat wil zeggen tussen de vaststelling van de Nieuwe HSL-Nota en de vaststelling van deel 3 van de PKB HSL-Zuid (het Kabinetsstandpunt), overleg gevoerd met de besturen van provincies, stadsregio's, gemeenten, water- en hoogheemraadschappen.

Tijdens dit overleg zijn aanpassingen aan het tracé Fnoord-Fzuidwest aan bod gekomen ter plaatse van onder meer Barendrecht, het Develgebied, de Hoeksche Waard en de Biesbosch, Zevenbergschen Hoek en het gedeelte tussen Prinsenbeek en het knooppunt Galder.

Door de met Barendrecht overeengekomen oplossing voor de passage door die gemeente, komt tracé H volgens de Minister niet meer voor realisering in aanmerking. Wat betreft het tracé ter hoogte van Breda-Prinsenbeek is, mede op voorstel van de gemeenten Breda en Prinsenbeek, een studie verricht naar een strakke bundeling van de HSL-Zuid en de te verbreden autosnelweg A16. Verder is een verdiepte ligging nabij Prinsenbeek onderzocht. Het resultaat daarvan is neergelegd in de op 3 juni 1996 verschenen Aanvulling op het MER bij de Nieuwe HSL-Nota: HSL-A16 Breda-Prinsenbeek.

Naar aanleiding van de behandeling van PKB deel 3 door de Tweede Kamer van de Staten Generaal is, met toepassing van artikel 2a, zevende lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de PKB HSL-Zuid gewijzigd vastgesteld, in die zin dat daarin alsnog is opgenomen de verschuiving van de te verbreden A16. Aldus maken het verbreden en verschuiven van de A16 tussen Prinsenbeek-Noord en het knooppunt Galder, inclusief de aanleg van het knooppunt Princeville en van de A58 tot aan de gemeentegrens van Breda onderdeel uit van de PKB HSL-Zuid.

Alles overziende is de hierboven beschreven tracévariant Fnoord-Fzuidwest gekozen en in de PKB HSL-Zuid vastgelegd. Deze variant loopt tussen Rotterdam en het Hollandsch Diep volgens een nieuw rechtstreeks tracé door IJsselmonde en de Hoeksche Waard. Tussen het Hollandsch Diep en de Belgische grens wordt de HSL-Zuid aangelegd volgens een tracé dat vrijwel geheel bundelt met de autosnelweg A16 (E19).

Wat betreft het tracé tussen het Hollandsch Diep en de Belgische grens kan in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanleiding worden gevonden voor het oordeel dat de grenzen van de bij het maken van genoemde keuze bestaande beleidsvrijheid zijn overschreden, ten gevolge waarvan deze keuze onrechtmatig zou zijn.

Met betrekking tot de gekozen tracévariant is met name het deel tussen Rotterdam en het Hollandsch Diep bestreden.

Volgens appellanten leidt de HSL-Zuid in het Develgebied en de Hoeksche Waard tot een onaanvaardbare aantasting en versnippering van het landschap. Volgens appellanten verzetten de bij de VINEX behorende planologische kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid en het Structuurschema Groene Ruimte zich tegen deze aantasting en versnippering. Appellanten wijzen erop dat bundeling van bestaande en toekomstige infrastructuur uitgangspunt is van het rijksbeleid.

Op twee plaatsen wordt de HSL-Zuid niet gebundeld met bestaande infrastructuur: in het Groene Hart en de Hoeksche Waard/het Develgebied. Omdat uiteindelijk wat betreft het Groene Hart is gekozen voor een ondergrondse ligging van het tracé zou ook de Hoeksche Waard/het Develgebied ondertunneld moeten worden. Anderen hebben een nieuw alternatief omarmd voor de passage van de Hoeksche Waard en het Develgebied; de Drechtsteden-variant genoemd.

De Afdeling overweegt dienaangaande als volgt. In haar toetsingsadvies van 2 december 1994 constateert de Commissie voor de Milieu-effectrapportage dat behoudens een aantal hier niet relevante leemten in kennis, op basis van het MER een verantwoorde tracékeuze op PKB-niveau mogelijk is. De Commissie heeft zich, anders dan in haar advies ten aanzien van het traject ten noorden van Rotterdam, niet op het standpunt gesteld dat het aanbeveling zou verdienen om een nadere studie te verrichten naar andere specifieke tracévarianten ten zuiden van Rotterdam. In ieder geval blijkt uit dit advies niet dat de Commissie het ontbreken van een beschrijving van de door insprekers op de Nieuwe HSL-Nota geopperde Dordrechtvariant als een leemte in kennis en informatie beschouwt. Wel is de Commissie van mening dat voor het Develgebied nadrukkelijk naar een verantwoorde landschappelijke en geluidwerende inpassing dient te worden gezocht. Dit advies bouwt in zoverre voort op hetgeen in de Nieuwe HSL-Nota is gesteld over de inpassing in het Develgebied. In de Nieuwe HSL-Nota is namelijk aangekondigd dat nog een nadere keuze moet worden gemaakt uit drie wijzen van inpassing: een hoge ligging, een ligging op maaiveld en een open tunnelbak. Naar aanleiding van hetgeen op basis van de inspraak, het overleg en advies naar aanleiding van de Nieuwe HSL-Nota naar voren is gebracht, zijn drie extra inpassingswijzen toegevoegd aan het uit te voeren onderzoek: een gegraven tunnel, een geboorde tunnel en een zogeheten combivariant (een combinatie van een hoge ligging ten noorden en een open tunnelbak ten zuiden van de Devel). Uiteindelijk is op basis van de inpassingsstudie gekozen voor een ligging op maaiveld in het Develgebied overeenkomstig variant Fnoord. Een verdiepte ligging wordt ongewenst geacht omdat, los van de daarmee gepaard gaande extra aanlegkosten, het bodemarchief en de bodemopbouw worden aangetast. Ook is rekening gehouden met het Landinrichtingsplan IJsselmonde. Het Landinrichtingsplan IJsselmonde is een uitwerking van het bufferzonebeleid en de plannen voor de Randstad groenstructuur.

Binnen de gemeenten Heerjansdam en Zwijndrecht liggen zowel natuur- als recreatiegebieden die ten gevolge van de HSL-Zuid worden aangetast. Onder aantasting verstaat de Minister zowel vernietiging als verstoring en/of versnippering. Bij doorsnijding van compensatie-plichtige gebieden als bedoeld in het Structuurschema Groene Ruimte worden de oppervlakten van de deelgebieden bepaald. Als deze te klein zijn (< 50 ha) om als zelfstandige eenheid te functioneren, beschouwt de Minister hen als versnipperd. Versnipperde gebieden worden voor 100% gecompenseerd.

Als antwoord op de stelling van meerdere appellanten dat ten onrechte het in eerdere planologische kernbeslissingen verwoorde bundelingsprincipe zou zijn losgelaten, heeft de Minister het volgende gesteld.

In het SVV-2 en de bij de VINEX behorende planologische kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid is aangegeven dat doorsnijding van het landschap zo veel mogelijk moet worden vermeden. Alleen de echt noodzakelijke doorsnijdingen van het landschap kunnen worden getolereerd. Zo niet dan dreigt Nederland steeds verder te worden versnipperd.

Volgens de Minister is aan deze beleidsuitgangspunten voldaan.

Daar waar mogelijk is de HSL-Zuid gebundeld met aanwezige spoorlijnen/(snel)wegen. Weliswaar is het niet mogelijk gebleken deze bundeling te bewerkstelligen langs het gehele tracé, maar deze uitzonderingen

op dit uitgangspunt zijn met redenen omkleed. Daaronder vallen ook de in de hierboven aangeduide inpassingstudie verwoorde redenen waarom het tegengaan van versnippering in het Develgebied door middel van een tunnel niet de voorkeur verdient.

Naar het oordeel van de Afdeling heeft de Minister hiermee voldoende gemotiveerd op welke wijze de PKB HSL-Zuid zich verhoudt tot eerdere planologische kernbeslissingen. Voorzover er al sprake is van een afwijking van de PKB HSL-Zuid van eerder rijksbeleid, overweegt de Afdeling dat het in de planologische kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid, het SVV-2 en het Structuurschema Groene Ruimte neergelegde beleid algemeen van aard is waarvan in dit geval gemotiveerd is afgeweken door middel van een latere planologische kernbeslissing met een specifiek karakter. Een dergelijke afwijking past binnen de aan de vaststeller van een planologische kernbeslissing toekomende vrijheid op grond van gewijzigde inzichten andere beleidskeuzes te maken.

De Afdeling deelt dan ook niet het standpunt van appellanten dat de PKB HSL-Zuid onrechtmatig zou zijn reeds vanwege de vermeende afwijking daarvan van eerder Rijksbeleid.

De Afdeling verwerpt ook de gevolgtrekkingen van enkele appellanten uit de uitspraak van de Afdeling van 19 december 1996, no. E03.95.1280. Volgens appellanten doet zich in de voorliggende zaak vanwege het miskennen van de visuele verstoring een zelfde gebrek voor in het uitgebrachte MER als in die zaak, ten gevolge waarvan de vaststelling van de Fnoord-variant onrechtmatig is.

In de uitspraak no. E03.95.1280 oordeelde de Afdeling over beroepen tegen een verleende vergunning ingevolge de Wet milieubeheer en een vergunning ingevolge de Wet verontreiniging oppervlaktewateren ten behoeve van de aanleg en exploitatie van een baggerspeciedepot in het Hollandsch Diep tussen Willemstad en Numansgors. In die uitspraak oordeelde de Afdeling dat bepaalde gegevens, waaronder de visuele verstoring door de voorgenomen activiteit, in de ten behoeve van het MER uitgevoerde multi-criteria analyse onjuist zijn gewaardeerd. De Afdeling stelt vast dat er tussen de thans voorliggende zaak en de zaak E03.95.1280 een slechts beperkte gelijkenis bestaat. Weliswaar is in beide zaken een onderverdeling gemaakt op beoordelingsthema's en zijn per thema (in de zaak E03.95.1280 aangeduid als hoofdaspect) voor de onderliggende vergelijking relevante aspecten vastgelegd. Echter, per zaak is een aan de specifieke activiteit (baggerspeciedepot in Hollandsch Diep dan wel hogesnelheidslijn door landschap) gerelateerde onderverdeling opgesteld. Omdat het afwegingskader en de inhoud van het MER worden afgestemd op het project en derhalve per project verschillen, volgt uit het oordeel van de Afdeling in de zaak E03.95.1280 dan ook niet dat de Afdeling thans wederom tot de conclusie moet komen dat het MER in de voorliggende zaak in dit opzicht gebrekkig is. Ook anderszins is niet gebleken dat op basis van het MER niet een verantwoorde tracékeuze op PKB-niveau mogelijk is.

Met de keuze voor de ligging van de HSL-Zuid op maaiveld in het Develgebied is afstand genomen van de zogenoemde Drechtsteden-variant.

In een eerdere versie liep deze variant, vanuit het zuiden komend, parallel aan en ten westen van de A16. Vervolgens werd zij in een boortunnel onder het

Dordrechtse havengebied en onder Zwijndrecht geleid naar de bestaande spoorbundel, waar zij aan de oostzijde intakt. Naar deze variant, de Fwb1-variant, is een haalbaarheidsstudie gedaan. Daaruit komt naar voren dat op het tracé de ontwerpsnelheid moet worden teruggebracht naar 200 à 220 km/uur. Daarnaast levert de intakking van dit tracé in de toch al vanwege het grote aantal sporen en kunstwerken complexe sporensituatie in Barendrecht een aantal technische en procedurele risico's op. Niet valt namelijk uit te sluiten dat de intakking in Barendrecht gevolgen heeft voor de ligging van de andere sporen, waaronder de in aanbouw zijnde sporen van de spoorverdubbeling Rotterdam-Dordrecht en de Betuweroute. Bij de ondergrondse kruising van Kijfhoek moet ook de Betuweroute worden gekruist die daar al verdiept ligt. Gezien de grondgesteldheid van Zwijndrecht en de nabijheid van bebouwing moet de boortunnel aldaar op een diepte van 30 à 50 m worden aangelegd. De veiligheidsaspecten daarvan zijn niet nader onderzocht. Op basis van de geschatte meerkosten van minimaal f 300 miljoen en de grote risico's die blijken uit de haalbaarheidsstudie, is geconcludeerd dat deze variant geen reëel alternatief is.

Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze conclusie onjuist is, in verband waarmee de Afdeling de beslissing om deze haalbaarheidsstudie niet als een aanvullend MER in procedure te brengen niet onredelijk acht. Tijdens de parlementaire behandeling van deel 3 van de PKB HSL-Zuid, het Kabinetstandpunt, is aan de orde gekomen een sub-variant van de Drechtsteden-variant, de Fwb2-variant, waarin het HSL-tracé op of vlak langs de Dordtsche Kil is gesitueerd. Gezien het late tijdstip in de procedure waarop deze variant naar voren is gebracht, is daaromtrent geen haalbaarheidsstudie gedaan. Op basis van een globale verkenning is de Minister tot de conclusie gekomen dat deze variant aanzienlijk duurder is dan het tracé Fnoord. Desalniettemin is de regering bij motie van de Tweede Kamer van 16 december 1996, TK 1996-1997, 22 026, nr. 63 verzocht het alternatief Fwb2 nader in studie te nemen en, indien daarover positief wordt geoordeeld, met een voorstel tot partiële wijziging van de PKB HSL-Zuid te komen. De Minister heeft als reactie hierop gesteld dat partiële herziening van de PKB HSL-Zuid slechts dan bespreekbaar is indien aan twee voorwaarden wordt voldaan. De aanleg overeenkomstig variant Fwb2 moet passen binnen het gegeven budget en de aanleg van de HSL-Zuid mag geen vertraging oplopen. Gezien de voortgang van de procedure tot vaststelling van de PKB HSL-Zuid achtte de Minister het niet gewenst dat de vaststelling wordt uitgesteld totdat de resultaten van het in te stellen onderzoek bekend zijn. Indien uit het onderzoek blijkt dat de Drechtstedenvariant Fwb2 past binnen de gestelde randvoorwaarden wordt op een later tijdstip de PKB HSL-Zuid herzien, aldus de Minister.

De Tweede en de Eerste Kamer van de Staten Generaal hebben vervolgens de PKB HSL-Zuid goedgekeurd.

Op basis van het bovenstaande komt de Afdeling tot de conclusie dat aan de wijze waarop de HSL-Zuid in het Develgebied wordt ingepast veel aandacht is besteed. De Afdeling deelt niet het standpunt van appellanten dat de Drechtsteden-variant op onvoldoende wijze bij de besluitvorming is betrokken. De Minister heeft naar het oordeel van de Afdeling op overtuigende wijze duidelijk gemaakt dat tot ver in de totstandkomingsprocedure van de PKB (nieuwe) varianten en alternatieven op hun merites zijn onderzocht. Dat de

Minister vervolgens tot afronding van de besluitvorming wenst te komen, voordat het onderzoek naar de Fwb2 is afgerond, behoeft op zich zelf gezien niet onzorgvuldig te zijn. De in het kader van de totstandkoming van de PKB te betrachten zorgvuldigheid is immers niet onbegrensd. Mede gezien de nadrukkelijke toezeggingen die de Minister heeft gedaan over de condities waarbinnen een partiële herziening van de PKB HSL-Zuid op dit punt aan de orde kan komen, acht de Afdeling het niet onredelijk dat de PKB HSL-Zuid is vastgesteld zonder dat de resultaten van dat onderzoek beschikbaar waren. De door meerdere appellanten verwoorde stelling dat het ten behoeve van de PKB HSL-Zuid uitgebrachte MER onvolledig is, omdat daarin niet de Fwb2-variant is beschreven, wordt door de Afdeling dan ook niet onderschreven. Slechts indien moet worden geoordeeld dat het de Minister voordat tot vaststelling van de PKB HSL-Zuid werd overgegaan duidelijk moest zijn geweest dat de Fwb2-variant een serieus alternatief is dat derhalve redelijkerwijze in beschouwing moest worden genomen, kan in het ontbreken van een beschrijving van die variant aanleiding worden gevonden het uitgebrachte MER in strijd te achten met artikel 7.10, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer.

Gelet evenwel op het verrichte haalbaarheidsonderzoek naar de Drechtstedenvariant Fwb1, waarvan Fwb2 een afgeleide variant is, heeft de Minister ten aanzien van de Fwb2-variant het opstellen van een aanvullend MER in redelijkheid achterwege kunnen laten.

Ten overvloede merkt de Afdeling op dat uit het onderzoeksverslag van 25 april 1997 van de studie Drechtstedenvariant Fwb2 naar voren komt dat die variant binnen de gestelde randvoorwaarden geen haalbare variant is.

Op basis van al het bovenstaande kan in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanleiding worden gevonden voor het oordeel dat bij de vastlegging in de PKB HSL-Zuid van de keuze voor het tracé tussen Rotterdam en Hazeldonk de grenzen van de daarbij bestaande beleidsvrijheid zijn overschreden, ten gevolge waarvan deze keuze onrechtmatig zou zijn.

Financiering

De bezwaren van een aantal appellanten hebben betrekking op de financiële haalbaarheid en onderbouwing van het HSL-Zuid-project.

In het hieraan voorafgaande deel van deze uitspraak heeft de Afdeling geconstateerd dat bij de strategische keuze Nederland onderdeel te laten uitmaken van het Europese net van hogesnelheidsspoorlijnen algemeen economische en macro-economische effecten in de afweging een rol hebben gespeeld. De investering in de aanleg van de HSL-Zuid bedraagt volgens de Minister f 7,52 miljard (in prijzen 1995 en exclusief de bijdrage aan België). De Minister heeft gesteld dat bij de bepaling van de hoogte van de investering rekening is gehouden met het feit dat de aanleg van de HSL-Zuid niet gerealiseerd kan worden zonder dat er in individuele gevallen schade ontstaat die vergoed moet worden. Ook dit aspect van de HSL-Zuid is in de afweging meegenomen. Er is volgens de Minister voorzien in een publieke financiering van de aanleg van de HSL-Zuid en tevens zal de inzet van private middelen in het project nader worden uitgewerkt. De Afdeling ziet geen grond voor de

stelling dat de Minister zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat de financiering van de aanleg volledig kan worden gedekt.

Ook bij de keuze tussen de tracévarianten hebben de kosten een rol gespeeld. Bij de afweging van de relevante belangen en de keuze voor een bepaalde tracévariant zijn niet alleen betrokken de omgevingsaspecten (natuurlijk milieu, ruimtelijke ordening, woon- en leefmilieu), maar ook financiële aspecten. Dit geldt voor de keuze het Groene Hart te ondertunnelen en voor additionele inpassingsmaatregelen als gevolg van bestuurlijke wensen, maar ook voor de keuze af te zien van een tunnel in het Develgebied.

De Afdeling stelt dan ook vast dat over het gehele tracé de financiële aspecten integraal deel hebben uitgemaakt van de belangenafweging, hetgeen haar juist voorkomt. Met het hierboven gegeven oordeel dat bij de keuze voor de in de PKB HSL-Zuid neergelegde tracé's A1 en Fnoord-Fzuid(west) de grenzen van de beleidsvrijheid niet zijn overschreden, heeft de Afdeling tevens de wijze waarop het financiële aspect is meegewogen rechtmatig geoordeeld.

Bezwaren die ertoe strekken dat er extra geld wordt aangewend, opdat de ligging en situering van het globale tracé - in de ogen van appellanten - wordt geoptimaliseerd, kunnen dan ook niet slagen.

Tot een soortgelijk oordeel komt de Afdeling ten aanzien van de bezwaren van de verenigingen "Toekomst en Opbouw Federatie" en "Toekomst en Opbouw Vereniging Orion Alfa" en J. van der Veen. De door hen aangevoerde bezwaren komen er op neer dat de belangen van natuur en milieu zijn overgewaardeerd en dat meerdere inpassingsmaatregelen moeten worden geschrappt, zodat de HSL-Zuid kan worden aangelegd voor een aanzienlijk lager bedrag. Ook deze appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat de aan de in de PKB HSL-Zuid opgenomen globale tracé ten grondslag gelegde afweging onrechtmatig is.

De verbreding van de A4 en de A16

Een aantal appellanten maakt bezwaar tegen de verbreding van twee naar drie rijstroken per richting van de A4 tussen Burgerveen en Leiden en van de A16 tussen Moerdijk en Prinsenbeek-Noord, welke verbreding is voorzien in het tracébesluit A4, respectievelijk het tracébesluit A16. Volgens hen is deze verbreding in strijd met de doelstellingen van het SVV-2. Daarnaast wordt de noodzaak ervan betwist.

In de planologische kernbeslissing SVV-2 is het voorgenomen beleid van de rijksoverheid ten aanzien van verkeer en vervoer neergelegd.

De A4 en de A16 zijn in deze planologische kernbeslissing opgenomen als hoofdtransportassen binnen het hoofdwegennet. Deze hoofdtransportassen hebben prioriteit bij het oplossen van knelpunten. Binnen deze assen wordt prioriteit gegeven aan de route Rotterdam-Den Haag-Amsterdam-Utrecht (waarvan de A4 onderdeel uitmaakt), alsmede aan de achterlandverbindingen van Schiphol en Rotterdam (waartoe zowel de A4 als de A16 wordt gerekend).

Voorts zijn het gedeelte van de A4 tussen Burgerveen en Leiden en het gedeelte van de A16 tussen Moerdijk en Prinsenbeek-Noord op de bij het

SVV-2 behorende kaarten en in de toelichtingen daarop als te verbreden verbindingen binnen het hoofdwegennet aangeduid.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de in het tracébesluit A4 en het tracébesluit A16 voorziene verbreding van de A4, respectievelijk de A16 in strijd is met de doelstellingen van het SVV-2.

Ten aanzien van de noodzaak van de verbreding van de onderhavige wegvakken wordt het volgende overwogen.

Blijkens de stukken, waaronder de Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden, is het verkeer op de A4 in de periode tussen 1986 en 1993 sterk toegenomen, waardoor de doorstroming op deze weg aanzienlijk wordt belemmerd. Dit valt onder meer af te leiden uit het aantal filemeldingen op het wegvak Burgerveen-Leiden, welk aantal in deze periode is gestegen van 35 naar 234 per jaar. Ook op de A16 is er volgens de Trajectnota A4/A16 sprake van een toenemende verkeersdruk. Zo is het personenautokilometrage aldaar tussen 1986 en 1990 met 10% gestegen. Aannemelijk is dat, gelet op het vorenstaande, de capaciteit van deze wegvakken in toenemende mate ontoereikend zal zijn. In dit kader heeft de Minister er in de verweerschriften op gewezen dat de aan deze wegvakken grenzende gedeelten van de A4 en de A16 inmiddels uit twee maal drie rijstroken bestaan of binnen afzienbare tijd zullen bestaan.

In het SVV-2 wordt als maatstaf voor de doorstroming van het verkeer de congestiekans gehanteerd. Dit is het percentage van het per etmaal passerende verkeer dat hinder ondervindt van een file. Met betrekking tot de achterlandverbindingen van Schiphol en Rotterdam wordt voor het jaar 2010 een congestiekans van maximaal 2% nagestreefd.

Blijkens de Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden bedroeg de congestiekans op dit wegvak in 1993 reeds 2-10% en is berekend dat deze in 2010 zal zijn toegenomen tot 24-38%. Daarbij is reeds uitgegaan van realisatie van de in het SVV-2 aangekondigde maatregelen ter beperking van de automobilititeit en ter bevordering van het openbaar vervoer. Volgens de Trajectnota/MER A4 Burgerveen-Leiden zal na het nemen van aanvullende maatregelen ten aanzien van het openbaar vervoer de congestiekans ter plaatse in 2010 nog steeds 23-37% bedragen. Als een van de belangrijkste redenen voor deze geringe vermindering wordt aangemerkt de omstandigheid dat de frequentie van het openbaar vervoer in dit gebied noodzakelijkerwijze laag is in verband met de relatief kleine woonkernen.

Volgens de Trajectnota A4/A16 was de congestiekans tussen Moerdijk en Breda in 1990 reeds 6% en zal deze, ook na het nemen van de in het SVV-2 aangekondigde maatregelen, in 2010 zijn toegenomen tot maximaal 13%. De Afdeling ziet geen aanleiding om aan de juistheid van vorenstaande berekeningen te twijfelen, zodat de Minister deze in de besluitvorming omtrent het tracébesluit A4 en het tracébesluit A16 heeft kunnen betrekken.

Aannemelijk is dat de hiervoor geschetste toenemende congestie op de onderhavige gedeelten van de A4 en de A16 zal leiden tot een aanzienlijk verminderde bereikbaarheid van onder meer Schiphol en Rotterdam, alsmede tot een toeneming van de verkeersonveiligheid. Mitsdien heeft de Minister er

in redelijkheid voor kunnen kiezen om maatregelen te nemen ter bevordering van de doorstroming op de A4 en de A16, onder meer door middel van het vergroten van het aantal rijstroken van deze wegvakken.

Het vorenstaande in aanmerking genomen ziet de Afdeling in deze algemene bezwaren van appellanten tegen het tracébesluit A4 en het tracébesluit A16 geen grond voor vernietiging van deze besluiten.

Overigens heeft de Minister op 22 maart 1999 het tracébesluit A4 ingetrokken, voor zover dat betrekking heeft op het gedeelte van de A4 ten zuiden van de Dwarswetering te Leiderdorp (km 30,0).

Geluidhinder

A. Geluidhinder spoorweg

Veel appellanten hebben bezwaren aangevoerd met betrekking tot de te verwachten geluidhinder als gevolg van het gebruik van de HSL-Zuid. Zij menen dat een te grote toeneming van de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid zal plaatsvinden.

A1. Normering Wet geluidhinder en Besluit geluidhinder spoorwegen

Ingevolge artikel 105 van de Wet geluidhinder kunnen in het belang van het voorkomen of beperken van geluid- of trillinghinder veroorzaakt door het gebruik van een spoor-, tram- of metroweg, bij algemene maatregel van bestuur eisen worden gesteld met betrekking tot de aard, samenstelling of wijze van aanleg van de spoor-, tram- of metrobaan.

Ingevolge artikel 106 kunnen in het belang van het voorkomen of beperken van geluidhinder vanwege spoor-, tram- of metrowegen voorts bij algemene maatregel van bestuur omtrent de onderwerpen die ter beperking van de geluidbelasting vanwege wegen geregeld zijn in hoofdstuk VI, regels worden gesteld.

Het Besluit geluidhinder spoorwegen strekt ter uitvoering van de artikelen 105 en 106 van de Wet geluidhinder.

Het Besluit geluidhinder spoorwegen is van toepassing op spoorwegen die zijn aangegeven op de bij de regeling behorende kaart. De HSL-Zuid is op deze kaart aangegeven.

Ingevolge artikel 7, eerste lid, in samenhang met artikel 28, eerste lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen geldt met betrekking tot de HSL-Zuid, voor zover daarbij sprake is van de aanleg van een nieuwe spoorweg, voor woningen als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, de zogenoemde voorkeursgrenswaarde, een waarde van 57 dB(A), tenzij een hogere waarde wordt vastgesteld. Deze mag ingevolge artikel 8, eerste lid, in samenhang met artikel 28, eerste lid, niet de waarde van 70 dB(A) te boven gaan.

Voor geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen geldt ingevolge artikel 7, tweede lid, respectievelijk derde lid, een voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A), respectievelijk 60 dB(A), tenzij een hogere waarde wordt vastgesteld.

Ingevolge artikel 11, eerste en tweede lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen geldt een andere ten hoogste toelaatbare geluidbelasting indien sprake is van een wijziging van een spoorweg.

Ingevolge artikel 1, eerste lid, onder d, van het Besluit geluidhinder spoorwegen wordt onder een wijziging van een spoorweg verstaan een wijziging met betrekking tot een aanwezige spoorweg, die verandering brengt in de omstandigheden welke ingevolge de regels die gelden bij de vaststelling van de geluidbelasting vanwege die spoorweg in acht genomen moeten worden. Naast de in het tweede lid van artikel 11 van het Besluit geluidhinder spoorwegen genoemde omstandigheden waarbij geen sprake is van een wijziging van een spoorweg, is in het derde lid bepaald dat onder een wijziging van een spoorweg niet wordt verstaan een wijziging die een verhoging van 2 dB(A) of minder tot gevolg heeft en tengevolge waarvan de geluidbelasting van de uitwendige scheidingsconstructie van woningen of andere geluidgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan 65 dB(A).

In het geval dat eerder een hogere waarde is vastgesteld geldt deze hogere waarde als voorkeursgrenswaarde tenzij de bestaande geluidbelasting lager is dan de hogere waarde. In het geval dat geen hogere waarde is vastgesteld geldt de geluidbelasting op het tijdstip van inwerkingtreding van het Besluit geluidhinder spoorwegen op 1 juli 1987 als voorkeursgrenswaarde, tenzij de geluidbelasting op het tijdstip van aanvang van de wijziging lager is. Daarbij geldt dat een geluidbelasting die de waarde van 57 dB(A) niet te boven gaat in elk geval toelaatbaar is. Ingevolge het derde lid van artikel 11 kan een hogere waarde worden vastgesteld, die de waarde van 70 dB(A) niet te boven mag gaan.

Ingevolge artikel 7 van het Besluit geluidhinder spoorwegen geldt een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting enkel ten aanzien van geluidgevoelige objecten die liggen binnen de zone van de desbetreffende spoorweg.

Ingevolge de bij het Besluit geluidhinder spoorwegen behorende kaart heeft de zone van de HSL-Zuid een breedte van 500 meter. Daar waar de HSL-Zuid bundelt met het bestaande spoor tussen knooppunt Klaverpolder en station Breda-Prinsenbeek heeft de zone van de spoorweg, waaronder de HSL-Zuid, een breedte van 400 meter.

Onder geluidbelasting wordt verstaan de etmaalwaarde van het equivalent geluidniveau in dB(A). Ingevolge artikel 23 van het Besluit geluidhinder spoorwegen stelt de Minister ten behoeve van de vaststelling van de geluidbelasting vanwege een spoorweg regels vast voor het bepalen van het equivalent geluidniveau. Voorts stelt hij regels vast omtrent de wijze waarop de akoestische onderzoeken worden uitgevoerd. Deze regels zijn neergelegd in het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï, zoals dit luidt na inwerkingtreding op 3 maart 1997 van het Besluit van 31 januari 1997 tot wijziging van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï (Stcrt. 1 februari 1997, 33).

Appellanten hebben onder meer aangevoerd dat de Minister ten onrechte de in het Besluit geluidhinder spoorwegen neergelegde normen en de berekeningsmethode uit het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï van toepassing heeft geacht op de HSL-Zuid. Deze normen achten zij niet adequaat, omdat het geluid veroorzaakt door de hogesnelheidstrein een

geheel ander karakter zou hebben en meer hinder zou veroorzaken dan het geluid van gewone treinen.

In dit verband is opgemerkt dat de hogesnelheidstrein een zeer hoog piekgeluidniveau heeft. Verder zou het karakteristiek voor het geluid van de hogesnelheidstrein zijn dat de snelheid waarmee het geluidniveau op een plaats toeneemt zeer hoog is. Deze snelle stijgtijd en het hoge piekniveau zouden met name in de nacht in gebieden met een zeer laag geluidniveau van de omgeving leiden tot ernstige geluidhinder.

De normering in het Besluit geluidhinder spoorwegen en de rekenmethoden als neergelegd in het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai, die het equivalente geluidniveau als uitgangspunt hebben, houden hiermee naar de mening van appellanten ten onrechte geen rekening.

Ter ondersteuning van hun standpunten verwijzen enkele appellanten naar twee rapporten van de DCMR Milieudienst Rijnmond, die van 11 augustus 1998 en 3 maart 1999. In deze rapporten is onder andere gesteld dat hogesnelheidstreinen aanzienlijke piekgeluidniveaus veroorzaken en tevens dat het geluid van deze treinen in een stille omgeving, zoals 's nachts, een snelle stijgtijd hebben die tot schrikreacties en slaapstoornissen zal leiden.

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

Voorts is niet aannemelijk gemaakt dat de toegepaste berekeningsmethode van het equivalente geluidniveau als neergelegd in hoofdstuk 5 van de bijlage behorende bij het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai, de Standaardrekenmethode II, een niet-valide model is. Voor zover enkele appellanten hebben verwezen naar een onderzoek van het ingenieursbureau Ulehake B.V. van 24 februari 1998, waaruit zou blijken dat het model tot te optimistische berekeningen leidt, overweegt de Afdeling dat dit onderzoek betrekking heeft op goederentreinen die gebruik zullen maken van de zogenoemde Betuwelijn.

De Minister heeft derhalve in redelijkheid de berekeningsmethode mogen toepassen.

A2. Geluidgevoelige objecten

De hiervoor genoemde voorkeursgrenswaarden moeten ingevolge het Besluit geluidhinder spoorwegen in acht worden genomen bij woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen.

Ingevolge artikel 2, eerste lid, van dit Besluit wordt onder andere geluidgevoelige gebouwen verstaan:

- a. scholen voor basisonderwijs;
 - b. scholen voor voortgezet onderwijs;
 - c. instellingen voor hoger beroepsonderwijs;
 - d. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, alsmede verpleeghuizen;
 - e. andere gezondheidszorggebouwen dan bedoeld onder d;
- en ingevolge artikel 2, derde lid, van dit Besluit wordt onder geluidgevoelige terreinen verstaan:
- a. terreinen die behoren bij gebouwen als bedoeld in het eerste lid, onder e, voor zover deze bestemd zijn of gebruikt worden voor de in die gebouwen gegeven zorg en
 - b. woonwagenstandplaatsen.

Een wettelijke normering voor de toegestane geluidbelasting vanwege spoorweglawaai voor andere objecten dan woningen, andere geluidgevoelige gebouwen of geluidgevoelige terreinen als hiervoor vermeld - zoals maneges, stoeterijen, glastuinbouwbedrijven en andere bedrijfsbebouwing, restaurants, midgetgolfterreinen, tuinen, campings en recreatiewoningen, - ontbreekt derhalve.

Ten aanzien van verblijfsrecreatieve voorzieningen, als campings en recreatiewoningen, heeft de Minister de normen van het Besluit geluidhinder spoorwegen zoveel mogelijk overeenkomstig toegepast. De Afdeling is van oordeel dat de Minister in redelijkheid ervan heeft kunnen afzien eenzelfde gedragslijn te hanteren ten aanzien van de overige genoemde objecten en terreinen, aangezien deze niet op een lijn kunnen worden gesteld met de in het Besluit genoemde geluidgevoelige objecten.

Dit neemt niet weg dat een eventuele verslechtering van de geluidssituatie bij dergelijke objecten en terreinen dient te worden betrokken in de belangenafweging die aan een besluit ten grondslag moet worden gelegd.

A3. Hogere waarden

Ingevolge artikel 1, eerste lid, aanhef en onder h, sub 3°, van de Tracéwet omvat het tracé indien het de aanleg of wijziging van een landelijke railweg betreft, de in acht te nemen voorkeursgrenswaarden voor geluidhinder en de aanduiding van de te realiseren geluidwerende voorzieningen. De voorkeursgrenswaarden voor geluidhinder en de geluidwerende maatregelen maken derhalve deel uit van het tracébesluit. In de Nota van Toelichting op de afzonderlijke tracédelen van het tracébesluit HSL-Zuid zijn in tabellen de waarden voor woningen die een hogere geluidbelasting zullen ondervinden dan de voor die woning geldende voorkeursgrenswaarde en de geluidwerende voorzieningen opgenomen. Deze tabellen maken onderdeel uit van het tracébesluit HSL-Zuid.

Ingevolge artikel 8, tweede lid, en artikel 11, vierde lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen kunnen gedeputeerde staten alleen een hogere waarde vaststellen in gevallen waarin toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting, vanwege de spoorweg, van de uitwendige scheidingsconstructie van de betrokken woningen, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

De Minister heeft daarbij als uitgangspunt gehanteerd dat slechts in uitzonderingsgevallen hogere waarden boven 65 dB(A) zullen worden aangevraagd.

Bij de keuze of al dan niet geluidwerende voorzieningen moeten worden getroffen heeft de Minister de effectiviteit en doelmatigheid van verschillende schermvarianten bezien met behulp van een wegingsysteem. Hierbij is rekening gehouden met de volgende aspecten:

- overblijvende geluidbelastingen op de verschillende verdiepingen na realisatie van de voorzieningen;
- de bereikte reductie;
- geluidbelasting op de begane grond als indicatie voor het niveau in de verblijfruimten buiten de woning.

Per schermvariant is het aantal gewogen woningen afgezet tegen de bijbehorende kosten. Op basis van de maximale kosten per individuele woning is vervolgens de uiteindelijke doelmatigheid van de voorzieningen bepaald.

Als maximale kosten per individuele woning heeft de Minister een bedrag van f 200.000,- aangehouden. Voor de berekening van de werkelijke schermkosten is tot een hoogte van 6 meter uitgegaan van een bedrag per m² van f 1000,-. Niet is aannemelijk geworden dat deze inschatting onjuist is. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat een geluidscherm een eigen fundering nodig heeft en niet op de plaat voor de spoorrails kan worden gebouwd.

De Minister heeft, hoewel indien sprake is van een wijziging van een spoorweg een ruimer stelsel van voorkeursgrenswaarden geldt, als uitgangspunt genomen dat ook in dat geval (met name) ten aanzien van woonkernen door middel van het plaatsen van (hogere) geluidschermen een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) moet worden nagestreefd.

De hiervoor genoemde criteria kunnen, gelet op de inhoud daarvan, worden geduid als een invulling van de in artikel 8, tweede lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen neergelegde criteria.

Deze systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen acht de Afdeling niet onredelijk of anderszins onrechtmatig. In de gevallen dat sprake is van bundeling van de HSL-Zuid met andere geluidbronnen, zoals de A4 en de A16, heeft de Minister een andere systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen toegepast. Daarbij heeft hij een onderscheid gemaakt tussen de situatie waarin het gaat om grote woonkernen en de situatie waarin het gaat om kleinere woningclusters en de verspreid liggende bebouwing.

In de eerste situatie hebben de volgende elementen een rol gespeeld: de nodige schermhoogte voor de HSL-Zuid, de eventueel extra nodige hoogte voor de autosnelweg, de mate van overschrijding van de grenswaarde vanwege de bestaande autosnelweg alsmede het aantal woningen en de verdieping waar de overschrijding zich voordoet.

Gestreefd is naar één scherm aan de buitenzijde van de bundel voor beide geluidbronnen, met name ter voorkoming van verkokering.

In de tweede situatie hebben de volgende elementen een rol gespeeld: schermhoogte en lengte (kosten en landschap), de eventueel extra nodige hoogte voor de andere geluidbron, de mate van overschrijding van de grenswaarden, het aantal woningen en de verdieping waar de overschrijding

zich voordoet, het aantal woningen dat zonder voorziening zou moeten worden gesloopt door overschrijding van de maximaal toelaatbare waarden en de verandering in het totale akoestische klimaat.

Ook deze criteria kunnen, gelet op de inhoud daarvan, worden geduid als een invulling van de in artikel 8, tweede lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen en de in artikel 2 van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen neergelegde criteria.

Deze systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen bij bundeling van de HSL-Zuid en andere geluidbronnen als de A4 en de A16 acht de Afdeling niet onredelijk of anderszins onrechtmatig.

Enkele appellanten zijn verder van mening dat de Minister in het geval dat de huidige geluidbelasting aan de gevels van woningen, vóór de aanleg en ingebruikneming van de HSL-Zuid, bijzonder laag is, bijvoorbeeld 32 dB(A), zodanige maatregelen had moeten treffen dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid tot deze lage geluidbelasting zou worden teruggebracht. In een dergelijke situatie zou in ieder geval het aanvragen van hogere waarden achterwege dienen te blijven.

Ingevolge het Besluit geluidhinder spoorwegen geldt met betrekking tot de HSL-Zuid als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting een waarde van 57 dB(A). Eerst als deze waarde zal worden overschreden is de Minister gehouden tot nadere besluitvorming, waaronder het treffen van maatregelen. Het Besluit geluidhinder spoorwegen voorziet niet in een afwijkende regeling voor de door appellanten genoemde situatie van een zeer gunstige bestaande geluidssituatie. Er is derhalve onvoldoende aanleiding voor het oordeel dat de Minister ten onrechte niet de door appellanten voorgestelde systematiek heeft gevolgd.

Voorts hebben enkele appellanten betoogd dat indien de normering in het Besluit geluidhinder spoorwegen een vast gegeven is, de Minister bij zijn afweging met betrekking tot het aanvragen van hogere waarden dan wel het nemen van geluidwerende maatregelen rekening had moeten houden met de omstandigheid dat het geluidniveau in de omgeving zeer laag is in relatie tot de karakteristiek van het geluid van een hogesnelheidstrein. De Minister had in die gevallen voor extra hoge schermen dan wel verdergaande isolering van de woningen moeten kiezen.

Dit betoog vindt evenwel zijn grondslag in de opvatting dat de in het Besluit geluidhinder spoorwegen neergelegde normering onvoldoende rekening houdt met onder andere de onderhavige situatie. Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen omtrent de toepasselijkheid van de in het Besluit geluidhinder spoorwegen neergelegde normering heeft de Minister in redelijkheid van de door appellanten gewenste extra maatregelen kunnen afzien.

Verder vrezen enkele appellanten dat ter hoogte van de plaats waar geluidschermen eindigen schrikeffecten zullen optreden vanwege de plotselinge toeneming van de geluidbelasting. In dit verband stellen zij dat de Minister in die gevallen had moeten besluiten tot het verlengen of dichten van de voorziene geluidschermen.

De Minister heeft zich op het standpunt gesteld dat bij een abrupte beëindiging van het geluidsscherm geen schrikeffecten zullen optreden. Dit

standpunt is nader onderbouwd door een onderzoek verricht door het technische onderzoeksbureau van de NS van 22 september 1998. Niet is aangetoond dat het standpunt van de Minister onjuist is.

A4. Binnenwaarden

Indien een hogere waarde zal worden vastgesteld, worden ingevolge artikel 13, eerste lid, Besluit geluidhinder spoorwegen met betrekking tot de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructies van woningen maatregelen getroffen om te bevorderen dat de geluidbelasting vanwege de spoorweg, binnen de woning bij gesloten ramen 37 dB(A) niet te boven zal gaan, de zogenoemde binnenwaarde.

Enkele appellanten hebben gesteld dat in het tracébesluit ten onrechte een onderzoek naar en een beschrijving van de te nemen maatregelen ten aanzien van hun woningen ontbreekt.

In artikel 16, sub e, van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zoals deze sinds 23 april 1998 luidt, is geregeld dat het verzoek om de vaststelling van een hogere waarde een verklaring moet bevatten dat maatregelen zullen worden getroffen om aan de binnenwaarde te voldoen. Een beschrijving van eventueel te treffen maatregelen en een ten behoeve daarvan verricht onderzoek behoeven geen onderdeel van het verzoek om een hogere waarde uit te maken.

Gelet hierop kan evenmin aan het tracébesluit de eis worden gesteld dat dit een onderzoek naar en een beschrijving van de te nemen maatregelen moet bevatten.

A5. Cumulatie

In artikel 157 van de Wet geluidhinder is een regeling getroffen voor de afstemming en samenhang van de onderscheidenlijk te treffen maatregelen bij cumulatie van verschillende geluidbronnen.

Bij de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de gecumuleerde geluidbelasting heeft de Minister de zogenoemde methode Miedema als uitgangspunt genomen. Deze rekenmethode gaat uit van een optelling van de verschillende geluidbronnen naar rato van hun hinderbijdrage. De som van de geluidbelastingen van bij cumulatie betrokken geluidbronnen wordt uitgedrukt in de etmaalwaarde van de milieukwaliteitsmaat (MKM). Deze maat biedt een grondslag voor een beoordeling van de totale akoestische situatie. Ten behoeve van deze beoordeling is een vergelijking gemaakt tussen de geluidsituatie voor en na de realisering van de HSL-Zuid. Een onderzoek vond plaats bij geluidgevoelige gebouwen waarvoor hogere waarden nodig zijn. Tevens werd een dergelijk onderzoek uitgevoerd bij bundeling van de HSL-Zuid met de A4 dan wel de A16.

De Minister heeft de milieukwaliteitsmaat gebruikt in het kader van de afweging of en hoe in een individueel geval tot het plaatsen van geluidschermen wordt overgegaan.

Beoordeling van het akoestische klimaat heeft plaatsgevonden volgens het volgende schema:

< 50 dB(A)	goed
50-55 dB(A)	redelijk
55-60 dB(A)	matig
60-65 dB(A)	tamelijk slecht
65-70 dB(A)	slecht

> 70 dB(A) zeer slecht.

De Afdeling acht de hiervoor beschreven wijze waarop de Minister mogelijke cumulatie van geluidbronnen bij de besluitvorming omtrent het tracébesluit HSL-Zuid heeft betrokken op zichzelf niet onjuist.

Gebleken is dat de Minister, ondanks de omstandigheid dat vanwege de HSL-Zuid een hogere waarde moet worden aangevraagd, in een aantal gevallen een onderzoek naar de cumulatie van de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid en een andere geluidbron achterwege heeft gelaten, omdat in die gevallen reeds duidelijk was dat de geluidbijdrage van de andere geluidbron zodanig gering zou zijn dat deze in het niet zou vallen bij de geluidbijdrage van de HSL-Zuid. Een dergelijke situatie kan zich bijvoorbeeld voordoen indien er gezien de functie van een weg een zeer geringe geluidbelasting is te verwachten.

De Afdeling acht het niet onjuist dat de Minister in een dergelijke situatie een specifiek onderzoek naar de cumulatie van de geluidbronnen achterwege heeft gelaten.

De Vereniging Milieu Belangen is van mening dat de Minister voorkeursgrenswaarden aan de uitkomsten van de cumulatiemethode had moeten stellen en daaraan had moeten toetsen.

Noch uit artikel 157 van de Wet geluidhinder, noch uit andere wettelijke bepalingen vloeit evenwel een dergelijke verplichting voort.

A6. Akoestisch onderzoek

Het bezwaar van de Vereniging Milieu Belangen dat de Minister bij het akoestisch onderzoek ten onrechte het verouderde Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai van 1987 heeft gebruikt berust kennelijk op een misverstand en mist derhalve doel.

Ingevolge artikel 6, eerste lid, van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai wordt het equivalente geluidniveau, waarmee de geluidbelasting wordt bepaald, berekend volgens de standaardmethode II, als opgenomen in hoofdstuk 5 van de bij het Reken- en Meetvoorschrift behorende bijlage. Zoals hiervoor is overwogen is het niet aannemelijk dat deze methode een niet-valide model is voor de berekening van de te verwachten geluidbelasting.

Door enkele appellanten is gesteld dat bij toepassing van de methode ten onrechte wordt uitgegaan van volledige absorptie van het geluid door de geluidschermen en van gelijkstelling van de geluidemissie vanwege bruggen en viaducten aan de geluidemissie van aarden wallen.

In de akoestische rapporten is als uitgangspunt genomen dat alle geluidschermen een absorberende werking hebben. Dit houdt volgens de rapporten in dat plaatsing van een dergelijk scherm aan de overzijde van de spoorbaan niet zal leiden tot een extra verhoging van de geluidbelasting. In de geluidmodellen zijn de schermen als volledig absorberend ingevoerd. De Minister heeft zich op het standpunt gesteld dat, hoewel er geen schermen bestaan die het geluid volledig absorberen, door de vormgeving en de materiaalkeuze van een scherm de geluidbelasting vanwege reflectie van een scherm verwaarloosbaar kan worden gemaakt, hetgeen tot gevolg zou hebben dat bij de berekening van de geluidbelasting van een volledig absorberend geluidscherm kan worden uitgegaan.

Niet is aannemelijk gemaakt dat dit standpunt onjuist is. Gelet hierop bestaat er geen aanleiding voor het oordeel dat in de geluidmodellen de geluidschermen anders hadden moeten worden ingevoerd.

Met betrekking tot de gelijkstelling van de geluidemissie van de hogesnelheidstrein over een viaduct dan wel een brug met die van een hogesnelheidstrein op een aarden baan, heeft de Minister gesteld dat de bruggen en viaducten zodanig kunnen worden uitgevoerd dat in vergelijking met een aarden baan geen extra geluidemissie vanwege de hogesnelheidstrein zal ontstaan. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze stelling onjuist is.

Verder stellen appellanten dat ten onrechte geen rekening is gehouden met de toeneming van het treinverkeer over de HSL-Zuid in de toekomst. Tevens betwijfelen zij of rekening is gehouden met het medegebruik van de HSL-Zuid door shuttletreinen en goederentreinen en het treinverkeer over de verbindingbogen bij Breda. Hierdoor zouden de verkeersintensiteit te laag ingeschat en de geluidberekeningen te rooskleurig zijn.

Blijkens de stukken is uitgegaan van prognoses van de te verwachten treinaantallen in 2015, zijnde 10 jaar na het gereedkomen van de HSL-Zuid. Daarbij is uitgegaan van een "worst-case-scenario" om te voorkomen dat geluidbelastingen hoger uitkomen en vervolgens relatief dure aanpassingen moeten plaatsvinden.

In de Nieuwe HSL-Nota, deelrapport 10: Vervoersaspecten van de alternatieven, zijn de verwachte treinaantallen aangegeven. Deze treinaantallen zijn gerelateerd aan het aantal te verwachten passagiers. In deelrapport 1: Vervoerprognoses, is het aantal te verwachten passagiers onderzocht. Daarbij is uitgegaan van een aanzienlijke groei tot 2015. Naar verwachting zal daarna de groei afnemen.

De Afdeling acht de keuze van de Minister om 2015 als maatgevend jaar aan te houden en niet een later jaar niet onjuist in verband met de realiteitswaarde van de prognose. In de Nota van Toelichting bij het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï '96 is met betrekking tot het prognosticeren van de verkeersgegevens aangegeven dat als maatgevend jaar het tiende jaar na openstelling of wijziging van de spoorweg kan worden aangehouden.

Niet is aannemelijk gemaakt dat een onjuiste inschatting is gemaakt van de te verwachten treinverkeersintensiteit in 2015. De Minister heeft derhalve in redelijkheid van de bij de berekening van de geluidbelasting gehanteerde intensiteiten kunnen uitgaan.

In de akoestische rapporten zijn de verkeersintensiteiten voor de baanvakken van het in het betrokken rapport onderzochte tracédeel aangegeven. Uit deze akoestische rapporten blijkt dat rekening is gehouden met medegebruik van de HSL-Zuid in de vorm van de zogenoemde shuttletreinen, de shuttletreinen over het bestaande spoor voor zover dit spoor bundelt met de HSL-Zuid en het treinverkeer over de verbindingbogen. Verder is niet gebleken dat het aantal shuttletreinen over het deel van de spoorlijn Dordrecht-Breda gelegen tussen de stations Breda-Prinsenbeek en Breda zodanig groot is dat tevens een onderzoek had moeten worden verricht naar een eventuele toeneming van de geluidbelasting vanwege dit deel van de spoorlijn.

De HSL-Zuid is bestemd voor personenvervoer. De Minister heeft ter zitting te kennen gegeven dat de HSL-Zuid niet gebruikt zal worden voor goederenvervoer met goederentreinen.

Gelet op het voorgaande bestaat er geen aanleiding voor het oordeel dat de berekeningen van de geluidbelasting in het algemeen onjuist zijn uitgevoerd, omdat zou zijn uitgegaan van onjuiste uitgangspunten. De Minister heeft derhalve bij het nemen van het tracébesluit HSL-Zuid van de juistheid van de akoestische onderzoeken kunnen uitgaan.

A7. Ballastloos spoor

Enkele appellanten hebben zich op het standpunt gesteld dat de HSL-Zuid met het zogenoemde ballastloos spoor moet worden uitgevoerd, omdat met deze techniek de geluidhinder minder zal zijn.

Bij ballastloos spoor worden de sporen rechtstreeks op een betonplaat bevestigd die op een zettingsvrije ondergrond dient te worden aangelegd. Niet duidelijk is dat toepassing van deze techniek bij de HSL-Zuid zal leiden tot een vermindering van de geluidbelasting. Overigens sluit het tracébesluit HSL-Zuid de toepassing van ballastloos spoor niet uit. Gelet hierop bestaat er geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid in verband met dit bezwaar onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

B. Geluid wegverkeer

Veel appellanten hebben bezwaren aangevoerd met betrekking tot de te verwachten geluidhinder als gevolg van het gebruik van de A4, A16 en A58. Zij menen dat een te grote toeneming van de geluidbelasting vanwege deze wegen zal plaatsvinden.

B1. Normering Wet geluidhinder

Ingevolge artikel 82, eerste lid, van de Wet geluidhinder geldt met betrekking tot de aanleg van een nieuwe weg als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, de zogenoemde voorkeursgrenswaarde, een waarde van 50 dB(A), tenzij een hogere waarde wordt vastgesteld. Deze hogere waarde mag ingevolge artikel 83, eerste lid, de waarde van 55 dB(A) voor woningen in buitenstedelijk gebied en 60 dB(A) in stedelijk gebied niet te boven gaan. In bepaalde situaties, omschreven in het tweede en derde lid, kunnen die waarden worden verhoogd tot 60, respectievelijk 65 dB(A).

Ingevolge artikel 100, eerste en tweede lid, van de Wet geluidhinder geldt een andere ten hoogste toelaatbare geluidbelasting indien sprake is van een reconstructie. Van een reconstructie van een weg is ingevolge artikel 1, eerste lid, van de Wet geluidhinder sprake indien ten gevolge van een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg de geluidbelasting met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd. In dat geval geldt als voorkeursgrenswaarde de ter plaatse heersende geluidbelasting, tenzij een eerder vastgestelde hogere waarde lager is. Daarbij geldt dat een geluidbelasting die de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaat in elk geval toelaatbaar is. Ingevolge artikel 100a kan een hogere waarde worden vastgesteld, welke verhoging 5 dB(A) niet te boven mag gaan. In bepaalde gevallen mag de waarde indien de heersende waarde 55 dB(A) niet te boven gaat in buitenstedelijk gebied niet

hoger zijn dan 60 dB(A) en in stedelijk gebied 65 dB(A). Indien de heersende waarde 55 dB(A) te boven gaat mag de hogere waarde niet hoger worden dan 70 dB(A).

De voorkeursgrenswaarde geldt enkel ten aanzien van woningen gelegen binnen de geluidzone vanwege de weg.

De geluidzones langs de A4 en de A16, beide met 6 rijstroken, hebben ingevolge artikel 74, eerste lid, van de Wet geluidhinder in stedelijk gebied een breedte van 350 meter en in buitenstedelijk gebied een breedte van 600 meter. De geluidzone langs de A58, met vier rijstroken, heeft in stedelijk gebied een breedte van 350 meter en in buitenstedelijk gebied een breedte van 400 meter.

Ingevolge het tweede lid van artikel 82 kunnen bij algemene maatregel van bestuur waarden worden vastgesteld voor andere gebouwen dan woningen, alsmede voor andere geluidgevoelige objecten binnen een zone.

Het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen strekt onder andere ter uitvoering hiervan. Verder is in dit besluit bepaald in welke gevallen hogere waarden mogen worden vastgesteld.

Ingevolge artikel 102 van de Wet geluidhinder stelt de Minister ten behoeve van de vaststelling van de geluidbelasting regels vast voor het bepalen van het equivalente geluidniveau. Deze regels zijn neergelegd in het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai.

B2. Sanering

In artikel 99a van de Wet geluidhinder is geregeld dat niet tot een reconstructie van een weg kan worden besloten voordat de Minister besloten heeft tot vaststelling van een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, de zogenoemde saneringswaarde, voor woningen waarbij sprake is van een sanerings situatie.

In de artikelen 88 tot en met 90 van de Wet geluidhinder is een regeling getroffen voor situaties waarin op 1 maart 1986 een weg aanwezig was, terwijl op dat moment binnen de zone van die weg woningen aanwezig waren waarvan de geluidbelasting hoger was dan 55 dB(A) (de sanerings situatie). In dat geval dient een saneringsprogramma te worden opgesteld ten behoeve waarvan een akoestisch onderzoek moet worden verricht. Op grond hiervan stelt de Minister de saneringswaarde vast. Deze dient de 55 dB(A) niet te boven te gaan. Hiervan kan tot het maximum van 70 dB(A) worden afgeweken in de in artikel 8 van het Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer genoemde gevallen.

Met betrekking tot de A4 heeft voor de woningen waarvoor niet reeds eerder een saneringswaarde was vastgesteld een onderzoek plaatsgevonden waarvan het resultaat is neergelegd in het "Akoestisch onderzoek HSL-Zuid, A4 in de Rijnstreek Noord" van april 1998.

In het tracébesluit A4 is op basis van dit onderzoek aangegeven welke saneringswaarden zullen worden vastgesteld.

Met betrekking tot de A16 heeft voor de woningen waarvoor niet reeds eerder een saneringswaarde was vastgesteld een onderzoek plaatsgevonden waarvan het resultaat is neergelegd in het rapport "Akoestisch onderzoek A16, Saneringsonderzoek" van 14 mei 1996.

In de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A16 is op basis van deze onderzoeken aangegeven welke saneringswaarden zullen worden vastgesteld.

Deze saneringswaarden en reeds eerder vastgestelde saneringswaarden gelden bij reconstructie ingevolge artikel 100, tweede lid, van de Wet geluidhinder als de voorkeursgrenswaarde, tenzij de heersende waarde lager is dan de reeds eerder vastgestelde saneringswaarde.

Enkele appellanten hebben zich op het standpunt gesteld dat de Minister ten onrechte de heersende waarde als voorkeursgrenswaarde heeft gehanteerd, aangezien deze waarde door het ten onrechte nog niet uitvoeren van saneringsmaatregelen hoger is dan deze had mogen zijn.

Voor de situatie dat ten onrechte nog geen gevolg is gegeven aan de saneringsverplichting, is in artikel 99a geregeld dat voordat tot reconstructie wordt besloten alsnog een saneringswaarde moet worden vastgesteld. Dit geldt evenwel enkel voor woningen waarvoor een saneringsverplichting geldt. Is van een dergelijke situatie geen sprake, omdat de woning op 1 maart 1986 nog niet bestond dan wel de geluidbelasting toen lager was dan 55 dB(A), dan heeft de Minister terecht de heersende waarde als voorkeursgrenswaarde gehanteerd.

Ook overigens is niet gebleken dat de Minister een onjuiste toepassing heeft gegeven aan de saneringsregeling van de geluidhinder vanwege het verkeer op de A4 dan wel de A16 en om die reden van onjuiste voorkeursgrenswaarden is uitgegaan bij het nemen van de tracébesluiten.

B3. Geluidgevoelige objecten

In het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen is in de artikelen 4 tot en met 10 een regeling opgenomen voor andere geluidgevoelige objecten en terreinen dan woningen. De in artikel 4, tweede en derde lid, en de in artikel 7, derde lid, van dit besluit genoemde objecten en terreinen zijn gelijkkludend aan de in de regeling voor spoorwegen genoemde objecten en terreinen. Wat betreft de vraag of en hoe de Minister een eventuele verslechtering van de geluidssituatie bij objecten en terreinen die niet in de hiervoor vermelde artikelen zijn genoemd in de belangenafweging dient te betrekken, kan dan ook worden verwezen naar hetgeen hieromtrent onder het kopje geluidhinder spoorwegen is overwogen.

B4. Hogere waarden

Ingevolge artikel 1, eerste lid, aanhef en onder h, sub 3°, van de Tracéwet omvat het tracé indien het de aanleg of wijziging van een hoofdweg betreft, de in acht te nemen voorkeursgrenswaarden voor geluidhinder en de aanduiding van de te realiseren geluidwerende voorzieningen. De voorkeursgrenswaarden voor geluidhinder en de geluidwerende maatregelen maken derhalve deel uit van het tracébesluit. In de tracébesluiten A4 en A16 zijn in tabellen de waarden voor woningen die een hogere geluidbelasting zullen ondervinden vanwege de A4 en de A16 dan de voor die woning geldende voorkeursgrenswaarde en de geluidwerende voorzieningen opgenomen. In de Nota van Toelichting bij de afzonderlijke tracédelen van het tracébesluit HSL-Zuid zijn in tabellen de waarden voor woningen die een

hogere geluidbelasting zullen ondervinden vanwege de A16 Prinsenbeek-Noord - Galder en de A58 dan de voor die woning geldende voorkeursgrenswaarde en de geluidwerende voorzieningen opgenomen. Deze tabellen maken onderdeel uit van het tracébesluit HSL-Zuid.

Ingevolge artikel 2 van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen kunnen gedeputeerde staten alleen een hogere waarde vaststellen in gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting, vanwege de weg, van de uitwendige scheidingsconstructies van de betrokken woningen onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige landschappelijk of financiële aard.

Wat betreft de keuze om al dan niet geluidwerende voorzieningen te treffen in de situatie dat sprake is van bundeling met de HSL-Zuid en van cumulatie kan worden verwezen naar hetgeen hieromtrent onder het kopje geluidhinder spoorwegen is overwogen.

B5. Binnenwaarde

Indien een hogere waarde zal worden vastgesteld, worden ingevolge artikel 111 van de Wet geluidhinder met betrekking tot de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructies van woningen maatregelen getroffen om te bevorderen dat de geluidbelasting vanwege de weg, binnen de woning bij gesloten ramen de in dit artikel genoemde waarden niet te boven zal gaan, de zogenoemde binnenwaarden.

Enkele appellanten hebben gesteld dat in het tracébesluit ten onrechte een onderzoek naar en een beschrijving van de te nemen maatregelen ten aanzien van hun woningen ontbreekt.

In artikel 14, sub e, van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, zoals dit sinds 23 april 1998 luidt, is geregeld dat het verzoek om de vaststelling van een hogere waarde een verklaring moet bevatten dat maatregelen zullen worden getroffen om aan de binnenwaarde te voldoen. Een beschrijving van eventuele nodige maatregelen en een ten behoeve daarvan verricht onderzoek behoeven geen onderdeel van het verzoek om een hogere waarde uit te maken.

Gelet hierop kan evenmin aan het tracébesluit de eis worden gesteld dat dit een onderzoek naar en een beschrijving van de te nemen maatregelen moet bevatten.

B6. Akoestisch onderzoek

Enkele appellanten stellen dat de Minister bij bepaling van de heersende geluidbelasting en de berekening van de toekomstige geluidbelasting vanwege de A16 van verouderde verkeersgegevens, respectievelijk een te lage verkeersintensiteit is uitgegaan.

Uit de akoestische onderzoeken met betrekking tot de A16 blijkt dat als referentiejaar 1994 is gehanteerd. Ter zitting heeft de Minister gesteld dat vóór vaststelling van het definitieve rapport van het akoestisch onderzoek is bekeken of er wijzigingen waren waardoor de voorkeursgrenswaarden lager zouden zijn. Door de groei van het wegverkeer sindsdien was hiervan geen sprake.

De Afdeling is van oordeel dat de belangen van appellanten door deze handelwijze niet zijn geschaad. De Minister heeft derhalve bij de bepaling van de heersende geluidbelasting van de verkeersgegevens van 1994 kunnen uitgaan.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat door Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant een verkeersonderzoek is ingesteld op basis waarvan de verkeersgegevens per wegvak voor het prognosejaar 2015 zijn bepaald. De prognose van het goederenvolume en de vervoerwijzekeuze is bepaald met behulp van het Transport Economische Model uitgaande van het CPB-middenscenario. Verder zijn de gevolgen van enkele nieuwe CPB-scenario's op de prognose onderzocht. Niet is gebleken dat er onvoldoende rekening is gehouden met een toeneming van het vrachtverkeer op de A16.

De prognoses komen volgens de Minister blijkens de beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-tracébesluit en het verweerschrift overeen met de akoestische volbelasting van de A16. Met andere woorden: Er is uitgegaan van de maximale verkeersomvang die redelijkerwijs op de A16 kan worden verwerkt.

Niet is aannemelijk gemaakt dat een onjuiste inschatting is gemaakt van de te verwachten verkeersintensiteit. De Minister heeft derhalve in redelijkheid van de bij de berekening van de geluidbelasting gehanteerde prognoses kunnen uitgaan en de akoestische onderzoeken aan de bestreden besluiten ten grondslag kunnen leggen.

Trillinghinder

Een aantal appellanten heeft bezwaren aangevoerd met betrekking tot trillinghinder ten gevolge van de aanleg en het gebruik van de HSL-Zuid. Volgens deze appellanten is onvoldoende onderzoek verricht daarnaar. Verscheidene appellanten vrezen dat de te verwachten trillinghinder een onaanvaardbare aantasting van hun woon- en leefklimaat tot gevolg zal hebben. Daarnaast hebben enkele appellanten aangevoerd dat onvoldoende rekening is gehouden met de schade die zal ontstaan aan hun (bedrijfs)gebouwen ten gevolge van deze trillingen.

Wat betreft de trillinghinder tijdens de aanleg van de HSL-Zuid is in het tracébesluit HSL-Zuid aangegeven dat ernaar gestreefd wordt om tijdens de aanleg de hinder voor de omgeving tot een minimum te beperken.

Blijkens de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid zullen daarbij twee beschermingsniveaus worden gehanteerd, te weten het basisbeschermingsniveau en het bijzondere beschermingsniveau. Voor het basisbeschermingsniveau zullen algemeen gangbare technieken worden toegepast en zal de bouw voornamelijk overdag plaatsvinden. In geval van werkzaamheden 's nachts zullen extra maatregelen worden genomen om overlast te beperken. Waar bijzondere bescherming nodig is, zullen waar mogelijk aanvullende maatregelen worden getroffen.

Niet is aannemelijk gemaakt dat de Minister er niet van heeft kunnen uitgaan dat op deze wijze de trillinghinder ten gevolge van de aanleg van de HSL-Zuid tot een aanvaardbaar niveau kan worden beperkt.

Vast is komen te staan dat de trillinghinder die het gebruik van de HSL-Zuid met zich zou kunnen brengen, is betrokken in de afweging tussen verschillende tracévarianten.

Dienaangaande heeft de Minister zich op het standpunt gesteld dat in ieder geval op een afstand groter dan 50 meter van de spoorbaan geen onaanvaardbare trillinghinder van het gebruik van de HSL-Zuid valt te verwachten.

Gebleken is dat de Minister zijn standpunt mede heeft gebaseerd op het rapport van TNO-Bouw "Trillingen als gevolg van de hogesnelheidslijn, resultaten van de trillingsmetingen langs het tracé van de TGV" van november 1992. Volgens dit rapport zal de HSL-Zuid ter plaatse van het bestaande spoor (waar de snelheid lager dan 300 km per uur zal zijn) niet meer trillingen veroorzaken dan gewone goederen- en personentreinen. In dit rapport is verder gesteld dat uit onderzoek is gebleken dat de passage van de HSL-Zuid geen schade veroorzaakt aan gebouwen gelegen op een afstand van meer dan 30 m van de spoorbaan.

De Afdeling ziet geen aanleiding om aan de juistheid van de gegevens in het MER en evengenoemd rapport van TNO-Bouw te twijfelen, zodat de Minister deze in zijn afweging heeft kunnen betrekken.

Daarnaast heeft de Minister met name de resultaten van het in het kader van het MER verrichte onderzoek in acht genomen. In het MER is gesteld dat uit ervaringen in het buitenland is gebleken dat trillinghinder tot op een afstand van ongeveer 50 m vanaf de spoorbaan zal optreden. Voorts is er in het MER van uitgegaan dat de HSL-Zuid minder trillingen zal veroorzaken dan de bestaande spoorlijnen in verband met de noodzakelijk grotere perfectie van de uitlijning, de geringere onafgeveerde massa van het materieel en de hogere frequenties bij hogere snelheden.

Voorts is blijkens de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid een nader onderzoek verricht naar de mogelijke trillinghinder die het gebruik van de HSL-Zuid met zich zou kunnen brengen. De bij dat onderzoek gehanteerde metingscriteria zijn afgeleid van de richtlijnen van de Stichting Bouwresearch, met name de richtlijn "Hinder voor personen". Deze richtlijn geeft streefwaarden waaraan moet zijn voldaan, wil er geen sprake zijn van trillinghinder. Volgens de Nota zijn verschillende situaties langs het tracé van de HSL-Zuid aan bedoelde streefwaarden getoetst en zal na de aanleg van de spoorlijn worden gezien of in bepaalde gevallen aanvullende maatregelen nodig en/of zinvol zijn.

Daarnaast zijn blijkens de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid de langs het tracé gelegen bedrijven die extra gevoelig zijn voor trillingen geïnventariseerd. Volgens deze Nota zal bij het vormgeven van de lijn worden gestreefd naar het vermijden van trillingen die de bedrijfsvoering ter plaatse zouden kunnen storen.

Gelet op het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat niet gezegd kan worden dat in het algemeen het aspect trillinghinder onvoldoende is onderzocht.

Voorts is niet aannemelijk geworden dat het gebruik van de HSL-Zuid op een afstand van meer dan 50 meter schade aan gebouwen dan wel een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat tot gevolg zal hebben.

Mitsdien ziet de Afdeling in hetgeen appellanten in het algemeen hebben aangevoerd met betrekking tot trillinghinder geen grond voor vernietiging van de bestreden besluiten.

Emissie van koper- en ijzerdeeltjes en verspreiding van stof

Een aantal appellanten is beducht voor de emissie van koper- en ijzerdeeltjes afkomstig van de bovenleiding, respectievelijk de rails van de HSL-Zuid. Gevreesd wordt dat dit negatieve gevolgen zal hebben voor zowel de gezondheid van mensen als de gewassen van agrarische bedrijven en tuinbouwbedrijven. Voorts wordt gevreesd voor overlast als gevolg van de verspreiding van stof door (de aanleg van) de HSL-Zuid.

Blijkens de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid is door het technische onderzoeksbureau van de NS onderzoek verricht naar de emissie van koperdeeltjes en de gevolgen daarvan voor de bodemkwaliteit en de volksgezondheid. Uit de resultaten van dat onderzoek volgt dat ongeveer 80% van de koperdeeltjes op de spoorbaan terecht komt en dat de rest binnen 15 meter van het midden van de spoorbaan neerkomt. Van een ophoping van koperdeeltjes in de bodem nabij het tracé van de HSL-Zuid zal, aldus de Nota van Toelichting, bijgevolg amper sprake zijn. De Afdeling ziet geen aanleiding om aan de juistheid van de resultaten van evengenoemd onderzoek te twijfelen.

Verder heeft de Minister zich op het standpunt gesteld dat daar waar in het tracébesluit HSL-Zuid langs het spoor geluidschermen zijn voorzien, deze een zekere afscherpende werking zullen hebben en de verspreiding van koper- en ijzerdeeltjes zullen tegengaan. Niet is aannemelijk dat dit onjuist zou zijn.

Gelet op het vorenstaande acht de Afdeling voldoende aannemelijk dat de invloed van koper- en ijzerdeeltjes op de agrarische gewassen klein kan worden genoemd. Er bestaat in het algemeen dan ook geen grond voor het oordeel dat onaanvaardbare schade zal ontstaan door neerslag van dergelijke deeltjes langs het tracé van de HSL-Zuid.

Voorts is, het vorenstaande in aanmerking genomen, niet aannemelijk gemaakt dat het gebruik van de HSL-Zuid en de daarmee samenhangende emissie van koper- en ijzerdeeltjes zal leiden tot een aantasting van de gezondheid van de omwonenden.

Wat betreft de verspreiding van stof door de HSL-Zuid is zowel in het tracébesluit HSL-Zuid als in de Nota van Toelichting bij dit besluit aangegeven dat tijdens de bouw van de HSL-Zuid de inspanningen erop zijn gericht om hinder voor de omgeving (onder meer in de vorm van verstuiving van zand en stof) te beperken.

De Minister heeft zich voorts op het standpunt gesteld dat stofhinder als gevolg van de HSL-Zuid in de meeste gevallen verwaarloosbaar zal zijn. Daarbij

is aangegeven dat op basis van ervaringen in het buitenland bekend is dat het type ballastbed op deze vorm van hinder van invloed is. Volgens de Minister zal hiermee bij de aanleg van de HSL-Zuid rekening worden gehouden, zodat naar verwachting slechts binnen een afstand van 10 tot 15 meter vanuit het midden van de spoorbaan een geringe hoeveelheid stof zal neerdalen. In dit kader is er voorts op gewezen dat de langs gedeelten van de HSL-Zuid te plaatsen geluidschermen er tevens voor zorgen dat het stof zich daar niet verder verplaatst.

Niet is aannemelijk geworden dat dit standpunt van de Minister onjuist zou zijn en dat gevreesd zou moeten worden voor een onaanvaardbare stofhinder in verband met de aanleg en het gebruik van de HSL-Zuid.

Het vorenstaande in aanmerking genomen ziet de Afdeling in hetgeen appellanten in het algemeen hebben aangevoerd met betrekking tot de emissie van koper- en ijzerdeeltjes en de verspreiding van stof geen grond voor vernietiging van de bestreden besluiten.

Veiligheid

Een aantal appellanten vreest dat de veiligheid van het HSL-Zuid-spoor onvoldoende zal zijn. Daarnaast zijn sommige appellanten beducht voor cumulatieve effecten in verband met de aanwezigheid van andere infrastructuur in de omgeving.

Vast is komen te staan dat veiligheid een van de aspecten is geweest die in de PKB HSL-Zuid zijn betrokken bij de afweging tussen de verschillende tracévarianten.

Voorts is in het kader van het tracébesluit HSL-Zuid een veiligheidsproject ontwikkeld, waarbij criteria ter beoordeling van de veiligheid van de HSL-Zuid zijn opgesteld. Daarbij zijn betrokken de ongewenste gebeurtenissen in het spoorwegsysteem tot nu toe, de algemene ontwikkelingen op veiligheidsgebied en de resultaten van studies uit binnen- en buitenland. Een en ander is neergelegd in het rapport "Sturen op veiligheid, eindrapport fase 1, Integraal veiligheidsplan HSL-Zuid" van 22 september 1997. Dit veiligheidsplan ziet op een proces van beoordeling van de veiligheid en de risico's tijdens het ontwerp, de uitvoering en de instandhouding van de HSL-Zuid. Daarbij wordt op vier terreinen aandacht besteed aan de veiligheid, te weten spoorwegveiligheid, arbeidsveiligheid, omgevingsveiligheid en restrisico. Onder de omgevingsveiligheid valt onder meer de wederzijdse beïnvloeding van de HSL-Zuid en de in de nabijheid gelegen risicovolle bedrijvigheid en gebundelde en kruisende infrastructuur. Wat dit punt betreft heeft de Minister in het verweerschrift inzake het tracébesluit A4 opgemerkt dat bij het ontwerp van het tracé van de A4 zodanige marges in acht zijn genomen dat een eventuele combinatie met andere risicobronnen door de wijze van uitvoering van het ontwerp wordt geneutraliseerd.

Tot de arbeidsveiligheid en het restrisico behoort onder andere de hulpverlening bij calamiteiten. Dienaangaande is in de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid aangegeven dat bij het ontwerp van de HSL-Zuid rekening is gehouden met een zo goed mogelijke bereikbaarheid van de

spoorbaan voor hulpverleners. In dit kader heeft de Minister in het verweerschrift gesteld dat het traject over circa 90% voldoet aan de wensen van de brandweer voor wat betreft bereikbaarheid. Voor het overige is gekozen voor preventieve maatregelen, zoals de afwezigheid van overwegen, relatief weinig wissels, een modern beveiligingssysteem volgens Europese standaarden en ontsporingsgeleiding over het grootste deel van het tracé. Volgens de Minister is dit effectiever dan het opvoeren van de bereikbaarheid tot 100%. De Afdeling ziet geen aanleiding om aan de juistheid hiervan te twijfelen.

Volgens de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid zijn uit de analyse, die in het kader van dit veiligheidsplan is gemaakt, maatregelen voortgevloeid zowel ter voorkoming van ongevallen als ter beperking van de effecten van ongevallen. Als voorbeeld wordt met name genoemd de expliciet in het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen eis dat de HSL-Zuid over de volle lengte ter weerszijden van een afsluiting (door middel van geluidschermen, spoorsloten en hekwerken) wordt voorzien.

Verder is de Minister van mening dat de kans op ontsporing is verminderd door de afwezigheid van overwegen, relatief weinig wissels, een modern beveiligingssysteem en ontsporingsgeleiding over het grootste deel van het traject. Niet is aangetoond dat dit onjuist zou zijn.

Het vorenstaande in aanmerking genomen ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat het aspect veiligheid, zowel wat de HSL-Zuid als de omgeving ervan betreft, in onvoldoende mate in het besluitvormingsproces betrokken is geweest.

Niet is aannemelijk geworden dat de veiligheidsrisico's die het gebruik van de HSL-Zuid met zich brengt van dien aard zijn dat deze onoverkomelijke bezwaren tegen het gekozen tracé opleveren. Weliswaar moet worden vastgesteld dat de bereikbaarheid van een enkele kern door de aanleg van de HSL-Zuid enigszins zal afnemen, doch niet is gebleken dat de HSL-Zuid in het algemeen een zodanige barrièrewerking zal hebben dat de Minister hieraan overwegende betekenis had moeten toekennen.

De Afdeling ziet in hetgeen appellanten in het algemeen hebben aangevoerd met betrekking tot het aspect veiligheid dan ook geen grond voor vernietiging van de bestreden besluiten.

Grondverlies en -verwerving

Veel beroepen hebben betrekking op de gronden die appellanten zullen moeten afstaan voor de aanleg van de HSL-Zuid en de wijzigingen aan de A4 en de A16. Het afstaan van die gronden zal in veel gevallen leiden tot negatieve gevolgen voor de betrokken particulieren, bedrijven en instellingen. In verband daarmee is in beroep ook gesteld dat alternatieve tracés de voorkeur verdienen.

In de tracébesluiten HSL-Zuid, A4 en A16 zijn gronden die nodig worden geacht in verband met de daarin opgenomen ontwikkelingen, aangeduid op

de tracékaarten. Zo is bijvoorbeeld op de kaarten bij het tracébesluit HSL-Zuid het ruimtebeslag van de HSL-Zuid en van (het in het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen deel van) de A16 (inclusief de ruimte die nodig is voor sloten en hekken, veiligheidsvoorzieningen, kunstwerken, geluidafschermdende maatregelen, aanpassingen aan kruisende infrastructuur etc.) aangegeven als respectievelijk <HSL-zone> en <A16-zone>. De voor inpassingsmaatregelen nodig geachte gronden zijn aangewezen als <Inpassingszone>. De gronden die tijdelijk nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid en de wijzigingen aan de A16 zijn aangeduid als <Bouwzone>. De Minister heeft in het bijzonder ten aanzien van de tracering van de nieuw aan te leggen HSL-Zuid - kort samengevat - gesteld dat tijdens alle stadia van het besluitvormingsproces de belangen van particulieren en bedrijven deel hebben uitgemaakt van de afweging. Deze afweging bewoog zich in de fase van de (globale) tracékeuze op een vrij algemeen niveau, maar werd gedetailleerder naarmate de besluitvorming aangaande het tracé concreter werd. De tracering is (onder meer) in verband met de vergaande gevolgen voor bestaande woningen en bedrijven op verschillende punten aangepast, aldus de Minister.

Aannemelijk is geworden dat een en ander juist is, in verband waarmee onvoldoende aanleiding bestaat voor het oordeel dat in het kader van de keuze van het tracé (bij de HSL-Zuid eerst op globaal niveau in de PKB HSL-Zuid en daarna op concreet niveau in het tracébesluit HSL-Zuid) in algemene zin onvoldoende rekening is gehouden met de aanwezigheid van woningen en bedrijven.

Verwerving van de voor de aanleg van de HSL-Zuid en de wijzigingen aan de A4 en A16 nodige gronden zal allereerst worden geprobeerd via minnelijke weg. Voor de gevallen waarin dat niet lukt, zal onteigening via de Onteigeningswet plaatsvinden. In dat geval zal een schadeloosstelling worden vastgesteld.

Verder blijkt uit de stukken en het verhandelde ter zitting dat de Minister heeft onderkend dat grondverlies voor velen negatieve gevolgen zal hebben in verband waarmee een flankerend beleid is en wordt gevoerd. Voorafgaande aan het nemen van de tracébesluiten zijn in dit verband reeds vele inspanningen gepleegd om geheel of gedeeltelijk aan die negatieve gevolgen tegemoet te komen.

Als voorbeeld kan worden genoemd de situatie in de gemeenten Bleiswijk en Bergschenhoek, waar de HSL door een glastuinbouwgebied loopt en verschillende bedrijven worden geraakt of doorsneden. Gebleken is dat in een vroeg stadium overleg met getroffen bedrijven is gevoerd en dat (mede door een ingeschakelde projectontwikkelaar) zowel in de directe omgeving als in verdergelegen gebieden actief is gezocht naar hervestigingsplaatsen. Ook in vele andere situaties is voorafgaande aan het nemen van de tracébesluiten contact gezocht met betrokkenen en is begonnen met grondaankoop op vrijwillige basis. In andere gevallen zijn herverkavelingsplannen opgesteld.

Overigens is ter zitting gebleken dat voor veel betrokken bedrijven reeds oplossingen zijn gevonden in de zin van hervestiging op een andere plaats of beschikbaarstelling van compenserende gronden.

Verder heeft de Minister betoogd dat het, mede in aanmerking genomen de complexiteit van het verwervingsproces, mogelijk noch vereist is dat alle

individuele situaties op het moment van vaststelling van het tracébesluit volledig zijn uitgekristalliseerd bijvoorbeeld in die zin dat voor bedrijven die ter plekke niet meer kunnen worden voortgezet een vervangende locatie voorhanden is. De Afdeling onderschrijft dat een definitieve oplossing op het moment van vaststelling van het tracébesluit niet in alle gevallen mogelijk is. Gelet op het vorenstaande bestaat onvoldoende aanleiding voor het oordeel dat de besluitvorming omtrent de HSL-Zuid, de A4 en de A16 in verband met de wijze waarop in het algemeen is omgegaan met het grondverlies onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Bij de behandeling hieronder van de concrete situaties zal worden gezien of in individuele gevallen de gevolgen van het grondverlies aanleiding geven tot gegrondverklaring van de desbetreffende beroepen.

Schade

Veel appellanten stellen schade te zullen lijden ten gevolge van de aanleg en het gebruik van de HSL-Zuid en de verbreding en gedeeltelijke verlegging en het gebruik van de A4 en de A16.

Ten aanzien van dit punt kan globaal het volgende worden opgemerkt.

Ter vergoeding van bepaalde soorten schade is de

Nadeelcompensatieverordening HSL-Zuid, A16 en A4 tot stand gekomen, waaraan uitvoering zal worden gegeven door het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4 (Stcrt. 1998, 70).

De schadevergoeding wordt op verzoek toegekend indien het betreft schade die een gevolg is van een onherroepelijk tracébesluit en de daaruit rechtstreeks voortvloeiende besluiten en/of rechtmatige

uitvoeringshandelingen van bestuursorganen, mits die schade niet of niet geheel ten laste van degene die schade lijdt behoort te blijven en voorzover de schade niet of niet voldoende anderszins is geregeld. De hoogte van de schadevergoeding wordt naar redelijkheid en billijkheid vastgesteld. In de verordening zijn procedureregels opgenomen volgens welke een verzoek om schadevergoeding wordt behandeld. Tevens bevat de verordening een voorschotregeling.

Tegen de beslissing op een verzoek om schadevergoeding kan in rechte worden opgekomen.

Zowel ter vergoeding van planschade als voor het bieden van nadeelcompensatie kan men zich tot het Schadevergoedingsschap wenden. Hetgeen appellanten in beroep hebben aangevoerd geeft geen aanleiding voor het oordeel dat bij de vaststelling van de tracébesluiten niet ervan kon worden uitgegaan dat op aanvaardbare wijze tegemoet kan worden gekomen aan de belangen van hen die genoemde soorten schade lijden.

Voor schade die is veroorzaakt door onrechtmatig feitelijk handelen betreffende de HSL-Zuid, de A16 en de A4 is de burgerlijke rechter bevoegd om te beslissen op eventuele verzoeken om schadevergoeding.

Hinder veroorzaakt door bouw- en aanlegactiviteiten

Sommige appellanten vrezen dat zij hinder zullen ondervinden van de bouw- en aanlegactiviteiten in het kader van de aanleg van de HSL-Zuid en de werkzaamheden aan de A4 en A16.

De wijze waarop deze activiteiten, zowel in de (tijdelijke) bouwzones als op de gronden van de tracés HSL-Zuid, A4 en A16 zelf, zullen worden uitgevoerd en de voorzieningen die zullen worden getroffen om hinder van die activiteiten te beperken, zijn niet en behoeven niet te worden geregeld in de tracébesluiten. Voor zover sprake is van vergunningplichtige activiteiten, zal de daardoor veroorzaakte hinder bij de beslissing op de aanvraag om vergunning worden betrokken.

In het kader van deze procedure staat dan ook slechts ter beoordeling of de Minister zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat bij de bepaling van de ligging en omvang van de voor de aanleg nodige gronden op

die gronden de bouwactiviteiten op een zodanige wijze kunnen plaatsvinden dat geen onaanvaardbare hinder zal optreden.

Uit de stukken, waaronder de Nota's van Toelichting bij de tracébesluiten, en het verhandelde ter zitting, zijn de algemene uitgangspunten gebleken met betrekking tot de maatregelen die de uitvoerders dienen te nemen om bouwhinder te beperken. Voorts is aangegeven welke maatregelen worden genomen voor een zo onbelemmerd mogelijke verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van percelen tijdens de aanleg. Ter beperking van de geluidoverlast in de bouwfase zal in verstoringgevoelige gebieden een verhoogd beschermingsniveau gelden met daarop toegesneden maatregelen. In de Nota's van Toelichting bij de verschillende tracédelen van de HSL-Zuid zijn deze gebieden nader aangegeven en zijn de te nemen maatregelen nader beschreven.

Gelet op het vorenstaande (waaronder hetgeen hiervoor ten aanzien van trillinghinder is overwogen) en in aanmerking genomen hetgeen de Minister ter zitting heeft opgemerkt over de te treffen maatregelen, bestaat onvoldoende aanleiding om in het algemeen te oordelen dat de Minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat tijdens de bouw geen onaanvaardbare hinder zal optreden. Bij de bespreking hierna van de op de individuele gevallen toegesneden bezwaren zal de Afdeling nagaan of dit oordeel in een individueel geval anders zal moeten luiden.

De in het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen afwijkingsbepalingen

Van der Klugt Hollandplant B.V., A.C.H. van der Klugt en P.H.L. van der Klugt en A.J.M. Prinse hebben bezwaren aangevoerd tegen de in het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen afwijkingsbepalingen. Zij verzetten zich ertegen dat de twee afwijkingsbepalingen cumulatief kunnen worden toegepast, hetgeen volgens hen in strijd is met de rechtszekerheid. A.J.M. Prinse vreest bovendien dat de toepassing van deze bepalingen nadelige gevolgen heeft voor zijn percelen, in welk verband hij met name wijst op de gevolgen voor de geluidbelasting ter plaatse.

Het tracébesluit HSL-Zuid bevat twee, hierna A en B te noemen, afwijkingsbepalingen:

A. Het ontwerp van de aan te leggen hogesnelheidslijn en van de werken aan en rond de A16, is op de tracékaarten binnen de desbetreffende zones aangegeven. Gelet op de mate van nauwkeurigheid waarmee het ontwerp is uitgewerkt, kan het definitieve ontwerp hiervan met de volgende marges afwijken: 0,5 meter omhoog, 1,5 meter omlaag en 2 meter naar weerszijden. Voor de hoogtemaat van de aangegeven geluidafschermende maatregelen geldt een marge van 1 meter naar boven en beneden.

B. Voorts geldt dat indien de verdere technische uitwerking dat vereist of het beschikbaar komen van innovatieve uitvoeringswijzen en/of kostenbesparende bouwmethodes dat wenselijk maakt, het weergegeven ontwerp – zolang het binnen de desbetreffende zones blijft – kan worden gewijzigd. Uitgangspunt daarbij is dat uit dergelijke wijzigingen geen negatieve gevolgen voortvloeien voor de omgeving. Gelet hierop gelden,

indien van het weergegeven ontwerp wordt afgeweken, in het bijzonder de volgende randvoorwaarden:

- De effecten op het gebied van de geluidhinder van het aangepaste ontwerp mogen niet het gevolg hebben dat de vastgestelde grenswaarden voor de geluidbelasting worden overschreden;
- In bovenwaartse richting mag de hoogteligging van de baan en kunstwerken niet meer van het weergegeven ontwerp afwijken dan maximaal 0,5 meter;
- Ter plaatse van kruisingen met wegen en watergangen die breder zijn dan 15 meter en op spoorviaducten bedraagt deze maat 2 meter, voor tunnels 2,5 meter en voor de boortunnel 5 meter.

Beide bepalingen zijn afzonderlijk omlijnd. De Afdeling leidt hieruit af dat beide niet in onderlinge samenhang dienen te worden beschouwd, zodat de voorwaarden, zoals die zijn weergegeven onder B niet van overeenkomstige toepassing zijn op bepaling A. Ten aanzien van de toepassing van bepaling A zijn er dan ook geen voorwaarden in het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen.

Afwijkingsbepaling A draagt, behalve de laatste volzin daarvan, alle kenmerken van een zogenoemde uitmeetbepaling. In zoverre acht de Afdeling deze bepaling niet in strijd met de daaraan vanuit een oogpunt van rechtszekerheid te stellen eisen. De laatste volzin van bepaling A echter, inhoudende dat de hoogte van de aangegeven geluidafschermdende maatregelen kan worden gewijzigd met 1 meter naar boven of beneden, kan naar het oordeel van de Afdeling niet worden aangemerkt als een uitmeetbepaling in de bovenbedoelde zin. De Afdeling verwijst voor haar standpunt in eerste instantie naar het algemene deel van deze uitspraak waarin is uiteengezet dat de Minister bij de keuze of al dan niet geluidwerende voorzieningen worden getroffen de effectiviteit en doelmatigheid van de verschillende schermvarianten heeft bezien met behulp van een wegingsysteem. Dit complexe wegingsysteem resulteert in de keuze om in voorkomende gevallen te kiezen voor de in het kader van het tracébesluit HSL-Zuid vast te stellen hogere geluidwaarde, een geluidwerend scherm met een in dat tracébesluit opgenomen lengte en hoogte of een combinatie van beide. Dit systeem, zo heeft de Afdeling in het algemene deel geoordeeld, kan worden aangemerkt als een invulling van de in artikel 8, tweede lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen en de in artikel 2 van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen neergelegde criteria. Dat wegingsysteem zou worden miskend, indien in het kader van de vervolgbesluitvorming - zonder dat daaraan een vergelijkbaar afwegingskader zou zijn verbonden - voorbij zou kunnen worden gegaan aan de in het tracébesluit HSL-Zuid vastgelegde schermhoogte. Nu niet is aangegeven op welke wijze de laatste volzin van afwijkingsbepaling A zich verhoudt met de systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, is aan het opnemen van deze volzin in het tracébesluit HSL-Zuid geen deugdelijke motivering ten grondslag gelegd. Het tracébesluit HSL-Zuid komt deels voor vernietiging in aanmerking wegens strijd met artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht. Het beroep van A.J.M. Prinse is dan ook in zoverre gegrond.

Ook met wijzigingsbepaling B wordt beoogd een optimalisering van de voorgenomen werken aan en rond de HSL-Zuid en A16 mogelijk te maken. Aan de toepassing van deze bepaling zijn diverse materiële voorwaarden verbonden.

De Afdeling acht het uit een oogpunt van rechtsbescherming geboden dat deze toepassing door procedurele waarborgen is omringd.

De gemeenteraden die op basis van de bepalingen van de Tracéwet gehouden zijn planologische medewerking te verlenen aan het tracébesluit HSL-Zuid dienen deze waarborgen in de op te stellen bestemmingsplannen op te nemen en wel op zodanige wijze dat de afwijking door belanghebbenden kan worden onderworpen aan een rechterlijke toetsing. Hierbij valt te denken aan het in een bestemmingsplan opnemen van een vrijstellings- of wijzigingsbevoegdheid.

Omtrent deze procedurele waarborgen bevat het tracébesluit HSL-Zuid geen bepalingen. Volgens de Minister is dit niet bezwaarlijk, omdat het tot de taak van de gemeenteraad behoort de in het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen afwijkingsbepaling op een juridisch adequate wijze te vertalen in bestemmingsplanvoorschriften. De Afdeling volgt de Minister hierin. Er bestaat geen aanleiding te oordelen dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Wat betreft de door appellanten bezwaarlijk geachte cumulatie van de afwijkingsbepalingen A en B overweegt de Afdeling het volgende. Zoals uit het bovenstaande al volgt, zijn beide afwijkingsbepalingen naar doel en strekking verschillend van aard. Gezien de in het kader van een bestemmingsplan te regelen procedurele waarborgen ten aanzien van de toepassing van afwijkingsbepaling B, verzet het beginsel van de rechtszekerheid noch een andere rechtsnorm zich tegen de cumulatieve toepassing van beide bepalingen.

In zoverre zijn de beroepen dan ook ongegrond.

Conclusie ten aanzien van de algemene bezwaren

De bezwaren van algemene aard geven onvoldoende reden voor gehele of gedeeltelijke vernietiging van de in de PKB HSL-Zuid opgenomen besluiten, het tracébesluit HSL-Zuid, het tracébesluit A4 en het tracébesluit A16, behalve voor zover zij betrekking hebben op het hiervoor genoemde onderdeel van afwijkingsbepaling A in het tracébesluit HSL-Zuid. Hieronder zal bij de behandeling van de beroepen per appellant op tracédeelniveau worden gezien of hun overige bezwaren grond vormen voor gehele of gedeeltelijke vernietiging van die besluiten.

Ten aanzien van de HSL-Zuid zal daarbij, nu de algemene bezwaren geen aanleiding geven tot vernietiging van het in de PKB neergelegde besluit tot aanleg van de HSL-Zuid, bij de behandeling van de overige bezwaren allereerst en vooral de situatie worden gezien zoals die in het tracébesluit HSL-Zuid is neergelegd. Indien geen grond wordt gevonden om het tracébesluit te vernietigen, kan tevens worden geconcludeerd dat de Minister er in redelijkheid van heeft kunnen uitgaan dat binnen de bij het besluit tot aanleg van de HSL-Zuid gegeven bandbreedte een aanvaardbaar tracé kan

worden aangelegd. Indien het tracébesluit op grond van de bezwaren wordt vernietigd en op dat punt tevens beroep is ingesteld tegen de PKB HSL-Zuid, zal worden bezien of met de bandbreedte ter plaatse, gezien de concrete situatie, voldoende recht wordt gedaan aan de door de desbetreffende appellanten verwoorde belangen. Indien de ingebrachte bezwaren daartoe aanleiding geven kan de Afdeling tot de slotsom komen dat het in de PKB HSL-Zuid opgenomen besluit tot aanleg van de HSL-Zuid wat betreft het in geding zijnde deel onrechtmatig is.

Appellanten met alleen algemene bezwaren

Stichting Keerpunt

F.L. Boon

Stichting Natuur en Milieu, Milieufederatie Noord-Holland, Stichting Zuidhollandse Milieufederatie en Stichting Brabantse Milieufederatie J. van der Veen, de Toekomst en Opbouw Federatie en de Toekomst en Opbouw Vereniging Orion Alfa

Zoals in het algemene deel van de uitspraak is overwogen ten aanzien van de ontvankelijkheid, is het beroep van J. van der Veen, de Toekomst en Opbouw Federatie en de Toekomst en Opbouw Vereniging Orion Alfa niet-ontvankelijk voor zover het is gericht tegen het tracébesluit A4 en het tracébesluit A16 en voor zover J. van der Veen voor zichzelf beroep heeft ingesteld tegen het tracébesluit HSL-Zuid.

De bezwaren van genoemde appellanten hebben enkel betrekking op de onderwerpen die hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest. Voor een verdere bespreking van die beroepen bestaat dan ook geen aanleiding.

De in het algemene deel van de uitspraak behandelde bezwaren hebben geen aanleiding gegeven tot vernietiging van enig onderdeel van de bestreden besluiten, uitgezonderd een onderdeel van de in het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen afwijkingsbepalingen, tegen welk onderdeel de beroepen van deze appellanten zich echter niet richten.

Gelet op het vorenstaande zijn deze beroepen, voor zover ontvankelijk, ongegrond.

Tracédeel 1

Tracédeel 1 betreft het tracé van de HSL-Zuid vanaf Hoofddorp tot aan de Ringvaart van de Haarlemmermeer. Tot aan Nieuw-Vennep volgt de HSL-Zuid het bestaande tracé van de Schiphollijn. Vervolgens buigt de HSL-Zuid af naar het zuiden tot aan het aquaduct van de A4 onder de Ringvaart. Daarna volgt de HSL-Zuid het tracé van de A4.

Voorts zal de A4 vanaf Burgerveen (km 16,3) worden verbreed van twee naar drie rijstroken per richting.

gemeente Haarlemmermeer

Stichting Het Fonds tot den Predikdienst der Vereenigde Doopsgezinde Gemeente te Haarlem

Appellante is eigenares van de boerderij "Hoeve Rijnland", aan de Rijnlanderweg 1639 te Nieuw-Vennep, op een afstand van circa 100 meter ten westen van het tracé van de HSL-Zuid.

De bezwaren van deze appellante hebben betrekking op onzekerheid omtrent de verplaatsing van de boerderij, alsmede op geluidhinder en waardevermindering in de vorm van een geringere pacht- dan wel verkoopwaarde (in geval van handhaving van de boerderij op de huidige locatie).

De bedrijfsgronden van appellante aan de Rijnlanderweg 1639 beslaan in totaal 37,5 hectare, waarvan ongeveer 6,9 is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Gebleken is dat die gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid.

Teneinde de negatieve gevolgen van het grondverlies te beperken zijn er onderhandelingen gevoerd met elf betrokken agrarische bedrijven in de Haarlemmermeerpolder over vrijwillige herverkaveling. Deze onderhandelingen hebben geleid tot de opstelling van het "Verkavelingsplan HSL-Zuid-Haarlemmermeer".

Overigens is van de zijde van de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat aan appellante een vervangende bedrijfslocatie is aangeboden en dat thans nog slechts onderhandeld wordt over de financiële aspecten van de verplaatsing.

Gelet op het vorenstaande geeft het grondverlies onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk te oordelen.

Ter hoogte van de boerderij van appellante is in het tracébesluit HSL-Zuid een geluidscherm met een hoogte van 3 meter aan de westzijde van de HSL-Zuid voorzien. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van het woongedeelte van de boerderij 59 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd.

Er is afgezien van een verhoging van het geluidscherm, aangezien dit aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Wat de cumulatie van geluid betreft is niet gebleken dat een verslechtering zal optreden van het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse.

Wat de door appellante verwachte waardevermindering van de boerderij betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling. Bovendien heeft de Minister in het verweerschrift te kennen gegeven dat bij de bepaling van de hoogte van de schadeloosstelling op basis van het onteigeningsrecht tevens de waardevermindering van het resterende gedeelte van de boerderij zal worden meegenomen.

Het vorenoverwogene in aanmerking genomen geeft dit beroep geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is derhalve ongegrond.

*A. Kranenburg en L.P. Kranenburg
Van Coeverden Adriani Stichting*

A. Kranenburg en L.P. Kranenburg pachten een boerderij met woning alsmede 39,3 hectare agrarische gronden van de Van Coeverden Adriani Stichting.

De boerderij en de woning zijn gelegen aan de Rijnlanderweg 1637 te Nieuw-Vennep, op een afstand van ongeveer 70 meter ten westen van het tracé van de HSL-Zuid.

De bezwaren van deze appellanten hebben betrekking op grondverlies, vermindering van het uitzicht en geluidhinder.

Ongeveer 0,2 hectare van de gronden behorende bij het agrarische bedrijf zijn opgenomen in het tracébesluit-HSL-Zuid. Gebleken is dat die gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid. Aannemelijk is dat dit er niet toe zal leiden dat het bedrijf ter plaatse niet meer rendabel geëxploiteerd zal kunnen worden.

Het grondverlies geeft dan ook onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk te oordelen.

Wat betreft de visuele hinder die de aanleg van de HSL-Zuid tot gevolg zal hebben, is gebleken dat de spoorlijn nabij de woning in kwestie op een viaduct over de Rijnlanderweg, de A44 en de Lissersweg zal worden aangelegd. Gelet op de hoogte van dit viaduct, te weten ongeveer 9,5 meter boven maaiveld, en de omstandigheid dat daarop nog een geluidscherm met een hoogte van 3 meter zal worden geplaatst, zal er sprake zijn van beperking van het uitzicht.

De Minister heeft dienaangaande gesteld dat het praktisch echter niet mogelijk is om de spoorlijn ter plaatse verdiept aan te leggen, aangezien dit te grote risico's voor een overstroming van de Haarlemmermeer met zich zou brengen in geval van een doorbraak van de Ringvaartdijk. Voorts zou een verlaging van de A44, waardoor het viaduct met twee meter zou kunnen worden verlaagd, ten minste 40 miljoen extra kosten.

De Afdeling acht het vorenstaande niet onaannemelijk.

De Minister is van mening dat bedoelde verlaging van de A44 niet doelmatig is, gelet op de beperkte voordelen die hiermee zouden kunnen worden behaald. Overigens is in verband met de verhoogde ligging van de A44 ter plaatse thans evenmin sprake van een onbelemmerd uitzicht.

Gelet op het vorenoverwogene kan de afweging die de Minister in dezen heeft gemaakt niet onredelijk worden genoemd.

Teneinde de geluidhinder te beperken is in het tracébesluit HSL-Zuid ter hoogte van de woning aan de westzijde van de HSL-Zuid het hiervoor reeds genoemde geluidscherm met een hoogte van 3 meter voorzien. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning 59 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd.

Er is afgezien van een verhoging van het geluidscherm, aangezien dit aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Wat de cumulatie van geluid betreft is niet gebleken dat een verslechtering zal optreden van het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse.

Verder is de Van Coeverden Adriani Stichting van mening dat er in één keer een schaderegeling getroffen dient te worden voor de gevolgen van zowel de aanleg van de HSL-Zuid als voor de reconstructie van de A44 en van de Lissersweg.

Met betrekking tot dit bezwaar kan worden vastgesteld dat in het kader van het tracébesluit HSL-Zuid geen reconstructie van de A44 aan de orde is. Evenmin is gebleken dat anderszins reeds formeel is besloten tot die reconstructie. Wel zal blijkens de stukken de Lissersweg als bijkomende infrastructurele maatregel in verband met de aanleg van de HSL-Zuid worden verlegd, teneinde mogelijk te maken dat deze parallel aan de A44 onder de HSL-Zuid door kan worden geleid.

Aldus maakt deze maatregel al deel uit van het tracébesluit HSL-Zuid, in verband waarmee hij bij de vaststelling van een eventuele schadevergoeding als gevolg van de aanleg van de HSL-Zuid zal worden meegenomen.

Overigens heeft de Minister dit laatste expliciet in het verweerschrift te kennen gegeven.

Gezien het vorenstaande geven deze beroepen geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

De beroepen zijn derhalve ongegrond.

Tracédeel 2

Tracédeel 2 betreft het tracé van de HSL-Zuid vanaf de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder tot aan de Oude Rijn. Het tracé ligt hier onmiddellijk ten westen van de A4. Nabij Hoogmade zal de HSL-Zuid over de A4 worden geleid door middel van een pergola-constructie. De spoorlijn zal vervolgens zuidwaarts dalen naar de tunnel onder het Groene Hart.

Voorts zal de A4 tot de Dwarswetering in de gemeente Leiderdorp (km 30,0) worden verbreed van twee naar drie rijstroken per richting.

gemeente Alkemade

H.C.J. Dijkers

In zijn beroepschrift met betrekking tot het tracébesluit HSL-Zuid heeft H.C.J. Dijkers te kennen gegeven mede in beroep te komen namens het Platform Leefbaarheid Nieuwe Wetering (PLNW). Nu echter niet is gebleken dat sprake is van een rechtspersoon, moet hij worden geacht enkel voor zichzelf beroep te hebben ingesteld.

Appellant woont aan de Voorweg 169 te Nieuwe Wetering; de afstand van zijn woning tot het tracé van de HSL-Zuid bedraagt ongeveer 220 meter, die tot de ten oosten van de spoorlijn gelegen A4 ongeveer 275 meter.

De bezwaren van deze appellant, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op geluidhinder in Nieuwe Wetering.

In het tracébesluit HSL-Zuid is bepaald dat ten westen van de spoorlijn een geluidscherm met een hoogte van 5 meter zal worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting zowel vanwege de A4 als vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woningen in de kern Nieuwe Wetering (waaronder de woning van deze appellant) de voorkeursgrenswaarden voor wegverkeers- en spoorweglawaai niet zal overschrijden, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de A4 en de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Voorts is gebleken dat wat de cumulatie van geluid betreft de situatie in Nieuwe Wetering zal verbeteren.

Verder is appellant van mening dat het de voorkeur verdient de HSL-Zuid en de A4 verdiept aan te leggen, dan wel de HSL-Zuid op maaiveldniveau aan te leggen en de A4 te handhaven op de bestaande dijk.

Blijkens het tracébesluit A4 en het tracébesluit HSL-Zuid zullen nabij Nieuwe Wetering zowel de A4 als de HSL-Zuid op een dijklichaam parallel aan elkaar worden aangelegd.

Vast is komen te staan dat onderzoek is verricht naar de door appellant aangevoerde alternatieven. Uit dit onderzoek is gebleken dat de meerkosten van een verdiepte ligging ongeveer f 225 miljoen zouden bedragen, welke

kosten volgens de Minister niet zouden opwegen tegen de te behalen voordelen.

Het tweede door appellant aangevoerde alternatief zou weliswaar slechts f 20 miljoen duurder zijn, doch in dat geval zou de totale hoogte van de constructie van HSL-Zuid en A4 aanzienlijk toenemen.

Aannemelijk is geworden dat dit laatste overwegend negatieve gevolgen met zich zou brengen, met name voor wat betreft de inpassing in de omgeving en de voor fietsers en voetgangers te overbruggen hoogteverschillen.

Het vorenstaande in aanmerking genomen kan niet worden gezegd dat de Minister in redelijkheid niet heeft kunnen kiezen voor de in het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4 gekozen hoogteligging van respectievelijk de HSL-Zuid en de A4.

Gelet op het vorenoverwogene geeft dit beroep geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4 op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig zijn.

Het beroep is derhalve ongegrond.

G.J. van Beek en anderen

De HSL-Zuid bevindt zich op een afstand van ongeveer 200 meter ten westen van de bebouwing van Roelofarendsveen; de A4 ligt daar tussen, parallel aan het tracé van de HSL-Zuid.

De bezwaren van deze appellanten, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op geluidhinder en waardedaling van de woningen.

In het tracébesluit A4 is bepaald dat ter hoogte van Roelofarendsveen ten oosten van de A4 een geluidscherm zal worden geplaatst met een lengte van 3,3 km en een hoogte van 3 meter.

Ter zitting is door de vertegenwoordiger van de Minister te kennen gegeven dat inmiddels is besloten dat dit scherm tussen km 21,95 en km 22,75 (kilometrering A4) niet 3 maar 4 meter hoog zal zijn.

Na plaatsing van het scherm zal de geluidbelasting vanwege de A4 nergens in Roelofarendsveen de geldende voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï overschrijden, zodat in verband met de geluidbelasting vanwege de A4 ter plaatse geen hogere waarden behoeven te worden aangevraagd.

Het vorenstaande leidt de Afdeling tot het oordeel dat het tracébesluit A4 in zoverre niet op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Het beroep is in zoverre gegrond, in verband waarmee het tracébesluit A4 voor wat betreft het gedeelte tussen km 21,95 en km 22,75 (kilometrering A4) wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht dient te worden vernietigd.

Wat het overige gedeelte van het tracé van de A4 in de gemeente Roelofarendsveen betreft is berekend dat nergens de geldende voorkeursgrenswaarden voor wegverkeerslawaaï zullen worden

overschreden. In verband hiermee heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A4 aldaar aanvaardbaar kunnen achten.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid, ook na de hiervoor genoemde verhoging van het geluidscherm langs de A4, aan de gevel van 34 woningen de voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai van 57 dB(A) met 1 tot 4 dB(A) zal overschrijden. Bij één woning zal de belasting 64 dB(A) bedragen. Overeenkomstige hogere waarden zijn of zullen worden aangevraagd.

Er is afgezien van de plaatsing van een scherm langs de HSL-Zuid dan wel van een (verdere) verhoging van het scherm langs de A4 vanwege de hoge kosten in relatie tot de daarmee te bereiken verbetering van de akoestische situatie.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Wat de cumulatie van geluid betreft is niet gebleken dat een verslechtering zal optreden van het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse.

Wat de door appellanten verwachte waardevermindering van de woning betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenoverwogene geeft dit beroep, behalve voor zover het betrekking heeft op het gedeelte van het tracé van de A4 tussen km 21,95 en km 22,75, geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4 op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig zijn.

Het beroep is voor het overige derhalve ongegrond.

P.A.A.M. Eyckelhof

Appellant woont aan de Fransche Brug 12 te Roelofarendsveen, op een afstand van ongeveer 300 meter, respectievelijk 250 meter ten zuid-oosten van de HSL-Zuid, respectievelijk de A4.

De bezwaren van deze appellant, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op geluidhinder en waardedaling van zijn woning.

In het tracébesluit A4 is bepaald dat ter hoogte van Roelofarendsveen ten oosten van de A4 een geluidscherm zal worden geplaatst met een lengte van 3,3 km en een hoogte van 3 meter. De hiervoor bij appellanten G.J. van Beek en anderen genoemde verhoging van het scherm naar 4 meter tussen km 21,95 en km 22,75 (kilometrerings A4) zal niet plaatsvinden nabij de woning van deze appellant en is derhalve niet van invloed op de geluidbelasting aldaar.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A4 aan de gevel van de woning van deze appellant niet hoger zal zijn dan de heersende waarde, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de A4 aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Voorts is berekend dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van deze woning 61 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd.

Ter plaatse is afgezien van de plaatsing van een scherm langs de HSL-Zuid dan wel van een verhoging van het scherm langs de A4, vanwege de hoge kosten in relatie tot de daarmee te bereiken verbetering van de akoestische situatie.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Wat de cumulatie van geluid betreft is niet gebleken dat een verslechtering zal optreden van het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse.

Wat de door appellant verwachte waardevermindering van de woning betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenoverwogene geeft dit beroep geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4 op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig zijn.

Het beroep is derhalve ongegrond.

G.J.M. van Beek

Appellant woont aan de Fransche Brug 18 te Roelofarendsveen, op een afstand van ongeveer 350 meter, respectievelijk 250 meter ten zuid-oosten van de HSL-Zuid en de A4.

De bezwaren van deze appellant, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op geluidhinder en waardedaling van zijn woning.

In het tracébesluit A4 is bepaald dat ter hoogte van Roelofarendsveen ten oosten van de A4 een geluidscherm zal worden geplaatst met een lengte van 3,3 km en een hoogte van 3 meter. De hiervoor bij appellanten G.J. van Beek en anderen genoemde verhoging van het scherm zal niet plaatsvinden nabij de woning van deze appellant en is derhalve niet van invloed op de geluidbelasting aldaar.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A4 aan de gevel van de woning van deze appellant niet hoger zal zijn dan de heersende waarde, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de A4 aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Voorts is berekend dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van deze woning 59 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd.

Ter plaatse is afgezien van de plaatsing van een scherm langs de HSL-Zuid dan wel van een verhoging van het scherm langs de A4, vanwege de hoge kosten in relatie tot de daarmee te bereiken verbetering van de akoestische situatie.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Wat de cumulatie van geluid betreft is niet gebleken dat een verslechtering zal optreden van het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse.

Wat de door appellant verwachte waardevermindering van de woning betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenoverwogene geeft dit beroep geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4 op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig zijn.

Het beroep is derhalve ongegrond.

A.G. Droogh

Appellant woont aan het Westeinde 87 te Roelofarendsveen, op een afstand van ongeveer 220 meter, respectievelijk 150 meter ten zuid-oosten van de HSL-Zuid en de A4.

De bezwaren van deze appellant, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op geluidhinder en waardedaling van zijn woning.

Langs de A4 is in het tracébesluit A4 ter hoogte van Roelofarendsveen, aan de zijde van de woning van appellant, een geluidscherm met een hoogte van 3 meter voorzien. De hiervoor bij appellanten G.J. van Beek en anderen genoemde verhoging van dit geluidscherm zal niet plaatsvinden nabij de woning van deze appellant en is derhalve niet van invloed op de geluidbelasting aldaar.

Berekend is dat ten gevolge van dit scherm de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning van deze appellant 61 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd.

Ter plaatse is afgezien van de plaatsing van een scherm langs de HSL-Zuid dan wel van een verhoging van het scherm langs de A4, vanwege de hoge kosten in relatie tot de daarmee te bereiken verbetering van de akoestische situatie. Wel zullen, zoals de Minister in het verweerschrift te kennen heeft gegeven, zo nodig maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting in de woning van appellant terug te brengen tot een binnenwaarde van 37 dB(A).

Niet is aannemelijk geworden dat dergelijke maatregelen niet kunnen worden getroffen of dat deze om enige reden onaanvaardbaar zouden moeten worden geacht.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Wat de cumulatie van geluid betreft is niet gebleken dat een verslechtering zal optreden van het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse.

Wat de door appellant verwachte waardevermindering van de woning betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenoverwogene geeft dit beroep geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is derhalve ongegrond.

C. Los en A. Los-Vogelaar, handelende onder de naam "Fa. Los Transport" B.V. Beurtvaartdienst Van Ruiten en Kreyger

Fa. Los Transport exploiteert aan de Ripselaan 22 te Nieuwe Wetering een transportbedrijf en verhuurt aldaar tevens een aantal opstallen aan transportbedrijf B.V. Beurtvaartdienst Van Ruiten en Kreyger.

Het bedrijfsperceel ligt direct ten westen van de HSL-Zuid.

De bezwaren van deze appellanten, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op belemmering van de bedrijfsvoering en financiële schade als gevolg van verlies van een gedeelte van het bedrijfsperceel.

Ongeveer 1/3 deel van het perceel in kwestie is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. De desbetreffende gronden worden door beide bedrijven gebruikt als parkeer- en manoeuvreerterrein. Gebleken is dat deze gronden nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid.

Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van deze uitspraak is overwogen.

Ter beperking van de negatieve gevolgen van het grondverlies zijn onderhandelingen gevoerd, waarbij als uitgangspunt is gehanteerd dat de bedrijven ter plaatse kunnen worden voortgezet, zo mogelijk door middel van compensatie in de onmiddellijke nabijheid. Dienaangaande is ter zitting van de zijde van de Minister te kennen gegeven dat de onderhandelingen over aankoop van een perceel grenzend aan dat van appellanten, teneinde hen te compenseren voor hun verlies aan gronden, inmiddels in een vergevorderd stadium zijn.

Gelet op het vorenstaande geeft het grondverlies onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk te oordelen.

Wat de door appellanten verwachte schade betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Voorts heeft de Minister in het verweerschrift te kennen gegeven dat de eventuele waardedaling van het resterende perceelsgedeelte zal worden betrokken bij de bepaling van de prijs van het te verwerven gedeelte.

Het vorenstaande in aanmerking genomen geven de beroepen tegen het tracébesluit HSL-Zuid geen aanleiding voor het oordeel dat dit besluit op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Wat betreft het tracébesluit A4 kan worden vastgesteld dat geen gronden van de Fa. Los Transport zijn opgenomen in het tracébesluit A4, zodat dit besluit geen verlies aan gronden tot gevolg zal hebben. De Afdeling ziet dan ook geen reden om aan te nemen dat de voorziene verbreding van de A4 negatieve gevolgen zal hebben voor de bedrijfsvoering.

De beroepen zijn derhalve ongegrond.

A.A. Hogeboom en C.C.G. Borst

Appellanten wonen en exploiteren een transportbedrijf aan de Zuidweg 55b te Rijpwetering, aan de westzijde van het tracé van de HSL-Zuid. De A4 ligt hier ten oosten van de HSL-Zuid.

De bezwaren van deze appellanten, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op belemmering van hun bedrijfsvoering als gevolg van verlies aan gronden.

Appellanten bezitten te Rijpwetering drie percelen die geheel of gedeeltelijk zijn opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Naast het perceel Zuidweg 55b, alwaar zich de woning en de bedrijfspanden van appellanten bevinden, betreft het twee aan de Korte Dwarsweg gelegen agrarische percelen.

Van laatstgenoemde percelen is ongeveer 0,5 hectare in het tracébesluit HSL-Zuid en ongeveer 47 m² in het tracébesluit A4 opgenomen, terwijl het perceel Zuidweg 55b vrijwel geheel daarin is opgenomen. Gebleken is dat deze gronden nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid en de verbreding van de A4. Aannemelijk is geworden dat in verband hiermee het bedrijf niet aan de Zuidweg 55b kan worden gehandhaafd.

Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van deze uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen van het grondverlies zijn sinds 1997 onderhandelingen met appellanten gevoerd over de verwerving van het gehele bedrijf en de woning. Bij die onderhandelingen is verplaatsing van het bedrijf en de woning uitgangspunt geweest. Ter zitting is voorts gebleken dat de Minister uiteindelijk een vervangende locatie voor het bedrijf aan appellanten heeft aangeboden op het Veenderveld, een nog te ontwikkelen bedrijventerrein aan de oostzijde van de A4 nabij Roelofarendsveen.

Al met al is aannemelijk geworden dat de Minister de belangen van appellanten in voldoende mate bij de besluitvorming heeft betrokken. Het

grondverlies geeft dan ook onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4 in verband daarmee onredelijk te oordelen.

Voor zover deze appellanten zich in hun beroep keren tegen het bestemmingsplan "Landelijk gebied Oost plus (LGO +)" van de gemeente Alkemade, moet erop worden gewezen dat de bestemmingen die de gemeente voornemens is aan het onderhavige gebied toe te kennen geen onderdeel uitmaken van het tracébesluit HSL-Zuid, noch van het tracébesluit A4, noch daaruit rechtstreeks voortvloeien. Bezwaren van appellanten tegen die bestemmingen dienen derhalve te zijner tijd aan de orde te komen in de procedure omtrent de vaststelling en goedkeuring van het bestemmingsplan voor dit gebied.

Evenmin staat in de onderhavige procedure ter beoordeling de door appellanten aangevoerde omstandigheid dat de provincie Zuid-Holland een aan appellanten toebehorend perceel aan de Korte Dwarsweg, met het oog op het open houden van het Groene Hart, onaanvaardbaar zou hebben bevonden voor hervestiging van hun bedrijf.

Het vorenoverwogene in aanmerking genomen geeft dit beroep geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4 op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig zijn. Het beroep is derhalve ongegrond.

de heer en mevrouw Hoogduin-van Ees

Appellanten wonen aan de Lange Dwarsweg 8 te Rijpwetering, op een afstand van 200 meter ten westen van de HSL-Zuid en 275 meter ten westen van de A4. De A4 ligt hier ten oosten van de HSL-Zuid.

De bezwaren van deze appellanten, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op geluidhinder, het verlies aan gronden en overlast als gevolg van een wisselmontageplatform.

Een gedeelte van de percelen van deze appellanten, waaronder ongeveer 1/3 van hun drafbaan, is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Gebleken is dat de desbetreffende gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid.

Wat de wijze van verwerving betreft kan worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen.

Het grondverlies is niet zodanig dat het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk moet worden geoordeeld. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat appellanten aangetoond noch aannemelijk hebben gemaakt dat de hiervoor genoemde drafbaan bedrijfsmatig geëxploiteerd wordt.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning van deze appellanten 59 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd.

Er is afgezien van plaatsing van een geluidsschermbank, aangezien dit aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Wat de cumulatie van geluid betreft is niet gebleken dat ter plaatse een onaanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat zal ontstaan.

Het wisselmontageplatform waar appellanten op doelen wordt aangelegd tussen km 34,4 en 34,3 (kilometrerig HSL-Zuid). Zowel in het verweerschrift als ter zitting is van de zijde van de Minister te kennen gegeven dat dit platform, afgezien van calamiteiten, slechts één keer per 5 jaar zal worden gebruikt in het kader van onderhoudswerkzaamheden. Gelet hierop heeft de Minister ervan uit kunnen gaan dat dit gebruik geen onaanvaardbare (geluid)overlast voor appellanten met zich zal brengen.

Ook overigens geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de Minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het woon- en leefklimaat niet in onaanvaardbare mate door de aanleg van de HSL-Zuid wordt aangetast.

Het vorenoverwogene in aanmerking genomen geeft dit beroep geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is in zoverre derhalve ongegrond.

Wat betreft het door appellanten tegen het tracébesluit A4 ingestelde beroep moet worden vastgesteld dat geen gronden van deze appellanten zijn opgenomen in het tracébesluit A4, zodat dit besluit geen verlies aan gronden tot gevolg zal hebben.

Het tracébesluit A4 strekt niet tot het aanvragen van een hogere waarde ten aanzien van de woning van appellanten. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat de Minister ervan is uitgegaan dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

In artikel 1 van die wet is bepaald dat onder reconstructie van een weg wordt verstaan een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd. Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat de geluidbelasting vanwege de A4 aan de gevel van de woning van appellanten 53 dB(A) zal bedragen en dat de heersende waarde 51 bedraagt, derhalve een verhoging van 2 dB(A).

Het tracébesluit A4 ontbeert op dit punt dan ook een deugdelijke motivering en is mitsdien strijdig met artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht. Het beroep is in zoverre gegrond, in verband waarmee het tracébesluit A4 in zoverre dient te worden vernietigd, zoals nader in het dictum is aangegeven.

maatschap H.P. Straathof-J.P. Hoogeveen

Appellante exploiteert aan de Zuidweg 55 en 55a te Rijpwetering op een aantal percelen aan weerszijden van de tracés van de A4 en de HSL-Zuid een melkveehouderijbedrijf. De A4 ligt hier ten oosten van de HSL-Zuid. De bezwaren van deze appellante, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op geluidhinder, luchtverontreiniging en het verlies aan gronden.

In totaal is ongeveer 20% van de gronden van het bedrijf van deze appellante (circa 4,3 hectare) in het tracébesluit A4 en het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen. Gebleken is dat deze gronden nodig zijn voor de voorziene verbreding van de A4 en aanleg van de HSL-Zuid.

Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen.

Ter beperking van de negatieve gevolgen van het grondverlies zijn onderhandelingen gevoerd over zowel compensatie als aankoop van het gehele bedrijf. Overigens is ter zitting door de vertegenwoordiger van de Minister onweersproken gesteld dat deze onderhandelingen inmiddels in een vergevorderd stadium verkeren.

Gelet op het vorenstaande geeft het grondverlies onvoldoende aanleiding om het tracébesluit A4 en het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk te oordelen.

Ter hoogte van de woningen aan de Zuidweg 55 en 55a te Rijpwetering is in het tracébesluit HSL-Zuid een geluidscherm met een hoogte van 4 meter voorzien. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van deze woningen 61, respectievelijk 58 dB(A) zal bedragen.

Overeenkomstige hogere waarden zijn of zullen worden aangevraagd.

Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm vanwege de hoge kosten in relatie tot de daarmee te bereiken verbetering van de akoestische situatie. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Voorts zal ter plaatse langs de A4 een geluidscherm worden geplaatst met een hoogte van 3 meter. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A4 aan de gevel van de woningen Zuidweg 55 en 55a niet meer dan de voorkeursgrenswaarden van 58, respectievelijk 59 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de A4 aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Wat de cumulatie van geluid betreft is gebleken dat de situatie ter plaatse van de woningen van appellante licht zal verbeteren.

Ten aanzien van de door appellante gevreesde luchtverontreiniging heeft de Minister (onder meer in het verweerschrift) gesteld dat de situatie niet slechter zal worden in verband met een lagere concentratie van de vervuiling ten gevolge van de verbreding van de A4. De Afdeling acht dit niet

onaannemelijk. Verder heeft de Minister gesteld dat de HSL-Zuid geen luchtverontreiniging bij de woningen van appellante zal veroorzaken, hetgeen de Afdeling aannemelijk voorkomt.

Voor zover appellante vreest voor verontreiniging van het oppervlaktewater als gevolg van koperemissie kan worden verwezen naar hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Het ter hoogte van de woningen van appellante langs het tracé van de HSL-Zuid voorziene geluidscherm met een hoogte van 4 meter zal een afschermded werking hebben. Er bestaat dan ook onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid in verband met dit aspect onredelijk te oordelen.

Ook overigens geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de Minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het woon- en leefklimaat van appellante niet in onaanvaardbare mate wordt aangetast.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4 op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig zijn. Het beroep is derhalve ongegrond.

J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van Th. Rotteveld

Appellant woont aan de Zuidweg 1a te Rijpwetering en exploiteert op een aantal percelen ter weerszijden van het tracé van de HSL-Zuid een melkveehouderijbedrijf. De afstand tussen de woning en de HSL-Zuid bedraagt ongeveer 550 meter.

De bezwaren van deze appellant, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op geluidhinder, trillinghinder en belemmering van de bedrijfsvoering als gevolg van verlies aan gronden.

De woning van deze appellant ligt buiten de spoorwegzone van 500 meter als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de in dat besluit neergelegde normering in dit geval niet van toepassing is.

In verband hiermee heeft de Minister ervan uit kunnen gaan dat de door appellant gevreesde geluidhinder zich niet zal voordoen.

De afstand van de woning tot het tracé in aanmerking genomen, alsmede gelet op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er voorts van uit kunnen gaan dat de door appellant gevreesde trillinghinder evenmin zal optreden.

Ook overigens geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de Minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het woon- en leefklimaat van deze appellant niet in onaanvaardbare mate wordt aangetast.

Ongeveer 5 tot 7 hectare (circa 15 tot 20%) van de gronden van het bedrijf van deze appellant is in het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen. Gebleken is

dat die gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid. Aannemelijk is dat het grondverlies er niet toe zal leiden dat het bedrijf ter plaatse niet meer rendabel zal kunnen worden geëxploiteerd. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen van het grondverlies zijn onderhandelingen gevoerd over compensatie. Gelet op het vorenstaande geeft het grondverlies onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk te oordelen.

Het vorenstaande in aanmerking genomen geeft dit beroep voor wat betreft Th. Rotteveld geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is in zoverre derhalve ongegrond.

*J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van
J.M. van der Pouw Kraan*

Appellant woont in de kern Rijkswetering, op een afstand van ongeveer 700 meter van het tracé van de HSL-Zuid. De bezwaren van deze appellant, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op geluidhinder en trillinghinder.

De woning van deze appellant ligt buiten de spoorwegzone van 500 meter als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de in dat besluit neergelegde normering in dit geval niet van toepassing is.

In verband hiermee heeft de Minister ervan uit kunnen gaan dat de door appellant gevreesde geluidhinder zich niet zal voordoen. De afstand van de woning tot het tracé in aanmerking genomen, alsmede gelet op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er voorts van uit kunnen gaan dat de door appellant gevreesde trillinghinder evenmin zal optreden. Ook overigens geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de Minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het woon- en leefklimaat van deze appellant niet in onaanvaardbare mate wordt aangetast.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor wat betreft J.M. van der Pouw Kraan geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is in zoverre derhalve ongegrond.

J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van J.J. de Graaf

Appellant woont aan de Achthovenerweg 95 te Leiderdorp. De afstand tussen de woning en het tracé van de HSL-Zuid bedraagt ongeveer 100 meter.

De bezwaren van deze appellant, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op geluidhinder en trillinghinder.

In het tracébesluit HSL-Zuid is bepaald dat de HSL-Zuid ter hoogte van de woning van deze appellant in een geboorde tunnel zal liggen. Gelet hierop heeft de Minister ervan uit kunnen gaan dat er geen sprake zal zijn van een toeneming van de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellant.

De afstand van de woning tot het tracé is in aanmerking genomen, alsmede gelet op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er voorts van uit kunnen gaan dat de door appellant gevreesde trillinghinder evenmin zal optreden.

Ook overigens geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de Minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het woon- en leefklimaat van deze appellant niet in onaanvaardbare mate wordt aangetast.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor wat betreft J.J. de Graaf geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is in zoverre derhalve ongegrond.

*J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van R.H.H. Jonkman
De heer en mevrouw R.H.H. Jonkman*

Appellanten wonen aan het Westeinde 42 te Roelofarendsveen op een afstand van ongeveer 350 meter ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid en ongeveer 260 meter ten oosten van de A4.

De bezwaren van deze appellanten, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op geluidhinder (mede als gevolg van reflectie van het geluidsscherp aan de overzijde van de HSL-Zuid), trilling- en stankhinder, horizonvervuiling en waardedaling van de woning.

In het tracébesluit A4 is bepaald dat ter hoogte van de woning van deze appellanten een geluidsscherp met een hoogte van 3 meter aan de oostzijde van de A4 zal worden geplaatst. Berekend is dat hierdoor de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning van appellanten 59 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd.

Er is afgezien van verhoging van het geluidsscherp vanwege de hoge kosten in relatie tot de daarmee te bereiken verbetering van de akoestische situatie. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende

voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Voorts is berekend dat ten gevolge van dit scherm de geluidbelasting vanwege de A4 aan de gevel van de woning van appellanten niet zal toenemen ten opzichte van de heersende waarde, in verband waarmee de Minister deze geluidbelasting aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Gelet op de afstand van de woning van appellanten tot het tracé van de HSL-Zuid en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er voorts van uit kunnen gaan dat de door appellanten gevreesde trillinghinder niet zal optreden.

In aanmerking genomen de afstand van de woning tot de A4 kan in hetgeen appellanten hebben aangevoerd evenmin grond worden gezien voor de vrees dat de verbreding van deze weg zal leiden tot onaanvaardbare trillinghinder. Appellanten hebben voorts niet aannemelijk gemaakt dat deze verbreding onaanvaardbare visuele hinder met zich zal brengen. Daarbij kan in aanmerking worden genomen dat de A4 ter plaatse, ook na de voorziene verbreding, op maaiveldniveau zal blijven liggen.

Ten aanzien van de door appellanten gevreesde stankhinder ten gevolge van de verbreding van de A4 heeft de Minister (onder meer in het verweerschrift) gesteld dat de situatie niet slechter zal worden in verband met een lagere concentratie van de luchtverontreiniging ten gevolge van de verbreding van deze weg. De Afdeling acht dit niet onaannemelijk.

Ook overigens geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de Minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het woon- en leefklimaat van deze appellanten niet in onaanvaardbare mate wordt aangetast.

Wat de door appellanten verwachte waardevermindering van de woning betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft het beroep van J.M. van der Pouw Kraan voor wat betreft R.H.H. Jonkman geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Dit beroep is in zoverre derhalve ongegrond.

Voorts geeft het beroep van de heer en mevrouw R.H.H. Jonkman geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit A4 op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Dit beroep is derhalve eveneens ongegrond.

J.B.J. Hoogeveen

Appellant woont aan de Zuidweg 51a te Rijpwetering, ongeveer 200 meter ten westen van de het tracé van de HSL-Zuid.

Zoals in het algemene deel van de uitspraak is overwogen ten aanzien van de ontvankelijkheid, is zijn beroep niet-ontvankelijk voor zover het is gericht tegen het tracébesluit A4.

De bezwaren van deze appellant, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op horizonvervuiling, geluidsoverlast en waardedaling van de woning.

In het tracébesluit HSL-Zuid is ter hoogte van de woning van deze appellant ten westen van de HSL-Zuid een geluidscherm met een hoogte van 4 meter voorzien. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appelland niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Ten aanzien van de door appelland gevreesde horizonvervuiling is door de Minister (onder meer in het verweerschrift) erop gewezen dat het uitzicht ter plaatse reeds wordt belemmerd door het bestaande viaduct van de A4. Aangezien de HSL-Zuid op dezelfde hoogte zal komen te liggen als dit viaduct, heeft de Minister kunnen stellen dat de aantasting van het landschap door de aanleg van de HSL-Zuid beperkt blijft.

Ook overigens geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de Minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het woon- en leefklimaat van deze appelland niet in onaanvaardbare mate wordt aangetast.

Wat de door appelland verwachte waardevermindering van de woning betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenoverwogene geeft dit beroep geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep, voor zover ontvankelijk, is derhalve ongegrond.

C.C.H. Hoogeveen en M.C.M. Schouten

Appellandten wonen aan de Blauwe Molenweg 5 te Rijpwetering en exploiteren ten noord-westen van de tracés van de HSL-Zuid en de A4 een melkveehouderijbedrijf.

Ter zitting is komen vast te staan dat de bezwaren van deze appellandten zich toespitsen op het verlies van agrarische gronden ten behoeve van het verbreden van de berm sloten van de A4.

Ongeveer 2 hectare (circa 5%) van de bedrijfsgronden van appellandten is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4. Blijkens deze besluiten zal een gedeelte van de desbetreffende gronden worden aangewend voor verbreding van de berm sloten langs de A4.

De Minister heeft betoogd dat de capaciteit van de bestaande bermsloten in verband met de verbreding van deze weg dient te worden vergroot, teneinde een goede waterhuishouding te waarborgen. Niet is gebleken dat dit onjuist zou zijn. Voorts heeft de Minister zich op het standpunt gesteld dat een gedeelte van deze gronden nodig is voor een goede landschappelijke en ecologische inpassing van de bermsloten door middel van vegetatierijke taluds en drassige bermen. Niet is aangetoond dat dit standpunt onredelijk geacht moet worden.

Aannemelijk is dat het grondverlies er niet toe zal leiden dat het bedrijf ter plaatse niet meer rendabel zal kunnen worden geëxploiteerd.

Het vorenstaande leidt de Afdeling tot het oordeel dat de Minister in redelijkheid heeft kunnen besluiten tot verwerving van de in geding zijnde gronden.

Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen.

Ter beperking van de negatieve gevolgen van het grondverlies zijn onderhandelingen gevoerd over compensatie in de vorm van ruilgrond.

Overigens is ter zitting door de vertegenwoordiger van de Minister te kennen gegeven dat appellanten geheel voor hun verlies aan agrarische gronden gecompenseerd zullen kunnen worden.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zijn.

Het beroep is derhalve ongegrond.

J.C.M. van Ruiten en Zwet-Ruiten Beheer B.V.

Appellanten exploiteren aan de Lasso 33 te Alkemade (op het bedrijventerrein "De Lasso Noord") een bloemenverpakkingsbedrijf.

De bezwaren van deze appellanten hebben betrekking op belemmering van de bedrijfsvoering als gevolg van beperking van de ontsluitings-, de parkeer- en de uitbreidingsmogelijkheden.

Ongeveer 0,8 hectare van de bedrijfspercelen van appellanten (met een totale oppervlakte van circa 2,5 hectare) is opgenomen in het tracébesluit A4. Op de desbetreffende gronden bevinden zich geen bedrijfsgebouwen. Gebleken is dat deze gronden nodig zijn voor de voorziene verbreding van de A4. Aannemelijk is dat het grondverlies er niet toe zal leiden dat het bedrijf ter plaatse niet meer rendabel zal kunnen worden geëxploiteerd.

Vast is komen te staan dat de te verwerven gronden de bestaande ontsluiting niet raken. De door appellanten gewenste nieuwe ontsluitingsroute is ten gevolge van dit grondverlies weliswaar niet meer mogelijk, doch niet is aannemelijk gemaakt dat dit zodanig negatieve gevolgen heeft dat de Minister hieraan overwegende betekenis had moeten toekennen. Voorts heeft de Minister zich, gelet op de aanwezige ruimte die nog niet voor bedrijfsactiviteiten wordt gebruikt, op het standpunt kunnen stellen dat er voldoende parkeer- en uitbreidingsmogelijkheden op de bedrijfspercelen resteren.

Wat de wijze van verwerving betreft, kan nog worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Gelet op het vorenstaande geeft het grondverlies onvoldoende aanleiding om het tracébesluit A4 in verband daarmee onredelijk te oordelen.

Wat betreft de schade die appellanten vrezen te lijden doordat de gewenste nieuwe ontsluiting niet mogelijk zal zijn, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen ten aanzien van de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit A4 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is derhalve ongegrond.

gemeente Jacobswoude

Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland

De bezwaren van deze appellante, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op het verloop van het tracé van de HSL nabij Hoogmade. Naar de mening van appellante zijn enkele varianten voor de aanleg van de HSL-Zuid nabij Hoogmade onvoldoende onderzocht.

Nabij Hoogmade wordt de HSL-Zuid (gezien vanuit het noorden) door middel van een pergola-constructie van de westzijde naar de oostzijde over de A4 geleid. De hoogte van de pergola bedraagt 9 meter, de lengte ervan ongeveer 650 meter.

Onbestreden is dat dit vanuit landschappelijk oogpunt nadelen heeft en zal leiden tot visuele hinder voor de omwonenden, waaronder de inwoners van Hoogmade.

Gebleken is dat de door appellante genoemde varianten zijn betrokken in de door de Minister bij het nemen van het tracébesluit HSL-Zuid gemaakte afweging. Niet is aangetoond dat bij deze afweging in onvoldoende mate de relevante feiten en omstandigheden zijn betrokken.

De bedoelde varianten zijn een verlengde tunnel in het gekozen tracé tot voorbij de kruising met de A4, een verschuiving van het tracé van de HSL-Zuid in westelijke richting, een verdiepte ligging van de A4 in combinatie met de aanleg van de HSL-Zuid (in het gekozen tracé) op maaiveldniveau, alsmede de aanleg van de HSL-Zuid in een tunnel ten oosten van Hoogmade. Berekend is dat een verlenging van de voorziene tunnel, al dan niet tot voorbij de kruising met de A4 minstens f 200 tot 250 miljoen duurder zou zijn.

Volgens de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid heeft een verschuiving van het tracé in westelijke richting als belangrijkste voordeel dat de passage van de HSL-Zuid met de A4 zuidelijker komt te liggen. Hierdoor zou een betere inpassing van deze passage mogelijk zijn. Daar staat echter tegenover dat de daartoe vereiste kleinere boogstraal van het spoor ter plaatse een verlaging van de ontwerpsnelheid tot 275 kilometer per uur tot gevolg heeft. Gelet op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ten aanzien van de gekozen ontwerpsnelheid is overwogen, heeft de Minister dit nadeel zwaar kunnen laten meewegen. Voorts zou deze variant ongeveer f 50 miljoen duurder zijn en brengt hij meer nadelen voor de bebouwing nabij de Oude Rijn met zich.

Blijkens de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid is een verdiepte ligging van de A4, hoewel landschappelijk gezien beter, met name ten gevolge van barrièrewerking in ecologisch opzicht minder gunstig. Tevens zou dit alternatief ongeveer f 160 miljoen duurder zijn dan de in het tracébesluit HSL-Zuid voorziene pergola.

Wat betreft de variant waarbij het tracé van de HSL-Zuid ten oosten van Hoogmade in een tunnel ligt is in de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid gesteld dat deze, afhankelijk van de aard van de tunnel, f 250 tot

400 miljoen duurder zou zijn dan uitvoering van het uiteindelijk gekozen tracé.

Aangetoond noch aannemelijk is gemaakt dat de hiervoor genoemde bedragen onjuist zouden zijn.

Het vorenstaande in aanmerking genomen heeft de Minister in redelijkheid van deze varianten kunnen afzien. Daarbij is van belang dat inpassingsmaatregelen zullen worden genomen om de gevolgen voor het landschap te verminderen.

Verder voert deze appellante aan dat voor de hiervoor genoemde westelijke variant ten onrechte geen MER is verricht.

Blijkens de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid heeft de Minister zich op het standpunt gesteld dat deze variant, in verband met de lagere ontwerpsnelheid, geen reële optie is. Om die reden is volgens de Minister niet nader op de milieu-effecten ervan ingegaan.

In aanmerking genomen hetgeen in het algemene deel met betrekking tot de gekozen ontwerpsnelheid is overwogen, acht de Afdeling het aanvaardbaar dat slechts met betrekking tot de tracés die geschikt zijn voor een ontwerpsnelheid van 300 km/uur een MER is verricht.

Gelet op het vorenoverwogene geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4 op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig zijn.

Het beroep is derhalve ongegrond.

Stichting HogeSnelheidsLogica Hoogmade

De bezwaren van deze appellante zijn grotendeels gelijk aan die van de Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland. Voor een behandeling van deze bezwaren wordt derhalve verwezen naar hetgeen dienaangaande bij de behandeling van het beroep van laatstgenoemde appellante is overwogen. Gelet daarop geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4 op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig zijn.

Het beroep is in zoverre derhalve ongegrond.

Daarnaast kan deze appellante zich niet verenigen met de door de raden van de gemeenten Alkemade en Jacobswoude toegezegde planologische medewerking aan het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4.

Dienaangaande wordt het volgende overwogen.

In artikel 13 van de Tracéwet is - voor zover hier van belang - bepaald dat de raad van elk der gemeenten, op het gebied waarvan het ontwerp-tracébesluit betrekking heeft, binnen twaalf weken na de datum van verzending door de Minister van het ontwerp-tracébesluit aan de Minister schriftelijk zijn oordeel over het ontwerp-tracébesluit mededeelt. Daarbij dient te worden aangegeven of het bestuur van de gemeente bereid is om, indien het tracé overeenkomstig dit ontwerp-tracébesluit wordt vastgesteld, aan dat tracé planologische medewerking te verlenen.

Indien de gemeenteraad niet binnen de hiervoor bedoelde termijn van twaalf weken heeft medegedeeld dat het bestuur van de gemeente bereid is planologische medewerking te verlenen, volgt uit artikel 15, derde lid, en (voor de grote projecten van nationaal belang) uit artikel 24, tweede en derde lid, van de Tracéwet dat de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gelijktijdig met de vaststelling van het tracébesluit krachtens artikel 37, eerste en tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening door middel van een aanwijzing de raad verplicht een bestemmingsplan op te stellen of te herzien ter uitvoering van het tracébesluit.

Uit het samenstel van de hiervoor aangehaalde wettelijke bepalingen leidt de Afdeling af dat het buiten de wettelijke termijn van twaalf weken doen van een mededeling omtrent planologische medewerking zinledig is, aangezien daarmee niet kan worden voorkomen dat de Minister een aanwijzing als bedoeld in artikel 37, eerste en tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening geeft.

In het onderhavige geval heeft de Minister het verzoek om planologische medewerking inzake het tracébesluit HSL-Zuid op 7 november 1997 verzonden, zodat evengenoemde termijn van twaalf weken op 30 januari 1998 eindigde.

Het verzoek om planologische medewerking inzake het tracébesluit A4 is op 12 november 1997 verzonden. In dit verzoek is, in afwijking van artikel 13 van de Tracéwet, een termijn tot 6 februari 1998 vergund. Echter, de Tracéwet noch enige andere wettelijke bepaling geeft de Minister de bevoegdheid om van deze wettelijke bepaling af te wijken. De wettelijke termijn van twaalf weken eindigde derhalve op 4 februari 1998.

De brieven van de raden van de gemeenten Alkemade en Jacobswoude met betrekking tot de planologische medewerking inzake beide tracébesluiten dateren van 6 februari 1998 en zijn mitsdien buiten de wettelijke termijn verzonden.

Reeds daarom komt de Afdeling tot het oordeel dat de besluiten van de gemeenteraden Alkemade en Jacobswoude om planologische medewerking te verlenen aan het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4 voor vernietiging in aanmerking komen wegens strijd met artikel 13 van de Tracéwet.

Het beroep is in zoverre derhalve gegrond.

drs F.A. Witteman

Appellant woont aan de Graaf Willem II 37 te Hoogmade, op een afstand van ongeveer 500 meter tot het tracé van de HSL-Zuid.

Zoals in het algemene deel van de uitspraak is overwogen ten aanzien van de ontvankelijkheid, is zijn beroep niet-ontvankelijk voor zover het is gericht tegen het tracébesluit A4.

De bezwaren van deze appellant, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op visuele hinder en geluidhinder (onder meer als gevolg van een zogenoemd "klankkast-effect" van de nabij Hoogmade voorziene pergola).

Voorts is appellant van mening dat enkele varianten voor de aanleg van de HSL-Zuid nabij Hoogmade onvoldoende zijn onderzocht.

Met betrekking tot dit laatste bezwaar wordt verwezen naar hetgeen dienaangaande is overwogen bij de behandeling van het beroep van de Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland. Zoals aldaar is overwogen heeft de Minister naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid van deze varianten kunnen afzien.

Hoewel vastgesteld moet worden dat de in het tracébesluit HSL-Zuid gekozen kruising van de HSL-Zuid met de A4 in de vorm van een pergola nabij Hoogmade visuele hinder voor appellant met zich zal brengen, kan, mede gelet op het hetgeen bij de behandeling van het beroep van de Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland dienaangaande is overwogen, de afweging die de Minister op dit punt heeft gemaakt niet onredelijk worden genoemd.

In het tracébesluit HSL-Zuid is ter hoogte van appellants woning ten oosten van de A4 over een lengte van 650 meter een geluidscherm met een hoogte van 3 meter voorzien. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning van deze appellant niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen.

Verder is uit de stukken gebleken dat de onderkant van de pergola met een geluidabsorberend materiaal zal worden uitgevoerd.

Niet is aannemelijk gemaakt dat op deze wijze het door appellant gevreesde "klankkast-effect", zo al aanwezig, niet afdoende zal kunnen worden beperkt.

Het vorenstaande in aanmerking genomen heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten. Wat de cumulatie van geluid betreft is niet gebleken dat een verslechtering zal optreden van het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse.

Gelet op het vorenoverwogene geeft dit beroep geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep, voor zover ontvankelijk, is in zoverre derhalve ongegrond.

Ten slotte kan deze appellant zich niet verenigen met de door de raden van de gemeenten Alkemade en Jacobswoude toegezegde planologische medewerking.

Met betrekking tot dit onderdeel van het beroep wordt verwezen naar hetgeen dienaangaande is overwogen bij de behandeling van het beroep van de Stichting HogeSnelheidsLogica Hoogmade.

Zoals aldaar is overwogen komen de besluiten van de raden van de gemeenten Alkemade en Jacobswoude inzake de planologische medewerking naar het oordeel van de Afdeling voor vernietiging in aanmerking wegens strijd met artikel 13 van de Tracéwet.

Het beroep is in zoverre derhalve gegrond.

C.H.J. van Leeuwen

Appellant woont in een voormalige boerderij (een Rijksmonument) aan de Boskade 11 te Hoogmade. De bebouwing ligt grotendeels binnen de <HSL-zone> en de <bouwzone>.

De bezwaren van deze appellant, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op de voorziene afbraak van zijn woning. Appellant is voorstander van verschuiving van het tracé van de HSL-Zuid nabij Hoogmade in westelijke richting dan wel aanleg van de HSL-Zuid in een tunnel ten oosten van Hoogmade.

De woning van appellant is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Door de Minister is voldoende aannemelijk gemaakt dat de desbetreffende gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid en dat de woning bijgevolg ter plaatse niet kan worden gehandhaafd.

Wat de wijze van verwerving betreft, kan worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen.

Gebleken is dat reeds geruime tijd onderhandelingen plaatsvinden over de aankoop van de nodige gronden. De Minister is bereid om, naast de schadeloosstelling in het kader van de verwerving van de gronden, tevens een bijdrage te leveren in de kosten die gemoeid zouden zijn met de verplaatsing van de woning, terwijl appellant tevens een vervangende locatie voor herbouw van zijn woning is aangeboden. Daarnaast heeft de Minister zich bereid verklaard de meest karakteristieke elementen van de bestaande boerderijwoning te behouden ten behoeve van de nieuw te bouwen woning. Naar het oordeel van de Afdeling behoeft de Minister, in het kader van het voorkomen van onevenredig nadeel, niet te garanderen dat de woning geheel op zijn kosten zal worden verplaatst.

Wat betreft de door appellant bepleite alternatieve tracés van de HSL-Zuid wordt verwezen naar hetgeen dienaangaande bij de behandeling van het beroep van de Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland is overwogen.

Aldaar is overwogen dat de Minister naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid van deze varianten heeft kunnen afzien.

Dat de Minister aan het belang bij het behoud van de woning van appellant geen overwegende betekenis heeft toegekend, acht de Afdeling niet onjuist. Overigens zou inwilliging van de wens van appellant om het tracé ter hoogte van zijn woning te verschuiven, tot gevolg hebben dat het tracé over een grote lengte zou moeten worden verschoven en niet slechts ter plaatse van de directe omgeving van deze woning.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is derhalve ongegrond.

P.A. van der Laan

Appellant woont aan de Theodoor Bosmanlaan 50 te Hoogmade op een afstand van ongeveer 500 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Zoals in het algemene deel van de uitspraak is overwogen ten aanzien van de ontvankelijkheid, is zijn beroep niet-ontvankelijk voor zover het is gericht tegen het tracébesluit A4.

De bezwaren van deze appellant hebben betrekking op geluidhinder, vermindering van het vrije uitzicht en waardevermindering van de woning.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning van deze appellant 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister deze geluidbelasting aanvaardbaar heeft kunnen achten. Wat de cumulatie van geluid betreft is niet gebleken dat ter plaatse een onaanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat zal ontstaan.

Met betrekking tot de door appellant gevreesde visuele hinder ten gevolge van de nabij Hoogmade voorziene pergola en de in dat verband door hem naar voren gebrachte variant waarbij de A4 verlaagd en de HSL-Zuid nagenoeg op maaiveldniveau wordt aangelegd, wordt verwezen naar hetgeen dienaangaande is overwogen bij de behandeling van het beroep van de Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland. Zoals aldaar overwogen, heeft de Minister in redelijkheid van evengenoemde variant kunnen afzien.

Wat de door appellant verwachte waardevermindering van de woning betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep, voor zover ontvankelijk, is derhalve ongegrond.

O.P.M. Graafland

Appellant woont aan de Theodoor Bosmanlaan 48 te Hoogmade op een afstand van 500 meter van de HSL-Zuid en op een afstand van 550 meter van de verbrede A4.

Zijn bezwaren hebben betrekking op geluidhinder, vermindering van het vrije uitzicht en waardevermindering van de woning.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning van deze appellant 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister deze geluidbelasting aanvaardbaar heeft kunnen achten. Voorts is berekend dat de geluidbelasting vanwege de A4 53 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd.

Er is afgezien van plaatsing van een geluidscherm vanwege de hoge kosten in relatie tot de daarmee te bereiken verbetering van de akoestische situatie.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A4 aanvaardbaar kunnen achten.

Wat de cumulatie van geluid betreft is niet gebleken dat ter plaatse een onaanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat zal ontstaan.

Met betrekking tot de door appellant gevreesde visuele hinder ten gevolge van de nabij Hoogmade voorziene pergola en de in dat verband door hem naar voren gebrachte variant waarbij de A4 verlaagd en de HSL-Zuid nagenoeg op maaiveldniveau wordt aangelegd, wordt verwezen naar hetgeen dienaangaande is overwogen bij de behandeling van het beroep van de Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland. Zoals aldaar overwogen, heeft de Minister in redelijkheid van evengenoemde variant kunnen afzien.

Wat de door appellant verwachte waardevermindering van de woning betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4 op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig zijn. Het beroep is derhalve ongegrond.

P.M. van der Laan

Appellant woont aan de Theodoor Bosmanlaan 62 te Hoogmade op een afstand van ongeveer 500 meter van de HSL-Zuid en op een afstand van 550 meter van de verbrede A4.

De bezwaren van deze appellant, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder, vermindering van het vrije uitzicht en waardevermindering van de woning.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning van deze appellant 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister deze geluidbelasting aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Wat de cumulatie van geluid betreft is niet gebleken dat ter plaatse een onaanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat zal ontstaan.

Met betrekking tot de door appellant gevreesde visuele hinder ten gevolge van de nabij Hoogmade voorziene pergola en de in dat verband door hem naar voren gebrachte variant waarbij de A4 verlaagd en de HSL-Zuid nagenoeg op maaiveldniveau wordt aangelegd, wordt verwezen naar hetgeen dienaangaande is overwogen bij de behandeling van het beroep van de Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland.

Zoals aldaar overwogen, heeft de Minister in redelijkheid van evengenoemde variant kunnen afzien.

Wat de door appellant verwachte waardevermindering van de woning betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.
Het beroep is derhalve ongegrond.

gemeente Leiderdorp

*Watersportvereniging Doeshaven
burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden*

Deze appellanten kunnen zich niet verenigen met de in het tracébesluit A4 voorziene verbreding van de A4 ter hoogte van hun recreatiebedrijf, respectievelijk op het grondgebied van hun gemeente.
Bij besluit van 22 maart 1999 heeft de Minister het tracébesluit A4 ingetrokken, voor zover dit ziet op het gedeelte van de A4 ten zuiden van de Dwarswetering in de gemeente Leiderdorp (vanaf km 30,0). De Afdeling stelt vast dat de beroepen van appellanten betrekking hebben op dit ingetrokken gedeelte. Volgens de Minister was gebleken dat er enkele onzorgvuldigheden in het besluit zaten en dat het tevens niet de gewenste duidelijkheid voor de burger verschaftte.
De stukken en het verhandelde ter zitting leiden de Afdeling tot het oordeel dat het tracébesluit A4 in zoverre onzorgvuldig is voorbereid. Aannemelijk is dat appellanten nog belang hebben bij de vernietiging van het tracébesluit A4 wat betreft dat deel.
Deze beroepen zijn derhalve gegrond, in verband waarmee dit gedeelte van het tracébesluit A4 wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht dient te worden vernietigd.

*Comité Doesbrug en
R.J. Sperna Weiland*

Appellanten vrezen voor een onaanvaardbare aantasting van de natuur, het landschap en de cultuurhistorische waarden van de polder Achthoven en de Munnikenpolder als gevolg van de situering van de startschacht van de boortunnel ten zuiden van de rivier de Does. Om die reden pleiten zij voor een startschacht ten noorden van de Does.
Voorts is het Comité Doesbrug van mening dat er wat betreft de polder Achthoven onduidelijkheid bestaat over de exacte locatie en de hoogte van de AT-stations en van de vlucht- en onderhoudsschachten, alsmede de maximale breedte van de toegangswegen tot deze schachten. Daarnaast is dit comité van mening dat er onvoldoende garantie bestaat met betrekking

tot de herinrichting van de Munnikenpolder. Tot slot pleit deze appellant voor handhaving van de bebouwing van het Patrimoniumpark in de gemeente Leiderdorp.

R.J. Sperna Weiland keert zich tevens tegen de plannen voor een stortplaats en een recreatiepark in de Munnikenpolder.

In het tracébesluit HSL-Zuid is een boortunnel onder de polder Achthoven voorzien. De noordelijke startschacht van deze tunnel (dit is de locatie van waaruit geboord zal gaan worden) is op de bij het tracébesluit HSL-Zuid behorende kaarten onmiddellijk ten zuiden van de rivier de Does aangegeven.

Blijkens de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid is onderzoek verricht naar de consequenties van verschillende locaties voor de startschachten. Daarbij is onder andere de locatie ten noorden van de Does vergeleken met die ten zuiden van deze rivier. Gebleken is dat de door appellanten gewenste noordelijke situering een aantal voordelen heeft, met name minder negatieve visueel-ruimtelijke effecten en een onverstoorde ontwikkeling van de recreatieve functie van de Does. Daarnaast is voor die variant minder landbouwgrond met natuurwaarden nodig. De situering van de startschacht ten noorden van de Does zou echter aanzienlijk duurder zijn, te weten ongeveer f 70 miljoen. In beide gevallen zal een groot deel van de Bospolder moeten worden ontruimd en worden gebruikt als werkterrein. Ook de Munnikenpolder zal bij beide varianten als tijdelijk gronddepot dienen. Niet is gebleken dat de Minister de natuur- en landschapswaarden van het gebied rond de Does in onvoldoende mate in de afweging zou hebben betrokken. Daarbij kan mede in aanmerking worden genomen dat in de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid is aangegeven dat 100% compensatie van biotoopverlies zal plaatsvinden. Ter zitting is dit door de vertegenwoordiger van de Minister nogmaals bevestigd. Bovendien is in het verweerschrift toegezegd dat de oevers van de Does zo spoedig mogelijk na de aanleg van de HSL-Zuid in het oorspronkelijke profiel worden hersteld. Ook de verstoring van de polder Achthoven zal van tijdelijke aard zijn. Ter zitting heeft de vertegenwoordiger van de Minister verklaard dat deze polder na de aanleg van de HSL-Zuid in de oorspronkelijke staat zal worden hersteld.

Het vorenstaande in aanmerking genomen bestaat er geen grond voor het oordeel dat de Minister in redelijkheid niet voor het gebied ten zuiden als locatie voor de startschacht heeft kunnen kiezen.

De locatie van de AT-stations en de door appellanten bedoelde vlucht- en onderhoudsschacht is aangegeven op de bij het tracébesluit HSL-Zuid behorende kaarten. Daarnaast is de ligging ervan in de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid uiteengezet. De toegangswegen naar de schachten zullen alleen binnen het op de kaarten als <HSL-zone> aangegeven gebied mogen worden aangelegd.

Gelet op het vorenstaande kan niet worden gezegd dat er wat deze punten betreft onvoldoende duidelijkheid bestaat.

Blijkens de bij het tracébesluit HSL-Zuid behorende kaarten is binnen de polder Achthoven één vlucht-/onderhoudsschacht voorzien, en wel ter

hoogte van km 28,0. De Minister heeft in het verweerschrift te kennen gegeven dat deze schacht slechts 6 tot 7 meter hoog zal zijn. Gebleken is dat in de onmiddellijke nabijheid van deze locatie reeds bedrijfsbebouwing aanwezig is. Voorts is in de Nota van Toelichting aangegeven dat de vlucht- en onderhoudsschachten in het landschap zullen worden ingepast. In het verweerschrift is dit bevestigd. Het tracébesluit HSL-Zuid biedt hiertoe de mogelijkheid door middel van een <inpassingszone> rondom de schachten. Gelet op het vorenstaande is een onaanvaardbare aantasting van het landschap in de polder Achthoven als gevolg van de bouw van deze schacht dan ook niet aannemelijk geworden.

In de Munnikenpolder is ten noorden van het tracé van de HSL-Zuid, tussen de Does en de Ruigkade, een <bouwzone> ten behoeve van een tijdelijk gronddepot voorzien. Ingevolge het tracébesluit HSL-Zuid zal het noordelijke gedeelte van deze zone uiteindelijk ter inpassing van het spoor worden gebruikt. Anders dan appellant R.J. Sperna Weiland meent, strekt het tracébesluit HSL-Zuid niet tot de aanleg van een stortplaats in deze polder. Wat betreft de door deze appelland bestreden plannen om een recreatiegebied in de Munnikenpolder aan te leggen, kan erop worden gewezen dat de bestemmingen die de gemeente Leiderdorp voornemens is aan de door appelland bedoelde gronden toe te kennen geen onderdeel uitmaken van het tracébesluit HSL-Zuid. Bezwaren van appelland tegen die bestemmingen dienen derhalve te zijner tijd aan de orde te komen in de procedure omtrent de vaststelling en goedkeuring van het bestemmingsplan voor dit gebied.

Gelet op het vorenstaande geven deze beroepen geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Derhalve is het beroep van het Comité Doesbrug in zoverre en het beroep van R.J. Sperna Weiland geheel ongegrond.

Met betrekking tot het Patrimoniumpark wordt het volgende overwogen. Het Patrimoniumpark is een woonwijkje van de gemeente Leiderdorp ter hoogte van km 27,5. Aldaar ligt het tracé van de HSL-Zuid in de hiervoor genoemde boortunnel. Twee van de tot het Patrimoniumpark behorende woningen bevinden zich (gedeeltelijk) binnen de <HSL-zone> en de <bouwzone> en zijn om die reden op de bij het tracébesluit HSL-Zuid behorende kaarten aangemerkt als "aan de bestemming te onttrekken bebouwing". Ter zitting is gebleken dat de Minister zich thans op het standpunt stelt dat deze woningen gehandhaafd kunnen worden. In verband hiermee zal geen verwerving van deze woningen hoeven plaats te vinden, mits de eigenaren akkoord gaan met een op de desbetreffende gronden te vestigen zakelijk recht.

Het vorenstaande leidt de Afdeling tot het oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid in zoverre niet kan worden gedragen door de eraan ten grondslag gelegde motivering. Dit onderdeel van het beroep van het Comité Doesbrug is derhalve gegrond, in verband waarmee het tracébesluit HSL-Zuid wegens strijd met artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht dient te worden vernietigd voor zover op kaartblad 23 de desbetreffende woningen van het

Patrimoniumpark in de gemeente Leiderdorp zijn aangemerkt als "aan de bestemming te onttrekken bebouwing".

P. Rasser, J. van Wijck, Rasser en Van Wijck Hoveniersbedrijf B.V. en Rasser Bloemisterij B.V.

Appellanten exploiteren een tuincentrum en hoveniersbedrijf aan de Persant Snoepweg 8 te Leiderdorp, alsmede een bloemisterij/bloemenwinkel aan de Hoogmadeseweg 48 te Leiderdorp. Het tuincentrum en hoveniersbedrijf ligt aan de westzijde van de A4, op een afstand van ongeveer 300 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Voorts behoren drie ten oosten van de A4 gelegen agrarische percelen deels tot het bedrijf van appellanten. De bezwaren van deze appellanten, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op belemmering van de bedrijfsvoering, verlies aan gronden, alsmede geluid-, stof- en trillinghinder. Voorts zijn appellanten van mening dat de keuze voor de tracés van de HSL-Zuid en de A4 ter plaatse van hun bedrijf onvoldoende is gemotiveerd. Volgens hen kan het bedrijf worden ontzien indien de HSL-Zuid reeds ter hoogte van de bedrijfspercelen aan de Persant Snoepweg 8 in een tunnel wordt aangelegd.

Gebleden is dat bij de besluitvorming die heeft geleid tot de keuze voor het tracé van de HSL-Zuid zoals dat is vastgesteld in het tracébesluit HSL-Zuid onderzoek is gedaan naar een groot aantal tracévarianten. Voor wat betreft de afweging die tussen de verschillende varianten is gemaakt kan worden verwezen naar hetgeen dienaangaande in het algemene deel van deze uitspraak is overwogen. Niet is aangetoond dat daarbij de relevante feiten en omstandigheden in onvoldoende mate zijn betrokken.

Voorts heeft de Minister zich blijkens het verweerschrift op het standpunt gesteld dat, uitgaande van het voor de HSL-Zuid gekozen tracé, de voorziene verbreding van de A4 ter hoogte van de bedrijfspercelen van appellanten aan de Persant Snoepweg 8 slechts mogelijk is in oostelijke richting. Daarbij heeft de Minister tevens in aanmerking genomen de beoogde strakke bundeling van de HSL-Zuid en de A4 ten noorden van deze percelen, alsmede de wens om ten zuiden daarvan de bestaande groenstrook ter hoogte van het Rijnlandziekenhuis te Leiderdorp te handhaven.

Niet is aangetoond dat de Minister zich niet in redelijkheid op dit standpunt heeft kunnen stellen.

Met betrekking tot de door appellanten gewenste verlenging van de tunnel wordt het volgende overwogen.

In het tracébesluit HSL-Zuid is bepaald dat de HSL-Zuid ten noorden van de aan de Persant Snoepweg 8 gelegen bedrijfspercelen daalt en achtereenvolgens via een open en een gesloten toerit door een boortunnel onder het Groene Hart wordt geleid. Blijkens de stukken is de keuze voor de lengte en de ligging van deze tunnel onder andere gebaseerd op de effecten van een dergelijke tunnel op de erboven gelegen gronden en de kosten ervan. Daarbij heeft de Minister zich op het standpunt gesteld dat de aanleg van de HSL-Zuid aan de omgeving van de percelen van appellanten verhoudingsgewijs

weinig afbreuk doet, gelet op de ter plaatse reeds aanwezige infrastructuur van de A4 en de N446. In verband hiermee heeft de Minister de extra kosten die met de verlenging van de tunnel samenhangen niet gerechtvaardigd geacht, gezien het profijt dat daarmee wordt behaald. De Afdeling acht deze afweging niet onredelijk.

De bedrijfsgronden van appellanten zijn grotendeels opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4. Gebleken is dat die gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid en verbreding van de A4. Aannemelijk is geworden dat voortzetting van het bedrijf ter plaatse niet mogelijk zal zijn. In verband hiermee zijn de bezwaren met betrekking tot de bedrijfsvoering ter plaatse van het bestaande bedrijf niet relevant. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van negatieve gevolgen van het grondverlies zijn onderhandelingen gevoerd over aankoop van de bedrijfsgronden en verplaatsing van het bedrijf. Overigens heeft de Minister ter zitting gesteld dat een vervangende locatie is gevonden die aan de wensen van appellanten voldoet. Gelet op het vorenstaande geeft het grondverlies onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A4 in verband daarmee onredelijk te oordelen.

In verband met het vorenstaande behoeven de bezwaren van deze appellanten met betrekking tot geluid-, stof- en trillinghinder geen bespreking.

Wat de door appellanten verwachte schade betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit A4 en het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig zijn. Het beroep is derhalve ongegrond.

Vliko B. V.

Appellante exploiteert een "recycle"-bedrijf aan de Achthovenerweg in Leiderdorp.

De bezwaren van deze appellante hebben met name betrekking op belemmering van de bedrijfsvoering als gevolg van het verlies van gronden.

Gebleken is dat het bedrijfsperceel van appellante ongeveer 20.000 m² groot is. Van dit perceel is 67 m² in het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen. Uiteindelijk zal daarvan slechts 18 m² permanent voor de HSL-Zuid nodig zijn; de overige gronden zullen alleen gedurende de aanleg ervan gebruikt worden.

Gelet op het vorenstaande heeft de Minister zich op het standpunt kunnen stellen dat het grondverlies er niet toe zal leiden dat het bedrijf ter plaatse niet meer rendabel zal kunnen worden geëxploiteerd.

Wat de wijze van verwerving betreft, kan nog worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen.

Het vorenstaande in aanmerking genomen geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is derhalve ongegrond.

Tracédeel 3

Dit tracédeel betreft het gedeelte van de HSL-Zuid vanaf de kruising met de Oude Rijn tot aan de kruising met de A12. Tot aan Hazerswoude-Dorp is een geboorde tunnel voorzien. Aansluitend daarop bevindt de HSL-Zuid zich, tot aan Westeinde, in een gegraven tunnel. Vervolgens ligt de HSL-Zuid door de polder de Noordplas en het toekomstige Bentwoud op een aarden baan met een hoogte van 4,5 meter.

algemeen

Stichting Geen HSL-Zuid door het Groene Hart

De bezwaren van deze appellante, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op de wijze waarop de bouwhinder bij Westeinde beperkt zal worden en op de visuele hinder als gevolg van de hoge ligging van het spoor in de polder de Noordplas. In verband met deze hinder is appellante voorstander van een verlaagde aanleg van de HSL-Zuid ter plaatse. Voorts is appellante van mening dat er onvoldoende onderzoek is geweest naar de gevolgen van de voorziene boortunnel onder het Groene Hart.

Met betrekking tot de bouwhinder tijdens de aanlegfase van de HSL-Zuid wordt allereerst verwezen naar hetgeen dienaangaande in het algemene deel van deze uitspraak is overwogen.

Voorts is uit de stukken gebleken dat de Minister tijdens de behandeling van de PKB HSL-Zuid in de Tweede Kamer f 50 miljoen extra heeft toegezegd ten behoeve van het tegengaan van bouwhinder in de buurt van Westeinde. In de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid, tracédeel 3, is gedetailleerd aangegeven door middel van welke maatregelen zal worden getracht deze hinder te beperken.

Zo zal, anders dan in eerste instantie in de PKB HSL-Zuid was aangegeven, het geboorde gedeelte van de tunnel onder het Groene Hart 200 meter langer zijn en zal de boortunnel ongeveer 5 meter dieper worden aangelegd. Verder zal er niet vanaf Westeinde worden gestart met boren; de ontvangtschacht van de tunnel is 200 meter in zuidelijke richting verplaatst. Bovendien is blijkens de stukken en het verhandelde ter zitting een klankbordgroep, met daarin onder anderen bewoners en raadsleden van de gemeente Rijnwoude, ingesteld die tot doel heeft te bewerkstelligen dat de bouwhinder verder zal worden gereduceerd.

Voorts heeft de vertegenwoordiger van de Minister ter zitting te kennen gegeven dat een "Programma van Eisen" is opgesteld, waaraan de aannemer zich bij de aanleg van de HSL-Zuid zal moeten houden. Daarin zijn voorwaarden gesteld met betrekking tot het voldoen aan de geluidnormen en de richtlijnen voor trillingen, het voorkomen van stofvorming en verstuiven, de routes van het werkverkeer en de perioden waarbinnen geluid- en trillinghinder producerende activiteiten mogen worden verricht.

Het vorenstaande in aanmerking genomen bestaat er onvoldoende grond voor het oordeel dat de Minister in verband met de te verwachten

bouwhinder het tracébesluit HSL-Zuid niet op deze wijze had mogen vaststellen.

Het tracé van de HSL-Zuid doorsnijdt de polder de Noordplas tussen km 22,5 en 20,7 en stijgt vanuit de tunnel onder het Groene Hart naar 4,5 meter boven maaiveld. Vast is komen te staan dat een lagere ligging van het tracé in dit gebied is onderzocht. Niet is aangetoond dat dit onderzoek onvoldoende zou zijn geweest.

Gebleken is dat een verlaagde ligging aanzienlijk duurder zou zijn dan de in het tracébesluit HSL-Zuid voorziene hoogte van het tracé van de HSL-Zuid. Voorts is uit hetgeen de Minister in het verweerschrift en ter zitting naar voren heeft gebracht aannemelijk geworden dat het vanwege het comfort voor de reizigers niet wenselijk is om de HSL-Zuid in de polder de Noordplas verdiept aan te leggen. In dat geval zou namelijk over een afstand van slechts enkele honderden meters twee maal een hoogteverschil van enkele meters moeten worden overbrugd.

Weliswaar is aannemelijk geworden dat de in het tracébesluit HSL-Zuid gekozen hoogteligging in de polder de Noordplas visuele nadelen heeft, doch gelet op het vorenstaande heeft de Minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat deze variant de meest wenselijke is.

Voorts is gebleken dat bij de voorbereiding van het tracébesluit HSL-Zuid de milieu-effecten, onder meer wat betreft de gevolgen voor de waterhuishouding en het landschap, van (de aanleg van) de tunnel tussen de Does en Hazerswoude zijn onderzocht. Niet is aangetoond dat dit op onvoldoende wijze is geschied en dat de Minister in de besluitvorming omtrent de tunnel niet mede de resultaten van dit onderzoek had mogen betrekken. Uit de resultaten van dit onderzoek, zoals weergegeven in de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid, kan worden opgemaakt dat er geen overwegende bezwaren bestaan tegen de aanleg van de voorziene tunnel. Er bestaat dan ook geen grond voor het oordeel dat de Minister niet in redelijkheid voor deze tunnel had mogen kiezen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is derhalve ongegrond.

gemeente Rijnwoude

de raad van de gemeente Rijnwoude

De bezwaren van deze appellant hebben betrekking op visuele hinder als gevolg van de hoge ligging van het spoor in de polder de Noordplas.

Met betrekking tot deze bezwaren wordt verwezen naar hetgeen dienaangaande is overwogen bij de behandeling van het beroep van de Stichting Geen HSL-Zuid door het Groene Hart.

Gelet daarop geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is derhalve ongegrond.

v.o.f. P. Noordam en Dochter

Appellante exploiteert aan het Westeinde 32a te Hazerswoude een kwekerij. De bedrijfsgronden van appellante liggen op een afstand van ongeveer 80 meter ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid. Ter hoogte van het bedrijf van appellante bevindt zich aan weerszijden van het tracé zowel een bouw- als een inpassingszone.

De bezwaren van deze appellante hebben betrekking op hinder en schade ten gevolge van een gronddepot en een inpassingszone, alsmede op geluidhinder en waterverontreiniging tijdens de bouwfase.

Appellante vreest met name schade aan haar gewassen door zand, onkruid en ongedierte afkomstig van een nabij haar bedrijf aan te leggen gronddepot. Het betreft hier een in de polder de Noordplas, ten westen van de HSL-Zuid, voorzien tijdelijk gronddepot. Ter zitting is komen vast te staan dat de afstand tussen dit depot en het bedrijfsperceel van appellante ongeveer 400 meter zal bedragen. Voorts is door de Minister toegezegd dat ter voorkoming van hinder en schade maatregelen zullen worden genomen, bijvoorbeeld het inzaaien van de grond met graszaad en het doorploegen ervan met riet.

Daarnaast vreest appellante voor schade aan haar gewassen ten gevolge van schaduwwerking en bladval, afkomstig van de beplanting van de inpassingszone.

Deze zone grenst aan de oostzijde deels direct aan de gronden van het bedrijf van appellante. Ter zitting is door de vertegenwoordiger van de Minister toegezegd dat te zijner tijd met appellante overlegd zal worden over de inrichting van de zone alsmede over de aard van de beplanting. Voorts heeft de vertegenwoordiger van de Minister ter zitting te kennen gegeven dat een "Programma van Eisen" is opgesteld, waaraan de aannemer zich bij de aanleg van de HSL-Zuid zal moeten houden. Daarin zijn voorwaarden gesteld met betrekking tot het voldoen aan de geluidnormen en de richtlijnen voor trillingen, het voorkomen van stofvorming en verstuiven, de routes van het werkverkeer en de perioden waarbinnen geluid- en trillinghinder producerende activiteiten mogen worden verricht. Verder wordt wat betreft de door appellante gevreesde geluidhinder tijdens de bouwfase verwezen naar hetgeen dienaangaande is overwogen bij de behandeling van het beroep van de Stichting Geen HSL-Zuid door het Groene Hart.

Gelet op het vorenstaande is voldoende aannemelijk geworden dat onaanvaardbare hinder en schade voor appellante ten gevolge van het gronddepot en de inpassingszone voorkomen kan worden.

Voor zover appellante desalniettemin meent schade te lijden, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent schade.

Met betrekking tot de lozing van zogenoemd "retourwater" tijdens de bouwactiviteiten heeft de Minister te kennen gegeven dat dit slechts kan geschieden op basis van een door de plaatselijke waterkwaliteitbeheerder verleende vergunning.

Niet is aannemelijk geworden dat op die wijze niet een voldoende kwaliteit van het oppervlaktewater kan worden gewaarborgd. De vrees van appellante voor een onaanvaardbare aantasting van dit water is dan ook niet gegrond.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is derhalve ongegrond.

R. Noordam en N. Noordam

Appellanten exploiteren een sierteeltbedrijf aan het Westeinde 39a te Hazerswoude, op een afstand van ongeveer 250 meter ten westen van het tracé van de HSL-Zuid.

Deze appellanten zijn bevreesd voor schade aan hun gewassen ten gevolge van een verlaging van de grondwaterstand, met name door de aanleg van grootschalige gronddepots.

Blijkens de stukken, waaronder de Nota van Toelichting op het tracébesluit HSL-Zuid, zal er tijdens de bouwwerkzaamheden geen bemaling en bijgevolg geen kunstmatige verlaging van het grondwaterpeil plaatsvinden. Ter zitting heeft de vertegenwoordiger van de Minister dit bevestigd.

Gebleken is dat het dichtstbijgelegen gronddepot zich op een afstand van minimaal 400 meter van de bedrijfsgronden van appellanten zal bevinden. De Minister is van mening dat dergelijke depots geen neerwaarts effect op het grondwaterpeil zullen hebben, aangezien zij slechts 3 meter hoog mogen zijn. Appellanten hebben aangetoond noch aannemelijk gemaakt dat dit niet juist is. Verder heeft de Minister erop gewezen dat voor de bouwactiviteiten vergunningen zijn vereist, waarin voorwaarden ter voorkoming van een daling van het grondwaterpeil kunnen worden opgenomen.

Het vorenstaande in aanmerking genomen heeft de Minister zich op het standpunt kunnen stellen dat de door appellanten bedoelde activiteiten op een zodanige wijze kunnen worden uitgevoerd dat de gevolgen voor het bedrijf, zo deze al zullen optreden, aanvaardbaar zijn.

Voor zover appellanten desalniettemin menen schade te lijden, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is derhalve ongegrond.

de erven Verbeij

Appellanten bezitten onder meer twee woningen aan het Westeinde 43 te Hazerswoude.

De bezwaren van deze appellanten richten zich tegen de voorziene afbraak van deze woningen.

De woningen van appellanten zijn opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Gebleken is dat de desbetreffende gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid.

Wat de wijze van verwerving betreft, kan worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van negatieve gevolgen voor appellanten zijn onderhandelingen gevoerd over de aankoop van deze gronden. Daarnaast zijn gesprekken met de huurder gevoerd over een afzonderlijke schadeloosstelling. Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat appellanten inmiddels een aanbod is gedaan voor een schadeloosstelling.

Voorts is aannemelijk gemaakt dat de woningen, gelet op de zwakke funderingen, ook bij een langere tunnel niet te handhaven zouden zijn. Daarnaast is door de Minister onweersproken gesteld dat een verschuiving van het tracé teneinde de woningen te behouden tot gevolg zou hebben dat vele andere woningen zouden worden getroffen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is derhalve ongegrond.

J. Adegeest

Appellant woont aan het Westeinde 44a te Hazerswoude, op een afstand van ongeveer 80 meter ten westen van het tracé van de HSL-Zuid.

De bezwaren van deze appellant hebben betrekking op overlast tijdens de bouwfase, geluid- en trillinghinder, alsmede schade aan de woning.

Ter hoogte van de woning van deze appellant bevindt de HSL-Zuid zich in een tunnel op een diepte van ongeveer 20 meter beneden het maaiveld. Het tracé stijgt vlak ten zuiden van de woning en komt na ongeveer 700 meter op maaiveldniveau.

De Minister heeft zich op het standpunt gesteld dat de woning van appellant aldus buiten de invloedszone van de HSL-Zuid ligt, als gevolg waarvan de geluidbelasting vanwege die spoorlijn de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet zal overschrijden.

Aangetoond noch aannemelijk is gemaakt dat dit standpunt onjuist zou zijn. Wat de door appellant gevreesde trillinghinder betreft heeft de Minister, gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen hetgeen in het algemene

deel van de uitspraak ter zake is overwogen, ervan uit kunnen gaan dat deze hinder niet zal optreden.

Met betrekking tot de door appelland gevreesde overlast tijdens de bouwfase wordt verwezen naar hetgeen dienaangaande is overwogen bij de behandeling van het beroep van de Stichting Geen HSL-Zuid door het Groene Hart.

Wat de door appelland verwachte schade betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent schade.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.
Het beroep is derhalve ongegrond.

L.C. Noordam en P. Noordam

Appellanten wonen aan de Hoogeveenseweg 8 en 8a te Hazerswoude, op een afstand van ongeveer 80, respectievelijk 120 meter ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid, en exploiteren daar tevens een agrarisch bedrijf. Appellanten vrezen negatieve gevolgen voor hun bedrijfsvoering, met name als gevolg van een verslechterde ontsluiting van hun percelen. Voorts hebben hun bezwaren betrekking op geluid- en trillinghinder.

Ongeveer 3 hectare van de gronden van deze appellanten, waaronder circa 200 m² van de huiskavel, is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Gebleken is dat die gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid. Niet is aannemelijk geworden dat het grondverlies ertoe zal leiden dat het bedrijf ter plaatse niet meer rendabel zal kunnen worden geëxploiteerd. Evenmin is aannemelijk gemaakt dat de aanleg van de HSL-Zuid tot gevolg zal hebben dat de percelen van appellanten niet langer ontsloten zullen kunnen worden.

Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen.

Ter beperking van negatieve gevolgen van het grondverlies zijn onderhandelingen gevoerd over kavelruil.

Gelet op het vorenstaande geeft het grondverlies onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk te oordelen.

In het tracébesluit HSL-Zuid is ter hoogte van de woningen van appellanten langs de HSL-Zuid een geluidscherm met een hoogte van 2 meter voorzien. Berekend is dat aan de gevel van de woningen aan de Hoogeveenseweg 8 en 8a de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid 64, respectievelijk 61 dB(A) zal bedragen. Overeenkomstige hogere waarden zijn of zullen worden aangevraagd.

Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm, aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Voorts zal de Hoogeveenseweg worden gereconstrueerd en over het spoor van de HSL-Zuid worden geleid. Besluitvorming omtrent eventuele hogere waarden dan wel te nemen maatregelen ter beperking van de geluidhinder die samenhangt met de ten behoeve van het voorziene tracé van de HSL-Zuid gewijzigde Hoogeveenseweg zal plaatsvinden in het kader van de bestemmingsplanprocedure en de daarmee verband houdende eventuele procedure ingevolge de Wet geluidhinder. Deze besluitvorming heeft niet plaatsgevonden in het kader van het tracébesluit HSL-Zuid en staat mitsdien thans niet ter beoordeling.

Niet is aannemelijk geworden dat wat de cumulatie van geluid betreft ter plaatse een onaanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat zal ontstaan.

Wat de door appellanten gevreesde trillinghinder betreft heeft de Minister, gelet op de afstand van de woningen tot het tracé en in aanmerking genomen hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, ervan uit kunnen gaan dat deze hinder niet zal optreden.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is derhalve ongegrond.

M.N.J. Out

H.J. Bolleboom

Appellanten huren aan de Hoogeveenseweg 11a te Benthuizen gronden ten behoeve van hun boomkwekerijen. Tot hun bedrijven behoren daarnaast nog gronden in Hazerswoude (M.N.J. Out) en Boskoop (H.J. Bolleboom). De bezwaren van deze appellanten hebben betrekking op grondverlies.

Ongeveer de helft van de door M.N.J. Out en ongeveer een derde van de door H.J. Bolleboom aan de Hoogeveenseweg 11a gehuurde gronden is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Gebleken is dat deze gronden nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid. Niet is gebleken dat het grondverlies er toe zal leiden dat de bedrijven van appellanten niet meer rendabel zullen kunnen worden geëxploiteerd. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat de gronden waarop de kassen van appellanten zich bevinden, alsmede hun elders gelegen gronden niet in het tracébesluit HSL-Zuid zijn opgenomen. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen.

Ter beperking van negatieve gevolgen van het grondverlies zijn met de eigenaar van de gronden onderhandelingen gevoerd over compensatie. Overigens is ter zitting door de vertegenwoordiger van de Minister gesteld dat de verhuurder inmiddels bereid is appellanten vervangende gronden aan de Hoogeveenseweg 11 aan te bieden.

Gelet op het vorenstaande geven deze beroepen geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

De beroepen zijn derhalve ongegrond.

Van der Meer's Holding B.V en Van der Meer's Beleggingsmaatschappij B.V.

Het aan het Verbreepark 23 te Benthuizen gelegen bedrijf van appellanten omvat onder meer een tankstation en een garage.

Appellanten vrezen nadelige gevolgen voor de bedrijfsresultaten als gevolg van een verlegging van de provinciale N209 naar de overzijde van het tracé van de HSL-Zuid. In verband daarmee kunnen appellanten zich niet verenigen met de door de provinciale staten van Zuid-Holland en de raad van de gemeente Rijnwoude toegezegde planologische medewerking aan het tracébesluit HSL-Zuid.

De aanleg van de HSL-Zuid raakt het bedrijfsperceel van appellanten niet. Voorts strekt het tracébesluit HSL-Zuid niet tot verlegging van de N209. Blijkens de stukken en het verhandelde ter zitting bestaat er nog geen concreet voornemen hiertoe. Een eventuele verlegging zal dan ook te zijner tijd in een afzonderlijke planologische procedure aan de orde komen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Gezien de inhoudelijke en processuele samenhang tussen het tracébesluit HSL-Zuid en de door provinciale staten van Zuid-Holland en de raad van de gemeente Rijnwoude genomen beslissingen tot het verlenen van planologische medewerking daaraan als bedoeld in artikel 13 van de Tracéwet - en nu niet is gebleken van gebreken in de totstandkoming van deze beslissingen - zijn de bezwaren tegen deze beslissingen tevergeefs ingebracht.

Het beroep is derhalve ongegrond.

gemeente Zoetermeer

de raad van de gemeente Zoetermeer

Appellant maakt met name bezwaar tegen de beperkingen van de bouwmogelijkheden die het gekozen tracé van de HSL-Zuid tot gevolg heeft voor de Vinex-locatie Oosterheem en het bedrijventerrein Hoefweg. Om die reden pleit hij voor een tracé ten oosten van de Nieuwe Hoefweg, dan wel een verdiepte aanleg van het spoor. Verder hebben zijn bezwaren betrekking op barrièrewerking van het dijklichaam van de HSL-Zuid, geluidhinder en de bouw van een wisselmontageplatform. Ten slotte kan hij zich niet verenigen met de door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ter uitvoering van het tracébesluit HSL-Zuid op 15 april 1998 gegeven aanwijzing op grond van artikel 37, eerste en tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Het tracé van de HSL-Zuid ligt ten oosten van de bebouwde kom van Zoetermeer. De Minister heeft de voorkeur gegeven aan het tracé zoals dat in het tracébesluit HSL-Zuid is opgenomen boven het door appellant

gewenste tracé ten oosten van de Nieuwe Hoefweg. Blijkens de stukken is voor deze ligging van het tracé gekozen als resultaat van een afweging van belangen om enerzijds het glastuinbouwgebied bij Bleiswijk zoveel mogelijk te ontzien en anderzijds de Vinex-locatie Oosterheem te Zoetermeer en de bebouwing van de gemeenten Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek zoveel mogelijk te ontwijken. De Afdeling is niet gebleken dat de tracékeuze op dit punt onredelijk zou zijn. Daarbij is meegewogen dat niet is gebleken dat in de nieuwe woonwijk Oosterheem minder woningen zullen kunnen worden gebouwd dan in het kader van de Vinex is vastgesteld. Van belang is dat in het tracébesluit HSL-Zuid is bepaald dat ter hoogte van Zoetermeer aan de westzijde van de HSL-Zuid een geluidscherm met een hoogte van 4 meter zal worden opgericht. Berekend is dat hierdoor tot op een afstand van 150 meter van het tracé tot en met vier bouwlagen kan worden gebouwd, zonder dat de geluidbelasting de grenswaarde voor spoorweglawaai van 57 dB(A) overschrijdt.

Overigens zou inwilliging van deze wens van appellant tot gevolg hebben dat het tracé over een veel grotere lengte zou moeten worden verschoven.

In het tracébesluit HSL-Zuid is bepaald dat de HSL-Zuid ten oosten van de bouwlocatie Oosterheem op een hoogte van ongeveer 4,5 meter boven maaiveld zal worden aangelegd. Ter zitting is door de vertegenwoordiger van de Minister te kennen gegeven dat de spoorweg gedeeltelijk zal komen te liggen op viaducten, teneinde de nadelige invloed op de oost-west-verbindingen zoveel mogelijk te beperken.

Gelet hierop bestaat er geen grond voor het oordeel dat de relatie tussen de wijk Oosterheem en het aan te leggen Bentwoud op onaanvaardbare wijze zal worden belemmerd. Evenmin is aannemelijk geworden dat de wijze waarop de HSL-Zuid ter plaatse zal worden aangelegd de visuele overgang tussen het stedelijk gebied en het Groene Hart in onaanvaardbare mate zal aantasten.

Blijkens de stukken zal ongeveer 5 tot 10 hectare van het in totaal 200 hectare tellende bedrijventerrein Hoefweg door het tracé van de HSL-Zuid worden doorsneden. De HSL-Zuid zal het terrein overbruggen door middel van een viaduct, waaronder (onder voorwaarden) parkeerplaatsen ten behoeve van de bedrijven zullen kunnen worden aangelegd.

Gelet hierop is aannemelijk geworden dat de aanleg van de HSL-Zuid niet in de weg hoeft te staan aan een rendabele exploitatie van het bedrijventerrein.

Wat betreft de door appellant gewenste verdiepte aanleg van de HSL-Zuid ter plaatse heeft de Minister in het verweerschrift gesteld dat deze variant ongeveer f 500 miljoen duurder zou zijn. De Afdeling ziet geen reden om aan de juistheid van dit bedrag te twijfelen. Verder heeft de vertegenwoordiger van de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat in geval van een verdiepte aanleg van de HSL-Zuid ten oosten van Oosterheem het bedrijventerrein Hoefweg niet door middel van een viaduct kan worden gepasseerd, aangezien aldaar dan de overgang tussen de tunnelbak en het viaduct over de A12 zou moeten worden gemaakt.

In aanmerking genomen al hetgeen hiervoor reeds is overwogen met betrekking tot de bezwaren van deze appellant, heeft de Minister zich bij de

afweging van de betrokken belangen in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de nadelen van deze verdiepte aanleg niet in verhouding staan tot de daarmee te behalen voordelen.

Ten slotte is aannemelijk geworden dat de beoogde locatie nabij Zoetermeer bij uitstek geschikt is voor de aanleg van een wisselmontageplatform, gelet op de aanwezigheid van een aarden baan en een recht spoor van tenminste 500 meter. Niet is gebleken dat dit wisselmontageplatform onaanvaardbare hinder met zich zal brengen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op deze punten onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Gezien de inhoudelijke en processuele samenhang tussen het tracébesluit HSL-Zuid en de door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 15 april 1998 aan de raad van de gemeente Zoetermeer gegeven aanwijzing op grond van artikel 37, eerste en tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening - en nu niet is gebleken van gebreken in de totstandkoming van deze aanwijzing - zijn de bezwaren tegen deze aanwijzing tevergeefs ingebracht. Het beroep is derhalve ongegrond.

Tracédeel 4

Het tracé van de HSL-Zuid zal het grondgebied van Bleiswijk raken bij HSL-km 18,0, komend uit de richting Hazerswoude. Het zal de Zoetermeerse Vinex-locatie Oosterheem aan de oostzijde passeren en de Nieuwe Hoefweg raken. Deze zal over een lengte van ongeveer 400 meter in oostelijke richting worden verlegd. Bij HSL-km 17,0 zal de HSL-Zuid op een viaduct komen te liggen en de Zoetermeerselaan, de A12 en de spoorlijn Utrecht-Den Haag bovenlangs kruisen en tot de Anthuriumweg op een viaduct blijven liggen. Bij HSL-km 11,3, ter hoogte van de grens met Bergschenhoek, zal het tracé dalen en overgaan op een ligging in een half verdiepte bak. De Berkelseweg en de Boterdorpsweg zullen met viaducten over de HSL-Zuid worden geleid. Ter hoogte van HSL-km 8,6 zal de HSL-Zuid beginnen te stijgen om de Wildersekade en de ten zuiden daarvan gelegen ecologische zone te kruisen. In de Schiebroekse Polder ligt de HSL-Zuid op een aarden baan. Ten noorden van de Doenkade daalt de HSL-Zuid in een open bak die vervolgens onder de Doenkade en de Hofpleinlijn doorgaat en bij de Soesterbergsestraat overgaat in een gesloten tunnel tot de Overschiese Kleiweg. Over bestaand spoor gaat de HSL-Zuid naar Rotterdam CS. Vanaf Rotterdam CS wordt de HSL-Zuid over bestaand spoor geleid. Nabij station Rotterdam-Lombardijen takt het HSL-Zuid tracé af van de bestaande spoorweg.

gemeente Bleiswijk

de raad van de gemeente Bleiswijk

De door appellant ingebrachte bezwaren van algemene aard betreffende geluidhinder zijn hiervoor in het algemene deel van de uitspraak besproken. Voorts is niet gebleken dat op het grondgebied van de gemeente Bleiswijk ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.
Het beroep is ongegrond.

C.J. Breugem en de maatschap C.J. Breugem & Zn.

Appellanten hebben een glastuinbouwbedrijf met woning aan de Achterlaan 11 te Bleiswijk. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de tracékeuze, verlies van gronden en geluidhinder.

Blijkens de stukken is voor deze ligging van het tracé (ten zuiden van de A12) gekozen als resultaat van een afweging van belangen om enerzijds het glastuinbouwgebied zoveel mogelijk te ontzien en anderzijds de VINEX-

locatie Zoetermeer-oost en de bebouwing van de gemeenten Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek zoveel mogelijk te ontwijken. Door het tracé zoveel mogelijk recht door de Overbuurtsche Polder te leggen en te bundelen met de Derde Tocht is de schade ten gevolge van de doorsnijding en het aantal bedrijven dat wordt getroffen, zo klein mogelijk gemaakt. Dat de tracékeuze op dit punt onredelijk zou zijn, is de Afdeling niet gebleken. Overigens zou inwilliging van de wens van appellanten het tracé ter hoogte van hun gronden 100 m naar het westen te verschuiven, tot gevolg hebben dat het tracé over een grote lengte zou moeten worden verschoven en niet slechts ter plaatse van de directe omgeving van het bedrijf.

Ongeveer 1,3 hectare onbebouwde grond van het 15 hectare grote bedrijfsperceel is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Het kassencomplex blijft onaangetast. Gebleken is dat die gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid. Aannemelijk is dat het grondverlies er niet toe zal leiden dat het bedrijf ter plaatse niet meer rendabel zal kunnen worden geëxploiteerd. De Minister heeft in dit verband onweersproken gesteld dat uitvoering van de in 1990 aan appellant verleende bouwvergunning voor uitbreiding van zijn kassen niet wordt belemmerd door het tracébesluit. Wat de wijze van verwerving betreft kan worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Gelet hierop geeft het grondverlies onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk te oordelen.

De woning ligt ongeveer 330 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal een geluidscherm met een hoogte van 1 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning 58 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd. Er is afgezien van verhoging of verlenging van het geluidscherm (of een combinatie daarvan), aangezien dit aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij twee woningen zou worden bereikt. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Dit beroep geeft dan ook geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is ongegrond.

B.J. van der Weijer

Appellant woont aan de Klapachterweg 1 te Bleiswijk. Hij vreest geluidhinder.

De woning ligt op meer dan 250 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse voorziet het tracébesluit HSL-Zuid niet in de plaatsing van een

geluidsschermbelasting. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning 61 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd. Er is afgezien van het plaatsen van een geluidsschermbelasting, aangezien plaatsing aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij één woning zou worden bereikt. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Dit beroep geeft dan ook geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is ongegrond.

A. Moerman handelende onder de naam "Firma A. & J. Moerman"

Appellant vreest geluidhinder ter plaatse van de woningen bij zijn perceel aan de A. van 't Hartweg te Bleiswijk.

De woning A. van 't Hartweg 39 ligt ongeveer 200 meter van het tracé van de HSL-Zuid; de woning A. van 't Hartweg 37 op ongeveer 100 meter. Ter plaatse zal een scherm met een hoogte van 2 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning op no. 39 niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van deze woning aanvaardbaar heeft kunnen achten. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning op no. 37 61 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van het geluidsschermbelasting, aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt. Gelet hierop en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister ook de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning op no. 37 aanvaardbaar kunnen achten. Ook overigens geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de Minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het woon- en leefklimaat niet in onaanvaardbare mate wordt aangetast.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

E.P.C. Weerdenburg, P.M.A. Weerdenburg en de commanditaire vennootschap C.V. Gebr. Weerdenburg

Appellanten hebben een glastuinbouwbedrijf en woningen aan de A. van 't Hartweg 42 en 44. Zij vrezen geluidhinder.

De woning A. van 't Hartweg 42 ligt ongeveer 200 meter van het tracé van de HSL-Zuid en de woning op no. 44 op ongeveer 50 meter. Ter plaatse zal een geluidscherm met een hoogte van 2 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning op no. 42 de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet zal overschrijden, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid voor deze woning aanvaardbaar heeft kunnen achten. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning op no. 44 64 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm, aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister ook de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid op de woning aan de A. van 't Hartweg 44 aanvaardbaar kunnen achten. Ook overigens geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de Minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het woon- en leefklimaat niet in onaanvaardbare mate wordt aangetast.

Dit beroep geeft dan ook geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is ongegrond.

J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van P.N.G. van de Helm

Appellant heeft een glastuinbouwbedrijf met bedrijfswoning aan de Groenendalseweg 47-49. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder bij zijn woning en bedrijfsgebouwen, trillinghinder en de vrees voor calamiteiten.

De woning ligt op ongeveer 90 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal een scherm met een hoogte van 2 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning 62 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm, aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid op de woning aanvaardbaar kunnen achten.

Voorzover appellant bevreesd is voor geluidoverlast bij zijn bedrijfsgebouwen, overweegt de Afdeling dat bedrijfsgebouwen niet kunnen worden aangemerkt als woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen zoals bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd. Onvoldoende aannemelijk is echter dat ter hoogte van de bedrijfsgebouwen een zodanige geluidssituatie zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen. Hierbij is tevens meegewogen dat niet aannemelijk is geworden dat de komst van de HSL-Zuid er toe zal leiden dat niet meer kan worden voldaan aan de wetgeving inzake arbeidsomstandigheden.

Gelet op de afstand van de kassen tot het tracé (circa 75 meter), de ligging van de HSL-Zuid op een viaduct en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet zal optreden.

In aanvulling op hetgeen de Afdeling hiervoor in het algemene deel van de uitspraak heeft overwogen omtrent de door een aantal appellanten geuite vrees voor calamiteiten ten gevolge van de aanleg van de HSL-Zuid overweegt de Afdeling dat gelet op de situering van de woning en de bedrijfsgebouwen van appellant niet aannemelijk is dat sprake is van zodanige omstandigheden dat de Minister aan dit aspect overwegende betekenis heeft moeten toekennen. Daarbij is mede in aanmerking genomen dat het tracé ter plaatse op een viaduct met opstaande randen zal worden aangelegd.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor wat betreft P.N.G. van de Helm geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is in zoverre derhalve ongegrond.

A.W. Fransen

Appellant woont aan de Groenendalseweg 62. Hij vreest geluidhinder en is van mening dat de Minister zijn bedrijfswoning had moeten verplaatsen.

De woning ligt op ongeveer 75 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal een geluidscherm met een hoogte van 2 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning 63 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm, aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende

voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid op de woning aanvaardbaar kunnen achten.

Voorts heeft verweerder in redelijkheid kunnen vasthouden aan zijn beleid onttrekking aan de bestemming van een woning (en herbouw op een andere plaats) eerst te overwegen indien, ondanks het nemen van geluidwerende maatregelen, niet kan worden voldaan aan een geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid van ten hoogste 65 dB(A).

Dit beroep geeft dan ook geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is ongegrond.

v.o.f. Kwekerij De Poel

Appellante heeft een glastuinbouwbedrijf aan de Hyacintenvweg 28 en bedrijfswoningen aan de Hyacintenvweg 26 en 30. Haar bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de tracékeuze, uitzichtverlies, geluidhinder, stof- en trillinghinder en schaduwwerking.

Van de tracékeuze is hiervoor bij de bespreking van de beroepsgronden van C.J. Breugem en maatschap C.J. Breugem & Zn. te Bleiswijk geoordeeld dat de Afdeling niet is gebleken dat deze op dit punt onredelijk zou zijn. Inwilliging van de wens van appellante het tracé ter hoogte van haar gronden naar het oosten te verschuiven zou tot gevolg hebben dat het tracé over een grote lengte zou moeten worden verschoven en niets slechts ter plaatse van de directe omgeving van het bedrijf.

Hoewel het uitzicht uit de woningen door de aanleg van de HSL-Zuid zal verminderen, heeft de Minister deze vermindering niet onaanvaardbaar behoeven te achten. Daarbij neemt de Afdeling mede in aanmerking dat het tracé ter hoogte van appellante op een open viaduct is voorzien.

Het kassencomplex ligt ten minste 30 meter van het tracé van de HSL-Zuid, de woning op no. 26 op ongeveer 40 meter en de woning op no. 30 op ongeveer 130 meter afstand. Ter hoogte van de woningen zal een geluidscherm met een hoogte van 2 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning op no. 26 65 dB(A) en die aan de woning op no. 30 61 dB(A) zal bedragen. Overeenkomstige hogere waarden zijn aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm, aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting op de woningen vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

De bedrijfsgebouwen kunnen niet worden aangemerkt als woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen zoals bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd. Onvoldoende aannemelijk is echter dat ter hoogte van de bedrijfsgebouwen een zodanig geluidniveau zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen. Hierbij is tevens meegewogen dat niet aannemelijk is geworden dat de komst van de HSL-Zuid er toe zal leiden dat niet meer kan worden voldaan aan de wetgeving inzake arbeidsomstandigheden.

Voorts heeft de Minister er in redelijkheid van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet zal optreden, nu het tracé ter hoogte van de gronden van appellante op een viaduct ligt. Evenmin is aannemelijk dat hinder van stof en spoorlijpsel in onaanvaardbare mate zal optreden, gelet op de opstaande randen die het viaduct zal hebben en op de afstand van ten minste 30 meter van de kassen en het waterbassin tot het tracé.

Wat betreft de door appellante verwachte schade als gevolg van schaduwwerking van het viaduct op haar kassen, is, zo deze al optreedt, niet gebleken dat deze zodanig zal zijn dat de bedrijfsvoering daardoor in onaanvaardbare mate wordt belemmerd. Voorts kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Voor zover appellante vreest voor schade tijdens de aanleg van de HSL-Zuid aan haar bedrijfsvoering zowel tengevolge van bouwverkeer als tengevolge van de aanleg van het tracé zelf, kan allereerst worden verwezen naar hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. De Minister heeft gesteld dat voorzorgsmaatregelen ter zake zullen worden getroffen om hinder en schade te voorkomen. Ook zal de huidige staat van de gebouwen worden vastgelegd in een zogeheten opnamerapport, op basis waarvan kan worden vastgesteld of een aangemelde schade het rechtstreeks gevolg is van de bouwactiviteiten. De Minister heeft gesteld deze schade te zullen herstellen of te vergoeden. Voorts zal de doorrijhoogte onder het viaduct blijkens de stukken zodanig zijn dat het bedrijf normaal bereikbaar zal blijven.

Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat appellante vanwege bijzondere sociale omstandigheden inmiddels het aanbod is gedaan haar bedrijfsgronden met inbegrip van de twee woningen tegen de werkelijke waarde te kopen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond

Tuinbouwbedrijf Gebr. De Groot B.V. en J. de Groot

Appellanten hebben een glastuinbouwbedrijf aan de Hyacintenweg 34 te Bleiswijk met woningen op de nummers 32 en 36. Zij vrezen geluidhinder bij hun woningen en bedrijfsgebouwen.

De woning op no. 32 ligt ongeveer 170 meter van het tracé van de HSL-Zuid, de woning op no. 36 op 280 meter afstand. Ter plaatse zal een geluidscherm met een hoogte van 2 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning op no. 36 niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen. De geluidbelasting op de gevel van de woning op no. 32 zal volgens berekening 59 dB(A) bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm, aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt. In de rekenmethode waarmee de geluidbelasting is bepaald is volgens de Minister voldoende rekening gehouden met enerzijds de afscherpende werking van kassen en anderzijds met reflecties van het geluid tegen wanden en daken van kassen. De Minister stelt zich op basis van een in 1995 gehouden onderzoek "Geluidsoverdracht metingen en berekeningen in kassengebied" van het technisch bureau van de NS op het standpunt dat de geluidsoverdracht op kassen zich niet anders gedraagt dan de geluidsoverdracht bij andersoortige bebouwing, waarmee in de rekenmethode rekening is gehouden. De Afdeling heeft geen aanleiding de juistheid van dit standpunt in twijfel te trekken.

Wat de cumulatie betreft, is niet gebleken dat ter plaatse een onaanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat zal ontstaan. De stelling van appellanten dat onvoldoende rekening is gehouden met de cumulatieve geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid en de A12 treft geen doel. Volgens het gehouden akoestisch onderzoek zal de A12 geen wijziging ondergaan en is de afstand tot de A12 ongeveer 2,5 kilometer. Het akoestisch klimaat zal na aanleg van de HSL-Zuid volledig worden bepaald door de HSL-Zuid. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid op de woningen aanvaardbaar kunnen achten.

De bedrijfsgebouwen kunnen niet worden aangemerkt als woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen zoals bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd. Onvoldoende aannemelijk is echter dat ter hoogte van de bedrijfsgebouwen een zodanige geluidssituatie zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen. Hierbij is tevens meegewogen dat niet aannemelijk is geworden dat de komst van de HSL-Zuid er toe zal leiden dat niet meer kan worden voldaan aan de wetgeving inzake arbeidsomstandigheden.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond.

J. Breugem

Appellant heeft een glastuinbouwbedrijf met woning aan de Hyacintenweg 48. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder en de vrees voor waardevermindering van en verminderde toekomstmogelijkheden voor zijn bedrijf.

De Afdeling stelt vast dat voor de aanleg van de HSL-Zuid geen gronden van appellant nodig zijn. Ook overigens is de Afdeling niet gebleken dat het tracébesluit HSL-Zuid appellant in zijn bedrijfsuitoefening zal belemmeren. Weliswaar zijn de gronden van zijn buurman nodig voor de aanleg van de HSL-Zuid en stelt appellant dat hij deze gronden niet meer zal kunnen verwerven, maar niet is gebleken dat tussen appellant en zijn buurman overeenstemming bestond dat appellant deze gronden voor een bedrijfsuitbreiding zou aankopen. De Minister behoefde bij de vaststelling van het tracébesluit hiermee dan ook geen rekening te houden. Voor zover appellant vreest voor waardevermindering van zijn bedrijf door de aanleg van de HSL-Zuid kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

De woning ligt op ongeveer 40 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal een geluidscherm met een hoogte van 2 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning 64 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde zal worden aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm vanwege de hoge kosten in relatie tot de daarmee te bereiken verbetering van de akoestische situatie bij slechts twee woningen. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting op de woning vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

De bedrijfsgebouwen kunnen niet worden aangemerkt als woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen zoals bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd. Onvoldoende aannemelijk is echter dat ter hoogte van de bedrijfsgebouwen een zodanig geluidniveau zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen. Hierbij is tevens meegewogen dat niet aannemelijk is geworden dat de komst

van de HSL-Zuid er toe zal leiden dat niet meer kan worden voldaan aan de wetgeving inzake arbeidsomstandigheden.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond.

maatschap A. van de Berg & Zn.

Appellante heeft een glastuinbouwbedrijf en een woning aan de Anthuriumweg 46. Zij vreest geluidhinder.

De woning en het bedrijf van appellante liggen op ongeveer 170 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal een geluidscherm met een hoogte van 2 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning 60 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd.

Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm vanwege de hoge kosten in relatie tot de daarmee te bereiken verbetering van de akoestische situatie bij slechts twee woningen. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten. Ook overigens geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de Minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het woon- en leefklimaat niet in onaanvaardbare mate wordt aangetast.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond.

*v.o.f. Firma A. Huisman en haar vennoten A. Huisman en N.I. Gardien
J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van A. Huisman*

Appellanten hebben een glastuinbouwbedrijf met woning aan de Anthuriumweg 50. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op het niet verwerven van de bedrijfswoning, het moment van oplevering van de bedrijfsgroonden en geluidhinder.

Het tracé van de HSL-Zuid is voorzien op het perceel van appellanten en doorsnijdt het glastuinbouwbedrijf. Een gedeelte van het perceel zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Onbestreden is dat die gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid en dat het bedrijf ter plaatse niet zal kunnen worden gehandhaafd. Wat de wijze van verwerving

betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellanten is met de verwerving van de gronden reeds in juni 1997 een aanvang gemaakt. Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat een in de nabijheid gelegen, vervangende locatie voor reconstructie van het bedrijf beschikbaar is en aan appellanten is aangeboden. Het moment waarop appellanten het bestaande gebruik van hun gronden daadwerkelijk zullen moeten hebben beëindigd, vindt geen regeling in het tracébesluit en behoeft daarin niet te worden geregeld. Het zal moeten worden bezien in het verwervingstraject. In dit verband heeft de Minister gesteld dat ook de schade die bedrijven lijden als gevolg van het verschil in tijd tussen vertrek en vestiging op een nieuwe plaats in de schadeloosstelling zal worden verdisconteerd.

De gronden waarop zich de bedrijfswoning bevindt, zijn niet nodig voor de aanleg van de HSL-Zuid. Deze gronden zijn dan ook terecht buiten het tracébesluit gelaten. Dit laat onverlet, zoals ook de Minister heeft overwogen, dat deze gronden wel in het overleg van minnelijke verwerving van het gehele bedrijf worden betrokken.

De woning ligt ongeveer 75 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal een scherm met een hoogte van 2 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning 63 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van het geluidsscherm, aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.
Het beroep is ongegrond.

gemeente Berkel en Rodenrijs

Burgemeester en wethouders van de gemeente Berkel en Rodenrijs

De door appellanten ingebrachte bezwaren van algemene aard betreffende geluidhinder zijn hiervoor in het algemene deel van de uitspraak besproken. Voorts is niet gebleken dat op het grondgebied van de gemeente Berkel en Rodenrijs ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek.

Dit beroep geeft mitsdien geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond.

W.M. Tap en anderen

De bezwaren van appellanten, die aan de noordrand van Berkel en Rodenrijs wonen, hebben betrekking op het gekozen tracé van de HSL-Zuid boven Rotterdam en op geluidhinder. De tracékeuze en de algemene bezwaren betreffende geluidhinder zijn hiervoor in het algemene deel van de uitspraak besproken.

Voorts blijkt uit het tracébesluit dat ter plaatse van de woningen aan de Saffier het tracé verdiept zal worden aangelegd en langs het tracé een geluidscherm met een hoogte van 2 m zal worden geplaatst.

Deze woningen liggen - naar ter zitting onweersproken is gesteld - op tenminste 150 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van deze woningen niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen. In verband daarmee heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond.

gemeente Bergschenhoek

De raad van de gemeente Bergschenhoek

De door appellant ingebrachte bezwaren van algemene aard betreffende geluidhinder zijn hiervoor in het algemene deel van de uitspraak besproken. Voorts is niet gebleken dat op het grondgebied van de gemeente Bergschenhoek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek.

Dit beroep geeft mitsdien geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond.

E.J. van den Berg-Grottendieck

Hiervoor is in het algemene deel van de uitspraak onder "Ten aanzien van de ontvankelijkheid" geoordeeld dat het beroep van appellante niet-ontvankelijk

is, nu niet is gebleken van een belang van appellante dat rechtstreeks is betrokken bij het tracébesluit HSL-Zuid.

*Nederlandse Voetgangersvereniging VBV en anderen
Federatie Nederlandsche Gehandicaptenraad*

De bezwaren van appellanten, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene gedeelte van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de hoogte van de overgangen over de HSL-Zuid, in het bijzonder die tussen Bergschenhoek en Berkel. Appellanten zijn van mening dat het langzame verkeer en in het bijzonder sommige ouderen en gehandicapten deze overgangen niet dan wel met moeite zullen kunnen nemen. Zij achten dit in strijd met het kabinetsbeleid op het gebied van de toegankelijkheid van de gebouwde omgeving voor iedereen, in het bijzonder voor ouderen en mensen met een functiebeperking, en overheidsdocumenten zoals het Meerjarenprogramma intersectoraal gehandicaptenbeleid 1995-1998, de "perken te buiten" (Kamerstukken II, 1994-1995, 24.170, nos. 1-2). Zij zijn van mening dat het tracébesluit op dit punt een vorm van discriminatie betekent voor een aantal groepen in de samenleving. Voorts achten zij de voorziene dwarsverbindingen niet in overeenstemming met enkele resoluties van internationale organisaties.

In het tracébesluit HSL-Zuid zijn van de kruisende infrastructuur (zoals wegen, fiets- en voetpaden), voor zover hier van belang, de hoogteligging op de kruising met de HSL-Zuid en, op de tracékaarten, het grondbeslag bepaald.

Hoewel de hoogteligging van de kruisingen is bepaald, is voor de bezwaren van appellanten met name van belang het hellingspercentage waaronder de dwarsverbindingen worden aangelegd. Deze percentages zijn niet vastgelegd in het tracébesluit, maar vormen de uitkomst van een samenstel van factoren waarvan de hoogteligging van de dwarsverbinding over de HSL-Zuid er slechts één is. In dit verband is van belang dat het tracébesluit er niet toe verplicht dat het hoogteverschil tussen de kruising en de aansluiting van de dwarsverbinding op de bestaande infrastructuur geheel wordt overbrugd binnen het op de tracékaarten aangegeven ruimtebeslag.

Evenmin is in het tracébesluit geregeld of voorzieningen als liften en rustplateaus zullen worden geplaatst bij de uitvoering van de dwarsverbindingen.

De toetsing van de Afdeling beperkt zich dan ook tot de vraag of de Minister, gegeven de hoogteligging van de dwarsverbindingen, zich op het standpunt heeft kunnen stellen dat de aanleg daarvan op een aanvaardbare wijze mogelijk is. In de nadere besluitvorming die zal plaatsvinden om de uitvoeringswijze, waaronder het hellingspercentage, van de dwarsverbindingen te bepalen, zal dan aan de orde dienen te komen of de gekozen uitvoeringswijze in voldoende mate recht doet aan de door appellanten bedoelde verkeersdeelnemers.

Ten aanzien van de situatie in Bergschenhoek is vastgelegd dat in de gemeente Bergschenhoek drie dwarsverbindingen over de HSL-Zuid zullen

worden gerealiseerd: de Boterdorpseweg, de (Verlegde) Berkelseweg en een nieuw aan te leggen weg.

De hoogteligging van het viaduct in de dwarsverbinding is het rechtstreekse gevolg van de diepteligging van het tracé van de HSL-Zuid ter plaatse.

Gekozen is voor een verdiepte ligging van het tracé op 2.5 meter beneden maaiveld. Een geheel verdiepte ligging van het tracé is volgens de Minister weliswaar technisch mogelijk, maar vergt een andere fundering, meer onderwaterbeton en meer damwanden, omdat dan in het grondwater moet worden gebouwd. De Minister heeft onweersproken gesteld dat die optie veel duurder is.

De diepteligging heeft tot gevolg dat een hoogteverschil van 4 meter moet worden overbrugd. Dit is, naar de mening van de Minister, zowel in landelijke als stedelijke gebieden binnen Nederland niet ongebruikelijk.

De Minister heeft voldoende aannemelijk gemaakt dat, indien het hoogteverschil tussen de kruising en de aansluiting van de dwarsverbindingen op de bestaande infrastructuur reeds binnen het op de tracékaart aangegeven ruimtebeslag wordt overbrugd, een gemiddeld hellingspercentage van 2 % mogelijk is.

Hoewel het overbruggen van dit hoogteverschil voor sommige van de door appellanten bedoelde verkeersdeelnemers niet zonder problemen zal zijn, kan niet worden geoordeeld dat de Minister zich bij afweging van de betrokken belangen niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen, dat de aanleg van deze dwarsverbindingen met inachtneming van de in het tracébesluit vastgelegde hoogteligging op een aanvaardbare wijze mogelijk is.

Bij dit oordeel is mede in aanmerking genomen dat de Afdeling niet is gebleken dat het tracébesluit HSL-Zuid door enkel het opnemen daarin van de hoogteligging van deze dwarsverbindingen, in strijd zou zijn met het rijksbeleid, de te dezen geldende wetgeving of de door appellanten aangehaalde regelingen, richtlijnen en resoluties.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat appellanten geen concrete bezwaren ten aanzien van andere dan de hiervoor genoemde dwarsverbindingen hebben aangevoerd, ziet de Afdeling evenmin aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid wat betreft de andere dwarsverbindingen onredelijk of anderszins onrechtmatig te oordelen.

De beroepen zijn ongegrond.

Van der Klugt Hollandplant B.V., A.C.H. van der Klugt en P.H.L. van der Klugt.

Appellanten hebben een glastuinbouwbedrijf aan de Warmoeziersweg 46, 50, 52 en 56 met woningen op de nummers 54 en 48. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, betreffen de tracékeuze, de noodzaak tot en de onduidelijkheid omtrent de verwerving van hun gronden, geluidhinder, trilling- en stofhinder, en vrees voor verlaging van de grondwaterstand.

Van de tracékeuze is hiervoor bij de bespreking van de beroepsgronden van C.J. Breugem en maatschap C.J. Breugem & Zn. te Bleiswijk en van de Nederlandse Voetgangersvereniging VBV en anderen en de Federatie Nederlandsche Gehandicaptenraad geoordeeld dat de Afdeling niet is gebleken dat deze op dit punt onredelijk zou zijn. Inwilliging van de wens van appellanten het tracé ter hoogte van hun gronden naar het oosten te verschuiven zou tot gevolg hebben dat het tracé over een grote lengte zou moeten worden verschoven en niet slechts ter plaatse van de directe omgeving van het bedrijf.

Uit de stukken en het verhandelde ter zitting blijkt dat van de in totaal aanwezige, ongeveer 19 hectare glasopstanden er ongeveer 8.65 hectare geamoveerd zal moeten worden voor de aanleg van de HSL. De gronden waarop de kassen 52, 46 en 56 staan, zijn op de kaarten bij het tracébesluit HSL-Zuid aangeduid als "aan de bestemming te onttrekken bebouwing". Appellanten hebben aangevoerd dat deze wijze van aanduiden onduidelijk is, nu een deel van de gronden ten oosten van de HSL niet nodig is voor de aanleg van de HSL en als kas in gebruik kan blijven.

Ter zitting is komen vast te staan dat de bestreden aanduiding zich ook uitstrekt over gronden die niet nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid. De Minister heeft toegegeven dat die gronden bij de inpassing van het tracébesluit in het bestemmingsplan hun huidige bestemming kunnen behouden.

Voorts constateert de Afdeling dat de aanduiding "aan de bestemming te onttrekken bebouwing" op de tracékaarten volgens de tekst van de eerste omliggende passage op pagina 7/11 van het tracébesluit betrekking heeft op de geluidgevoelige bebouwing waarvoor niet kan worden voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarden uit de Wet geluidhinder. De glasopstanden zijn echter geen geluidgevoelige bebouwing in de zin van de Wet geluidhinder zodat voor deze bebouwing de wettelijke grenswaarden niet gelden.

Gelet op het vorenstaande berust het besluit, voor zover de aanduiding rust op de gronden van appellanten die niet nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid, niet op een deugdelijke motivering en is het in strijd met artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht.

Het beroep is op dit punt dan ook gegrond in verband waarmee het bestreden besluit in zoverre dient te worden vernietigd.

Appellanten zijn van mening dat de Minister onvoldoende rekening heeft gehouden met hun bedrijfsbelang, onder meer aangezien niet is onderzocht hoe de negatieve gevolgen voor het bedrijf kunnen worden beperkt. In dit verband hebben zij gewezen op de uitspraken van de Afdeling van 28 mei 1998, no. E01.96.0532, inzake het tracébesluit Betuweroute, van 29 oktober 1998, no. E01.97.0319, inzake het tracébesluit Kortsluitroute, en van 5 november 1998, no. E01.95.0487, inzake het tracébesluit rijksweg 59 Rosmalen-Geffen.

De Afdeling wijst allereerst op hetgeen hiervoor in het algemene deel van de uitspraak is overwogen over de verwerving van de gronden die nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid in het algemeen en in het

glastuinbouwgebied van de gemeenten Bleiswijk en Bergschenhoek in het bijzonder. Daaruit blijkt dat de Minister zich vooraf rekenschap heeft gegeven van de gevolgen van het tracébesluit voor de aanliggende bedrijven in dat glastuinbouwgebied, waaronder het bedrijf van appellanten, en dat hij maatregelen heeft genomen om deze gevolgen te ondervangen.

Ten aanzien van het onderhavige bedrijf heeft de Minister er op gewezen dat met appellanten reeds vanaf juni 1997 overleg wordt gevoerd omtrent de verwerving van de voor het HSL tracé benodigde gronden. Weliswaar bestaat er tussen partijen verschil van inzicht omtrent de uitkomst van de schadeloosstelling, maar de Afdeling is mede gelet op de door de Minister overgelegde verslagen van de onderhandelingsgesprekken niet gebleken dat de Minister het bedrijfsbelang van appellanten in onvoldoende mate bij de besluitvorming heeft betrokken.

Het moment waarop appellanten het bestaande gebruik van hun gronden daadwerkelijk zullen moeten hebben beëindigd, vindt geen regeling in het tracébesluit en behoeft daarin niet te worden geregeld. Het zal moeten worden bezien in het verwervingstraject. In dit verband heeft de Minister gesteld dat ook de schade die bedrijven lijden als gevolg van het verschil in tijd tussen vertrek en vestiging op een nieuwe plaats in de schadeloosstelling zal worden verdisconteerd.

Gelet op de bedrijfssituatie en de inspanningen die zijn gepleegd ter beperking van de negatieve gevolgen voor het bedrijf van appellanten, is de Afdeling niet gebleken dat sprake is van een situatie die vergelijkbaar is met de in de genoemde uitspraken beoordeelde gevallen.

Gelet op hetgeen in het algemene deel van deze uitspraak over stofhinder, spoorlijpsel en trillinghinder is overwogen en in aanmerking genomen dat van bijzondere omstandigheden niet is gebleken, is de Minister er niet ten onrechte vanuit gegaan dat die hinder ter plaatse niet in onaanvaardbare mate zal optreden.

Ook de vrees van appellanten voor een verlaging van de grondwaterstand ten gevolge van de verdiepte aanleg van de HSL in samenhang met een maaiveldophoging als inpassing van het tracé komt de Afdeling niet gegrond voor. Volgens het verweerschrift van de Minister wordt de verlaagde tunnelbak voor de HSL aangelegd in de stroomrichting van het grondwater en bovendien in een kleilaag. De grondwaterstand zal dan ook volgens de Minister niet dan wel in geringe mate worden verstoord. De Afdeling heeft geen reden om aan te nemen dat dit standpunt onjuist zou zijn.

Voor zover appellanten vrezen voor schade tijdens de aanleg van de HSL-Zuid aan hun bedrijfsvoering zowel tengevolge van bouwverkeer als tengevolge van de aanleg van het tracé zelf, kan allereerst worden verwezen naar hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Verder heeft de Minister gesteld dat voorzorgsmaatregelen ter zake zullen worden getroffen om hinder en schade te voorkomen. Ook zal de huidige staat van de gebouwen worden vastgelegd in een zogeheten opnamerapport, op basis waarvan kan worden vastgesteld of een aangemelde schade het rechtstreeks gevolg is van de bouwactiviteiten. De Minister heeft gesteld deze schade te zullen herstellen of te vergoeden.

De woning op Warmoeziersweg no. 54 ligt op ongeveer 280 meter van het tracé van de HSL, die op no. 48 op ongeveer 210 meter. In het tracébesluit HSL-Zuid is ter plaatse niet voorzien in de plaatsing van een geluidscherm. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning op no. 54 niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL aan de gevel van deze woning aanvaardbaar heeft kunnen achten. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning op no. 48 59 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd. Er is afgezien van plaatsing van een geluidscherm, aangezien plaatsing aanzienlijke kosten met zich zou brengen terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister ook de geluidbelasting vanwege de HSL aan de gevel van de woning op no. 48 aanvaardbaar kunnen achten.

De bedrijfsgebouwen kunnen niet worden aangemerkt als woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen zoals bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd. Onvoldoende aannemelijk is echter dat ter hoogte van de bedrijfsgebouwen een zodanig geluidsniveau zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen. Hierbij is tevens meegewogen dat niet aannemelijk is geworden dat de komst van de HSL er toe zal leiden dat niet meer kan worden voldaan aan de wetgeving inzake arbeidsomstandigheden.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor het overige geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het is voor het overige ongegrond.

L.A.C. Poot

Appellant heeft een glastuinbouwbedrijf aan de Warmoeziersweg 60 te Bergschenhoek. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op het tijdstip van oplevering van de gronden en geluidhinder.

Het tracé van de HSL-Zuid is voorzien op het perceel van appellant en doorsnijdt het glastuinbouwbedrijf. Onbestreden is dat die gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid en dat het bedrijf ter plaatse niet zal kunnen worden gehandhaafd. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellant van het grondverlies is met de verwerving van de gronden reeds in

februari 1998 een aanvang gemaakt. Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat naar alle waarschijnlijkheid een in de nabijheid gelegen, vervangende locatie voor reconstructie van het bedrijf beschikbaar is en aan appellant zal worden aangeboden en dat met appellant overeenstemming is bereikt over de termijn waarbinnen de bedrijfsgronden geleverd dienen te worden.

De gronden waarop zich de bedrijfswoning bevindt zijn niet nodig voor de aanleg van de HSL-Zuid. Deze gronden zijn dan ook terecht buiten het tracébesluit gelaten. Dit laat onverlet, zoals ook de Minister heeft overwogen, dat deze gronden wel in het overleg van minnelijke verwerving van het gehele bedrijf worden betrokken.

De woning ligt ongeveer 235 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal een geluidscherm met een hoogte van 4 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond

M.B. Koolhaas en A.E.E. van Oudheusden

Appellanten hebben een glastuinbouwbedrijf aan de Groeneweg 15 te Bergschenhoek. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de tracékeuze, het moment van oplevering van de gronden, het niet verwerven van de bedrijfswoning, en geluidhinder.

Van de tracékeuze is hiervoor bij de bespreking van de beroepsgronden van C.J. Breugem en maatschap C.J. Breugem & Zn. te Bleiswijk geoordeeld dat de Afdeling niet is gebleken dat deze op dit punt onredelijk zou zijn. Inwilliging van de wens van appellanten het tracé ter hoogte van hun gronden zodanig te verschuiven dat deze gronden worden ontzien, zou tot gevolg hebben dat het tracé over een grote lengte zou moeten worden verschoven en niet slechts ter plaatse van de directe omgeving van het bedrijf.

Het tracé van de HSL-Zuid is voorzien op het perceel van appellanten en doorsnijdt het glastuinbouwbedrijf. Een deel van de gronden zal worden gebruikt als bouwterrein en nadien als inpassingszone. Onbestreden is dat die gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid en dat het bedrijf ter plaatse niet zal kunnen worden gehandhaafd. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellanten van het grondverlies is met de verwerving van de gronden reeds in maart 1998 een aanvang gemaakt.

Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat de onderhandelingen met appellanten over schadeloosstelling voor het verlies van de gronden in een eindstadium zijn. Het moment waarop appellanten het bestaande gebruik van hun gronden daadwerkelijk zullen moeten hebben beëindigd, vindt geen regeling in het tracébesluit en behoeft daarin niet te worden geregeld. Het zal moeten worden gezien in het verwervingstraject. In dit verband heeft de Minister gesteld dat ook de schade die bedrijven lijden als gevolg van het verschil in tijd tussen vertrek en vestiging op een nieuwe plaats in de schadeloosstelling zal worden verdisconteerd.

De gronden waarop zich de bedrijfswoning bevindt zijn niet nodig voor de aanleg van de HSL-Zuid. Deze gronden zijn dan ook terecht buiten het tracébesluit gelaten. Dit laat onverlet, zoals de Minister heeft overwogen, dat deze gronden wel in het overleg van minnelijke verwerving van het gehele bedrijf zijn betrokken. Ter zitting is evenwel onweersproken gesteld dat appellanten hebben aangegeven ter plaatse te willen blijven wonen, zodat de woning niet zal worden aangekocht.

De woning ligt ongeveer 220 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal een geluidscherm met een hoogte van 4 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond

v.o.f. J. Lamens en Zn. en haar vennoten de heer en mevrouw Lamens-Herbert

Appellanten hebben een glastuinbouwbedrijf aan de Groeneweg 11 te Bergschenhoek. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de tracékeuze, het moment van oplevering van de gronden, het niet verwerven van de bedrijfswoning en geluidhinder.

Van de tracékeuze is hiervoor bij de bespreking van de beroepsgronden van C.J. Breugem en maatschap C.J. Breugem & Zn. te Bleiswijk geoordeeld dat de Afdeling niet is gebleken dat deze op dit punt onredelijk zou zijn. Inwilliging van de wens van appellanten het tracé ter hoogte van hun gronden zodanig te verschuiven dat deze gronden worden ontzien, zou tot gevolg hebben dat het tracé over een grote lengte zou moeten worden verschoven en niet slechts ter plaatse van de directe omgeving van het bedrijf. Het tracé van de HSL-Zuid is voorzien op het perceel van appellanten en doorsnijdt het glastuinbouwbedrijf. Een deel van de gronden zal worden gebruikt als bouwterrein en na de bouwfase als inpassingszone.

Die gronden zijn nodig voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid en het bedrijf kan ter plaatse niet worden gehandhaafd. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellanten van het grondverlies is met de verwerving van de gronden reeds in maart 1998 een aanvang gemaakt. Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat met appellanten mondeling overeenstemming is bereikt over schadeloosstelling voor het verlies van de gronden en over de termijn waarbinnen deze geleverd dienen te worden.

De gronden waarop zich de bedrijfswoning bevindt zijn niet nodig voor de aanleg van de HSL-Zuid. Deze gronden zijn dan ook terecht buiten het tracébesluit gelaten. Dit laat onverlet, zoals ook de Minister heeft overwogen, dat deze gronden wel in het overleg van minnelijke verwerving van het gehele bedrijf worden betrokken. Ter zitting is evenwel onweersproken gesteld dat appellanten hebben aangegeven ter plaatse te willen blijven wonen, zodat de woning niet zal worden aangekocht.

De woning ligt ongeveer 220 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal een geluidscherm met een hoogte van 4 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

P.J. de Haas, P.S.G.M. de Haas en A.G.P. de Haas

Appellanten wonen aan de Berkelseweg 58 en 60. De gronden worden gebruikt voor glastuinbouw. Appellanten zijn van mening dat het tracébesluit onduidelijk is wat betreft de verwerving van hun gronden. Zij vrezen schade aan hun woningen. Ook achten zij de termijn voor oplevering van hun gronden te kort.

Het tracé van de HSL-Zuid doorsnijdt de door appellanten bedoelde gronden. Een deel van de gronden zal worden gebruikt als bouwterrein en nadien als inpassingszone. Gebleken is dat die gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid. De gronden en de woning Berkelseweg 60, die in de bouwzone en inpassingszone ligt, zullen moeten worden verworven. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen van het grondverlies zijn onderhandelingen gaande over de verwerving van de gronden. De Afdeling is niet gebleken dat de Minister de belangen van appellanten onvoldoende bij

de besluitvorming heeft betrokken. Het moment waarop appellanten het bestaande gebruik van hun gronden daadwerkelijk zullen moeten hebben beëindigd, vindt geen regeling in het tracébesluit en behoeft daarin niet te worden geregeld. Het zal moeten worden gezien in het verwervingstraject.

De gronden waarop zich de bedrijfswoning aan de Berkelseweg 58 bevindt, zijn niet nodig voor de aanleg van de HSL-Zuid en zijn mitsdien terecht buiten het tracébesluit gelaten.

Voor zover appellanten vrezen dat ten gevolge van de aanleg van de HSL-Zuid schade zal ontstaan aan deze woning, kan allereerst worden verwezen naar hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Verder blijkt uit de stukken dat de projectorganisatie de huidige staat van woningen, gebouwen en tuinen vastlegt in een zogeheten opnamerapport, op basis waarvan kan worden vastgesteld of een aangemelde schade het rechtstreeks gevolg is van de bouwactiviteiten van de HSL-Zuid. De Minister heeft gesteld deze schade te zullen herstellen of vergoeden.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep tegen het tracébesluit HSL-Zuid is ongegrond.

L.M. van den Berg en M.A. van den Berg-Hoogenes

Appellanten hebben een poeliersbedrijf met woning aan de Berkelseweg 64. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de tracékeuze, de ligging van het tracé in een half verdiepte bak, de vormgeving van het viaduct over de HSL-Zuid, het verdwijnen van de groenstrook langs de Berkelseweg, geluidhinder, overlast door de bouwwerkzaamheden en waardevermindering van hun woning en bedrijf.

Van de tracékeuze is hiervoor bij de bespreking van de beroepsgronden van C.J. Breugem en maatschap C.J. Breugem & Zn. te Bleiswijk geoordeeld dat de Afdeling niet is gebleken dat deze op dit punt onredelijk zou zijn. Inwilliging van de wens van appellanten het tracé ter hoogte van hun gronden zodanig te verschuiven dat het tracé de Berkelseweg - de verbindingsweg tussen Berkel en Bergschenhoek - niet zou kruisen, zou tot gevolg hebben dat het tracé over een grote lengte zou moeten worden verschoven en niet slechts ter plaatse van de directe omgeving van de Berkelseweg. Deze weg wordt, enigszins verlegd, met een viaduct over het tracé gelegd waardoor de bestaande infrastructuur wordt hersteld. Het is niet onredelijk dat de Minister voor de ligging van het viaduct de aansluiting op de bestaande infrastructuur bepalend heeft geacht.

Voor zover appellanten de hoogteligging van het tracé en de wijze waarop de Berkelseweg zal worden verlegd hebben bestreden, verwijst de Afdeling naar hetgeen hiervoor bij de bespreking van de beroepsgronden van de Nederlandse voetgangersvereniging VBV en anderen en van de Federatie Nederlandsche Gehandicaptenraad is overwogen. Ter zitting heeft de

Minister verklaard dat overeenkomstig de wens van appellanten aan weerszijden van de verlegde Berkelseweg een fiets- en voetpad zal worden aangelegd. Voorts is de Afdeling niet gebleken dat de waarde van de door appellanten aangeduide groenstrook, die voor het verleggen van de Berkelseweg zal moeten verdwijnen, zo groot is dat de Minister hieraan overwegende betekenis had moeten toekennen.

De woning van appellanten ligt op ongeveer 75 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal een geluidscherm met een hoogte van 3 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Nu de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid onder de voorkeursgrenswaarde zal blijven en uit het gehouden akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting vanwege de verlegde Berkelseweg niet zal toenemen en dat vliegtuiglawaai ter plaatse geen overwegende rol speelt, heeft de Minister zich ook overigens op het standpunt kunnen stellen dat geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat zal ontstaan.

In het algemene deel van de uitspraak is geoordeeld dat niet is aangetoond dat het standpunt van de Minister dat bij het einde van een geluidscherm geen schrik-effecten zullen optreden, onjuist is. De Minister heeft derhalve kunnen afzien van het plaatsen van een geluidscherm langs het HSL-Zuid tracé na km 10.3.

Voor zover appellanten vrezen voor schade tijdens de aanleg van de HSL-Zuid aan hun bedrijfsvoering zowel tengevolge van bouwverkeer als tengevolge van de aanleg van het tracé zelf, kan allereerst worden verwezen naar hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Verder heeft de Minister gesteld dat voorzorgsmaatregelen ter zake zullen worden getroffen om hinder en schade te voorkomen. Ook zal de huidige staat van de gebouwen worden vastgelegd in een zogeheten opnamerapport, op basis waarvan kan worden vastgesteld of een aangemelde schade het rechtstreeks gevolg is van de bouwactiviteiten. De Minister heeft gesteld deze schade te zullen herstellen of te vergoeden. Voor zover sprake zal zijn van inkomstenderving of waardevermindering van hun woning of bedrijf door de aanleg van de HSL-Zuid, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling. De bereikbaarheid van de woning en het bedrijf van appellanten heeft de Minister gegarandeerd.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond.

Ing. J.P.J. van den Berg en anderen

Appellanten wonen aan de Berkelseweg 68. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de tracékeuze, de ligging van het tracé in een half verdiepte bak, de vormgeving van het viaduct over de HSL-Zuid, het verdwijnen van de groenstrook langs de Berkelseweg, geluidhinder, overlast door de bouwwerkzaamheden en waardevermindering van hun woning. Het bezwaar dat het tracé voor de verlegging van de Berkelseweg ten onrechte hun voortuin zou treffen, hebben appellanten ter zitting ingetrokken.

Aangezien de bezwaren van appellanten vrijwel gelijklopend zijn aan die van de appellanten L.M. van den Berg en M.A. van den Berg-Hoogenes, verwijst de Afdeling voor de bespreking van deze bezwaren van appellanten naar hetgeen hiervoor is overwogen bij evengenoemde appellanten.

Voor zover appellanten vrezen dat het opwerpen van aarden wallen voor de aanleg van de verlegde Berkelseweg zal leiden tot verstoring van het evenwicht van de oppervlaktedruk waardoor elders grond omhoog zal komen en mogelijk funderingen zal vervormen, heeft de Minister gesteld dat grondopdrukeffecten, indien ze zich zullen voordoen altijd kunnen worden bestreden, maar dat het onwaarschijnlijk is dat deze effecten zich bij de woning van appellanten zullen voordoen gelet op de afstand tot de aarden wallen. De Afdeling is niet gebleken dat dit standpunt onjuist zou zijn.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond.

W. van der Torre

Appellant woont aan de Wildersekade 13. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op een vermeende onduidelijke uitwerking van het tracébesluit HSL-Zuid ter hoogte van zijn woning en geluidhinder.

Uit de stukken blijkt dat het tracé van de HSL-Zuid met een viaduct over de Wildersekade zal worden geleid. Dit viaduct zal een doorrijhoogte van 4,60 meter en een breedte van 27 meter krijgen. Aan de noordzijde zal volgens de Minister kanovaart onder het viaduct mogelijk zijn. Deze onderdoorgang zal worden voorzien van oeverstroken, waardoor water- en oeversgebonden dieren kunnen oversteken. Het viaduct heeft daarmee volgens het tracébesluit tevens een ecologische en recreatieve functie. De Minister stelt zich op het standpunt dat het alleen mogelijk is de ecologische structuur ter plaatse te behouden, indien het tracé van de HSL-Zuid de Wildersekade bovenlangs kruist. Dit standpunt komt de Afdeling niet onjuist of onredelijk voor.

Aan de oostzijde van het tracé zal ter hoogte van km 7.7 een autotransformatorstation worden gebouwd waarin de distributiespanning wordt omgezet in de juiste spanning voor de bovenleiding van de HSL-Zuid. De Minister heeft ter zitting verklaard dat deze zogeheten AT-stations ongeveer 4 m hoog zullen worden en een omvang van ongeveer 25 bij 30 meter zullen hebben. Deze bouwwerken bevinden zich, aldus de Minister, op afgesloten terreinen, die in verband met het beheer en onderhoud bereikbaar moeten zijn vanaf de openbare weg. De locatie aan de Wildersekade voldoet volgens de Minister aan deze vereisten en is bovendien de meest geschikte locatie met het oog op de inpassing van het AT-station in het landschap, omdat het in de landschappelijke contour van de verhoogde ligging van het tracé van de HSL-Zuid opgaat. De Afdeling is niet gebleken dat dit standpunt van de Minister onjuist of onredelijk zou zijn.

Voorts stelt de Afdeling vast dat in het tracébesluit HSL-Zuid in de omgeving van de woning van appellant geen inpassingszone is voorzien. Wel is ter hoogte van de Wildersekade een bouwzone in het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen, maar deze zone zal alleen tijdens de aanlegfase worden gebruikt en bevindt zich - naar de Minister ter zitting onweersproken heeft gesteld - op meer dan 50 meter van de woning van appellant.

Deze woning ligt op ongeveer 185 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal een geluidscherm met een hoogte van 3 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning niet meer dan de voorkeursgrenswaarde zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Nu de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid onder de voorkeursgrenswaarde zal blijven en uit het gehouden akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting vanwege de Wildersekade niet zal toenemen, heeft de Minister zich ook overigens op het standpunt kunnen stellen dat geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat zal ontstaan.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.
Het beroep is ongegrond.

gemeente Rotterdam

P.C.M. Persoon B.V.

Appellante heeft een glastuinbouwbedrijf aan de Wildersekade 46. Haar bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op het niet verschaffen van zekerheid in het tracébesluit dat haar gehele bedrijf zal worden verworven en het tijdstip van levering van haar gronden.

Het tracé van de HSL-Zuid is voorzien op het gehele perceel van appellante. Een gedeelte van het perceel zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Onbestreden is dat die gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid en dat het bedrijf ter plaatse niet zal kunnen worden gehandhaafd. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellante is met de verwerving van de gronden reeds in juni 1997 een aanvang gemaakt, waarbij aankoop van de gehele kas en de woning uitgangspunt was. Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat appellante bezig is met de aankoop van vervangende gronden in Almere en dat de onderhandelingen met appellante zich in het stadium van de financiële afwikkeling bevinden. Het moment waarop appellante het bestaande gebruik van haar gronden daadwerkelijk zal moeten hebben beëindigd, vindt geen regeling in het tracébesluit en behoeft daarin niet te worden geregeld. Het zal moeten worden bezien in het verwervingstraject. In dit verband heeft de Minister gesteld dat ook de schade die bedrijven lijden als gevolg van het verschil in tijd tussen vertrek en vestiging op een nieuwe plaats in de schadeloosstelling zal worden verdisconteerd.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.
Het beroep is ongegrond.

J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van de v.o.f. Kees van Gilst

Appellante heeft een tuincentrum/hoveniersbedrijf aan de Adrianalaan 410 in Rotterdam. Appellante is van mening dat amovering van haar bedrijf slechts mag plaatsvinden, indien haar een vervangende locatie in de directe omgeving wordt aangeboden.

De gronden waarop appellante haar bedrijf uitoefent zijn opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Onbestreden is dat die gronden als bouwterrein nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid en dat appellante haar bedrijf ter plaatse niet meer zal kunnen voortzetten. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellante van het grondverlies is - naar onweersproken is gesteld - met appellante overeengekomen dat de onderhandelingen over bedrijfsverplaatsing met haar zullen worden gevoerd door de verpachter van de gronden, het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam namens de gemeente. Voorts wordt reeds vanaf 1997 gezocht naar een alternatieve vestigingslocatie. Alhoewel door de uitdrukkelijke voorkeur van appellante voor een locatie in de directe omgeving van haar bedrijf nog geen geschikte locatie is gevonden, is op grond van de stukken en het verhandelde ter zitting voldoende aannemelijk geworden dat de Minister zich in voldoende mate heeft ingespannen om een vervangende locatie te vinden.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor wat betreft de v.o.f. Kees van Gilst geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is in zoverre derhalve ongegrond.

ING Groep N.V. en ING Vastgoed Belegging B.V.

ING Vastgoed Belegging B.V. is eigenares van het gebouw Teugeweg 101, dat in gebruik is als rekencentrum ten behoeve van ING Groep N.V.. Appellanten vrezen dat de aanleg en het gebruik van de HSL een negatieve invloed zullen hebben op het functioneren van het rekencentrum. Zij wijzen in het bijzonder op de mogelijke gevolgen van trillingen en elektromagnetische straling, in welk verband zij rapporten hebben overgelegd die dateren van na het nemen van het tracébesluit HSL-Zuid. Appellanten menen dat het tracé op grotere afstand van het rekencentrum moet komen te liggen. Daarbij hebben zij gesteld dat uit het tracébesluit noch anderszins blijkt dat de Minister zich bij de totstandkoming van het tracébesluit HSL-Zuid met de aanwezigheid van het rekencentrum en de belangen van appellanten bij een feilloos functioneren daarvan voldoende rekenschap heeft gegeven.

De tracékeuze is het resultaat van een afweging van belangen. Met name de ligging van het vliegveld Zestienhoven, Schiebroek, de kruising met de Doenkade, de Hofpleinlijn alsmede de ligging van het tracé tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek zijn bepalend geweest voor het tracé bij Rotterdam. De Afdeling is niet gebleken dat de tracékeuze op dit punt op zichzelf onredelijk zou zijn. Inwilliging van de wens van appellanten het tracé ter hoogte van hun gronden zodanig te verschuiven dat het tracé op grotere afstand van het rekencentrum komt te liggen, zou tot gevolg hebben dat het tracé over een grote lengte zou moeten worden verschoven en niets slechts ter plaatse van de directe omgeving van het rekencentrum.

Aannemelijk is dat appellanten een groot belang hebben bij het ongehinderde functioneren van het rekencentrum.

Het ligt op ongeveer 25 m van het tracé van de HSL-Zuid.

Gelet op die korte afstand en de gevoeligheid van de in het rekencentrum gebruikte apparatuur, diende naar het oordeel van de Afdeling voorafgaande aan de totstandkoming van het tracébesluit HSL-Zuid de invloed van de aanleg en de exploitatie van de HSL-Zuid op het functioneren van het rekencentrum te zijn bezien.

De Minister stelt zich op het standpunt dat reeds ten tijde van het nemen van van het tracébesluit HSL-Zuid duidelijk was dat de bedrijfsvoering van het rekencentrum door de bouw en exploitatie van de HSL niet in gevaar zou komen, hetgeen appellanten betwisten.

De Minister wijst er in dit verband op dat reeds in 1997 met appellanten het overleg is geopend over de wijze waarop kan worden voorkomen dat hun belangen worden geschaad vanwege de HSL-Zuid. Voorts heeft de Minister ter zitting gewezen op het rapport "Elektromagnetische beïnvloeding ING Wilgenplas" van 10 december 1997 en de rapporten "Prognose trillingsterkte in het ING-Rekencentrum aan de Teugeweg te Rotterdam als gevolg van de bouw en exploitatie van de HSL-Zuid" en "Meting achtergrondtrillingen in het ING-rekencentrum te Rotterdam", beide van 5 maart 1998, welke rapporten dateren van vóór het nemen van het tracébesluit.

In reactie op de door appellanten ingebrachte onderzoeksrapporten, aldus de Minister, zijn in samenspraak met TNO nadere onderzoeken gedaan, waarvan de uitkomsten met de opstellers van de rapporten van appellanten zijn besproken.

De vóór het nemen van het tracébesluit opgestelde onderzoeksrapporten van 5 maart 1998 omtrent de mogelijkheid van optredende trillinghinder in het rekencentrum en van 10 december 1997 omtrent de mogelijkheid van verstoring door magnetische velden, welke rapporten beweerdelijk aan het tracébesluit ten grondslag liggen, heeft de Minister pas ter zitting genoemd, in verband waarmee deze in verband met een goede procesorde buiten beschouwing dienen te blijven.

Het vorenstaande leidt de Afdeling tot het oordeel dat het standpunt van de Minister dat reeds ten tijde van het nemen van het tracébesluit HSL-Zuid duidelijk was dat de bedrijfsvoering van appellanten door de bouw en exploitatie van de HSL-Zuid niet in gevaar zou komen, niet wordt gedragen door de daaraan ten grondslag gelegde motivering. De na het nemen van het tracébesluit verschenen rapporten kunnen aan dit oordeel niet afdoen.

Gelet hierop dient het tracébesluit HSL-Zuid in zoverre wegens strijd met artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht te worden vernietigd. Het beroep van appellanten is in zoverre gegrond.

Gelet hierop behoeven de overige beroepsgronden van appellanten geen bespreking.

Het vorenstaande geeft echter geen aanleiding voor het oordeel dat ten tijde van de vaststelling van de PKB HSL-Zuid er niet in redelijkheid van kon worden uitgegaan dat binnen de bandbreedte een aanvaardbaar tracé kan

worden aangelegd, zodat het beroep voor zover gericht tegen de PKB HSL-Zuid ongegrond is.

*Stichting goed wonen aan het G.W. Burgerplein
J. van Vucht en anderen*

De bezwaren van de Stichting goed wonen aan het G.W. Burgerplein betreffen de plaatsing van geluidschermen die in het tracébesluit zijn voorzien tussen de Statentunnel en de Diergaardetunnel. Zij vreest dat de hoge schermen zullen leiden tot visuele overlast.

Ook J. van Vucht en anderen, allen bewoners van de Stationssingel te Rotterdam, hebben bezwaar tegen het plaatsen van geluidschermen namelijk die welke in het tracébesluit langs de Stationssingel zijn voorzien. Zij wensen dat de bestaande situatie wordt gehandhaafd.

De Minister stelt zich op het standpunt dat met de plaatsing van de schermen een zeer groot aantal woningen een lagere geluidbelasting zal krijgen.

In het akoestisch onderzoek is berekend dat de geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer na aanleg van de HSL-Zuid aan de noordzijde van het Centraal Station, waar onder meer de Stationssingel ligt, bij geen van de woningen zal toenemen en dat er ook geen woning zal zijn met een geluidbelasting van meer dan 69 dB(A). Wat betreft de zuidzijde van het Centraal Station, waar onder meer het G.W. Burgerplein en de Essenburgersingel liggen, is er volgens berekening alleen bij een aantal woningen aan de Essenburgersingel sprake van een toename van de geluidbelasting met 1 dB(A).

De Afdeling stelt dan ook vast dat het Besluit geluidhinder spoorwegen de Minister alleen verplichtte tot het nemen van geluidmaatregelen - hetzij door het aanvragen van hogere grenswaarden hetzij door het plaatsen van geluidschermen - voor zover het betreft de toename van de geluidbelasting aan de gevel van bedoelde woningen aan de Essenburgersingel. Voor de geluidbelasting aan de gevels van de overige woningen verplichtte het Besluit geluidhinder spoorwegen niet tot het nemen van maatregelen, hetgeen de Minister ter zitting heeft bevestigd.

Wel streeft de Minister bij woonkernen in bestaande situaties naar een vermindering van de geluidbelasting tot 57 dB(A). Aannemelijk is echter dat het plaatsen van schermen, die ter plaatse van de woningen van appellanten een hoogte van 6 meter zullen hebben, op het talud waarop de treinen rijden, van aanzienlijke invloed kan zijn op het woon- en leefklimaat ter plaatse door de beperking van het uitzicht. Verder gaat het plaatsen van de in het tracébesluit voorziene geluidschermen gepaard met het verdwijnen van de bestaande bomenrijen.

Uit het bestreden besluit noch anderszins blijkt echter dat bij de besluitvorming aan het belang van appellanten bij het behoud van hun bestaande uitzicht een wezenlijke betekenis is toegekend.

Dit klemt temeer nu uit het akoestisch onderzoek blijkt dat lagere dan de in het tracébesluit voorziene schermen reeds tot een wezenlijke verlaging van de geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer zullen leiden.

In verband met het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid in zoverre onzorgvuldig is voorbereid en mitsdien in

strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht is genomen. De beroepen zijn dan ook gegrond, zodat het tracébesluit HSL-Zuid in zoverre moet worden vernietigd.

Tracédeel 5

Tracédeel 5 betreft het tracé van de HSL-Zuid vanaf Rotterdam tot aan het Hollandsch Diep. Het tracé volgt tot over de Waal het bestaande spoor door Barendrecht. Vervolgens buigt de HSL-Zuid af en doorsnijdt het Develgebied en, nadat de Oude Maas door middel van een tunnel is gepasseerd, de Hoeksche Waard op maaiveldniveau. Ook de Dordtsche Kil wordt door middel van een tunnel gepasseerd.

Stichting Natuur en Landschap Zwijndrechtse Waard

De bezwaren van de Stichting Natuur en Landschap Zwijndrechtse Waard, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de inpassing van de HSL-Zuid in het Develgebied. Zij is van mening dat een aanvaardbare inpassing enkel door middel van ondertunneling kan plaatsvinden.

Appellante stelt dat het tracébesluit, nu niet is voorzien in een ondergrondse dan wel verlaagde ligging van de HSL-Zuid, niet voldoet aan het toetsingsadvies van 2 december 1994 van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage en de in de PKB HSL-Zuid neergelegde eis dat voor het Develgebied een zorgvuldige afstemming van het tracé ontwerp en de geplande herinrichting van het gebied is vereist, opdat de landschappelijke karakteristiek intact blijft en het gebied als bufferzone kan blijven functioneren.

In het algemene deel van de uitspraak is weergegeven dat naar aanleiding van het advies van de Commissie, dat voor het Develgebied nadrukkelijk naar een verantwoorde landschappelijke en geluidwerende inpassing dient te worden gezocht, drie extra inpassingswijzen waaronder een gegraven en een geboorde tunnel aan het onderzoek zijn toegevoegd. Op basis van deze inpassingsstudie is in deel 4 van de PKB HSL-Zuid gekozen voor ligging op maaiveldniveau. In het hoofdstuk tracébeschrijving en kaarten, waarbij is aangegeven binnen welke marge de as van de HSL-Zuid nog kan variëren, is aangegeven dat de HSL-Zuid in het Develgebied op 2 meter boven maaiveldniveau komt te liggen met een verticale bandbreedte van 2 meter naar boven en naar beneden. Deze tracébeschrijving in de PKB HSL-Zuid heeft een indicatieve status.

Ten behoeve van het tracébesluit HSL-Zuid is met betrekking tot het Develgebied een aanvullend MER opgesteld. Deze aanvulling is neergelegd in hoofdstuk 9 van de Nota van Toelichting bij tracédeel 5. Het betreft een verdere uitwerking en voortzetting van het MER op uitvoeringsniveau, waarbij met name de tracering, de hoogteligging, het ontwerp, de uitvoeringswijze en de inpassing in de lokale omgeving worden beschreven. Bij dit MER is de keuze in de PKB HSL-Zuid voor ligging op maaiveldniveau als uitgangspunt genomen. Hoewel de in de PKB HSL-Zuid gegeven grenzen en beperkingen als bedoeld in artikel 39 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een ondergrondse of verdiepte ligging niet uitsluiten, is niet gebleken van redenen waarom opnieuw een ondergrondse of verdiepte

ligging bij het aanvullende MER had moeten worden betrokken en in afwijking van de keuze in de PKB HSL-Zuid tot een dergelijke ligging had moeten worden besloten. Er is geen grond voor het oordeel dat het aanvullende MER in dit opzicht onjuist dan wel onvolledig is.

Gelet op het voorgaande bestaat er geen grond voor het oordeel dat het tracébesluit in zoverre is genomen in strijd met het toetsingsadvies van de Commissie dan wel de PKB HSL-Zuid.

Verder blijkt uit de Nota van Toelichting bij tracédeel 5 dat ten behoeve van het intact houden van het landschappelijk karakter van het Develgebied en de bufferfunctie daarvan diverse inpassingsmaatregelen zullen worden getroffen. Niet is gebleken dat deze maatregelen in het algemeen onvoldoende zullen zijn.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

Vereniging tot behoud van natuur, landschap en dorpschoon in de Hoeksche Waard

De bezwaren van appellante, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de inpassing van de HSL-Zuid in het Develgebied en de Hoeksche Waard. Zij vreest aantasting van de natuur en het landschap in deze gebieden. Zij wenst in dat verband een ondergrondse ligging.

Wat betreft de hoogteligging van het tracé in het Develgebied kan worden verwezen naar hetgeen hieromtrent in het algemene deel van de uitspraak en bij de Stichting Natuur en Landschap Zwijndrechtse Waard is overwogen. Ook met betrekking tot de hoogteligging in de Hoeksche Waard is in de PKB HSL-Zuid gekozen voor een indicatieve ligging op ongeveer 1 meter boven maaiveld met een verticale bandbreedte van 2 meter naar boven en naar beneden. Ten behoeve van het tracébesluit HSL-Zuid is met betrekking tot de Hoeksche Waard een aanvullend MER opgesteld. Deze aanvulling is neergelegd in hoofdstuk 9 van de Nota van Toelichting bij tracédeel 5. Bij dit MER is de keuze in de PKB HSL-Zuid voor ligging op maaiveldniveau als uitgangspunt genomen. Hoewel de in de PKB HSL-Zuid gegeven grenzen en beperkingen als bedoeld in artikel 39 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een ondergrondse of verdiepte ligging niet uitsluiten, is niet gebleken van redenen waarom opnieuw een ondergrondse of verdiepte ligging bij het aanvullende MER had moeten worden betrokken en in afwijking van de keuze in de PKB HSL-Zuid tot een dergelijke ligging had moeten worden besloten. Er is geen grond voor het oordeel dat het aanvullende MER in dit verband onjuist dan wel onvolledig is.

Gelet op het voorgaande bestaat er geen grond om het tracébesluit in verband met de afwijzing van ondergrondse dan wel verdiepte ligging in de Hoeksche Waard onredelijk te oordelen.

Appellante heeft wat betreft haar bezwaar tegen de aantasting van de natuur en het landschap onder meer gewezen op de doorsnijding van de Devel, van het krekensstelsel, de beboomde dijk bij Mookhoek en de wandel- en fietsroutes.

Uit de Nota van Toelichting bij tracédeel 5 blijkt dat ten behoeve van het intact houden van het landschappelijk karakter van het Develgebied en de bufferfunctie daarvan diverse inpassingsmaatregelen zullen worden getroffen. Ook ten behoeve van de beperking van de gevolgen van de aanleg van de HSL-Zuid in de Hoeksche Waard zullen inpassingsmaatregelen worden getroffen.

De Devel vormt blijkens de stukken een ecologische verbinding. Om de verstoring zoveel mogelijk te beperken zal de HSL-Zuid de Devel en haar oevers met een ruim kunstwerk kruisen. Uit tabel 3.2.2. in de Nota van Toelichting bij tracédeel 5, gemeente Heerjansdam blijkt dat de Devel met een duiker van 24 meter breed onder de HSL-Zuid zal doorgaan.

Met betrekking tot het krekensstelsel in de Hoeksche Waard wordt in de Nota van Toelichting opgemerkt dat de ecologie van een kreeksysteem bestaat uit een droge en natte component. Voor de inpassing van de natte component zullen bij kruising met de HSL-Zuid brede duikers worden aangebracht. Voor de inpassing van de droge component zal worden aangesloten bij bestaande plannen, opgenomen in het landschapsbeleidsplan Hoeksche Waard.

De HSL-Zuid zal de beboomde dijk bij Mookhoek, de Strijense dijk, verdiept kruisen. Voorts is in de Nota van Toelichting aangegeven dat voor deze dijk een dijkbeplantingsproject zal worden uitgevoerd.

Niet is gebleken dat de aantasting van de wandel- en fietsroutes zodanig zal zijn dat de Minister hieraan overwegende betekenis had moeten toekennen. Gelet op het voorgaande geeft de doorsnijding van de Devel, het krekensstelsel, de beboomde dijk bij Mookhoek en de wandel- en fietsroutes onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk te oordelen.

Verder heeft appellante aangevoerd dat de stilte in de landelijke gebieden en natuurgebieden wordt aangetast.

Gebleken is dat er geen als stiltegebied, waarvoor een grenswaarde van 40 dB(A) geldt, aangewezen gebieden zijn die binnen de invloedssfeer van de HSL-Zuid liggen. Appellante heeft niet aannemelijk gemaakt dat er sprake zal zijn van een zodanige geluidssituatie in desbetreffende gebieden, met name niet wat betreft de gevolgen van het geluid vanwege de HSL-Zuid op het broedareaal van vogels, dat de Minister niet in redelijkheid voor het onderwerpelijke tracé heeft kunnen kiezen.

Appellante is van mening dat de gronddepots niet als onderdeel van het tracé kunnen worden beschouwd en derhalve ten onrechte in het tracébesluit HSL-Zuid zijn opgenomen. Verder vindt zij dat de aangewezen gronddepots, met name die ter plaatse van het Nieuwe Poldertje en de Mariapolder, te groot zijn en een ernstige inbreuk op het landschap maken. De Afdeling overweegt hieromtrent het volgende. Naast het permanente ruimtebeslag bestaande uit de twee sporen van de HSL-Zuid inclusief de bijkomende infrastructuur en de inpassingszone zijn er ook tijdelijke terreinen nodig om de werken voor de HSL-Zuid te kunnen uitvoeren. Deze terreinen

zijn aangegeven als <bouwzone>. Daartoe rekent de Minister ook terreinen waar de vrijkomende grond tijdelijk wordt opgeslagen. De Afdeling acht het niet onjuist dat bij de vaststelling van het tracébesluit HSL-Zuid ook wordt voorzien in locaties waar vrijkomende grond tijdelijk wordt opgeslagen. De Minister heeft er voor gekozen om deze gronddepots aan te leggen in de nabijheid van de plek waar de grond vrijkomt in verband met de beperking van transportkosten, hetgeen de Afdeling niet onredelijk acht. In de Nota van Toelichting bij tracédeel 5 is aangegeven dat is voorzien in een aantal grootschalige tijdelijke gronddepots in verband met de aanleg van de tunnels onder de Oude Maas en de Dordtsche Kil: het Nieuwe Poldertje ter hoogte van km 16.6-17.0, de Polder het Nieuwland ter hoogte van km 17.0-17.6, de Polder Beversoord ter hoogte van km 24.0-24.4 en de Oude Gorzenpolder, die grenst aan de Mariapolder, ter hoogte van km 24.4-24.8. Appellante heeft niet aannemelijk gemaakt dat de Minister niet in redelijkheid heeft kunnen overgaan tot aanwijzing van bovengenoemde gronddepots.

Appellante stelt dat de natuur ook tijdens de bouwwerkzaamheden zal worden aangetast.

In de Nota van Toelichting bij tracédeel 5 is aangegeven dat gedurende de bouw- en aanlegactiviteiten de uitvoerders, afhankelijk van de kenmerken van het gebied waar wordt gewerkt, het basisbeschermingsniveau of een bijzonder beschermingsniveau in acht dienen te nemen. Uit de Nota van Toelichting bij tracédeel 5 blijkt dat de natuurgebieden, zoals de Devel, aangewezen zijn als gebieden waarvoor een bijzonder beschermingsniveau geldt en dat voor deze gebieden bijzondere beschermingsmaatregelen worden getroffen.

Het vorenstaande in aanmerking genomen bestaat er onvoldoende grond voor het oordeel dat de Minister in verband met de bouwwerkzaamheden het tracébesluit HSL-Zuid niet op deze wijze had mogen vaststellen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

Vereniging Milieu Belangen

De bezwaren van appellante, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de inpassing van de HSL-Zuid in het Develgebied en de Hoeksche Waard. Zij vreest aantasting van het landschap, de natuur en het woon- en leefklimaat van met name de inwoners van de gemeente Heerjansdam. Zij wenst in dat verband een ondergrondse aanleg van de HSL-Zuid.

Wat betreft de hoogteligging van het tracé in het Develgebied en de Hoeksche Waard, kan worden verwezen naar hetgeen hieromtrent in het algemene deel van de uitspraak en bij de Stichting Natuur en Landschap Zwijndrechtse Waard en de Vereniging tot behoud van natuur, landschap en dorpschoon in de Hoeksche Waard is overwogen.

Appellante vreest verstoring van de fauna. Zij heeft in dat verband melding gemaakt van enkele vogels die door de Vogelrichtlijn zouden worden beschermd.

Het broed- en fourageergebied van deze vogels wordt enkel beschermd door de Vogelrichtlijn in samenhang met de Habitatrichtlijn, indien het gebied is aangewezen tot een speciale beschermingszone dan wel er een aanwijzing is dat het gebied als zodanig had moeten worden aangewezen. Het gebied is niet aangewezen tot speciale beschermingszone. Evenmin komt het gebied voor in de "Review of Areas Important for Birds in the Netherlands" (IBA 1994), een van december 1994 daterende inventarislijst van belangrijke vogelgebieden in Nederland, dat de gebieden in Nederland opsomt die volgens de door de Commissie van de Europese Gemeenschappen aanvaarde wetenschappelijke criteria voor bescherming in aanmerking komen. Ook overigens is niet gebleken dat sprake is van strijd met de Vogelrichtlijn in samenhang met de Habitatrichtlijn.

Voorts zullen blijkens de Nota van Toelichting bij tracédeel 5 maatregelen worden getroffen om de functie van de Devel en de Develoevers met waardevolle moeras- en rietveldvegetaties, die een biotoop voor amfibieën, water- en moerasvogels en een foerageergebied voor wintervogels vormen, te waarborgen. Onder andere zal een brede duiker worden aangelegd. Gelet op het voorgaande geeft de verstoring van de fauna onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk te oordelen.

Voorts is appellante van mening dat het tracébesluit zal leiden tot instandhouding van de milieuverontreiniging bij de Molenwei, die is veroorzaakt door de daar gevestigde schietvereniging.

Ter hoogte van km 12.7 tot 13.1 bevindt zich een schietterrein. Het tracé van de HSL-Zuid loopt deels over dit terrein. In de Nota van Toelichting met betrekking tot tracédeel 5 is vermeld dat uit onderzoek is gebleken dat in de top laag van de bodem van het schietterrein een sterke loodverontreiniging aanwezig is.

De Minister heeft gesteld dat de vereiste maatregelen zullen worden getroffen. Hoewel in het tracébesluit niet is aangegeven welke maatregelen genomen moeten en zullen worden, bestaat er geen grond voor het oordeel dat uit het tracébesluit voortvloeit dat de bodemvervuiling in stand zal worden gehouden.

Gelet op het voorgaande geeft de bodemvervuiling bij de Molenwei geen aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk te oordelen.

Appellante is van mening dat de Minister onvoldoende rekening heeft gehouden met de cumulatie van geluid vanwege verschillende infrastructurele werken. In het akoestische rapport wordt volgens haar door het noemen van de Miedema-methode ten onrechte de suggestie gewekt dat alle geluidbronnen, niet alleen het geluid van de Betuwelijn en de HSL, in het onderzoek zijn meegenomen. Zij wijst in dat verband op het geluid van het rangeerterrein Kijfhoek en de A16.

In paragraaf 5.4 van het akoestische rapport met betrekking tot de gemeente Heerjansdam is in verband met toepassing van de cumulatiemethode aangegeven welke geluidbronnen, naast de in paragraaf 4.2. genoemde verkeerswegen, de Molenweg, de Develweg en de Lindeweg relevant zijn voor de geluidgevoelige objecten. Onder andere wordt vermeld het gezoneerde industrieterrein Kijfhoek. Er bestaat geen grond voor het oordeel dat deze geluidbron niet in het cumulatie-onderzoek zou zijn betrokken. Voorts bestaat er geen grond voor het oordeel dat de Minister ten onrechte de A16 niet in het cumulatie-onderzoek heeft betrokken, aangezien de geluidgevoelige objecten in de gemeente Heerjansdam ruim buiten de geluidzone vanwege de A16 zijn gelegen.

Uit het voorgaande blijkt dat de Minister de geluidhinder vanwege diverse infrastructurele werken, die als relevante geluidbronnen kunnen worden aangemerkt, bij het nemen van het bestreden besluit heeft betrokken, zodat dit bezwaar faalt.

Voorts is appellante van mening dat ten onrechte de in het tracébesluit Betuweroute vermelde geluidniveaus maatgevend zijn voor de HSL-Zuid. De HSL-Zuid bundelt ter plaatse met de reeds bestaande spoorlijn en het tracé van de Betuwelijn. Voor de vraag of er sprake zal zijn van aanvaardbare geluidhinder na aanleg van de HSL-Zuid gaat het om de geluidbelasting vanwege de spoorweg, dat wil zeggen de bundeling van de hiervoor genoemde spoorlijnen, waaronder de Betuwelijn. Gelet hierop acht de Afdeling het niet onjuist dat de Minister als uitgangspunt heeft genomen dat de geluidbijdrage vanwege de HSL-Zuid niet tot een toeneming van geluidbelasting mag leiden.

Appellante heeft tevens gesteld dat het in het kader van de compensatie aan te leggen bos zal leiden tot extra geluidbelasting door de weerkaatsing van het geluid. Volgens haar heeft de Minister hiermee onvoldoende rekening gehouden.

Niet is aannemelijk gemaakt dat een bos het geluid vanwege de HSL-Zuid zodanig zal weerkaatsen dat hiermee bij de berekeningen van de geluidbelasting rekening had moeten worden gehouden.

Appellante is verder van mening dat de Minister onvoldoende rekening heeft gehouden met de cumulatie van veiligheidsrisico's vanwege de rond Heerjansdam gelegen diverse infrastructurele projecten.

De Minister heeft gesteld dat de afzonderlijke infrastructurele voorzieningen voldoen aan de gestelde risiconormen en dat de gezamenlijke aanwezigheid van infrastructuur niet dan wel nauwelijks een verhoging van de risico's vanwege de HSL-Zuid met zich brengt.

De Afdeling acht niet aannemelijk gemaakt dat de Minister zich ten onrechte op dit standpunt heeft gesteld.

Verder vreest appellante problemen wanneer het gebied moet worden verlaten vanwege calamiteiten tijdens de constructiewerkzaamheden en na de aanleg van de HSL-Zuid.

In de Nota van Toelichting bij tracédeel 5 is aangegeven dat tijdens de aanleg van de spoorbaan, de reconstructies van de wegen en de bouw van de kunstwerken maatregelen worden genomen voor een zo onbelemmerd mogelijke verkeersafwikkeling. Daarbij staat het waarborgen van de

bereikbaarheid centraal. Er bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat het niet mogelijk is toereikende maatregelen te treffen.

Hoewel moet worden vastgesteld dat de bereikbaarheid na aanleg van de HSL-Zuid enigszins zal afnemen, is niet gebleken dat de HSL-Zuid een zodanige barrièrewerking zal hebben dat de Minister hieraan overwegende betekenis had moeten toekennen.

Gelet hierop kan niet worden geoordeeld dat de Minister in verband met veiligheidsrisico's niet in redelijkheid voor het onderwerpelijke tracé heeft kunnen kiezen.

Voorts zal de HSL-Zuid volgens appellante de ruimtelijke beleving van de bewoners van Heerjansdam aantasten.

Blijkens het tracébesluit zal de HSL-Zuid in het Develgebied in het algemeen 1.10 meter boven maaiveld komen te liggen. In de Hoeksche Waard zal de HSL-Zuid tussen de 0.80 en 1.10 meter boven maaiveld komen te liggen. Gelet op deze ligging heeft de Minister zich op het standpunt kunnen stellen dat de visuele relatie tussen de gebieden aan beide zijden van de HSL-Zuid behouden zal blijven. Niet is gebleken dat de aanleg van de HSL-Zuid zal leiden tot onaanvaardbare visuele hinder.

Ook overigens geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de Minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het woon- en leefklimaat van de bewoners van Heerjansdam niet in onaanvaardbare mate door de aanleg van de HSL-Zuid wordt aangetast.

Gelet op het vorenstaande geeft het beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

gemeente Barendrecht

Ridderster Beheer B.V.

Appellante is eigenares van een perceel aan de Dordtsestraatweg te Barendrecht ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid. Appellante wil op dit perceel een distributiecentrum vestigen. Zij heeft bezwaar tegen de aanwijzing van het perceel als bouwzone.

Het overgrote deel van het perceel van appellante is in het tracébesluit HSL-Zuid aangewezen als < bouwzone >. De rest van het perceel is reeds in het kader van het tracébesluit Betuweroute aangewezen voor de aanleg van een fietspad. De bezwaren van appellante tegen dit fietspad kunnen derhalve niet in deze procedure aan de orde komen. De bouwzone zal onder andere worden gebruikt voor de opslag van hulpwerken, een depot en parkeerterrein. Onbestreden is dat in de omgeving gronden nodig zijn als bouwzone. Aannemelijk is dat in de omgeving geen andere gronden beschikbaar zijn die als bouwzone gebruikt zouden kunnen worden. Het door

appellante naar voren gebrachte perceel aan de westzijde van het tracé is reeds in gebruik ten behoeve van de aanleg van de Betuweroute. Verder heeft de Minister kunnen afzien van het aanbieden van een vervangende locatie voor de vestiging van een distributiecentrum, aangezien het eerdergenoemde perceel volgens het geldende bestemmingsplan een agrarische bestemming heeft die de bouw van een distributiecentrum ter plaatse niet toestaat.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

gemeente Heerjansdam

de raad van de gemeente Heerjansdam

De bezwaren van de raad hebben, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, betrekking op de veiligheid en geluidhinder in zijn gemeente.

Appellant wenst in verband met de veiligheid van de inwoners van zijn gemeente dat aan beide zijden van de tunnel onder de Oude Maas een waterkeringsdeur wordt aangebracht.

De gemeente Heerjansdam ligt ten noorden van de Oude Maas. De aan deze zijde van de Oude Maas gelegen Lindtse Dijk, met de functie van secundaire waterkering, en de Nesse Dijk, met de functie van primaire waterkering, worden door de HSL-Zuid doorsneden. Aan de zuidzijde van de Oude Maas worden de Gorsdijk, een primaire waterkering, en de Molendijk, een secundaire waterkering, doorsneden.

Uit de Nota van Toelichting bij tracédeel 5 blijkt dat enkel aan de noordzijde van de Oude Maas een waterkeringsdeur zal worden aangebracht. De Minister stelt dat blijkens een risico-analyse een tweede waterkerende deur geen extra veiligheid toevoegt, maar wel vijf miljoen gulden extra kost. Niet is aangetoond dat de Minister niet van de juistheid van deze risico-analyse mocht uitgaan.

Overigens sluit het tracébesluit HSL-Zuid de aanleg van een tweede waterkeringsdeur niet uit.

Wat betreft het bezwaar met betrekking tot de geluidhinder kan worden verwezen naar hetgeen hieromtrent bij de Vereniging Milieu Belangen is overwogen. Verder is niet gebleken dat de akoestische onderzoeken met betrekking tot de geluidgevoelige objecten in de gemeente Heerjansdam onjuist zijn uitgevoerd. In het bijzonder is niet gebleken van een onjuiste toepassing van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï '96.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

Exploitatie maatschappij Limburg B.V., De Waal B.V., de familie J. Limburg, de familie C.L. Versnel en de familie J.A. Limburg

De Exploitatie maatschappij Limburg B.V. beheert een restaurant en een midgetgolfterrein op de percelen aan de Molenweg 37-43. Tevens bevinden zich op deze percelen drie bedrijfswoningen. De bezwaren van appellanten hebben, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, betrekking op geluidhinder, verlies van gronden, elektromagnetische straling, trillinghinder en hinder tijdens de bouwfase.

De percelen liggen aan de Waal, nabij het Waalviaduct. De woningen Molenweg 39, 41 en 43 liggen op respectievelijk ongeveer 95 meter, 75 meter en 45 meter van het tracé van de HSL. Ter hoogte van het Waalviaduct zal langs de HSL-Zuid een geluidscherm van 4 meter hoog worden geplaatst. Ter hoogte van de woningen zal langs de HSL-Zuid een geluidscherm van 1 meter hoog worden geplaatst. Langs de Betuwelijn zal een scherm van 3,5 meter hoog worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de spoorweg, waaronder de HSL-Zuid, aan de gevels van de woningen Molenweg 39, 41 en 43, respectievelijk 62, 61 en 62 dB(A) zal bedragen. Niet is aannemelijk gemaakt dat de berekening van de gezamenlijke geluidbelasting van de verschillende sporen onjuist is. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbijdrage vanwege de HSL-Zuid niet leidt tot een toeneming van de geluidbelasting vanwege de spoorweg, waaronder de Betuwelijn. Het bezwaar van appellanten dat onvoldoende blijkt dat de Minister zijn toezegging inhoudende dat de in het tracébesluit Betuweroute opgenomen geluidbelasting niet mag toenemen, maakt faalt derhalve.

In verband met het tracébesluit Betuweroute zijn voor de woningen Molenweg 39, 41 en 43 reeds hogere waarden aangevraagd van respectievelijk 62, 63 en 63 dB(A), die zoals de Minister ter zitting heeft opgemerkt inmiddels zijn vastgesteld.

Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm, aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl dit slechts enkele woningen zou baten. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de spoorweg, waaronder de HSL-Zuid, aanvaardbaar kunnen achten.

Het restaurant, het terras en de midgetgolfbaan kunnen niet worden aangemerkt als woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen zoals bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd. Gezien hetgeen hiervoor ten aanzien van de geluidbelasting bij de zich op het terrein bevindende woningen is overwogen, is onvoldoende aannemelijk dat ter

plaatse van het restaurant, het terras en de midgetgolfbaan een zodanige geluidssituatie zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen.

Appellanten stellen verder dat niet duidelijk is op welke wijze een onderzoek heeft plaatsgevonden naar de cumulatie van het spoorweggeluid en het geluid van de Molenweg. Dienaangaande overweegt de Afdeling dat in het kader van het tracébesluit Betuweroute is voorzien in de verlegging van de Molenweg. In haar uitspraak van 28 mei 1998, no. E01.96.0532, heeft de Afdeling geoordeeld dat, nu de ligging van de Molenweg eerst definitief in het kader van het bestemmingsplan wordt bepaald, ook de geluidbelasting als gevolg van die weg ter hoogte van de woningen aan de orde dient te komen in de bestemmingsplanprocedure. In de bovengenoemde uitspraak heeft de Afdeling het niet aannemelijk geacht dat binnen het in het tracébesluit Betuweroute vastgelegde Maatregelvlak infrastructuur niet een zodanige ligging van wegen mogelijk is dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter hoogte van de woningen zal blijven bestaan. De Afdeling heeft daarbij de effecten van de cumulatie van het spoorweggeluid en het geluid van de Molenweg op het woon- en leefklimaat ter plaatse betrokken. Gebleken is dat de totstandkomingsprocedure van het desbetreffende bestemmingsplan is afgerond en dat dit bestemmingsplan onherroepelijk is. De ligging van de Molenweg is in dit bestemmingsplan vastgesteld, in welk verband ook de geluidbelasting ter hoogte van de woningen van appellante - naar de Minister onweersproken heeft gesteld - aan de orde is gekomen. Nu de aanleg van de HSL-Zuid geen hogere geluidbelasting vanwege de spoorweg tot gevolg heeft en dus niet leidt tot een verslechtering van de geluidssituatie ter plaatse, is de Afdeling van oordeel dat dit bezwaar geen aanleiding geeft tot vernietiging van het tracébesluit HSL-Zuid.

Uit het tracébesluit HSL-Zuid blijkt dat appellanten geen gronden behoeven af te staan ten behoeve van de aanleg van de HSL-Zuid. Dit bezwaar treft derhalve geen doel.

Voorts blijkt uit het tracébesluit HSL-Zuid niet dat er een verdere verlegging van de Molenweg in de richting van de percelen van appellanten zal plaatsvinden. Dit bezwaar treft evenmin doel.

Ongeveer ter hoogte van de percelen van appellanten begint het tracé van de HSL-Zuid af te buigen van de bestaande sporenbundel. Er is voorzien in een onderstation ten behoeve van de stroomvoorziening van de hogesnelheidstrein, waaronder de spanningssluis voor de spanningsovergang van 1500 volt naar 25 kilovolt.

De Minister heeft gesteld dat de maximale waarden van de elektrische en elektromagnetische velden niet worden overschreden op plaatsen waar omwonenden zich kunnen en mogen bevinden. Verder zijn deze velden rond de onderstations nihil.

Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze stelling onjuist is en dat de HSL-zuid in verband met elektromagnetische straling onaanvaardbare risico's voor de gezondheid van omwonenden met zich brengt.

Wat betreft de door appellanten gevreesde hinder tijdens de bouwfase, kan allereerst worden verwezen naar hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen.

In de Nota van Toelichting bij tracédeel 5 is aangegeven dat met betrekking tot het voorkomen van hinder tijdens de bouw- en aanlegfase maatregelen worden getroffen, met name ten aanzien van de aanvoer van grondstoffen, bouw van kunstwerken, geluidhinder, grondwater-onttrekking en verkeersafwikkeling. Wat betreft de geluidhinder dienen de bouwactiviteiten te voldoen aan de circulaire Bouwlawaaai dan wel de circulaire Industrielawaaai, aldus de Minister. Niet is gebleken dat de maatregelen ontoereikend zullen zijn.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

Stichting Ruitersport Heerjansdam en Omstreken en de Landelijke Rijvereniging en Ponyclub De Develruiters

Appellanten zijn erfpachter, respectievelijk gebruiker van een perceel waarop zich een binnenmanege, een buitenbak, een springterrein en een keurings-/concoursterrein bevinden. Het terrein wordt onder andere gebruikt voor paardenkeuringen en provinciale kampioenschappen.

Zij vrezen dat er geen hippische evenementen zoals dressuur en springproeven meer kunnen plaatsvinden ten gevolge van de geluid- en stofoverlast vanwege de hogesnelheidstrein, waardoor een rendabel beheer van het terrein niet langer mogelijk is. Appellanten wensen verplaatsing van de gehele hippische voorziening.

Een deel van het keurings-/concoursterrein is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Gebleken is dat deze gronden nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid. Het deel van het terrein dat overblijft ligt op een afstand van ruim 15 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter hoogte van het perceel van appellanten buigt het tracé af van het bestaande spoor en het rangeerterrein Kijfhoek.

De manege en de buitenterreinen kunnen niet worden aangemerkt als woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen zoals bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie wel te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd.

De Minister heeft zich op het standpunt gesteld dat de situatie op het terrein niet afwijkt van andere terreinen langs spoorwegen waar zonder problemen evenementen worden georganiseerd. De snelheid van de hogesnelheidstrein ter hoogte van het terrein in beide richtingen zal weinig afwijken van die van conventionele treinen. De snelheid kan maximaal 140 km/uur bedragen, vanwege de op korte afstand van het terrein gelegen spanningslus voor de spanningsovergang van 1500 Volt naar 25 kilovolt. Eerst na deze

spanningsovergang kan de hogesnelheidstrein zijn hoge snelheden bereiken. Tevens zijn de huidige activiteiten van het nabijgelegen rangeerterrein Kijfhoek geen beletsel gebleken voor het houden van evenementen. Gelet hierop hebben appellanten onvoldoende aannemelijk gemaakt dat op de buitenterreinen sprake zal zijn van een zodanige geluidssituatie dat er geen evenementen meer kunnen worden georganiseerd. De Minister behoefde derhalve aan de geluidhinder geen overwegende betekenis toe te kennen.

Gelet op de afstand van het buitenterrein tot het tracé, de plaatsing van een scherm van 1 meter hoog tussen de HSL-Zuid en een groot deel van het buitenterrein en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat stofhinder niet in onaanvaardbare mate zal optreden.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.
Het beroep is ongegrond.

P.L.G. Lemoine

Appellant woont in de bebouwde kom van de gemeente Heerjansdam en houdt een bijenstal op een terrein aan de Develweg 12. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op het economische klimaat en het woon- en leefklimaat van de gemeente Heerjansdam. In dat verband heeft appellant gewezen op de onverdiepte ligging van de HSL-Zuid in het Develgebied en het ontbreken van een risicoanalyse vanwege cumulatie van de verschillende aanwezige infrastructurele voorzieningen. Verder is hij van mening dat bij het geluidonderzoek met betrekking tot de gemeente Heerjansdam ten onrechte geen rekening is gehouden met het geluid vanwege de A16.

Wat deze bezwaren betreft kan worden verwezen naar hetgeen hierover is overwogen bij de Vereniging Milieu Belangen.

Voorts heeft appellant bezwaren tegen het ontbreken van een vervangende locatie voor zijn bijenkasten. Hij heeft in dat verband gesteld dat bijen bij de wet beschermde insecten zijn.

De bijenstal van appellant bestaat uit 7 à 10 kasten. De bijen worden op hobbymatige wijze gehouden. De gronden waarop de bijenstal staat zijn opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Gebleken is dat deze gronden nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid.

De bij is niet beschermd ingevolge de Habitatrictlijn. Evenmin is de bij in het Besluit beschermde inheemse dier- en plantensoorten ter uitvoering van artikel 23 en 24 van de Natuurbeschermingswet als een te beschermen dier aangewezen. Voor zover appellant ter zitting heeft gewezen op de Gezondheids- en Welzijnswet voor dieren, overweegt de Afdeling dat deze wet geen bepalingen bevat die de Minister zouden verplichten een vervangende locatie voor plaatsing van de bijenkasten aan te bieden.

Gezien het hobbymatige karakter en de omvang van de bijenstal heeft de Minister geen overwegende betekenis behoeven toe te kennen aan het belang van appellant bij voortzetting van zijn bijenstal ter plaatse en heeft hij kunnen afzien van het zoeken van een vervangende locatie.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

familie K. Schenk

De familie K. Schenk woont aan de Lindeweg 24a te Heerjansdam. Haar bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op het woon- en leefklimaat. Dit zal worden aangetast door geluidhinder, trillinghinder, verlies van uitzicht en verlies van gronden. Appellante wenst in verband hiermee verplaatsing van haar woning.

De woning ligt op ongeveer 120 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal geen geluidscherm langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellante 65 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd. Er is afgezien van plaatsing van een geluidscherm vanwege de kosten in relatie tot de daarmee te bereiken verbetering van de akoestische situatie en het open karakter van het gebied.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Ter zitting heeft appellante naar voren gebracht dat twee woningen aan de Lindeweg die naar haar mening in gelijke omstandigheden verkeren wel aan de bestemming zullen worden onttrokken. Uit het kaartblad blijkt evenwel dat deze woningen deels binnen de <HSL-zone> liggen en reeds hierom voor amovering in aanmerking komen. Er is derhalve geen sprake van gelijke omstandigheden.

Wat de cumulatie van geluid betreft, is niet gebleken dat ter plaatse een onaanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat zal ontstaan.

Daarbij is in aanmerking genomen dat uit onderzoek is gebleken dat er slechts sprake zal zijn van een geringe toeneming van de geluidhinder ten opzichte van de huidige situatie, niet meer dan 1 dB(A), vanwege de Lindeweg. Verder zal de parallelweg geen openbare weg zijn, maar slechts als ontsluitingsweg voor een agrarisch bedrijf functioneren.

Gelet op de afstand van de woning tot het tracé en op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet zal optreden.

De HSL-Zuid zal ter hoogte van de woning van appellante op maaiveldhoogte komen te liggen. Mede gelet op de afstand van de woning tot het tracé heeft de Minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het uitzicht van appellante niet in onaanvaardbare mate zal worden aangetast.

Ongeveer de helft van de voortuin van appellante is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid ten behoeve van de hiervoor vermelde aanleg van een parallelweg. Deze weg is nodig voor de ontsluiting van een agrarisch bedrijf en komt op een afstand van ongeveer 5 meter van de woning van appellante. De huidige ontsluitingsweg wordt door de HSL-Zuid afgesneden. Gebleken is dat de desbetreffende gronden nodig zijn in verband met de aanleg van de HSL-Zuid. Het grondverlies en de afstand van de beoogde parallelweg tot de woning zijn niet zodanig dat de Minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het woon- en leefklimaat niet in onaanvaardbare mate zal worden aangetast.

Gelet op hetgeen hiervoor omtrent het woon- en leefklimaat is overwogen heeft de Minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat verplaatsing van de woning van appellante niet noodzakelijk is.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

gemeente Zwijndrecht

A. van der Linden

A. van der Linden is mede-eigenaar van landbouwgronden in de polders Heerjansdam en Groote- en Kleine Lindt. Appellant vreest schade te ondervinden vanwege de lage doorrijhoogte bij de onderdoorgang van de Develweg en als gevolg van de doorsnijding door de aanleg van de HSL-Zuid van een perceel aan de Develweg en een perceel tussen de Lindeweg en de Lindtsedijk. Verder heeft hij er bezwaar tegen dat volgens het tracébesluit HSL-Zuid op zijn perceel tussen de Devel en Kijfhoek een bos dient te worden aangelegd.

Blijkens het tracébesluit HSL-Zuid zal de doorrijhoogte van de Develweg 2,6 meter zijn. Dit betekent dat appellant met een landbouwvoertuig geen gebruik kan maken van deze onderdoorgang en dat moet worden omgereden om het perceel aan de andere zijde van de HSL-Zuid te bereiken.

De Minister heeft zich op het standpunt gesteld dat verhoging van de onderdoorgang niet nodig is, omdat volgens het landinrichtingsplan IJsselmonde het landbouwgebied ten westen van Kijfhoek, waaronder het perceel van appellant, zal worden ingericht voor recreatie en natuur. Hetgeen appellant heeft aangevoerd geeft geen grond voor het oordeel dat de Minister in redelijkheid geen rekening heeft mogen houden met de

toekomstige inrichting van het gebied. Verder is gebleken dat appellant zelf niet de gebruiker is van het perceel aan de Develweg. Gelet hierop heeft de Minister de doorrijhoogte aanvaardbaar kunnen achten.

Het tracé van de HSL-Zuid doorsnijdt het perceel aan de Develweg en het perceel tussen de Lindeweg en de Lindtsedijk.

Wat betreft het perceel aan de Develweg zal appellant gelet op het voorgaande geen omrijshade of ongemak vanwege de versnippering ondervinden. Wat betreft het andere perceel blijkt uit het verslag van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak dat het perceel aan beide zijden van het tracé reeds is ontsloten.

Niet is gebleken dat de daaraan gerelateerde omrijshade en overige schade zodanig is dat het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk moet worden geoordeeld.

Door de aanleg van de HSL-Zuid worden natuur-, bos- en recreatiewaarden aangetast, die ingevolge het Structuurschema Groene Ruimte dienen te worden gecompenseerd. In de tracédeelrapporten behorende bij de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid is de omvang en de kwaliteit van de gebieden waarvoor de compensatieverplichting geldt, vastgesteld. Op basis daarvan zullen compensatieplannen worden opgesteld. Voorts worden in de tracédeelrapporten de mogelijke zoekgebieden aangegeven waar compensatie plaats zou kunnen vinden.

In de Nota van Toelichting bij tracédeel 5 wordt als mogelijk zoekgebied voor compensatie het gebied tussen de Devel en Kijfhoek, ten oosten van de HSL-Zuid, aangeduid. Voorgesteld wordt om daar een bos aan te planten.

Gelet op de systematiek van het tracébesluit HSL-Zuid maken de zoekgebieden voor compensatie evenwel geen onderdeel uit van het tracébesluit HSL-Zuid. In het kader van de nadere besluitvorming kan dit bezwaar van appellant ten volle aan de orde komen. Voorts heeft de Minister ter zitting verklaard dat de compensatiegronden alleen op minnelijke basis zullen worden verworven. De Afdeling laat dit bezwaar derhalve buiten beschouwing.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

Paviljoen-Restaurant De Veerplaat B.V.

Appellante is eigenares van een restaurant gelegen in een recreatiegebied ten noorden van de Oude Maas. De bezwaren van appellante, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de aanwijzing van gronden in de omgeving van haar restaurant als bouwzone. Zij vreest vanwege de bouwzone veel overlast te ondervinden, waardoor het bedrijf schade zal lijden. Verder zal de bouwzone het recreatiegebied aantasten.

Het beroep richt zich ook tegen de beslissing van provinciale staten van Zuid-Holland tot planologische medewerking aan het tracébesluit HSL-Zuid, alsmede tegen de door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ter uitvoering van het tracébesluit HSL-Zuid op 15 april 1998 aan de raad van de gemeente Zwijndrecht gegeven aanwijzing op grond van artikel 37, eerste en tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (van een door de raad van de gemeente Zwijndrecht genomen beslissing tot planologische medewerking is geen sprake).

Het restaurant van appellante ligt op ruim 500 meter ten westen van het tracé van de HSL-Zuid.

Uit de stukken en het verhandelde ter zitting is gebleken dat de Minister zich inmiddels op het standpunt heeft gesteld dat de desbetreffende gronden, met uitzondering van een strook van ongeveer 50 meter breed langs het tracé, niet meer nodig zijn als bouwzone.

Nu de Minister zich op een ander standpunt stelt dan hij in het bestreden besluit heeft gedaan en niet is gebleken van gewijzigde omstandigheden sindsdien, moet worden geoordeeld dat het besluit is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid.

Het beroep van appellante is gegrond, in verband waarmee het tracébesluit HSL-Zuid in zoverre wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht dient te worden vernietigd, zoals nader is aangegeven in het dictum.

Gezien de inhoudelijke en processuele samenhang tussen het tracébesluit HSL-Zuid en de door provinciale staten van Zuid-Holland genomen beslissing tot het verlenen van planologische medewerking daaraan als bedoeld in artikel 13 van de Tracéwet en de door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ter uitvoering van het tracébesluit HSL-Zuid op 15 april 1998 aan de raad van de gemeente Zwijndrecht gegeven aanwijzing op grond van artikel 37, eerste en tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, ziet de Afdeling aanleiding om ook deze beslissing en deze aanwijzing in zoverre te vernietigen, zoals nader is aangegeven in het dictum.

Het beroep geeft echter geen aanleiding voor het oordeel dat binnen de in de PKB HSL-Zuid opgenomen bandbreedte geen aanvaardbaar tracé voor de HSL-Zuid zou kunnen worden vastgesteld, zodat het beroep voor zover gericht tegen de PKB HSL-Zuid ongegrond is.

gemeente Binnenmaas

P. Mast, H.L. Abels, W. Reedijk en P. van Heck

Appellanten wonen respectievelijk aan de Tweede Kruisweg 5, 1A, 1 en 3. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder en het ontbreken van een aansluiting van de Tweede Kruisweg op de Maasdamseweg.

De woningen liggen op ongeveer 300 meter of meer ten westen van het tracé van de HSL-Zuid en op ongeveer 200 meter of meer ten zuid-westen van de te verleggen Molendijk. Ter plaatse zal geen geluidscherm worden geplaatst.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevels van de woningen Tweede Kruisweg 1, 1A, 3 en 5, respectievelijk 58, 58, 57 en 60 dB(A) zal bedragen. Met uitzondering van de woning Tweede Kruisweg 3 worden ten behoeve van deze woningen overeenkomstige hogere waarden aangevraagd.

Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat bij de berekening van de geluidbelasting op de gevels van de woningen van een onjuiste hoogteligging is uitgegaan, zodat de Minister van de juistheid van de berekeningen heeft mogen uitgaan.

Er is afgezien van plaatsing van een geluidscherm aangezien plaatsing aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl slechts enkele woningen daarbij baat zouden hebben en het landschap zou worden aangetast.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Appellanten hebben gesteld dat ten onrechte een onderzoek naar de cumulatie van het geluid vanwege de HSL-Zuid en de Verlegde Molendijk achterwege is gebleven.

Blijkens hoofdstuk 9 van het akoestische onderzoek HSL-Zuid in de gemeente Binnenmaas heeft er een onderzoek plaatsgevonden naar het akoestische klimaat van de woningen waarvoor een hogere waarde zal moeten worden vastgesteld met toepassing van de zogenoemde MKM-methode. Volgens het onderzoek zal de akoestische kwaliteit volledig worden bepaald door de HSL-Zuid. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de te verleggen Molendijk op de gevels van de woningen niet meer dan 40 dB(A) zal bedragen.

Wat de cumulatie van het geluid betreft, is niet gebleken dat ter plaatse een onaanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat zal ontstaan.

Appellanten zijn van mening dat onvoldoende duidelijk is of er een aansluiting van de Tweede Kruisweg op de Maasdamseweg zal komen. Deze aansluiting is volgens hen nodig om Maasdam, waar veel bedrijven zijn gevestigd die voor hen van belang zijn, te kunnen bereiken.

In het tracébesluit is een <HSL-zone> opgenomen ten behoeve van de aanpassing van de Maasdamseweg en de Tweede Kruisweg in verband met de aanleg van de HSL-Zuid. De exacte ligging en aansluiting van deze wegen op elkaar zijn niet in het tracébesluit HSL-Zuid bepaald. Deze moeten nader worden uitgewerkt. In het tracébesluit is alleen het ruimtebeslag vastgelegd. De toetsing van de Afdeling beperkt zich in dit geval tot het antwoord op de vraag of de aanpassingen aan de Maasdamseweg en de Tweede Kruisweg binnen het in het tracébesluit opgenomen ruimtebeslag op aanvaardbare wijze mogelijk zijn.

Uit de tracékaart kan worden opgemaakt dat is beoogd de huidige aansluiting op te heffen en de Tweede Kruisweg via een U-bocht evenwijdig

langs de HSL-Zuid over de Maasdamseweg te leiden. De Minister heeft gesteld dat de aansluiting op de Maasdamseweg zal plaatsvinden via een door de Provincie Zuid-Holland aan te leggen weg parallel aan de Maasdamseweg. De parallelweg wordt aangelegd overeenkomstig de RONA-richtlijnen. Een deel van deze parallelweg ter hoogte van de HSL-Zuid is voorzien in het tracébesluit. De Minister heeft toegezegd dat de huidige aansluiting van de Tweede Kruisweg op de Maasdamseweg voorlopig zal worden gehandhaafd. Dit is binnen het in het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen ruimtebeslag mogelijk.

Gelet hierop heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat een aansluiting van de Tweede Kruisweg op de Maasdamseweg gewaarborgd is.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

gemeente 's-Gravendeel

v.o.f. Firma Gebr. Quist en v.o.f. Landbouwbedrijf Gebr. Kooij

A.C. Visser

T. de Zeeuw

H.T. Scheele en E.A. de Bruin

Appellanten exploiteren in de Hoeksche Waard agrarische bedrijven. Zij vrezen onder andere verlies van gronden dan wel onbereikbaarheid van de landbouwgronden en een ongewenste kavelindeling in verband met de HSL-Zuid.

Appellanten hebben de landbouwgronden in eigendom of in (erf)pacht. In verband met de ruilverkaveling "Hoeksche Waard Oost" was de gebruikssituatie ten tijde van het nemen van het tracébesluit HSL-Zuid evenwel een andere. De Minister heeft naar aanleiding van de negatieve gevolgen voor appellanten van het grondverlies dan wel een ongewenste doorsnijding van de gronden verwezen naar een nieuw op te stellen landinrichtingsplan, waarin wordt voorzien in compensatie van gronden of toewijzing van gronden aan één zijde van de HSL-Zuid of een zodanige toewijzing dat de bereikbaarheid aanvaardbaar wordt. Voor zover het landinrichtingsplan onvoldoende de negatieve gevolgen beperkt, heeft de Minister verwezen naar de schadevergoedingsregeling. Ten behoeve van het nieuw op te stellen landinrichtingsplan heeft de Minister ongeveer 70 hectare landbouwgrond ingebracht.

Over de nieuwe landinrichting zijn onderhandelingen gevoerd. Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat inmiddels met appellanten overeenstemming is bereikt over de herverkaveling.

Gelet op het vorenstaande geeft het grondverlies dan wel de doorsnijding van de gronden onvoldoende aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

De beroepen zijn in zoverre ongegrond.

De Firma Gebr. Quist exploiteert een akker-/tuinbouwbedrijf en een melkveehouderij. Zij heeft gronden in gebruik aan weerszijden van het tracé van de HSL-Zuid direct ten zuiden van de Oude Maas. Het Landbouwbedrijf Gebr. Kooij exploiteert een akkerbouwbedrijf en heeft gronden in gebruik ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid direct ten zuiden van de Oude Maas. Hun bezwaren hebben verder betrekking op het tijdelijk verlies van gronden.

Circa 18 hectare van de circa 46 hectare in gebruik bij de Firma Gebr. Quist en circa 9,5 hectare van de 54,7 hectare in gebruik bij het Landbouwbedrijf Gebr. Kooij zijn in het tracébesluit HSL-Zuid aangewezen als < bouwzone >. Gebleken is dat deze gronden nodig zijn voor een tijdelijk gronddepot in verband met de aanleg van de tunnel onder de Oude Maas voor de HSL-Zuid.

Aannemelijk is dat het tijdelijk grondverlies er niet toe zal leiden dat de bedrijven ter plaatse niet meer rendabel zullen kunnen worden geëxploiteerd.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep ook voor het overige geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

A.C. Visser woont aan de Maasdamseweg 18 en exploiteert ter plaatse een akker-/tuinbouwbedrijf. Zoals in het algemene deel van de uitspraak is overwogen, is zijn beroep niet-ontvankelijk voor zover het is gericht tegen het tracébesluit A16. Zijn bezwaren hebben verder betrekking op de ontsluiting van zijn percelen en geluidhinder.

Ter plaatse ligt de HSL-Zuid op maaiveldhoogte. De Maasdamseweg zal de HSL-Zuid onderlangs kruisen. Daartoe zal deze weg verdiept worden aangelegd. Appellant heeft gronden aan weerszijden van de Maasdamseweg en vreest dat door de verdiepte ligging de ontsluiting van zijn percelen onmogelijk wordt gemaakt, omdat het oversteken van de Maasdamseweg met landbouwvoertuigen onmogelijk althans zeer gevaarlijk is. Hij wenst een ongelijkvloerse oversteekplaats.

De Minister heeft zich op het standpunt gesteld dat de veiligheid en daarmee de bereikbaarheid voldoende is gewaarborgd. Daarbij heeft de Minister gewezen op de Richtlijnen voor het Ontwerp van Niet-Autosnelwegen (RONA). Volgens deze richtlijnen moet de zichtlengte voor een weg waarop 80 km/uur wordt gereden, 220 meter bedragen. De maximumsnelheid voor de Maasdamseweg is 80 km/uur. De afstand tussen de onderhavige oversteekplaats en de plaats waarop de Maasdamseweg weer op maaiveldniveau ligt is ongeveer 370 meter.

Het is niet aannemelijk gemaakt dat op de Maasdamseweg zodanige bijzondere omstandigheden aanwezig zijn dat de Minister in redelijkheid niet had mogen aansluiten bij de RONA-richtlijnen.

Gelet op het voorgaande heeft de Minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de ontsluiting van de percelen van appellant aan de noordzijde van de Maasdamseweg voldoende is gewaarborgd.

De woning ligt op ongeveer 500 meter ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal geen geluidscherm worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning van appellant 54 dB(A), dus niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A), zal bedragen. Appellant is van mening dat bij de berekening ten onrechte is uitgegaan van een snelheid van 250 km/u in plaats van de maximale snelheid van 300 km/u.

Uit de stukken blijkt dat ter plaatse de hogesnelheidsstrein nog op snelheid moet komen dan wel moet afremmen in verband met de stopplaats Rotterdam CS. De snelheid van 300 km/u zal ter plaatse met gebruik van het huidige hogesnelheidsmaterieel niet worden gehaald. Gelet hierop heeft de Minister in redelijkheid bij de berekening van de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid uit kunnen gaan van een maximale snelheid van 250 km/u.

Gelet op het voorgaande heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Appellant stelt voorts dat ten onrechte geen geluidonderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanpassing van de Maasdamseweg.

Besluitvorming omtrent de te nemen maatregelen ter beperking van de met deze weg samenhangende geluidhinder maakt evenwel geen deel uit van het tracébesluit HSL-Zuid en zal in een latere procedure plaatsvinden.

Gelet op de omstandigheid dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid lager dan 57 dB(A) zal zijn, heeft de Minister ervan kunnen uitgaan dat er vanwege cumulatieve effecten van het geluid van de HSL-Zuid en de Maasdamseweg geen onaanvaardbare geluidhinder zal ontstaan en een onderzoek daarnaar achterwege kunnen laten.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep ook voor het overige geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep, voor zover ontvankelijk, is ongegrond.

T. de Zeeuw woont aan de Boendersweg 36. Hij exploiteert ter plaatse een akkerbouwbedrijf. Zijn bezwaar heeft verder betrekking op geluidhinder.

De woning ligt op ongeveer 150 meter ten westen van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal geen geluidscherm langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellant 63 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde zal worden aangevraagd. Er is afgezien van plaatsing van een geluidscherm aangezien plaatsing aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts enkele woningen gebaat zouden zijn. Voorts zou het scherm een storend element in het landschap zijn.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van de geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Gebleken is dat de Minister bij zijn afweging of al dan niet geluidwerende maatregelen worden getroffen abusievelijk is uitgegaan van een geluidbelasting bij de desbetreffende woning van 61 dB(A) in plaats van de te verlenen hogere waarde van 63 dB(A). De Afdeling acht dit verschil evenwel niet zodanig dat de Minister, indien hij zich op de correcte geluidbelasting zou hebben gebaseerd, tot een andere afweging inzake het treffen van geluidwerende voorzieningen had moeten komen.

Niet is aannemelijk gemaakt dat er niet zodanige maatregelen aan de woning van appellant kunnen worden getroffen dat aan de ingevolge artikel 13 van het Besluit geluidhinder spoorwegen vereiste binnenwaarde zal kunnen worden voldaan.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep ook voor het overige geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

H.T. Scheele en E.A. de Bruin wonen aan de Eerste Kruisweg 15.

H.T. Scheele exploiteert een gemengd agrarisch bedrijf ter plaatse en E.A. de Bruin een makelaardij aan de Eerste Kruisweg 15a. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de afsluiting van de Boendersweg, geluidhinder, trillinghinder, overlast tijdens de bouwfase en beperking van de mogelijkheid tot het bouwen van een tweede bedrijfswoning.

Met betrekking tot de afsluiting van de Boendersweg heeft de Minister gesteld dat via de Maasdamseweg een goede verbinding, onder andere via de Strijensedijk, is gewaarborgd met onder meer Maasdam, waar het mechanisatiebedrijf is gelegen waarvan agrariërs in de omgeving gebruik maken. Dit standpunt acht de Afdeling aannemelijk. Hoewel de afsluiting van de Boendersweg tot omrijden zal leiden, is niet gebleken dat de verbinding met omliggende kernen hierdoor zodanig wordt bemoeilijkt dat het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk is.

De woning en de makelaardij liggen op ongeveer 300 meter ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid.

Ter plaatse zal geen geluidscherm langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Uit de bij het akoestisch onderzoek behorende kaartbijlage blijkt dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellanten niet meer dan 55 dB(A), dus minder dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, doordat tussen de woning en het tracé bedrijfsbebouwing staat. Appellanten zijn van mening dat bij de berekening van de geluidbelasting ten onrechte rekening is gehouden met deze bedrijfsbebouwing.

Volgens artikel 3, tweede lid, van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï wordt bij de bepaling van het equivalente geluidsniveau rekening gehouden met de effecten op de geluidsoverdracht, die het gevolg zijn van een of meer:

- a. reflecties van het geluid;
- b. afscherming van het geluid.

In de Standaardrekenmethode II, onder 5.3.7, is aangegeven aan welke voorwaarden een object dient te voldoen om als afschermend object te worden meegenomen in de berekening.

Niet is gebleken dat het akoestisch onderzoek onjuist is uitgevoerd.

Gelet op het vorenstaande heeft de Minister de geluidbelasting aan de gevel van de woning vanwege de HSL aanvaardbaar kunnen achten.

De bedrijfsgebouwen, waaronder de makelaardij, kunnen niet worden aangemerkt als woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen zoals bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd.

Onvoldoende aannemelijk is echter dat ter hoogte van de bedrijfsgebouwen een zodanige geluidssituatie zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen.

Gelet op de afstand van de woning en de makelaardij tot het tracé en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet zal optreden.

Appellanten vrezen tijdens de bouwfase met name hinder vanwege vrachtwagens die gebruik zullen maken van de landwegen. Op dit punt kan allereerst worden verwezen naar hetgeen over hinder in de bouwfase in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Verder is in de Nota van Toelichting bij tracédeel 5 aangegeven dat met betrekking tot het voorkomen van hinder tijdens de bouw- en aanlegfase maatregelen worden getroffen, met name ten aanzien van aanvoer van grondstoffen, bouw van kunstwerken, geluidhinder, grondwater-onttrekking en verkeersafwikkeling. Niet is gebleken dat de maatregelen ontoereikend zullen zijn. Dit bezwaar geeft dan ook onvoldoende aanleiding om het tracebesluit HSL-Zuid onredelijk te oordelen.

Niet is gebleken van een concreet voornemen van appellanten tot de bouw van een tweede bedrijfswoning, zodat de Minister heeft kunnen volstaan met de verwijzing naar de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.
Het beroep is ongegrond.

P. van Emmerik en I. van Emmerik-Reedijk

Appellanten wonen aan de Eerste Kruisweg 22 en houden op dit perceel een stoeterij. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder en waardevermindering van hun perceel met de woning en stoeterij.

De woning ligt op ongeveer 250 meter ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal geen geluidscherm worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellanten 62 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd. Er is afgezien van plaatsing van een geluidscherm aangezien plaatsing zeer aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt. Verder zou het scherm een storend element in het landschap gaan vormen. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van de geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Gebleken is dat de Minister bij zijn afweging of al dan niet geluidwerende maatregelen worden getroffen abusievelijk is uitgegaan van een geluidbelasting bij de desbetreffende woning van 61 dB(A) in plaats van de

te verlenen hogere waarde van 62 dB(A). De Afdeling acht dit verschil evenwel niet zodanig dat de Minister, indien hij zich op de correcte geluidbelasting zou hebben gebaseerd, tot een andere afweging inzake het treffen van geluidwerende voorzieningen had moeten komen.

De stoeterij, of deze nu een bedrijfsobject of een recreatieobject is, kan niet worden aangemerkt als woning of ander geluidgevoelig gebouw of terrein zoals bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd. Onvoldoende aannemelijk is echter dat bij de stoeterij een zodanige geluidssituatie zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen.

Wat de door appellanten verwachte waardevermindering van hun perceel betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

J.M. van de Pouw Kraan en anderen ten aanzien van L.J. Reedijk

Appellant woont aan de Boendersweg 38 en exploiteert een biologisch akker-/tuinbouwbedrijf. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder en trillinghinder.

De woning en bedrijfsbebouwing liggen op ongeveer 250 meter ten westen van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal geen geluidscherm worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellant 59 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd.

Er is afgezien van plaatsing van een geluidscherm aangezien plaatsing zeer aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt. Verder zou het nodige scherm een storend element in het landschap gaan vormen.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van de geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Gelet op de afstand van de woning en de bedrijfsgebouwen tot het tracé en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet zal optreden.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor wat betreft L.J. Reedijk geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is in zoverre ongegrond.

J.M. van de Pouw Kraan en anderen ten aanzien van P.A. van der Ree

Appellant woont aan de Nassaulaan 95 te Puttershoek, exploiteert een akkerbouwbedrijf en heeft aan de Tweede Kruisweg een perceel waarop hij bomen kweekt. Op dit perceel staat een bedrijfsgebouw. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder en trillinghinder.

De woning van appellant ligt op meer dan 500 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Het perceel aan de Tweede Kruisweg grenst direct aan de gronden die nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid. Het bedrijfsgebouw ligt op ongeveer 125 meter van het tracé van de HSL-Zuid.

De woning ligt buiten de spoorwegzone van 500 meter, zodat de in het Besluit geluidhinder spoorwegen neergelegde normering in dit geval niet geldt. Gelet hierop heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat de door appellant gestelde geluidhinder bij de woning zich niet zal voordoen. Het bedrijfsgebouw en de bedrijfsgronden kunnen niet worden aangemerkt als woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen als bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd. Onvoldoende aannemelijk is echter dat bij het bedrijfsgebouw en de bedrijfsgronden een zodanige geluidssituatie zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen.

Gelet op de afstand van de woning en het bedrijfsgebouw tot het tracé en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet zal optreden.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor wat betreft P.A. van der Ree geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is in zoverre ongegrond.

J.M. van de Pouw Kraan en anderen ten aanzien van J. Sintnicolaas

Appellant woont aan de Boendersweg 16a. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder en trillinghinder.

De woning ligt op ongeveer 1 kilometer ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid. De woning ligt ruim buiten de spoorwegzone van 500 meter,

zodat de in het Besluit geluidhinder spoorwegen neergelegde normering in dit geval niet geldt. Gelet hierop heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat de door appelland gestelde geluidhinder zich niet zal voordoen.

Gelet op de afstand van de woning tot het tracé en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet zal optreden.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor wat betreft J. Sintnicolaas geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is in zoverre ongegrond.

gemeente Strijen

J.M. van de Pouw Kraan en anderen ten aanzien van J. Verhoeven

Appelland woont aan Mookhoek 97 en exploiteert ter plaatse een akkerbouw-/tuinbouwbedrijf. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op doorsnijding van zijn bedrijfsgronden en gewasschade, trillinghinder, waardevermindering van de woning en geluidhinder.

Het akkerbouw-/tuinbouwbedrijf heeft een oppervlakte van ongeveer 40 hectare. Ongeveer 3 hectare van de gronden is opgenomen in het tracébesluit. Gebleken is dat de gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid. Het tracé van de HSL-Zuid doorsnijdt de bij appelland in gebruik zijnde percelen. Niet is gebleken dat ontsluiting van de percelen niet meer mogelijk is. Aannemelijk is dat het verlies van de gronden niet zodanig groot is dan wel de doorsnijding van het perceel niet zodanig is dat de bedrijfsvoering onaanvaardbaar zal worden belemmerd en het bedrijf niet langer rendabel zal kunnen worden geëxploiteerd. Gelet op het vorenstaande geeft het grondverlies en de doorsnijding van de percelen onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk te oordelen.

Appelland vreest voor gewasschade na aanleg van de HSL door stofoverlast en uitstoot van minerale oliën vanwege de hogesnelheidstrein en de hydrologische effecten van de tunnelbak.

Gelet op de kortste afstand van de gronden tot het tracé van 20 meter en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat die stofoverlast niet zal optreden. De hogesnelheidstrein wordt door middel van elektriciteit aangedreven en niet door middel van fossiele brandstoffen, zodat uitstoot van minerale oliën niet plaatsvindt.

Ter hoogte van de bedrijfsgronden van appelland zal de HSL-Zuid in een tunnelbak tot ongeveer een diepte van 4 meter onder maaiveldniveau worden gelegd. Voor verdiepte ligging is gekozen om de langs de Strijensedijk gelegen dichte lintbebouwing in Mookhoek te ontzien en zo min mogelijk de cultuurhistorische waarde van de Strijensedijk aan te tasten. De

Minister heeft naar het oordeel van de Afdeling, hoewel niet uitgesloten is dat de tunnelbak de stroming en het peil van het grondwater zal beïnvloeden, in redelijkheid doorslaggevende betekenis kunnen toekennen aan het ontzien van de lintbebouwing en het behoud van de cultuurhistorische waarde. Appellant vreest verder voor gewasschade tijdens bouwwerkzaamheden door stofoverlast en zandinwaaiing.

In de Nota van Toelichting bij tracédeel 5 is aangegeven dat met betrekking tot het voorkomen van overlast tijdens de bouw- en aanlegfase maatregelen worden getroffen, met name ten aanzien van aanvoer van grondstoffen, bouw van kunstwerken, geluidhinder, grondwateronttrekking en verkeersafwikkeling. Mede in verband hiermee is niet aannemelijk geworden dat de schade zodanig zal zijn dat de Minister in verband daarmee het tracébesluit op dit punt in redelijkheid niet heeft kunnen vaststellen. Indien ondanks de maatregelen toch schade zou ontstaan, kan schadevergoeding worden verzocht.

Gelet op de afstand van de woning en de bedrijfsgebouwen tot het tracé van meer dan 85 meter en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet zal optreden.

Wat de door appellant verwachte waardevermindering van de woning betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Ter hoogte van de woning ligt de HSL-Zuid verdiept om de Mookhoek onderlangs te passeren. Ter plaatse zal een geluidscherm van 2 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst.

In het akoestische onderzoek ontbreekt de woning van appellant. Evenmin blijkt uit andere stukken hoeveel de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellant zal bedragen. De woning ligt binnen de bij de HSL-Zuid behorende spoorwegzone, zodat een onderzoek naar de geluidbelasting niet achterwege had mogen blijven.

Het beroep van appellant is in zoverre gegrond, in verband waarmee het tracébesluit HSL-Zuid in zoverre wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht dient te worden vernietigd, zoals nader is aangegeven in het dictum. Het beroep geeft echter geen aanleiding voor het oordeel dat binnen de in de PKB HSL-Zuid opgenomen bandbreedte geen aanvaardbaar tracé voor de HSL-Zuid zou kunnen worden vastgesteld, zodat het beroep voor zover gericht tegen de PKB HSL-Zuid ongegrond is.

De bedrijfsgebouwen en bedrijfsgronden kunnen niet worden aangemerkt als woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen als bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd.

Onvoldoende aannemelijk is echter dat bij de bedrijfsgebouwen en de bedrijfsgronden een zodanige geluidssituatie zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor wat betreft J. Verhoeven, behalve op het genoemde punt ten aanzien van de geluidssituatie bij de woning, geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is in zoverre voor het overige ongegrond.

gemeente Dordrecht

J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van C.B. Schoemakers en D.B. Schoemakers

Appellanten wonen aan de Polder Oudendijk 2 en exploiteren ter plaatse een akker-/tuinbouwbedrijf. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder, trillinghinder en verlies van gronden.

De woningen liggen op ongeveer 900 meter en de bedrijfsgronden op ongeveer 200 meter ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid. De woningen liggen ruim buiten de spoorwegzone van 500 meter, zodat de in het Besluit geluidhinder spoorwegen neergelegde normering niet geldt. Gelet hierop heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat de door appellanten gestelde geluidhinder zich niet zal voordoen. Wat betreft de vrees van appellanten voor geluidhinder vanwege de verbreding van de A16, constateert de Afdeling dat in de bestreden besluiten niet is voorzien in een verbreding van de A16 ter hoogte noch in de nabije omgeving van de woningen van appellanten. Dit bezwaar treft derhalve geen doel.

Gelet op de afstand van de woningen en de bedrijfsgronden tot het tracé en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet zal optreden.

Het akker-/tuinbouwbedrijf heeft een oppervlak van ongeveer 50 hectare. Ongeveer 35 hectare wordt door appellanten gepacht. Hiervan is ongeveer 13 hectare in het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen als < bouwzone >. Gebleken is dat deze gronden nodig zijn voor een tijdelijk gronddepot in verband met de aanleg van de tunnel onder de Dordtsche Kil voor de HSL-Zuid.

Aannemelijk is dat het tijdelijk grondverlies er niet toe zal leiden dat het bedrijf ter plaatse niet meer rendabel zal kunnen worden geëxploiteerd. Verder is niet gebleken van aanwijzingen dat de verpachter van de gronden naar aanleiding van het tijdelijk gebruik van de gronden als gronddepot geen verlenging van de pachtovereenkomst zou wensen. Voorts heeft de Minister verwezen naar de schadevergoedingsregeling. Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat inmiddels overeenstemming is bereikt met appellanten over een vergoeding aan hen voor het gebruik van de gronden, waaronder tevens de overhoek is begrepen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor wat betreft C.B. Schoemakers en D.B. Schoemakers geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is in zoverre ongegrond.

Tracédeel 6

Het tracé van de HSL-Zuid ligt vanaf het Hollandsch Diep tot aan de Mark gebundeld met de bestaande spoorlijn Dordrecht-Breda en vanaf Zevenbergschen Hoek ook met het tracé van de A16. Daarvan zal de as tussen Zevenbergschen Hoek en het knooppunt Zonzeel plaatselijk tot 72 meter en tussen het knooppunt Zonzeel en Prinsenbeek plaatselijk tot 49 meter naar het westen worden verschoven en (onder meer) de rijbaan tot 2x3 rijstroken worden verbreed.

Het tracé van de HSL-Zuid daalt vanaf de brug over het Hollandsch Diep naar een maaiveldligging. Direct na de brug gaan de Zwaluwsedijk en de industriespoorlijn Moerdijk op maaiveldniveau onder het tracé door. De Binnenmoerdijksebaan zal met een viaduct over de sporenbundel worden geleid. Ter hoogte van de Bredasedijk (km 31.2) begint het tracé te stijgen om met een viaduct de spoorlijn Dordrecht-Roosendaal te kruisen. Daarna ligt het tracé tot aan de Mark op maaiveldniveau.

Ten zuiden van Zevenbergschen Hoek (km 33.8-34.9) zal een viaduct voor intak- en uittakspoor worden aangelegd voor het medegebruik van het HSL-Zuid tracé door binnenlandse treinen. Dit viaduct zal over de sporenbundel worden aangelegd. Het HSL-Zuid tracé, de bestaande spoorlijn Dordrecht-Breda en het tracé van de A16 zal de Langeweg (km 34.9) en het knooppunt Zonzeel op maaiveldniveau onderlangs kruisen. Daarna stijgen het HSL-Zuid tracé en de bestaande sporenbundel om de Mark met twee vaste bruggen, met een tussenruimte van 25 m, te kruisen.

De verenigingen Kring Baronie en Kring Langstraat van de Noord-Brabantse Christelijke Boerenbond en de vereniging Kring Noord-Brabant van de Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisatie ZuidMiddenOost

De bezwaren van appellanten, die zowel tegen het tracébesluit HSL-Zuid als tegen het tracébesluit A16 zijn gericht, hebben betrekking op de termijn waarbinnen agrarische bedrijven hun aan te kopen of te onteigenen gronden moeten opleveren, de omrijschade voor agrarische bedrijven bij Zevenbergschen Hoek, natuurcompensatie en geluidhinder.

Voor zover appellanten vrezen dat land- en tuinbouwbedrijven waarvan de gronden moeten worden verworven, onvoldoende tijd zullen krijgen om een geschikte alternatieve locatie te zoeken en de nodige vergunningen te verwerven om op een nieuwe locatie te kunnen beginnen, stelt de Afdeling vast dat het moment waarop het bestaande gebruik van de te verwerven gronden daadwerkelijk zal moeten zijn beëindigd, geen regeling vindt in het tracébesluit en daarin niet behoeft te worden geregeld. Dit zal moeten worden gezien in het verwervingstraject. In dit verband heeft de Minister gesteld dat ook de schade die bedrijven lijden als gevolg van het verschil in tijd tussen vertrek en vestiging op een nieuwe plaats in de schadeloosstelling zal worden verdisconteerd.

Voor zover appellanten van mening zijn dat door de in de tracébesluiten HSL-Zuid en A16 gekozen oplossingen voor de kruisende verbindingen bij Zevenbergschen Hoek te grote omrijschade zal ontstaan voor agrarische bedrijven, blijkt uit de tracébesluiten HSL-Zuid en A16 het volgende. Met de aanleg van de HSL-Zuid zullen de huidige, gelijkvloerse spoorwegovergangen in de Bredasedijk, de Ewoudsdam, de Hoofdstraat/Moerdijkseweg en de Hoge Zeedijk komen te vervallen. De Hoofdstraat zal aan de oostzijde van de spoorbaan worden omgeleid en zal ter plaatse van de Bredasedijk over het bestaande spoor, de HSL-Zuid en de A16 worden geleid. Daar zal ook de ontsluiting op de A16 worden gemaakt. De doorgang van de Moerdijkseweg/Achterdijk onder de A16 komt eveneens te vervallen. De Hoge Zeedijk wordt verlegd om aan te sluiten op de Driehoefijzerstraat. Ook deze verlegde Hoge Zeedijk zal over de sporenbundel en de A16 worden geleid. Omdat er in de nieuwe situatie ongeveer 2 km ligt tussen de beide kruisende verbindingen (omgeleide Hoofdstraat en verlegde Hoge Zeedijk), voorzien de tracébesluiten ter hoogte van de kern van Zevenbergschen Hoek in een extra verbinding voor fietsers in de vorm van een viaduct over de A16, de spoorlijn Dordrecht-Roosendaal, de spoorlijn Dordrecht-Breda en de HSL-Zuid. Dit viaduct loopt vanaf de Achterdijk en sluit aan op de straten van Zevenbergschen Hoek.

Appellanten hebben zich primair op het standpunt gesteld dat de huidige gelijkvloerse spoorwegovergangen in stand moeten worden gelaten. De Afdeling stelt vast dat de afsluiting van de bestaande, gelijkvloerse spoorwegovergangen past binnen het beleid van de Minister tot het terugdringen van het aantal gelijkvloerse spoorwegovergangen, aangezien die een bron van gevaar vormen. Gezien dit beleid dat op zichzelf niet onredelijk is en gegeven de hoge snelheden waarmee de HSL-Zuid zal rijden, heeft de Minister kunnen besluiten geen gelijkvloerse kruisingen met de HSL-Zuid in het tracébesluit op te nemen. Voorts is aannemelijk dat bij de Hoge Zeedijk de afstand tussen de bestaande sporen en de HSL-Zuid te gering zal zijn om de bestaande overgang te laten aansluiten op een tunnel of een viaduct onder dan wel over de HSL-Zuid. Ter hoogte van de Hoofdstraat zou handhaving van de bestaande gelijkvloerse kruising, vanwege de enigszins verhoogde ligging van de HSL-Zuid, technisch gezien wel mogelijk zijn, maar de Minister heeft het resultaat daarvan in redelijkheid kunnen afwijzen, omdat er dan aan weerszijden van de onderdoorgang onder de HSL-Zuid verkeersgevaarlijke, gelijkvloerse spoorwegovergangen zouden zijn, het lange viaduct onder de HSL-Zuid uit sociaal oogpunt onveilig is en bovendien het handhaven van de gelijkvloerse spoorwegovergangen een gat zou slaan in de geluidwerende voorzieningen.

Om de nadelen die verbonden zijn aan het vervallen van de bestaande spoorwegovergangen zoveel mogelijk te verzachten heeft de Minister bij de totstandkoming van de tracébesluiten HSL-Zuid en A16 een aantal varianten onderzocht voor alternatieve verbindingswegen voor zowel het gemotoriseerde als het langzame verkeer.

Appellanten hebben zich subsidiair op het standpunt gesteld dat de Minister de variant had moeten kiezen waarbij tussen de Achterdijk en de Hoge Zeedijk een parallelweg zou worden aangelegd.

Uit de effectbeoordeling en -vergelijking zoals deze in de Nota van Toelichting bij het tracébesluit is opgenomen en ter zitting nader is toegelicht, komt naar voren dat deze als A1 aangeduide variant het verlies van landbouwgronden en de sloop van nog een woning zou betekenen en veel duurder zou zijn dan de in de tracébesluiten gekozen oplossing. Deze oplossing voorziet tevens in de aanleg van een fietsverbinding over de A16 en de sporenbundel, waardoor de afstand vanaf de Achterdijk tot aan het centrum van Zevenbergschen Hoek - naar onweersproken is gesteld - voor fietsers en voetgangers tot ongeveer 1.9 kilometer zal worden teruggebracht. De route zal voor het langzame verkeer aanzienlijk langer zijn ingeval van aanleg van enkel de westelijke parallelweg. Voor zover appellanten hebben betoogd dat zij de voorkeur geven aan een verkorte fietsroute, overweegt de Afdeling dat ter zitting aannemelijk is geworden dat de westelijke parallelweg in combinatie met een verkorte fietsroute ook duurder zal zijn dan de in de tracébesluiten gekozen oplossing, en steiler. Het aanleggen van de westelijke parallelweg zonder fietsroute zal weliswaar de omrijafstand voor motorvoertuigen verminderen, maar die voor langzaam verkeer vergroten. De omrijshade voor agrariërs, waarvan de Afdeling ter zitting niet is gebleken dat die op zichzelf gezien onevenredig zou zijn, kan volgens de Minister worden beperkt, indien de betrokken agrariërs meewerken aan een op gang gebrachte, vrijwillige kavelruil. Daarmee kan worden bewerkstelligd dat verschillende bedrijven die grond moeten afstaan voor het tracé kunnen worden gecompenseerd en bedrijven met gronden aan beide zijden van Zevenbergschen Hoek kunnen worden geherstructureerd. Gelet op het vorenstaande kan op grond van hetgeen appellanten hebben aangevoerd niet worden geoordeeld dat de Minister na afweging van de betrokken belangen niet in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor het niet opnemen in de tracébesluiten van een westelijke parallelweg.

Appellanten zijn van mening dat het verlies aan natuurgronden ten onrechte elders, onder meer ten koste van landbouwgronden, wordt gecompenseerd, terwijl het verlies aan landbouwgronden alleen geldelijk wordt vergoed. Bovendien stellen zij dat de natuurcompensatie in het Brabantse deel van de HSL-Zuid veel strenger plaatsvindt dan volgens de uitgangspunten van het Structuurschema Groene Ruimte zou moeten, waardoor allerlei nader door hen genoemde gebieden ten onrechte in de compensatie worden betrokken. Daarover overweegt de Afdeling het volgende.

In het tracébesluit HSL-Zuid is bepaald dat bij de realisering van de HSL-Zuid en de werken aan de A16 natuurcompensatie zal plaatsvinden volgens de uitgangspunten van het Structuurschema Groene Ruimte. Hiertegen verzetten appellanten zich niet.

Voorts is aangegeven de omvang en de kwaliteit van de te compenseren gebieden en dat in nauw overleg met de betrokken overheden, natuur- en landbouworganisaties en recreatieschappen daarop gebaseerde natuurcompensatieplannen zullen worden uitgewerkt.

Ook het tracébesluit A16 bevat een bepaling inzake de natuurcompensatie. Aangezien in de tracébesluiten niet bindend is neergelegd waar en op welke wijze compensatie zal plaatsvinden, is naar het oordeel van de Afdeling in

die besluiten ten aanzien van de natuurcompensatie alleen vastgelegd volgens welke uitgangspunten deze zal plaatsvinden.

Appellanten zullen hun bezwaren - ook die omtrent de omvang en de kwaliteit van de gebieden waarvoor de compensatieverplichting geldt - in het kader van de besluitvorming ter verwezenlijking van de compensatie ten volle kunnen inbrengen. Voorts heeft de Minister ter zitting verklaard dat de compensatiegronden alleen op minnelijke basis zullen worden verworven. Gelet op het vorenstaande treffen deze bezwaren geen doel.

Voor zover appellanten aanvoeren dat in het gebied tussen de Mark en Prinsenbeek-Noord onvoldoende is gedaan om de negatieve effecten van de ruimtelijke ingreep te verzachten en zij bestrijden dat geluidschermen daar de openheid van het landschap zouden aantasten, overweegt de Afdeling het volgende.

De Minister heeft voldoende aannemelijk gemaakt dat het gebied tussen de rivier de Mark en Prinsenbeek - ondanks de aanwezigheid van de A16, de HSL-Zuid, de spoorlijn Dordrecht-Breda en een rioolwaterzuiveringsinstallatie - een landelijk karakter heeft en in het algemeen wordt gekenmerkt door een grote openheid en vergezichten. Om de negatieve effecten van de ruimtelijke ingreep te verzachten zal langs de HSL-Zuid en langs de A16 beplanting worden aangebracht en zullen ecologische inpassingsmaatregelen worden getroffen, waardoor volgens de Minister riet- en moerasvegetaties kunnen floreren en waardoor de ecologische verbindingzone van de zuidoever van de Mark veilig wordt gesteld. Ook zal een droge duiker worden aangelegd voor amfibieën en kleine zoogdieren die langs de dijken van de Mark migreren. Plaatsing van geluidschermen zoals appellanten voorstaan, zou volgens de Minister over een grote lengte nodig zijn, voordat het gewenste afschermingseffect zal ontstaan. Deze schermen zullen, aldus de Minister, door hun omvang afbreuk doen aan de openheid van het landschap en onaanvaardbaar hoge kosten met zich brengen. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt noch is de Afdeling anderszins gebleken dat het standpunt van de Minister onjuist zou zijn. Voorts is gesteld noch gebleken dat de geluidbelasting vanwege spoorweg- en wegverkeer in dit gebied, waarin naar onweersproken is gesteld geen woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder liggen, en waarvan evenmin gebleken is dat dit is aangemerkt als milieubeschermingsgebied voor stilte, onaanvaardbaar hoog zal zijn. Gelet hierop kan niet worden staande gehouden dat de Minister niet in redelijkheid van het plaatsen van geluidschermen in dit gebied heeft kunnen afzien, noch dat in de tracébesluiten overigens onvoldoende inpassingsmaatregelen in het gebied bij de Mark zouden zijn voorzien.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat de tracébesluiten HSL-Zuid en A16 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zouden zijn. Het beroep is ongegrond.

gemeente Moerdijk

De heer en mevrouw M.J.C. Cornelisse

Appellanten hebben een agrarisch bedrijf aan de Zwaluwse dijk 7. Hun bezwaren, die zowel tegen het tracébesluit HSL-Zuid als tegen het tracébesluit A16 zijn gericht, betreffen - voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest - geluidhinder en de aanleg van een groenstrook langs het tracé van de HSL-Zuid.

Appellanten bestrijden niet de noodzaak van het opnemen in het tracébesluit HSL-Zuid van een smalle inpassingsstrook langs het HSL-Zuid tracé, maar zij vrezen schade als gevolg van bladafval en schaduwwerking. Ook vragen zij garanties voor een goede ontwatering van hun gronden.

De Minister heeft te kennen gegeven dat de uiteindelijke invulling van de inpassingszone en de te kiezen beplanting in overleg met de gemeente zal geschieden, in welk kader mogelijke negatieve gevolgen aan de orde zullen komen, en dat, nu het tracébesluit als doelstelling aangeeft een natte ecologische verbinding te creëren, geen schaduwwerking of bladafval behoeft te worden verwacht, hetgeen de Afdeling juist voorkomt. Voorts heeft de Minister toegezegd bij de uitvoering van het tracébesluit voor een goede afwatering van de gronden van appellanten te zullen zorg dragen.

De woning van appellanten ligt tussen de tracés van de HSL-Zuid en van de A16, ongeveer 150 meter van de HSL-Zuid en ongeveer 350 meter van de A16.

Wat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellanten vanwege de A16 betreft, is berekend dat deze door de wijzigingen aan de A16 niet zal veranderen.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid 67 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomende hogere waarde is aangevraagd.

Appellanten hebben gesteld dat de Minister bij de beoordeling van de geluidhinder vanwege de HSL-Zuid onjuiste voorkeursgrenswaarden voor hun woning heeft gehanteerd, doordat hij in de situatie dat de HSL-Zuid langs het bestaande spoor komt te liggen ten onrechte is uitgegaan van een wijziging van een spoorweg. In dat verband is gesteld dat het de intentie van de wetgever is dat de normering voor de aanleg van een nieuwe spoorweg geldt, indien doelmatiger materialen en technieken toepasbaar zijn, hetgeen mogelijk is nu de HSL in zijn geheel naast de bestaande spoorlijn komt te liggen.

Ingevolge artikel 1, eerste lid, onder d, van het Besluit geluidhinder spoorwegen wordt onder een wijziging van een spoorweg verstaan een wijziging met betrekking tot een aanwezige spoorweg, die verandering brengt in de omstandigheden welke ingevolge de regels die gelden bij de vaststelling van de geluidbelasting vanwege die spoorweg in acht genomen moeten worden.

Voor het bovenstaande standpunt met betrekking tot de intentie van de wetgever kan geen steun worden gevonden in de wetsgeschiedenis.

De Minister heeft zich op het standpunt gesteld dat de HSL-Zuid en de bestaande lijn door de geringe onderlinge afstand als één sporenbundel

kunnen worden gezien. De HSL-Zuid en de bestaande lijn vormen één geluidbron. De aanleg van de HSL-Zuid moet daarom worden gezien als een uitbreiding van de reeds bestaande spoorlijn.

Vanaf km 28.3 tot km 41.3, dit deel betreft de gemeenten Moerdijk, Drimmelen en een deel van Breda, wordt de HSL-Zuid langs de spoorlijn Dordrecht-Breda aangelegd. Ter hoogte van de woning van appellanten bedraagt de afstand tussen de HSL-Zuid en de bestaande lijn 25 meter. Tussen de HSL-Zuid en de bestaande lijn liggen geen geluidgevoelige objecten of terreinen.

Gelet op deze omstandigheden komt het standpunt van de Minister de Afdeling niet onjuist voor. Hij heeft derhalve tot de conclusie kunnen komen dat ter hoogte van de woning van appellanten sprake is van een wijziging op of aan een spoorweg en terecht de in artikel 11, eerste lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen neergelegde normering toegepast.

De Minister heeft in redelijkheid kunnen afzien van het onttrekken van de woning aan de bestemming. Weliswaar overschrijdt de geluidbelasting de grens van 65 dB(A) waarboven de Minister in beginsel geen hogere waarde aanvraagt, maar nu sprake is van een alleenstaande, voor de bedrijfsvoering noodzakelijke, agrarische bedrijfswoning en de geluidbelasting de in artikel 9 juncto artikel 28 van het Besluit geluidhinder spoorwegen gestelde grens van 70 dB(A) - tot welke grens hogere waarden kunnen worden verleend - niet overschrijdt, heeft de Minister in redelijkheid een uitzondering kunnen maken op zijn beleid en kunnen afzien van het onttrekken van de woning aan de woonbestemming. Overigens is de Afdeling ook niet gebleken dat appellanten het gebruik van de woning willen beëindigen.

Er is afgezien van plaatsing van een geluidscherm, aangezien plaatsing aanzienlijke kosten mee zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij alleen de woning van appellanten zou worden bereikt.

Wel zullen zo nodig maatregelen moeten worden getroffen om de geluidbelasting in de woning van appellanten terug te brengen tot een binnenwaarde van 37 dB(A). Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Ook wat de cumulatie van geluid betreft, is niet gebleken dat ter plaatse een onaanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat zal ontstaan. In dit verband heeft de Minister verklaard dat geluidonderzoek heeft uitgewezen dat de geluidbelasting vanwege het op korte afstand van de woning van appellanten gelegen industriespoorlijntje van Lage Zwaluwe naar Moerdijk de waarde van 57 dB(A) niet zal overschrijden, zelfs indien wordt uitgegaan van de maximale gebruiksprognoses. De Afdeling heeft geen reden te twijfelen aan de juistheid van het standpunt van de Minister.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid of het tracébesluit A16 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zouden zijn.

Het beroep is ongegrond.

Eshuis B.V.

Appellante, die zich in haar beroep zowel tegen het tracébesluit HSL-Zuid als tegen het tracébesluit A16 richt, heeft aan de Streeplandseweg 2 en 35 te Zevenbergschen Hoek onder meer een groot- en tussenhandelsbedrijf in grondverzet- en bouwmachines.

Haar bezwaren tegen het tracébesluit HSL-Zuid, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, betreffen de situering van een bouwlocatie ten behoeve van de aanleg van de HSL-Zuid ter hoogte van haar bedrijf.

De gronden die appellante huurt maken onderdeel uit van deze bouwlocatie. Voor zover appellante heeft gesteld dat zou zijn verzuimd de bouwlocatie als <inpassingszone> aan te duiden, stelt de Afdeling vast dat uit het tracébesluit HSL-Zuid niet valt op te maken dat de bouwlocatie tevens is bestemd voor <inpassingszone>. Ook anderszins is daarvan niet gebleken. Voorts blijkt uit de Nota van Toelichting bij tracédeel 6 van het tracébesluit dat een afweging is gemaakt tussen deze locatie en een locatie ten noorden van de Binnenmoerdijksebaan. Voor eerstgenoemde locatie is gekozen, omdat enerzijds de nadelige effecten op de ecologie in vergelijking met de noordelijke variant minder groot zijn, nu deze locatie op grotere afstand van het Hollandsch Diep ligt en anderzijds omdat een met betrekking tot de woningen aan de Streeplandseweg bestaande, ongewenste woon- en leefsituatie - ingeklemd tussen de spoorbanen en de A16 - hierdoor wordt opgelost. Bovendien zal aan de wens van de gemeente worden voldaan om na de aanleg van de HSL-Zuid ter plaatse een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen. Hetgeen appellante heeft aangevoerd leidt de Afdeling niet tot het oordeel dat de Minister niet in redelijkheid voor deze locatie heeft kunnen kiezen. De Afdeling volgt appellante voorts niet in haar stelling dat de definitie van het begrip <bouwzone> zoals gehanteerd in het tracébesluit niet zou toelaten dat de gronden na afloop van de aanleg van de HSL-Zuid aan een ander dan de huidige eigenaar in eigendom worden gegeven. De Minister stelt zich op het standpunt dat het weliswaar niet uitgesloten is dat het bedrijf van appellante te zijner tijd inpasbaar zal zijn op het ter plaatse aan te leggen bedrijventerrein, maar dat de bereikbaarheid van haar bedrijf gedurende de aanleg van de HSL-Zuid niet kan worden gegarandeerd. De Minister heeft zich dan ook op het standpunt kunnen stellen dat het bedrijf van appellante ter plaatse niet kan worden gehandhaafd.

Wat de wijze van verwerving betreft, kan worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellante van het grondverlies zijn onderhandelingen gevoerd over bedrijfsverplaatsing. Overigens heeft de Minister onweersproken gesteld dat inmiddels met appellante overeenstemming is bereikt over hervestiging van haar bedrijf op een locatie in Moerdijk.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Nu hiervoor is vastgesteld dat het bedrijf van appellante door de aanleg van de HSL-Zuid ter plaatse niet kan worden gehandhaafd en de bij appellante in gebruik zijnde gronden niet tevens zijn opgenomen in het tracébesluit A16, valt niet in te zien dat de Minister bij de vaststelling van het tracébesluit A16 het belang van appellante onvoldoende zou hebben gewogen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit A16 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond

*v.o.f. De Gouden Leeuw en haar vennoten de heer en mevrouw
W.T.C. van der Made-Joosen*

Appellanten zijn exploitant dan wel eigenaar van een hotel-restaurant aan de Moerdijkseweg 1. Zij vrezen dat zij door de verbreding van de A16 hun bedrijfsactiviteiten niet zullen kunnen voortzetten.

De bedrijfsgronden zijn volledig opgenomen in het tracébesluit A16. Onbestreden is dat die gronden nodig zijn voor de voorziene verbreding van de A16 en dat het bedrijf ter plaatse niet zal kunnen worden gehandhaafd. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellanten zijn onderhandelingen gevoerd over de verwerving van de gronden. Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat appellanten een vervangende locatie - even ten noordwesten van de huidige locatie, in de oksel van de Lapdijk en de te verleggen Moerdijkseweg - is aangeboden, waarvan aannemelijk is dat het hotel-restaurant daar zal kunnen worden heropend.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit A16 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond.

Oliehandel D.C. Berkel B.V.

Appellante is eigenares van het op het terrein van hotel-restaurant De Gouden Leeuw aanwezige onbemande dieserverkooppunt. Appellante stelt zich op het standpunt dat het restaurant en het pompstation tezamen een volledig pakket van faciliteiten voor de fouragering en bevoorrading van chauffeurs en vrachtwagens afkomstig van de A16 bieden en is bevreesd voor beëindiging van haar bedrijfsactiviteiten in de nabijheid van het hotel-restaurant.

De gronden waarop het dieselverkooppunt is gelegen zijn volledig opgenomen in het tracébesluit A16. Onbestreden is dat die gronden nodig zijn voor de voorziene verbreding van de A16 en dat het bedrijf ter plaatse niet zal kunnen worden gehandhaafd. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellante zijn onderhandelingen gevoerd over de verwerving van de gronden in samenhang met de gronden waarop het hotel-restaurant De Gouden Leeuw is gevestigd. Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat appellante naar verwachting haar bedrijf zal kunnen heropenen op de vervangende locatie - even ten noordwesten van de huidige locatie, in de oksel van de Lapdijk en de te verleggen Moerdijkseweg - die de v.o.f. De Gouden Leeuw is aangeboden, en waarvan aannemelijk is dat het hotel-restaurant daar zal kunnen worden heropend.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit A16 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.
Het beroep is ongegrond.

Café-Restaurant Brabant B.V.

Appellante heeft een café-restaurant aan de Oude Moerdijkseweg 20. Zij vreest dat zij door het tracébesluit A16 haar bedrijfsactiviteiten niet zal kunnen voortzetten.

De bedrijfsgronden zijn volledig opgenomen in het tracébesluit A16. Onbestreden is dat die gronden nodig zijn voor de voorziene verbreding van de A16 en dat het bedrijf ter plaatse niet zal kunnen worden gehandhaafd. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellante zijn onderhandelingen begonnen over de verwerving van de gronden, aanvankelijk op basis van reconstructie van het bedrijf op een andere plaats, maar nadien op verzoek van appellante op basis van liquidatie. Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat inmiddels met appellante overeenstemming is bereikt.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit A16 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

De erven J.H. Rijvers

Het beroep richt zich alleen tegen het tracébesluit HSL-Zuid. In het beroepschrift wordt de vrees geuit dat niet het gehele (glas)tuinbouwbedrijf aan de Oude Moerdijkseweg 18 zal worden aangekocht.

Niet in geschil is dat een deel van de bedrijfsgronden nodig is voor de aanleg van de HSL-Zuid (en de verbreding van de A16) en dat het bedrijf ter plaatse niet kan worden gehandhaafd. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen zijn onderhandelingen gevoerd over de verwerving van de benodigde gronden. Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat inmiddels met de erven mondelinge overeenstemming is bereikt.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond.

C.L. Lambregts

Appellant, die zich in zijn beroep alleen richt tegen het tracébesluit HSL-Zuid, is gevestigd aan de Hoofdstraat 125 te Zevenbergschen Hoek. De bezwaren van appellant betreffen de omvang van de ter plaatse voorziene inpassingszone.

Eerst ter zitting heeft appellant nog gesteld dat ten gevolge van de aanleg van de HSL-Zuid de op het bedrijfsterrein aanwezige woning niet meer zal mogen worden bewoond vanwege de te verwachten geluidbelasting aan de gevel van de woning. Gelet op het stadium in de procedure waarin deze stelling naar voren is gebracht en de aard daarvan, moet deze, met het oog op een goede procesorde, bij de beoordeling van het bestreden besluit buiten beschouwing blijven.

Ongeveer 5100 m² van het 8700 m² grote perceel, dat bij appellant in gebruik is als parkeerterrein voor zijn 14 vrachtauto's en voor het overige voor het hobbymatig houden van minipony's, is in het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen als <inpassingszone>. Een ander, aansluitend perceel van ongeveer 2000 m², waarop zich de loods en de kantoren van het bedrijf bevinden, is niet in het tracébesluit opgenomen. Appellant bestrijdt de noodzaak om de inpassingszone een omvang te geven als voorzien in het tracébesluit. Hij wijst er op dat ten zuiden van zijn perceel de inpassingszone maar een derde van de omvang heeft. Hij vreest dat bij gedwongen verkoop van de in geding zijnde grond zijn bedrijfsuitoefening sterk zal worden beknot, zo niet onmogelijk zal worden en tevens dat de hobby van zijn vennoot zal moeten worden beëindigd.

De inpassingszone dient volgens de in het tracébesluit opgenomen tabel voor een parkachtige inrichting met opgaande beplanting als visuele begeleiding van de omleiding en van de entree van Zevenbergschen Hoek. Volgens de Nota van Toelichting bij dit tracédeel zal plaatselijk een aarden wal tegen het geluidscherm worden aangebracht waarin de fietsverbindingen worden opgenomen. De inpassing zelf en de landschappelijke en architectonische vormgeving worden in nauw overleg met de gemeente Moerdijk nog uitgewerkt. De begrenzing en de vorm van de inpassingszone zoals die in het

tracébesluit zijn vastgelegd, zijn, naar de Minister ter zitting heeft toegelicht, bepaald door de vorm van de eerste kavels die direct langs de sporenbundel liggen. Daardoor zal de zone niet overal even groot worden en ter hoogte van de gronden van appellant inderdaad een groter oppervlak beslaan, aldus de Minister.

De Afdeling leidt hieruit af dat er niet een dwingende reden is de inpassingszone ter hoogte van de gronden van appellant de omvang te geven als voorzien in het tracébesluit.

Voorts is de Afdeling uit het verhandelde ter zitting gebleken dat de bedrijfsvoering van appellant in de toekomst aanmerkelijk zal worden gehinderd bij het verlies van de in geding zijnde gronden en dat zijn vennoot op de overblijvende gronden niet in die mate als thans het geval is hobbymatig minipony's zal kunnen houden. Niet is onderzocht in hoeverre het belang van appellant bij een zo ongehinderd mogelijke voortzetting van zijn bedrijfsvoering en van de hobby van zijn vennoot is te verenigen met een goede inpassing van de infrabundel. Onder deze omstandigheden is de Afdeling van oordeel dat het beroep van appellant gegrond is en dat het tracébesluit HSL-Zuid in zoverre het betreft de inpassingszone op de gronden van appellant en het naastliggende daarmee verband houdende deel van de inpassingszone, niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid en mitsdien wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht voor vernietiging in aanmerking komt.

S. Schipper

Appellant, die zich in zijn beroep alleen richt tegen het tracébesluit HSL-Zuid, woont aan de Hoofdstraat 75 te Zevenbergschen Hoek. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op omrijschade vanwege de voorziene ontsluiting van Zevenbergschen Hoek, geluidhinder en vermindering van uitzicht en waardevermindering van zijn woning door de in het tracébesluit voorziene inpassingszone.

Wat betreft het bezwaar omtrent omrijschade, kan allereerst worden gewezen op hetgeen hieromtrent is overwogen bij de bespreking van de bezwaren van de verenigingen Kring Baronie en Kring Langstraat van de Noord-Brabantse Christelijke Boerenbond en de vereniging Kring Noord-Brabant van de Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisatie ZuidMiddenOost.

Verder blijkt uit de stukken dat appelland door het vervallen van de huidige verbinding tussen Hoofdstraat en Achterdijk ongeveer 2 km zal moeten omrijden wanneer hij naar Zevenbergen gaat. Gelet op hetgeen de Afdeling hiervoor bij evengenoemde appellanten heeft overwogen, kan niet worden geoordeeld dat de Minister aan hetgeen appelland op dit punt aanvoert overwegende betekenis had moeten toekennen.

Voorts blijkt uit het akoestisch onderzoek dat door de voorziene plaatsing van een geluidscherm met een hoogte van 4 meter langs de bestaande spoorlijn Lage Zwaluwe-Breda en van een geluidscherm met een hoogte van

6 meter langs het tracé van de HSL-Zuid de geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer aan de gevel van de woning van appelland met 13 dB(A) zal dalen tot 53 dB(A). De Afdeling is niet gebleken dat bij de berekening van de geluidbelasting van onjuiste gegevens zou zijn uitgegaan. Gelet hierop heeft de Minister de geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer aanvaardbaar kunnen achten.

Voor zover appelland stelt dat het uitzicht vanuit zijn woning zal verminderen door de plaatsing van deze geluidschermen en de daartegen te plaatsen aarden wal en dat zijn woning daardoor in waarde zal dalen, overweegt de Afdeling dat onweersproken is gesteld dat de voet van het dijklichaam zich niet aan de rand van de inpassingszone bevindt, maar op ongeveer 150 meter van de woning van appelland. Derhalve kan niet worden geoordeeld dat sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. Verder kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Wat betreft het verlies van uitzicht vanwege de begrenzing van de inpassingszone achter zijn woning, stelt de Afdeling vast dat dit bezwaar een deel van de inpassingszone betreft waarop het beroep van C.L. Lambregts betrekking heeft. Gelet op hetgeen hiervoor bij de bespreking van de bezwaren van C.L. Lambregts is overwogen, kan worden vastgesteld dat evenmin is onderzocht in hoeverre het belang van de onderhavige appelland bij het zo min mogelijk aantasten van zijn woon- en leefomgeving is te verenigen met een goede inpassing van de infrabundel. Derhalve is het beroep van appelland in zoverre gegrond en komt het tracébesluit HSL-Zuid voor zover het betreft de omvang van de inpassingszone ter hoogte van de gronden van appelland ook in verband hiermee in aanmerking voor vernietiging wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Voor het overige geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is voor het overige ongegrond.

J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van J.H. Burgers en D. Burgers

Appellanden, die zich in hun beroep zowel tegen het tracébesluit HSL-Zuid als het tracébesluit A16 richten, hebben een akkerbouwbedrijf aan de Bloemendaalse Zeedijk 39A. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene gedeelte van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op het afsluiten van bestaande spoorwegovergangen en geluidhinder.

Wat betreft het bezwaar omtrent omrijshade, kan allereerst worden gewezen op hetgeen hieromtrent is overwogen bij de bespreking van de bezwaren van de verenigingen Kring Baronie en Kring Langstraat van de Noord-Brabantse Christelijke Boerenbond en de vereniging Kring

Noord-Brabant van de Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisatie ZuidMiddenOost.

Verder blijkt uit de stukken dat appellanten door het vervallen van de huidige verbinding tussen Hoofdstraat en Achterdijk 6 kilometer zullen moeten rijden om hun gronden aan de Achterdijk te bereiken. Deze afstand is weliswaar aanzienlijk, maar is blijkens de stukken thans reeds 3 kilometer. Bovendien heeft de Minister ter zitting gesteld dat door de vrijwillige kavelruil die op gang is gebracht, getracht zal worden aan dit bezwaar van appellanten tegemoet te komen. Gelet hierop en op hetgeen de Afdeling hiervoor bij evengenoemde appellanten heeft overwogen, kan niet worden geoordeeld dat de Minister alle belangen afwegende aan hetgeen appellanten op dit punt aanvoeren overwegende betekenis had moeten toekennen. Voor de uit deze keuze voor appellanten voortvloeiende schade kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Voor zover appellanten stellen geluidoverlast te zullen ondervinden van de HSL-Zuid dan wel de A16, heeft de Minister onweersproken gesteld dat appellanten buiten de geluidzones wonen die voor de HSL-Zuid en de A16 gelden. Gelet hierop heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat zich vanwege de HSL-Zuid en de A16 geen onaanvaardbare geluidhinder zal voordoen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep, voor wat betreft J.H. Burgers en D. Burgers, geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid of het tracébesluit A16 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is in zoverre ongegrond.

J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van P.C. Maris-de Jonge

Appellante, die zich in haar beroep zowel tegen het tracébesluit HSL-Zuid als tegen het tracébesluit A16 richt, woont aan de Bredasedijk 4 te Zevenbergschen Hoek. Haar bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, betreffen geluidhinder.

De woning ligt op ongeveer 200 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Berekend is dat door het talud van de nieuwe ontsluitingsweg van Zevenbergschen Hoek, dat een afschermende werking zal hebben van het geluid van het treinverkeer, de geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer aan de gevel van de woning van appellante ten opzichte van de huidige situatie met 1 dB(A) zal afnemen. In verband daarmee heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de spoorweg aanvaardbaar kunnen achten.

De woning ligt voorts buiten de geluidzone van de A16, zodat niet aan de grenswaarden voor wegverkeer behoefde te worden getoetst. Gelet hierop heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat zich vanwege de A16 geen onaanvaardbare geluidhinder zal voordoen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep, voor wat betreft P.C. Maris-de Jonge, geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid of het tracébesluit A16 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.
Het beroep is in zoverre ongegrond.

J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van J. Veldman

Appellant, die zich in zijn beroep zowel tegen het tracébesluit HSL-Zuid als het tracébesluit A16 richt, woont aan de Achterdijk 189. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op het afsluiten van bestaande spoorwegovergangen, de omrijshade die daardoor zal ontstaan en geluidhinder.

Wat betreft het bezwaar omtrent omrijshade, kan allereerst worden gewezen op hetgeen hieromtrent is overwogen bij de bespreking van de bezwaren van de verenigingen Kring Baronie en Kring Langstraat van de Noord-Brabantse Christelijke Boerenbond en de vereniging Kring Noord-Brabant van de Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisatie ZuidMiddenOost.

Verder blijkt uit de stukken dat appellant door het vervallen van de huidige verbinding tussen Hoofdstraat en Achterdijk enkele honderden meters zal moeten omrijden. De Afdeling acht dit niet onaanvaardbaar. Het station Lage Zwaluwe blijft voorts vanaf de Achterdijk per fiets bereikbaar via de (omgelegde) Moerdijkseweg en de omgelegde Hoofdstraat. Gelet hierop en op hetgeen de Afdeling hiervoor bij evengenoemde appellanten heeft overwogen, kan niet worden geoordeeld dat de Minister aan hetgeen appellant op dit punt aanvoert overwegende betekenis had moeten toekennen.

De woning van appellant ligt ongeveer 350 meter van het tracé van de HSL-Zuid, dat ter plaatse gebundeld ligt met de bestaande spoorlijn. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning vanwege de spoorweg waaronder de HSL-Zuid als gevolg van het plaatsen van een scherm met een hoogte van 6 meter tussen de HSL-Zuid en de bestaande spoorlijn en een scherm met een hoogte van 5 meter aan de oostzijde van de A16, ten opzichte van de huidige situatie zal afnemen. In verband daarmee heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de spoorweg aanvaardbaar kunnen achten.

De woning ligt ongeveer 110 meter van het tracé van de A16. Voor de woning zal in verband met de A16 een saneringswaarde van 65 dB(A) worden vastgesteld. Er zal langs de westzijde van de A16 ter hoogte van de woning geen geluidscherm worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning vanwege de A16 66 dB(A) zal bedragen. Ten gevolge van de wijzigingen aan de A16 zal de geluidbelasting

1 dB(A) toenemen ten opzichte van de saneringswaarde, die tevens de heersende waarde is.

Gelet op het vorenstaande heeft de Minister ook de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar kunnen achten. Weliswaar is ook de Minister van mening dat de cumulatieve geluidbelasting op appellants woning als slecht kan worden aangemerkt, maar uit het vorenstaande blijkt dat deze al slecht was en door de bestreden tracébesluiten slechts in geringe mate zal veranderen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor wat betreft J. Veldman geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid of het tracébesluit A16 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is in zoverre ongegrond.

J.H.A.J. van den Bosch en C.M.F. van Nispen

Appellanten, die zich in hun beroep alleen richten tegen het tracébesluit HSL-Zuid, wonen aan de Frisostraat 1 te Zevenbergschen Hoek. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn gesteld, hebben betrekking op geluidhinder en de waterafvoer van hun perceel.

Een gedeelte van het perceel van appellanten is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid, deels voor de aanleg van het tracé deels voor de inpassing daarvan. Onbestreden is dat deze gronden nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid. Wat de wijze van verwerving betreft, kan worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen.

Voor zover appellanten vrezen dat de afwatering van hun perceel zal verslechteren, heeft de Minister ter zitting toegezegd bij de uitwerking en uitvoering van het project voor een goede afwatering zorg te zullen dragen. Niet is aannemelijk geworden dat in dit verband geen toereikende maatregelen kunnen worden getroffen.

De woning van appellanten ligt ongeveer 120 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer aan de gevel van de woning ten gevolge van het plaatsen van een scherm en een daartegenaan gelegen wal met een hoogte van 7 meter langs de bestaande sporenbundel, ruim onder de voor hun woning geldende grenswaarde zal blijven en ten opzichte van de huidige situatie zal afnemen. In verband daarmee heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de spoorweg aanvaardbaar kunnen achten en kunnen concluderen dat er geen reden aanwezig is de woning van appellanten te slopen.

Ook het beroep van appellanten op het gelijkheidsbeginsel moet falen. De door appellanten bedoelde woningen aan de Hoofdstraat, Van Gilsstraat, Hoge Zeedijk en De Wieken, die in de <HSL-zone> dan wel de <inpassingszone> liggen en zullen worden gesloopt, behoren in tegenstelling tot de woning van appellanten alle tot de eerstelijnsbebouwing

van Zevenbergschen Hoek. Geen van de woningen in de straat waarin appellanten wonen, dient in verband met de realisering van de HSL-Zuid te worden gesloopt. Verder heeft de Minister ter zitting gesteld dat sloop van de woning van appellanten een gat zou slaan in de te handhaven bebouwingslijn, hetgeen de Afdeling niet onjuist voorkomt.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond.

D. Vermue

Appellant, die zich in zijn beroep alleen richt tegen het tracébesluit HSL-Zuid, heeft een agrarisch bedrijf met woning aan de Hoge Zeedijk te Zevenbergschen Hoek. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene gedeelte van de uitspraak aan de orde zijn geweest, betreffen het afsluiten van bestaande spoorwegovergangen en de omrijtschade die daardoor zal ontstaan.

Wat betreft het bezwaar omtrent omrijtschade, kan allereerst worden gewezen op hetgeen hieromtrent is overwogen bij de bespreking van de bezwaren van de verenigingen Kring Baronie en Kring Langstraat van de Noord-Brabantse Christelijke Boerenbond en de vereniging Kring Noord-Brabant van de Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisatie ZuidMiddenOost.

Verder blijkt uit de stukken dat appellant door het vervallen van de huidige verbinding tussen Hoofdstraat en Achterdijk 6,5 kilometer zal moeten rijden om zijn gronden aan de Achterdijk te bereiken. Deze afstand is weliswaar aanzienlijk, maar is blijkens de stukken thans reeds 3,5 kilometer. Bovendien is ter zitting gebleken dat door de vrijwillige kavelruil die op gang is gebracht, aan zijn bezwaar omtrent de bereikbaarheid van zijn gronden aan de Achterweg tegemoet zal kunnen worden gekomen. Gelet hierop en op hetgeen de Afdeling hiervoor bij evengenoemde appellanten heeft overwogen, kan niet worden geoordeeld dat de Minister alle belangen afwegende aan hetgeen appellant op dit punt aanvoert overwegende betekenis had moeten toekennen. Voor de uit deze keuze voor appellant voortvloeiende schade kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond.

maatschap W.J.M. van Laarhoven-Santbergen

Appellante heeft een agrarisch bedrijf met woning aan de Voogdeweg 3 te Zevenbergschen Hoek. Haar bezwaren betreffen uitsluitend de aanleg van een verzorgingsplaats bij km 51.6 die in het tracébesluit A16 is voorzien.

Ongeveer 8345 m² van een ruim 43,7 hectare groot perceel aan de Voogdeweg dat bij appellante in gebruik is als akkerbouwgrond, is opgenomen in het tracébesluit A16 voor de aanleg van een verzorgingsplaats. Appellante, wier bedrijf een totale omvang van circa 85 hectare heeft, bestrijdt de noodzaak van opname van deze gronden in het tracébesluit, omdat de verzorgingsplaats naar haar mening zonder bezwaar 200 meter noordelijker kan worden aangelegd. Bovendien zal naar haar mening een deel van de kavel niet machinaal kunnen worden bewerkt.

De keuze voor de locatie van de verzorgingsplaats is volgens de Minister enerzijds ingegeven door de verkeerstechnische eisen met betrekking tot de afstand tussen op- en afritten, in dit geval de oprit vanaf de omgelegde Hoofdstraat en de afrit naar de verzorgingsplaats, en anderzijds door de verkeersveiligheid. Weliswaar zou, aldus de Minister, aanleg van de verzorgingsplaats 200 meter noordelijker binnen de door hem gehanteerde richtlijn van ten minste 1000 meter tussen op- en afritten passen, maar de afrit van de A16 naar de verzorgingsplaats zou door deze verschuiving achter het viaduct van de Hoge Zeedijk komen te liggen. Daardoor zou het uitzicht van het wegverkeer op de afrit naar de verzorgingsplaats slecht worden en een verkeersgevaarlijke situatie ontstaan. Bovendien zou dan, naast de gronden van een derde, ook nog een deel van de pachtgronden van appellante nodig zijn. De Afdeling acht dit standpunt van de Minister niet onredelijk.

Voor zover appellante een andere, minder grondbeslag vergende indeling van de verzorgingsplaats heeft voorgesteld waardoor haar pachtgronden kunnen worden ontzien, heeft de Minister zich op het standpunt gesteld dat deze indeling zich niet verdraagt met de eisen die tegenwoordig aan verzorgingsplaatsen worden gesteld wat betreft het gescheiden houden van vracht- en personenverkeer en een adequate groenvoorziening voor het recreëren van de weggebruikers. Dit standpunt komt de Afdeling niet onaannemelijk voor.

Voorts acht de Afdeling het niet aannemelijk dat het verlies van de in het tracébesluit opgenomen grond er toe zal leiden dat de bedrijfsvoering van appellante niet meer rendabel zal zijn.

Wat de wijze van verwerving betreft kan worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellante zijn onderhandelingen gevoerd over compensatie. In dat verband heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat appellante inmiddels een aanbod is gedaan en dat in dat aanbod de overhoek is begrepen die aan de zuidoostzijde van het te verwerven perceel ligt.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit A16 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is ongegrond.

maatschap Timmermans

Appellante heeft een agrarisch bedrijf met woning aan de Noordseweg 4 te Langeweg. Haar bezwaren hebben betrekking op geluidhinder, trillinghinder en waardevermindering. Nu de Afdeling hiervoor in het algemene deel ten aanzien van de ontvankelijkheid heeft vastgesteld dat het beroep van appellante voor zover gericht tegen het tracébesluit A16 niet-ontvankelijk is, heeft de navolgende beoordeling van de bezwaren van appellante uitsluitend betrekking op het tracébesluit HSL-Zuid.

De woning ligt ongeveer 260 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal langs de HSL-Zuid geen geluidscherm worden geplaatst. Weliswaar zal bij de woning van appellante langs de A16 een geluidscherm met een hoogte van 4 meter worden geplaatst, maar dit geluidscherm heeft volgens het gehouden akoestisch onderzoek geen invloed op de geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning vanwege spoorwegverkeer ten hoogste 61 dB(A) zal bedragen en derhalve niet met meer dan 2 dB(A) zal toenemen. De Afdeling is niet gebleken dat de Minister bij de berekening van de geluidbelasting ten onrechte de heersende geluidbelasting vanwege de spoorweg van 59 dB(A) als uitgangspunt heeft genomen. Voor zover de Minister zich bij de aanleg van de HSL-Zuid ten doel heeft gesteld ook indien sprake is van een wijziging van een spoorweg zoveel mogelijk te streven naar een geluidbelasting van 57 dB(A), moet worden geoordeeld dat de Minister in dit geval nadere maatregelen om dit doel te bereiken achterwege heeft kunnen laten vanwege de hoge kosten in relatie tot de daarmee te bereiken verbetering van de akoestische situatie. Gelet op het voorgaande heeft de Minister de geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer aanvaardbaar kunnen achten.

De bedrijfsgebouwen en de bedrijfsgronden kunnen niet worden aangemerkt als woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen zoals bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd. Onvoldoende aannemelijk is echter dat ter hoogte van de bedrijfsgebouwen en de bedrijfsgronden een zodanige geluidssituatie zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen. Hierbij is tevens meegewogen dat niet aannemelijk is geworden dat de komst van de HSL-Zuid er toe zal leiden dat niet meer kan worden voldaan aan de wetgeving inzake arbeidsomstandigheden.

Gelet op de afstand van de woning tot het tracé (260 meter) en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet zal optreden.

Wat de door appellante verwachte waardevermindering van de woning betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Het beroep is, voor zover ontvankelijk, ongegrond.

Tracédeel 7

Tracédeel 7 betreft het tracé van de HSL-Zuid vanaf de Mark tot aan de grens met België. Verder is het tracé van de A16 vanaf de Mark tot aan het knooppunt Galder opgenomen in dit tracédeel. Voorts omvat dit tracédeel het nieuwe knooppunt Princeville en de A58 tussen dit knooppunt en de Moerdijkse Postbaan. Vanuit Breda worden verbindingssporen aangelegd tussen de spoorlijn Breda-Rosendaal en de HSL-Zuid om vanuit Breda in de richting Antwerpen gebruik te kunnen maken van de HSL-Zuid. In verband hiermee wordt de spoorlijn Breda-Rosendaal ter hoogte van het veilingterrein/IABC-complex in noordelijke richting verlegd.

De HSL-Zuid en de A16 liggen in dit tracédeel strak gebundeld. De HSL-Zuid volgt tot aan het station Breda-Prinsenbeek het bestaande spoor. De A16 wordt verbreed en plaatselijk verschoven. Tot bij het station Breda-Prinsenbeek liggen de HSL-Zuid en de A16 op maaiveldniveau. Na het station Breda-Prinsenbeek gaan de HSL-Zuid en de A16 met een tunnelbak onder de Lunetstraat en twee stadsduchten bij de Valdijk en de Middenweg door. Daarna stijgen zij tot een hoge ligging tot voorbij de Rijsbergseweg. Vanaf de Rijsbergseweg liggen de HSL-Zuid en de A16 weer op maaiveldhoogte.

Stichting Brabantse Milieufederatie

De bezwaren van appellante betreffen het achterwege laten in de tracébesluiten HSL-Zuid en A16 van aanvullende ecologische maatregelen en voorzieningen met betrekking tot het geluid. Naar de mening van appellante had uit een oogpunt van toekomstwaarde van de infrabundel overal voldaan moeten zijn aan de voorkeursgrenswaarde voor geluid en hadden de aanvullende ecologische maatregelen moeten worden genomen zoals aangegeven in één van de ontwikkelde tracévarianten voor de HSL-Zuid, het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, verder te noemen: het MMA.

Het alternatief waarop appellante doelt - en waarvan de door haar bedoelde maatregelen deel uitmaken - is volgens de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid het bij de voorbereiding van het tracébesluit HSL-Zuid ontwikkelde alternatief dat de minste milieubelasting veroorzaakt. Dit in het ten behoeve van het tracébesluit HSL-Zuid opgestelde, aanvullende MER beschreven alternatief is op zijn effecten beoordeeld en vergeleken met de in de PKB opgenomen variant en met de tijdens de voorbereiding van het tracébesluit nader uitgewerkte en in het tracébesluit neergelegde variant. Deze beoordeling en vergelijking heeft plaatsgevonden op grond van functioneel-ruimtelijke, visueel-ruimtelijke, ecologische, cultuur-historische, sociale aspecten en geluid- en kostenaspecten. Uit deze, in de Nota van Toelichting bij het tracébesluit opgenomen vergelijking komt naar voren dat het MMA weliswaar functioneel-ruimtelijke, ecologische en akoestische voordelen heeft, maar dat daar visueel-ruimtelijke en sociale nadelen tegenover staan. Het MMA vraagt bovendien aanzienlijke, extra kosten. De nadere ecologische maatregelen uit het MMA vergen een groter

ruimtebeslag. Verder zullen hogere geluidschermen en meer opgaande beplanting de visueel scheidende werking van de infrabundel versterken. Ook zullen meer woningen moeten worden gesloopt.

Hiervoor in het algemene deel van de uitspraak is overwogen dat de maatregelen die de Minister heeft genomen omtrent de geluidbelasting vanwege de infrabundel in hun algemeenheid niet ontoereikend zijn. Voorts is gesteld noch gebleken dat de ecologische inpassing van de infrabundel als voorzien in de tracébesluiten over het geheel genomen onvoldoende zou zijn. Derhalve moet worden geoordeeld dat de Minister, de in geding zijnde belangen afwegend, zich op het standpunt heeft kunnen stellen dat extra ecologische en hogere geluidafschermdende maatregelen achterwege kunnen worden gelaten.

Dat de tracébesluiten op dit punt in strijd zouden zijn met het rijksbeleid dat ertoe strekt versnippering en verstoring van de groene ruimte tegen te gaan, is de Afdeling, mede gelet op hetgeen hiervoor in het algemene deel van de uitspraak hieromtrent is overwogen, niet gebleken.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat de tracébesluiten HSL-Zuid en A16 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zouden zijn. Het beroep is ongegrond.

gemeente Breda

J.A.M. Janssen en A.J.M. Janssen

Appellanten, die zich in hun beroep alleen richten tegen het tracébesluit A16, hebben een agrarisch bedrijf aan de Nieuwveerweg 11 te Prinsenbeek. Zij zijn van mening dat hun bedrijf ter plaatse niet kan worden gehandhaafd.

Een deel van de gronden van appellanten, waaronder die waarop de woning en de bedrijfsgebouwen staan, is opgenomen in het tracébesluit A16. Onbestreden is dat deze gronden nodig zijn voor de voorziene verbreding van de A16. Ook de Minister stelt zich op het standpunt dat het bedrijf ter plaatse niet kan worden gehandhaafd. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellanten van het grondverlies worden onderhandelingen gevoerd over bedrijfsverplaatsing. Weliswaar bestaat er tussen partijen verschil van mening omtrent de uitkomst van de schadeloosstelling, maar de Afdeling is mede gelet op het verhandelde ter zitting niet gebleken dat de Minister de belangen van appellanten in onvoldoende mate bij de besluitvorming heeft betrokken.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit A16 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

P.L.M. Verdult

Appellant woont aan de Kettingdreef 1. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder vanwege de HSL-Zuid en de A16, aantasting van de landelijke omgeving en het recreatiegebied de Kuil en de onverkoopbaarheid en waardevermindering van zijn woning.

De woning ligt op ongeveer 100 meter en ongeveer 175 meter ten westen van respectievelijk het tracé van de A16 en het tracé van de HSL-Zuid. Voor de woning zal vanwege de A16 een saneringswaarde van 64 dB(A) worden vastgesteld. In het tracébesluit A16 is bepaald dat ter plaatse, ter afscherming van het geluid vanwege zowel de A16 als de HSL-Zuid, een geluidscherm met een hoogte van 4 meter langs de A16 zal worden geplaatst.

Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellant vanwege de A16 niet meer dan de saneringswaarde zal bedragen. Appellant is van mening dat bij deze berekening ten onrechte geen rekening is gehouden met de invloed van de recreatieplas de Kuil.

Volgens artikel 2, eerste lid, aanhef en onder g, van het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau rekening gehouden met de invloed van de bodem op de geluidsoverdracht. Niet is gebleken dat geen rekening is gehouden met de recreatieplas en dat het akoestisch onderzoek in dit opzicht onjuist is uitgevoerd. Gelet op het vorenstaande heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar kunnen vinden.

Wat betreft het bezwaar van appellant dat de Minister bij de beoordeling van de geluidhinder vanwege de HSL-Zuid een onjuiste voorkeursgrenswaarde voor de woning heeft gehanteerd, doordat hij in de situatie dat de HSL-Zuid langs het bestaande spoor komt te liggen ten onrechte is uitgegaan van een wijziging van een spoorweg, kan worden verwezen naar hetgeen hieromtrent bij de bespreking van tracédeel 6 bij de heer en mevrouw M.J.C. Cornelisse is overwogen.

Voorts is berekend dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellant vanwege de spoorbundel, inclusief de HSL-Zuid, niet meer dan de heersende waarde zal bedragen. Appellant is van mening dat ook bij deze berekening geen rekening is gehouden met de invloed van de recreatieplas de Kuil. Volgens artikel 3, eerste lid, aanhef en onder d, van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau rekening gehouden met de invloed van de bodem op de geluidsoverdracht. Niet is gebleken dat geen rekening is gehouden met de recreatieplas en dat het akoestisch onderzoek in dit opzicht onjuist is uitgevoerd. Gelet op het vorenstaande heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de spoorweg aanvaardbaar kunnen vinden.

Ter hoogte van de woning van appellant zullen de A16 en de Nieuweveerweg in westelijke richting worden verschoven, tot op ongeveer 90 meter van de woning van appellant. Om de aantasting van de landelijke ligging van de woning te verzachten, voorziet het tracébesluit A16 in de aanleg van een 9 meter brede en circa 500 meter lange strook grond langs de Nieuweveerweg als inpassingszone.

Gelet op de omvang van deze inpassingszone, kan niet worden geoordeeld dat de aantasting van de landelijke ligging van de woning onevenredig is.

Ten behoeve van de verlegging van de A16 zal een deel van de recreatieplas de Kuil worden gedempt. De Minister heeft gesteld dat uit onderzoek is gebleken dat de gedeeltelijke demping geen negatieve invloed heeft op de recreatieve kwaliteit van het water. Appellant heeft niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is.

Wat de door appellant verwachte waardevermindering en onverkoopbaarheid van de woning betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling. Overigens is ter zitting onweersproken gesteld dat de woning inmiddels is verkocht.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A16 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zijn. Het beroep is ongegrond.

de heer en mevrouw C.H.R. Schalk

Appellanten wonen aan de Weimersedreef 12. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder, trillinghinder, ijzer- en stofoverlast vanwege spoorwegverkeer, uitlaatgassen vanwege het wegverkeer op de A16, vervoer van gevaarlijke stoffen over de A16 en de plaatsing van een mast ten behoeve van de aanwezige hoogspanningslijn.

De woning ligt op ongeveer 175 meter en ongeveer 250 meter ten westen van respectievelijk het tracé van de A16 en het tracé van de HSL-Zuid. Voor de woning zal vanwege de A16 een saneringswaarde van 60 dB(A) worden vastgesteld. Ter plaatse zal, ter afscherming van het geluid vanwege zowel de A16 als de HSL, een geluidscherm met een hoogte van 4 meter langs de A16 worden geplaatst.

Enkele appellanten waaronder de heer en mevrouw C.H.R. Schalk hebben gesteld dat de Minister bij de beoordeling van de geluidhinder vanwege de A16 onjuiste voorkeursgrenswaarden voor hun woningen heeft gehanteerd, doordat hij wat betreft het weggedeelte tussen de Moerdijk (A16 km 46.6) en Prinsenbeek (A16 km 58.6) er ten onrechte van is uitgegaan dat daar sprake is van een reconstructie van de weg. Zij zijn van mening dat sprake is van de aanleg van een nieuwe weg, omdat de A16 ter plaatse geheel naast de oude weg komt te liggen. In dat verband is het standpunt naar voren gebracht dat de wetgever in het kader van de aanleg van een nieuwe weg strengere eisen stelt dan in het kader van de wijziging van een bestaande weg, vanwege de mogelijkheid om bij de aanleg van nieuwe wegen gebruik te maken van (de meest recente) geluidarme technieken en materialen. Indien dergelijke technieken en materialen kunnen worden toegepast, dient

naar hun mening dan ook de normering behorende bij de aanleg van een nieuwe weg te worden toegepast.

Ingevolge artikel 1, eerste lid, van de Wet geluidhinder wordt onder reconstructie van een weg verstaan een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd. Indien hiervan sprake is, geldt de in artikel 100 van de Wet geluidhinder neergelegde normering.

Voor het standpunt van appellanten met betrekking tot de intentie van de wetgever kan geen steun worden gevonden in de wetsgeschiedenis.

Ter hoogte van de woningen van betrokken appellanten wordt de as van de A16 49 meter verschoven. De te verschuiven en te verbreden A16 komt te liggen in het gebied dat grenst aan de huidige A16, terwijl er geen geluidgevoelige objecten en terreinen tussen de huidige A16 en de te verschuiven en te verbreden A16 komen te liggen.

Gelet op deze omstandigheden heeft de Minister tot de conclusie kunnen komen dat de verschuiving niet zodanig is dat in dit geval niet meer van een wijziging op of aan een bestaande weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Wet geluidhinder kan worden gesproken. Hij heeft derhalve terecht de in artikel 100 van de Wet geluidhinder neergelegde normering toegepast.

Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellanten vanwege de A16 niet meer dan de saneringswaarde zal bedragen. Appellanten zijn van mening dat bij de berekening onvoldoende rekening is gehouden met de specifieke windsituatie ter plaatse.

Volgens artikel 2, eerste lid, aanhef en onder h, van het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau rekening gehouden met de meteorologische invloeden op de geluidoverdracht. In de Standaardrekenmethode II is aangegeven op welke wijze de meteorocorrectieterm wordt berekend. De Minister heeft in het verweerschrift en ter zitting gesteld dat bij de berekening in eerste instantie rekening wordt gehouden met een maximale geluidoverdracht, waarbij wordt uitgegaan van meewindcondities. Vervolgens vindt een aftrek plaats met een term, die is gebaseerd op een gemiddelde weersituatie in Nederland, de meteorocorrectieterm. De hoogte van de aftrek wordt beïnvloed door de afstand tussen geluidbron en waarnemer, de hoogte van de geluidbron en de hoogte van de waarnemer. Bij de berekening is de maximale aftrek van 3,5 dB(A) toegepast. Niet is aannemelijk gemaakt dat ter plaatse sprake is van een zodanig specifieke windsituatie dat deze aftrek niet bij de berekening had mogen worden toegepast. Niet is gebleken dat het akoestisch onderzoek onjuist is uitgevoerd.

Gelet op het voorgaande heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar kunnen achten.

Wat betreft het bezwaar van appellanten dat de Minister bij de beoordeling van de geluidhinder vanwege de HSL-Zuid een onjuiste voorkeursgrenswaarde voor hun woning heeft gehanteerd, doordat hij in de situatie dat de HSL-Zuid langs het bestaande spoor komt te liggen ten onrechte is uitgegaan van een wijziging van een spoorweg, kan worden verwezen naar hetgeen hieromtrent bij de bespreking van tracédeel 6 ten aanzien van de heer en mevrouw M.J.C. Cornelisse is overwogen.

Verder is berekend dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellanten vanwege de spoorweg, waaronder de HSL-Zuid, 63 dB(A) zal

bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd.

Appellanten zijn van mening dat ook bij deze berekening onvoldoende rekening is gehouden met de specifieke windsituatie ter plaatse. Volgens artikel 3, eerste lid, aanhef en onder e, van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau rekening gehouden met de meteorologische invloeden op de geluidoverdracht. Gelet op hetgeen hieromtrent in verband met de A16 is overwogen, ziet de Afdeling evenmin grond voor het oordeel dat het akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting vanwege de spoorweg onjuist is uitgevoerd.

Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm langs de A16 dan wel plaatsing van een scherm langs de HSL-Zuid aangezien voor alle woningen in de omgeving van de Weimersedreef en de Postbaan aan de grenswaarden vanwege de A16 wordt voldaan en bij slechts 7 van de 43 verspreid liggende woningen de grenswaarden vanwege de HSL worden overschreden. Enkel plaatsing van een scherm langs de HSL-Zuid zal er toe kunnen leiden dat ook voor de 7 woningen de grenswaarde wordt bereikt. Een geluidscherm tussen de HSL-Zuid en de A16 dient evenwel volgens de Minister ter voorkoming van verkokering zoveel mogelijk te worden vermeden.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de spoorweg, waaronder de HSL-Zuid, aanvaardbaar kunnen achten.

Voor zover appellanten vrezen dat de verlegde Nieuweveerweg de geluidbelasting op hun woning zal verhogen, blijkt uit het akoestisch onderzoek dat de geluidbelasting vanwege deze weg aan de gevels van de woningen die binnen de geluidzone van deze weg liggen, de voorkeursgrenswaarde in geen geval zal overschrijden.

Verder zal uit een oogpunt van cumulatie van geluid ter plaatse van de woning de situatie verbeteren.

Gelet op de afstand van de woning tot het tracé en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder, ijzer- en stofoverlast zich niet in onaanvaardbare mate zullen voordoen.

Niet aannemelijk is gemaakt dat de Minister er niet van heeft kunnen uitgaan dat trilling- en stofhinder vanwege de A16 zich niet in onaanvaardbare mate zullen voordoen.

In het kader van het aanvullende MER, HSL-A16 Breda-Prinsenbeek, van 3 juni 1996, is onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit, waaronder de uitstoot van enkele schadelijke stoffen, in verband met de verbreding van de A16 van 4 naar 6 rijstroken. Met betrekking tot deze stoffen zijn grenswaarden vastgesteld in de artikelen 2 van het Besluit luchtkwaliteit stikstofdioxide, het Besluit Luchtkwaliteit koolstofmonoxide en lood, het Besluit luchtkwaliteit benzeen, zoals deze luiden sinds 1 januari 1998, en het Besluit luchtkwaliteit zwaveldioxide en zwevende deeltjes, zoals dit luidt

sinds 1 januari 1994. Volgens het onderzoek zullen deze grenswaarden niet worden overschreden. Er is geen aanleiding om aan de juistheid van het onderzoek te twijfelen. Gelet hierop heeft de Minister tot het oordeel kunnen komen dat de uitstoot van uitlaatgassen niet zal leiden tot een onaanvaardbaar leefklimaat.

Appellanten vrezen de gevolgen van ongevallen bij vervoer van gevaarlijke stoffen op de A16 en wensen in dat verband verhoging van het geluidsschermband.

In het kader van het bovengenoemde aanvullende MER, HSL-A16 Breda-Prinsenbeek, is onderzoek verricht naar de gevolgen van vervoer van gevaarlijke stoffen over de A16. Volgens het onderzoek zal, hoewel er een toeneming van dit vervoer zal plaatsvinden, het ongevalsrisico door verbreding van de A16 verminderen. Er is geen aanleiding om aan de juistheid van het onderzoek te twijfelen. Gelet hierop heeft de Minister tot het oordeel kunnen komen dat er geen onaanvaardbare situatie zal ontstaan en heeft hij verhoging van het geluidsschermband om deze reden achterwege kunnen laten.

De nieuwe plaats van de mast voor de hoogspanningskabel op het perceel van appellanten is niet vastgelegd in het tracébesluit A16 of het tracébesluit HSL-Zuid en behoefde daarin ook niet te worden vastgelegd. Gelet hierop dient in deze procedure het bezwaar tegen deze mast buiten beschouwing te worden gelaten.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid en het tracébesluit A16 op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zijn. Het beroep is ongegrond.

H.J. Lensink en anderen

Appellanten wonen aan de Weimersedreef en de Postbaan. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder.

De A16 en de HSL-Zuid liggen respectievelijk op een afstand van ongeveer 80 en 150 meter van de dichtstbijgelegen woningen in deze straten. Wat betreft het bezwaar van appellanten dat de Minister bij de beoordeling van de geluidhinder vanwege de A16 onjuiste voorkeursgrenswaarden voor hun woningen heeft gehanteerd, doordat hij er ten onrechte van is uitgegaan dat sprake is van een reconstructie van de weg, kan worden verwezen naar hetgeen hieromtrent bij de bespreking van de bezwaren van de heer en mevrouw C.H.R. Schalk is overwogen.

Voor enkele woningen zullen blijkens het tracébesluit HSL-Zuid saneringswaarden worden vastgesteld. Niet is gebleken dat voor de overige woningen een saneringswaarde had behoren te worden vastgesteld. De Minister heeft derhalve voor die woningen de heersende waarde als uitgangspunt kunnen nemen bij de beoordeling van de geluidssituatie.

Appellanten hebben zich op het standpunt gesteld dat reeds eerder een saneringsonderzoek heeft plaatsgevonden en in het kader daarvan saneringswaarden zijn bepaald. Gebleken is dat het hierbij gaat om een door het college van burgemeester en wethouders van de voormalige gemeente Prinsenbeek in juni 1987 vastgesteld saneringsprogramma waarin saneringswaarden zijn opgenomen. Dit saneringsprogramma heeft evenwel niet geleid tot vaststelling van deze waarden door de Minister. De Minister heeft zich derhalve terecht gebaseerd op het in het algemene deel van de uitspraak besproken rapport "Akoestisch onderzoek A16, Saneringsonderzoek" van 14 mei 1996.

Ter plaatse zal, ter afscherming van het geluid vanwege zowel de A16 als de HSL-Zuid, een geluidscherm met een hoogte van 4 meter langs de A16 worden geplaatst.

Ten gevolge van de wijzigingen aan de A16 zal de geluidbelasting aan de gevels van de betrokken woningen niet met 2 dB(A) of meer worden verhoogd. Wat betreft het bezwaar van appellanten ten aanzien van de bij de berekeningen toegepaste windaftrek, kan worden verwezen naar hetgeen hieromtrent bij de heer en mevrouw C.H.R. Schalk is overwogen. Gelet op het voorgaande heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar kunnen achten.

Wat betreft het bezwaar van appellanten dat de Minister bij de beoordeling van de geluidhinder vanwege de HSL-Zuid onjuiste voorkeursgrenswaarden voor hun woningen heeft gehanteerd, doordat hij in de situatie dat de HSL-Zuid langs het bestaande spoor komt te liggen ten onrechte is uitgegaan van een wijziging van een spoorweg, kan worden verwezen naar hetgeen hieromtrent bij de bespreking van tracédeel 6 bij de heer en mevrouw M.J.C. Cornelisse is overwogen.

Voor een aantal woningen in de omgeving van de Weimersdreef is berekend dat de geluidbelasting vanwege de spoorweg, waaronder de HSL-Zuid, ten gevolge van de HSL-Zuid niet met meer dan 2 dB(A) zal toenemen. Gelet hierop heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de spoorweg voor deze woningen aanvaardbaar kunnen achten.

Voor een aantal andere woningen is berekend dat de geluidbelasting vanwege de spoorweg de voor deze woningen geldende voorkeursgrenswaarden met meer dan 2 dB(A) zal overschrijden.

Overeenkomstige hogere waarden zijn of zullen worden aangevraagd.

Appellanten zijn van mening dat het scherm tot 7 meter verhoogd dient te worden en verwijzen in dat verband naar het toetsingsadvies van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage over het MER behorende bij het ontwerp-tracébesluit.

In het ontwerp-tracébesluit HSL-Zuid was ter plaatse voorzien in een scherm met een hoogte van 3 meter. Met betrekking tot de omvang van de geluidhinder heeft de Commissie het volgende opgemerkt: Ten zuiden van Rotterdam neemt het totaal aantal gehinderden bijna overal af dankzij het effect dat de schermen ook hebben op wegverkeersgeluid. Niettemin blijven de aantallen gehinderden in het gebied Breda-Prinsenbeek dermate hoog, dat mogelijkheden voor nog verdere voorzieningen nader onderzoek waard zijn. Op basis hiervan beveelt de Commissie aan om plaatselijk te blijven streven naar optimalisatie van afschermende voorzieningen. In het tracébesluit HSL-Zuid heeft de Minister besloten tot verhoging van het scherm tot 4 meter.

Er is afgezien van verdere verhoging van het geluidsscherm langs de A16 dan wel plaatsing van een scherm langs de HSL-Zuid aangezien voor alle woningen in de omgeving van de Weimersedreef en de Postbaan aan de voorkeursgrenswaarden vanwege de A16 wordt voldaan en bij slechts 7 van de 43 verspreid liggende woningen de voorkeursgrenswaarden vanwege de HSL-Zuid worden overschreden. Het akoestische klimaat wordt met name door de A16 bepaald. Enkel plaatsing van een scherm langs de HSL zal er toe kunnen leiden dat ook voor de 7 woningen de grenswaarde wordt bereikt. Een geluidsscherm tussen de HSL-Zuid en de A16 dient evenwel volgens de Minister ter voorkoming van verkoking zoveel mogelijk te worden vermeden.

Verder blijkt uit het tracébesluit HSL-Zuid dat voor de woonkern Breda-Prinsenbeek en het ten noorden daarvan gelegen gebied ten aanzien van 5 woningen vanwege de A16 en 11 woningen vanwege de HSL-Zuid hogere waarden zullen moeten worden aangevraagd.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de spoorweg voor deze woningen aanvaardbaar kunnen achten.

Verder is niet gebleken dat uit een oogpunt van cumulatie van geluid ter plaatse een wezenlijke verandering zal optreden.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

H.F.C.M. Jansen en anderen

Appellanten wonen aan de Beeksestraat 88a en 88b.

Zoals in het algemene deel van de uitspraak is overwogen, is hun beroep niet-ontvankelijk voor zover het is gericht tegen het tracébesluit A16.

Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder en trillinghinder.

De woningen liggen op een afstand van ongeveer 60 meter en ongeveer 120 ten westen van respectievelijk het tracé van de A16 en het tracé van de HSL-Zuid. Voor de woningen zullen in verband met de A16 saneringswaarden van 63 dB(A) worden vastgesteld. Ter plaatse zal, ter afscherming van het geluid vanwege de A16 en de HSL-Zuid, een geluidsscherm met een hoogte van 7 meter langs de A16 worden geplaatst. Wat betreft het bezwaar van appellanten dat de Minister bij de beoordeling van de geluidhinder vanwege de A16 onjuiste voorkeursgrenswaarden voor hun woningen heeft gehanteerd, doordat hij er ten onrechte van is uitgegaan dat sprake is van een reconstructie van de weg, kan worden verwezen naar hetgeen hieromtrent hiervoor bij de heer en mevrouw C.H.R. Schalk is overwogen.

Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevels van de woningen van appellanten vanwege de A16 niet meer dan de saneringswaarde voor deze woningen zal bedragen. Gelet op het voorgaande heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar kunnen achten.

Wat betreft het bezwaar van appellanten dat de Minister bij de beoordeling van de geluidhinder vanwege de HSL-Zuid onjuiste voorkeursgrenswaarden voor hun woningen heeft gehanteerd, doordat hij in de situatie dat de HSL-Zuid langs het bestaande spoor komt te liggen ten onrechte is uitgegaan van een wijziging van een spoorweg, kan worden verwezen naar hetgeen hieromtrent bij de bespreking van tracédeel 6 bij de heer en mevrouw M.J.C. Cornelisse is overwogen.

Verder is berekend dat de geluidbelasting aan de gevels van de woningen van appellanten vanwege de spoorweg 67 dB(A) zal bedragen.

Overeenkomstige hogere waarden zijn of zullen worden aangevraagd.

De omstandigheid dat bij de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit bij de geluidberekeningen vanwege de A16 en de HSL-Zuid van onjuiste gegevens is uitgegaan leidt er niet toe dat het tracébesluit HSL-Zuid onrechtmatig zou zijn vastgesteld, nu aan het tracébesluit de juiste gegevens ten grondslag hebben gelegen.

Zoals in het algemene deel van de uitspraak is weergegeven hanteert de Minister als uitgangspunt bij de vraag of al dan niet hogere waarden worden aangevraagd dat slechts in uitzonderingsgevallen hogere waarden boven de 65 dB(A) zullen worden aangevraagd. De aan te vragen hogere waarden voor de woningen van appellanten overschrijden de 65 dB(A). De Minister heeft zich op het standpunt gesteld dat hier sprake is van een uitzonderingsgeval. Er is na afweging van de betrokken belangen afgezien van verhoging van het geluidscherm langs de A16, omdat de verhoging enkel ten behoeve van deze twee woningen nodig is door de bijzondere ligging van de woningen op een bult en de extra woonlaag. Bij deze afweging is meegenomen dat de geluidbelasting vanwege de A16 gelijk blijft en de geluidbelasting vanwege de spoorweg slechts met 1 dB(A) toeneemt. Verhoging van het scherm zou derhalve aanzienlijke kosten met zich brengen in relatie tot de daarmee te bereiken verbetering van de akoestische situatie voor slechts twee woningen.

Gelet op het vorenstaande heeft de Minister zich op het standpunt kunnen stellen dat in dit geval sprake is van een uitzonderingsgeval en de geluidbelasting vanwege de spoorweg, waaronder de HSL-Zuid, aanvaardbaar kunnen achten.

Niet is aannemelijk gemaakt dat er niet zodanige maatregelen aan de woningen van appellanten kunnen worden getroffen dat aan de vereiste binnenwaarden zal kunnen worden voldaan. Dat de te treffen maatregelen uit een oogpunt van welstand ontsierend zouden kunnen zijn, heeft de Minister niet van overwegende betekenis hoeven te achten bij het nemen van het tracébesluit HSL-Zuid.

Wat de cumulatie van het geluid betreft, is niet gebleken dat ter plaatse een onaanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat zal ontstaan.

Gelet op de afstand van de woningen tot het tracé en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder vanwege de HSL-Zuid niet zal optreden.

Niet aannemelijk is gemaakt dat de Minister er niet van heeft kunnen uitgaan dat trillinghinder vanwege de A16 zich in niet onaanvaardbare mate zal voordoen.

Eerst ter zitting hebben appellanten gesteld dat een aanvaardbare inpassing van de HSL-Zuid, de A16 en het te plaatsen geluidscherm niet mogelijk is. Gelet op het stadium in de procedure waarin dit aspect naar voren is gebracht en de aard daarvan, moet dit, met het oog op de goede procesorde, bij de beoordeling van het bestreden besluit buiten beschouwing blijven.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep, voor zover ontvankelijk, is ongegrond.

Bluekens Autobedrijf B.V.

Appellante heeft een autobedrijf aan de Tinstraat 1. Haar bezwaren hebben betrekking op de zichtbaarheid en de bereikbaarheid van het bedrijf vanaf de A16, verlies van gronden en waardevermindering van gronden.

Het autobedrijf van appellante ligt ten oosten van de A16. Tussen de A16 en het bedrijf zal de HSL-Zuid worden aangelegd. Tussen de HSL-Zuid en het bedrijf ligt de spoorlijn Dordrecht-Breda. De afstand van het bedrijfsgebouw van appellante tot de spoorlijn Dordrecht-Breda is ongeveer 30 meter. In het tracébesluit HSL-Zuid is bepaald dat ter hoogte van het bedrijf langs de spoorlijn Dordrecht-Breda een geluidscherm met een hoogte van 3 meter en langs de HSL-Zuid een geluidscherm met een hoogte van 4 meter wordt geplaatst. Gelet hierop is het niet onaanvaardbaar dat de zichtbaarheid van het bedrijf zal worden beperkt. De Minister heeft zich op het standpunt gesteld dat de zichtbaarheid ook nu niet optimaal is, omdat tussen het bedrijf en de A16 een rij bomen staat. Niet is gebleken dat er sprake zal zijn van een zodanige beperking van de zichtbaarheid dat het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk moet worden geoordeeld.

Niet is gebleken dat de bereikbaarheid van het bedrijf in verband met de aanleg van de HSL-Zuid en de wijzigingen aan de A16 zal veranderen laat staan verminderen.

De bedrijfsgronden van appellante beslaan in totaal 9000 m², waarvan ongeveer 50 m² moet worden verworven in verband met de aanleg van de HSL-Zuid en de wijzigingen aan de A16. Het grondverlies is niet zodanig dat het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee als onredelijk moet worden beoordeeld.

Wat de door appellante verwachte waardevermindering van de gronden dan wel inkomstenderving betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het

algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

A.M.P. Dirven en anderen

De indiener van het beroep, J. van Engelen, heeft gesteld dat het beroep mede zou zijn ingediend namens familie De Jong, familie Bastiaansen en de bewoners van Valdijk 27. Een machtiging daartoe aan J. van Engelen is, ook nadat hij op het ontbreken hiervan is gewezen, niet overgelegd. Het beroep wordt dan ook geacht niet namens hen te zijn ingediend.

Zoals in het algemene deel van de uitspraak is overwogen, is dit beroep niet-ontvankelijk voor zover het is gericht tegen het tracébesluit A16.

Het beroep is mede namens J.C.J. Nooren ingediend. J.C.J. Nooren heeft evenwel eveneens zelfstandig beroep ingesteld. De bezwaren van J.C.J. Nooren zullen in het kader van het zelfstandig ingediende beroep hieronder aan de orde komen.

A.M.P. Dirven en H. Dirven-Boeren, G.M.R.T. Bastiaansen en J. van Engelen, M.C. Biemans en A. van Belkum-Mouwen wonen aan de Beeksestraat (nos. 63, 62, 68 en 57) nabij de aansluiting van de A16 met Prinsenbeek en de Lunetstraat. J.A.M. Hoogers woont aan de Rijsbergseweg 289.

Hun bezwaren voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de hoogteligging van het tracé, de ontsluiting van Prinsenbeek op de A16, de rotonde, geluidhinder, trillinghinder, de inpassingszone, uitlaatgassen vanwege het wegverkeer op de A16, externe veiligheid vanwege de A16 en hinder tijdens de bouwfase. Het beroep richt zich ook tegen de beslissing van de raad van de gemeente Breda tot planologische medewerking aan het tracébesluit HSL-Zuid.

Ten aanzien van de keuze het tracé bij Prinsenbeek niet verdiept dan wel ondertunneld aan te leggen, overweegt de Afdeling in aanvulling op hetgeen in het algemene deel omtrent deze tracering en het daartoe gehouden aanvullende MER, HSL-A16 Breda-Prinsenbeek, is overwogen, het volgende. In het kader van de aanvulling op het MER is een studie verricht naar een verdiepte ligging nabij Prinsenbeek. Deze variant heeft een gunstige score op de thema's geluidhinder, luchtkwaliteit en - door de betere overzichtelijkheid bij de dwarsverbindingen - sociale veiligheid, maar deze voordelen zijn, afgezet tegen de geraamde kosten, niet zodanig dat de Minister niet in redelijkheid van een verdiepte ligging dan wel ondertunneling heeft kunnen afzien. Voor de woonkern Breda-Prinsenbeek en het ten noorden daarvan gelegen gebied zullen volgens het tracébesluit slechts ten aanzien van 5 woningen vanwege de A16 en 11 woningen vanwege de HSL-Zuid hogere

waarden moeten worden aangevraagd. Voorts zal volgens het aanvullend MER de luchtkwaliteit verbeteren doordat de verbreding van de A16 een goede doorstroming van het verkeer zal bevorderen.

Wat betreft de verschuiving van het tracé richting Effen en de voorziene reconstructie van het kruispunt Lunetstraat/Velsgoed/Beeksestraat, wijst de Afdeling op de in de Nota van Toelichting bij tracédeel 7 van het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen effectbeoordeling en -vergelijking van de verschillende alternatieve tracés die de Minister in zijn afweging heeft betrokken. Hieruit blijkt dat vijf varianten onderling en met de in de PKB HSL-Zuid opgenomen variant zijn vergeleken op functioneel-ruimtelijke, cultuur-historische, sociale en ecologische aspecten en geluid. De selectie is uitgevoerd op basis van toekomstperspectieven. Gekozen is voor de als "Groen" aangeduide tracévariant, omdat deze het IABC-terrein zo min mogelijk aantast en ruimte geeft voor nieuwe stedelijke functies, terwijl de aantasting van De Rith beperkt blijft en het tracé 200 meter van Effen verwijderd blijft.

Ook omtrent de aansluiting van Breda-Noord en Prinsenbeek op de A16 en de aanpassing van de lokale wegenstructuur heeft de Minister blijkens de Nota van Toelichting bij tracédeel 7 van het tracébesluit enkele varianten onderzocht en onderling en met een referentievariant - die de bestaande situatie als uitgangspunt heeft - vergeleken. De Minister heeft de voorkeur gegeven aan de referentievariant, omdat deze maximaal aansluit bij het huidige ruimtegebruik en omdat het station voor alle verkeer goed bereikbaar blijft. Om de, thans in de spits stagnerende, verkeersdoorstroming op het Velsgoed en de Lunetstraat te bevorderen is in deze variant ruimte opgenomen voor de aanleg van een rotonde op de kruising Beeksestraat/Velsgoed/Lunetstraat en is ook de capaciteit van de overige kruispunten in de Lunetstraat, in vergelijking met de huidige situatie, vergroot.

De Afdeling is niet gebleken dat deze keuzes onzorgvuldig tot stand zijn gekomen.

Als weerwoord op het standpunt van appellanten dat de aansluiting van Breda-Noord en Prinsenbeek op de A16 noordelijker had moeten plaatsvinden, waardoor het verkeer van en naar de A16 om Prinsenbeek wordt geleid en de fileproblemen op het Velsgoed worden opgelost, heeft de Minister er op gewezen dat een noordelijker aansluiting op de A16 een aanzienlijke uitbreiding van de lokale wegenstructuur vergt en dat voor de aanleg daarvan de ruimte ontbreekt. Bovendien vormt de Lunetstraat een belangrijk element in de toekomstige ruimtelijke en functionele structuur van Breda, zodat de gemeente Breda hecht aan een rechtstreekse aansluiting van de Lunetstraat op de A16.

De Afdeling acht dit standpunt niet onredelijk.

Voor zover appellanten van mening zijn dat het in het tracébesluit opgenomen ruimtebeslag voor een rotonde te groot is, overweegt de Afdeling dat in het tracébesluit HSL-Zuid niet is vastgelegd hoe de reconstructie van het kruispunt Lunetstraat/Velsgoed/Beeksestraat moet worden uitgevoerd. Alleen het maximale ruimtebeslag is aangegeven. De toetsing van de Afdeling beperkt zich dan ook tot de vraag of de Minister, gegeven het in het tracébesluit opgenomen grondbeslag voor de

reconstructie van het kruispunt, zich op het standpunt heeft kunnen stellen dat deze reconstructie binnen het aangegeven ruimtebeslag op een aanvaardbare wijze mogelijk is. In de nadere besluitvorming die zal plaatsvinden om de uitvoeringswijze van het kruispunt te bepalen zal dan aan de orde dienen te komen of de gekozen uitvoeringswijze in voldoende mate recht doet aan de door appellanten gestelde belangen van omwonenden.

Hetgeen appellanten hebben aangevoerd leidt de Afdeling niet tot het oordeel dat de reconstructie van het kruispunt niet op een aanvaardbare wijze kan plaatsvinden. De door de Minister daarvoor gegeven motivering dat de verkeersveiligheid ter plaatse is gediend met een betere verkeersdoorstroming en dat deze kan worden bereikt met een vergroting van de wegcapaciteit, acht de Afdeling, mede gelet op het verhandelde ter zitting, op zichzelf niet ontoereikend.

Wat de door appellanten gestelde geluidhinder vanwege de A16 en de HSL-Zuid betreft, overweegt de Afdeling het volgende. Ter plaatse van de woningen van de appellanten aan de Beeksestraat zal, ter afscherming van het geluid zowel vanwege de A16 als vanwege de spoorweg, een scherm met een hoogte van 7 meter langs de A16 worden geplaatst.

A.M.P. Dirven en H. Dirven-Boeren wonen aan de Beeksestraat 63 op een afstand van ongeveer 175 meter van het tracé van de A16 en ongeveer 250 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A16 aan de gevel van de woning 52 dB(A) zal bedragen. De geluidbelasting zal de voor deze woning in 1993 vastgestelde saneringswaarde niet te boven gaan, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar heeft kunnen achten. Voorts is berekend dat de geluidbelasting vanwege de spoorweg de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet te boven zal gaan, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de spoorweg, waaronder de HSL-Zuid, aanvaardbaar heeft kunnen achten.

G.M.R.T. Bastiaansen en J. van Engelen wonen aan de Beeksestraat 62 op een afstand van ongeveer 135 meter van het tracé van de A16 en ongeveer 210 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A16 aan de gevel van de woning bij een geluidscherm met een hoogte van 6 meter 51 dB(A) zal bedragen. De geluidbelasting zal, zeker nu een scherm met een hoogte van 7 meter zal worden geplaatst, de voor deze woning in 1993 vastgestelde saneringswaarde niet te boven gaan, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Voorts is berekend dat de geluidbelasting vanwege de spoorweg bij een scherm van 6 meter 49 dB(A) zal bedragen. De geluidbelasting zal, zeker nu een scherm met een hoogte van 7 meter zal worden geplaatst, de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet te boven gaan, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de spoorweg, waaronder de HSL-Zuid, aanvaardbaar heeft kunnen achten.

M.C. Biemans woont aan de Beeksestraat 68 op een afstand van ongeveer 110 meter van het tracé van de A16 en ongeveer 185 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A16 aan de gevel van de woning 50 dB(A) zal bedragen. De geluidbelasting zal, zeker nu

een scherm met een hoogte van 7 meter zal worden geplaatst, de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet te boven gaan, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Voorts is berekend dat de geluidbelasting vanwege de spoorweg 52 dB(A) zal bedragen. De geluidbelasting zal de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet te boven gaan, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de spoorweg, waaronder de HSL-Zuid, aanvaardbaar heeft kunnen achten.

A. van Belkum-Mouwen woont aan de Beeksestraat 57 op een afstand van ongeveer 175 meter van het tracé van de A16 en ongeveer 250 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A16 aan de gevel van de woning bij een scherm van 6 meter 48 dB(A) zal bedragen. De geluidbelasting zal, zeker nu een scherm met een hoogte van 7 meter zal worden geplaatst, de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet te boven gaan, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Verder is berekend dat de geluidbelasting vanwege de spoorweg bij een scherm van 6 meter 51 dB(A) zal bedragen. De geluidbelasting zal, zeker nu een scherm met een hoogte van 7 meter zal worden geplaatst, de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet te boven gaan, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de spoorweg, waaronder de HSL-Zuid, aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Wat de cumulatie van geluid betreft, is niet gebleken dat ter plaatse van deze vier woningen een onaanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat zal ontstaan.

Ter plaatse van de woning van J.A.M. Hoogers zal, zowel ter afscherming van het geluid vanwege de A16 als vanwege de spoorweg, een scherm met een hoogte van 5 meter langs de A16 worden geplaatst.

J.A.M. Hoogers woont aan de Rijsbergseweg 289 op een afstand van ongeveer 200 meter van het tracé van de A16 en ongeveer 275 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A16 aan de gevel van de woning 50 dB(A) zal bedragen. De geluidbelasting zal de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet te boven gaan, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Voorts is berekend dat de geluidbelasting vanwege de spoorweg 56 dB(A) zal bedragen. Aangezien de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet te boven zal gaan, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de spoorweg, waaronder de HSL-Zuid, aanvaardbaar kunnen achten.

Gelet op de afstanden van de woningen tot de tracés en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet zal optreden.

Voor zover appellanten van mening zijn dat onvoldoende aandacht is besteed aan het aspect luchtverontreiniging afkomstig van wegverkeer en aan het aspect externe veiligheid vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg en rail, verwijst de Afdeling naar hetgeen hiervoor bij de bespreking van

de bezwaren van de heer en mevrouw C.H.R. Schalk en in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen.

Het bezwaar van appellanten dat op grond van het tracébesluit niet duidelijk is hoe de inpassingszones ter hoogte van hun woningen uiteindelijk zullen worden gerealiseerd en op welke wijze zij hierbij worden betrokken, betreft de uitvoering van het tracébesluit en moet mitsdien thans buiten bespreking blijven. Wel wijst de Afdeling erop dat in tabel 2.5.1 van de Nota van Toelichting bij tracédeel 7 is bepaald welke typering met de verschillende inpassingszones wordt nagestreefd. Deze typering is bepalend bij de uitvoering van het tracébesluit.

Voor zover appellanten vrezen voor hinder vanwege bouwactiviteiten verwijst de Afdeling naar hetgeen daaromtrent in het algemene deel van deze uitspraak is overwogen. Voorts is in de Nota van Toelichting bij tracédeel 7 aangegeven dat met betrekking tot het voorkomen van hinder tijdens de bouw- en aanlegfase maatregelen worden getroffen, met name ten aanzien van de aanvoer van grondstoffen, bouw van kunstwerken en geluidhinder. Bij de woonkern Prinsenbeek zal een bijzonder beschermingsniveau met betrekking tot geluid en trillingen in acht worden genomen. Niet is gebleken dat deze maatregelen ontoereikend zullen zijn. In dit verband heeft de Minister ter zitting gesteld dat het bijzondere beschermingsniveau van het gebied in de contacten met aannemers zal worden benadrukt.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Gezien de inhoudelijke en processuele samenhang tussen het tracébesluit HSL-Zuid en de door de raad van de gemeente Breda genomen beslissing tot het verlenen van planologische medewerking daaraan als bedoeld in artikel 13 van de Tracéwet - en er niet is gebleken van gebreken in de totstandkoming van deze beslissing - zijn de bezwaren tegen deze beslissing tevergeefs ingebracht. Het beroep, voor zover ontvankelijk, is ongegrond.

B. de Lint

Appellante is eigenares van een perceel, dat ligt tussen de A16 en de spoorlijn Dordrecht-Breda nabij de Lunetstraat, waarop zij paarden houdt. Haar bezwaren hebben betrekking op het verlies van dit perceel. Het beroep richt zich ook tegen de beslissing van de raad van de gemeente Breda tot planologische medewerking aan het tracébesluit HSL-Zuid.

Het gehele perceel van appellante is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Een deel, ongeveer 1850 m², is aangeduid als <HSL-zone>. Het overige deel, ongeveer 3950 m², is aangeduid als <bouwzone> en als <inpassingszone>. Onbestreden is dat deze gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid. Ook de toegekende aanduidingen als zodanig zijn niet voorwerp van dit geding.

Appellante wenst schadevergoeding voor het derven van inkomsten van een nog te plaatsen reclamemast en de kosten voor het stallen van haar paarden elders tijdens de bouwwerkzaamheden. Verder wenst zij vervangende gronden voor de gronden die als <HSL-zone> zijn aangeduid en het behoud van de overige gronden, zodat zij na afloop van de bouwwerkzaamheden haar paarden daar weer kan stallen.

Wat betreft mogelijke schade tijdens bouwwerkzaamheden heeft de Minister verwezen naar de schadevergoedingsregeling. De omvang van de schadeloosstelling komt in deze procedure niet aan de orde.

Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Gezien het hobbymatige karakter en de omvang daarvan heeft de Minister geen overwegende betekenis behoeven toe te kennen aan het belang van appellante bij het behoud van de stal. De Afdeling acht het onder de genoemde omstandigheden niet onredelijk dat de Minister heeft afgezien van het zoeken naar een vervangende locatie en heeft volstaan met een verwijzing naar de schadevergoedingsregeling.

Wat betreft het standpunt van appellante dat onteigening van de gronden met de aanduiding <inpassingszone> achterwege kan blijven, omdat zij mee wil werken aan de invulling daarvan overweegt de Afdeling dat de Minister met het toekennen van deze aanduiding aan de desbetreffende gronden de mogelijkheid tot onteigening over te gaan, zeker heeft gesteld. Of het daadwerkelijk tot onteigening van de gronden komt, kan in het kader van deze procedure niet aan de orde komen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Gezien de inhoudelijke en processuele samenhang tussen het tracébesluit HSL-Zuid en de door de raad van de gemeente Breda genomen beslissing tot het verlenen van planologische medewerking daaraan als bedoeld in artikel 13 van de Tracéwet - en er niet is gebleken van gebreken in de totstandkoming van deze beslissing - zijn de bezwaren tegen deze beslissing tevergeefs ingebracht.

Het beroep is ongegrond.

J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van A.S. Schellinger

A.S. Schellinger woont aan Peperbos 1. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder en trillinghinder.

De woning ligt op ongeveer 50 meter en 125 meter ten westen van het tracé van de A16, respectievelijk de HSL-Zuid. Ter hoogte van de woning van appellant zullen de A16 en de HSL-Zuid in een verdiepte tunnelbak worden aangelegd. De diepte van de tunnelbak bedraagt ter plaatse voor de HSL-Zuid ongeveer 4,5 meter en voor de A16 ongeveer 3,5 meter.

Er zal een geluidscherm met een hoogte van 5 meter worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellant vanwege de A16 56 dB(A) zal bedragen. De wijzigingen aan de A16 leiden

niet tot een verhoging van de geluidbelasting met 2 dB(A) of meer. Gelet hierop heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar kunnen achten.

Verder is berekend dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning vanwege de HSL-Zuid niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Gelet op de afstand van de woning tot het tracé van de HSL-Zuid en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet zal optreden

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor wat betreft A.S. Schellinger geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is in zoverre ongegrond.

J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van F. van der Gaag

F. van der Gaag woont aan de Valdijk 29. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de voorziene afbraak van zijn woning. Hij wenst volledige schadeloosstelling voor zijn woning en tuin en alle kosten die hij in verband met de verhuizing zal moeten maken.

De woning en het overgrote deel van zijn perceel zijn opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Een deel van de woning is aangeduid als <A16-zone>, het resterende deel als <bouwzone> dan wel <inpassingszone>. Onbestreden is dat de gronden nodig zijn voor de voorziene wijzigingen aan de A16, waardoor handhaving van de woning ter plaatse niet mogelijk is. Wat de wijze van verwerving betreft, kan worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen.

Blijkens de stukken hebben onderhandelingen plaatsgevonden met appellant over de aankoop van zijn woning en de bijbehorende gronden. Weliswaar bestaat er tussen partijen verschil van inzicht omtrent de uitkomst van de schadeloosstelling, maar de Afdeling is niet gebleken dat de Minister de belangen van appellant in onvoldoende mate bij de besluitvorming heeft betrokken.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor wat betreft F. van der Gaag geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is in zoverre ongegrond.

J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van P.J.C. Wermerbol B.V.

P.J.C. Wermerbol woont aan de Mr. Bierensweg 1 en heeft daar een tandartsenpraktijk. De bezwaren van appellante, voor zover deze niet reeds

hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder, trillinghinder, visuele hinder, omzetschade voor de tandartsenpraktijk tijdens de bouwwerkzaamheden, waardevermindering van de woning en wateroverlast.

De woning en de tandartsenpraktijk liggen op ongeveer 60, respectievelijk 85 meter ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid en op ongeveer 70, respectievelijk 95 meter ten oosten van het tracé van de A16. De HSL-Zuid en de A16 liggen hier in een verdiepte bak op ongeveer 4 (A16) dan wel 5,5 meter (HSL-Zuid) onder maaiveldniveau. Ter plaatse zal, ter afscherming van het geluid van zowel de HSL-Zuid als de A16, deels een geluidscherm van 6 meter hoog langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Over het gedeelte van het tracé waar geen geluidscherm wordt geplaatst zal een zogenoemd stadsduct (Valdijk) worden aangelegd, dat het geluid zal afschermen.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning van appellant niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) en de geluidbelasting aan de gevel van de tandartsenpraktijk niet meer dan de saneringswaarde van 55 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Verder is berekend dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning en de tandartsenpraktijk vanwege de A16 56 dB(A) zal bedragen. De wijzigingen aan de A16 leiden niet tot een verhoging van de geluidbelasting met 2 dB(A) of meer. Gelet hierop heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar kunnen achten.

Gelet op de afstanden van de woning en de tandartsenpraktijk tot het tracé en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet in onaanvaardbare mate zal optreden.

Tussen de verdiepte aan te leggen infrabundel en de woning is in het tracébesluit HSL-Zuid voorzien in een inpassingszone met als doelstelling een parkachtige inrichting met plaatselijk opgehoogd maaiveld als afscherming van de infrabundel en integratie van de geluidschermen. Ondanks de verdiepte ligging daarvan zal de totale hoogte van de bak met talud hoger en ook dichterbij komen te liggen dan de huidige ligging van de A16. Hoewel het uitzicht vanuit de woning zal verminderen, heeft de Minister deze vermindering gelet op de inpassingszone tussen de woning en de infrabundel niet onaanvaardbaar behoeven te achten.

In de Nota van Toelichting bij tracédeel 7 is aangegeven dat met betrekking tot het voorkomen van hinder tijdens de bouw- en aanlegfase onder andere infrastructurele maatregelen worden getroffen, voor een zo onbelemmerd mogelijke verkeersafwikkeling. Als maatregelen worden genoemd dat gedurende de bouw van het stadsduct Valdijk een tijdelijke weg zal worden aangelegd tussen de Middenweg en de Mr. Bierensweg en dat de aansluitingen op de A16 in stand zullen worden gehouden. Niet is gebleken dat de maatregelen ontoereikend zullen zijn om de bereikbaarheid van de tandartsenpraktijk voor de patiënten te waarborgen. Verder heeft de Minister

verwezen naar de schadevergoedingsregeling, indien ondanks de maatregelen toch schade zou ontstaan. Dit acht de Afdeling niet onredelijk.

Appellante vreest wateroverlast tengevolge van het zeer steile talud waarmee de Mr. Bierensweg en de Spoorstraat via het stadsduet Valdijk over de HSL-Zuid en de A16 zullen worden geleid.

De Minister heeft gesteld dat ter hoogte van de woning van appellante de Mr. Bierensweg weer op maaiveldniveau zal liggen en dat de woning boven dit niveau ligt, waardoor er geen wateroverlast zal ontstaan. Dit komt de Afdeling aannemelijk voor.

Wat de door appellante verwachte waardevermindering van de woning betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor wat betreft P.J.C. Wermerbol B.V. geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is in zoverre ongegrond.

M.N.J.M. Zegers

Appellant woont aan de Mr. Bierensweg 10. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder, de inpassingszone, waardevermindering van zijn perceel en hinder tijdens de bouwfase. Zoals in het algemene deel van de uitspraak is overwogen ten aanzien van de ontvankelijkheid, is zijn beroep niet-ontvankelijk voor zover het is gericht tegen het tracébesluit A16.

De woning ligt op ongeveer 45 meter ten oosten van het tracé van de HSL en ongeveer 60 meter van het tracé van de A16. De HSL-Zuid en de A16 liggen hier ongeveer 4,5 meter onder maaiveldniveau. Ter plaatse zal, ter afscherming van het geluid van zowel de HSL-Zuid als de A16, een geluidscherm met een hoogte van 6 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning van appellant niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Verder is berekend dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning vanwege de A16 niet meer dan de voor deze woning vastgestelde saneringswaarde van 51 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Wat de cumulatie van geluid betreft, is niet gebleken dat ter plaatse een onaanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat zal ontstaan.

Appellant is van mening dat de inpassingszone bij zijn perceel ongemotiveerd smaller is vastgesteld dan bij de naastgelegen percelen. Gelet op het ingrijpende karakter van de infrabundel ter hoogte van zijn woning had de inpassingszone volgens hem breder dienen te zijn.

Ter hoogte van de woning van appellant heeft de inpassingszone langs de HSL-Zuid een breedte van ongeveer 12 meter, waarvan ongeveer 10 meter is voorzien in de tuin van appellant. Blijkens de Nota van Toelichting bij tracédeel 7 heeft de inpassingszone als doelstelling een parkachtige inrichting met plaatselijk opgehoogd maaiveld als afscherming van de infrabundel en integratie van de geluidschermen. De Minister stelt dat de omvang van de inpassingszone zo beperkt mogelijk is gehouden en dat daarbij zoveel mogelijk rekening is gehouden met de bestaande perceelsgrenzen. Dit uitgangspunt acht de Afdeling niet onredelijk. Niet is gebleken dat de omvang van de inpassingszone onvoldoende is om bovengenoemde doelstelling te kunnen realiseren.

Er bestaat dan ook geen grond voor het oordeel dat de Minister niet in redelijkheid voor de in het tracébesluit voorziene omvang van de inpassingszone ter hoogte van de woning van appellant had mogen kiezen.

Wat de door appellant verwachte waardevermindering van zijn perceel door het verlies van een deel van zijn tuin betreft kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling. Overigens blijkt uit de tracékaart dat de tuin achter de woning van appellant een diepte van ongeveer 25 meter zal behouden.

Appellant wenst dat zijn woning, net als een drietal naastgelegen woningen, wordt aangekocht in verband met de bouwwerkzaamheden die gedurende lange tijd op korte afstand van zijn woning zullen plaatsvinden. In tegenstelling tot de door appellant genoemde woningen is zijn woning niet gelegen in de bouwzone zelf.

Wat betreft de eventuele hinder veroorzaakt door bouwactiviteiten verwijst de Afdeling naar hetgeen daaromtrent in het algemene deel van deze uitspraak is vermeld. Verder is in de Nota van Toelichting betreffende tracédeel 7 aangegeven dat met betrekking tot het voorkomen van hinder tijdens de bouw- en aanlegfase maatregelen worden getroffen, met name met betrekking tot de aanvoer van grondstoffen, de bouw van kunstwerken en de geluidhinder. Verder geldt voor Prinsenbeek een bijzonder beschermingsniveau, hetgeen betekent dat de funderingswerkzaamheden op een geluidarme wijze zullen worden uitgevoerd en dat er naar wordt gestreefd 's nachts geen werkzaamheden uit te voeren die geluid en trillingen veroorzaken. Niet is gebleken dat de maatregelen ontoereikend zullen zijn, zodat het niet aannemelijk is dat het woon- en verblijfsklimaat tijdens de aanleg zodanig zal worden aangetast dat de Minister daaraan doorslaggevende betekenis had moeten toekennen. Verder heeft de Minister gewezen naar de mogelijkheid van schadevergoeding, indien ondanks de maatregelen toch schade zou ontstaan. Dit acht de Afdeling niet onredelijk.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep, voor zover ontvankelijk, is ongegrond.

M.L.J. Brocks en E.M.C. Brocks

Appellanten wonen aan de Mr. Bierensweg 40. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder en op de aantasting van hun woon- en verblijfsklimaat doordat zij worden ingesloten door infrastructuur van diverse aard.

De woning ligt op ruim 100 meter ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid, op ongeveer 5 meter ten zuiden van de zone bestemd voor het stadsduct Middenweg, op ongeveer 400 meter ten zuid-westen van de spoorlijn Dordrecht-Breda, op ongeveer 300 meter ten noorden van de spoorlijn Breda-Roosendaal. De HSL-Zuid en de A16 liggen hier ongeveer 5 meter onder maaiveldniveau. Ter hoogte van de woning zal een aflopend geluidscherm met een hoogte van 4 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Tevens zal tussen de HSL-Zuid en de A16 een geluidscherm met een hoogte van 4 meter worden geplaatst. Verder zal het stadsduct Middenweg het geluid afschermen.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning van appellanten niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Verder is berekend dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning vanwege de A16 niet meer dan de voor deze woning vastgestelde saneringswaarde van 56 dB(A) zal bedragen. Gelet hierop heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar kunnen achten en heeft hij kunnen afzien van doortrekking van het scherm tot aan het stadsduct.

De woning ligt buiten de bij de spoorlijn Breda-Roosendaal behorende spoorwegzone van 200 meter, zodat de in het Besluit geluidhinder spoorwegen neergelegde normering in dit geval niet geldt. Om deze reden heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat zich vanwege deze spoorlijn geen onaanvaardbare geluidhinder zal voordoen.

Wat de cumulatie van geluid betreft, is niet gebleken dat ter plaatse een onaanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat zal ontstaan.

Gezien hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent cumulatie heeft de Minister kunnen afzien van een specifiek onderzoek naar de cumulatie van de geluidhinder vanwege de diverse geluidbronnen andere dan de HSL-Zuid en de A16.

Omtrent het bezwaar van appellanten dat zij geheel zullen worden ingesloten door infrastructuur en dat hun woon- en verblijfsklimaat daardoor onevenredig wordt aangetast, overweegt de Afdeling het volgende.

Door het tracébesluit HSL-Zuid verandert de leefomgeving van appellanten. Echter ook nu reeds leven zij ingesloten tussen wegen en de bestaande spoorlijnen Breda-Roosendaal en Dordrecht-Breda. In aanmerking genomen de hiervoor vermelde afstanden tot de HSL-Zuid, de verbrede en verlegde A16, en de spoorlijnen Dordrecht-Breda en Breda-Roosendaal en de hiervoor vermelde, berekende mate waarin appellanten daarvan geluidhinder zullen ondervinden, is de Afdeling van oordeel dat de Minister zich niet ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse door deze weg- en spoorverbindingen niet onevenredig wordt aangetast.

Wat betreft het in het tracébesluit opgenomen stadsduct Middenweg en een toegangsweg tot de HSL-Zuid, overweegt de Afdeling het volgende. Uit tabel 2.2.1 van de Nota van Toelichting bij tracédeel 7 van het tracébesluit HSL-Zuid blijkt dat dit stadsduct een verbinding voor fietsers zal vormen tussen de Mr. Bierensweg en Prinsenbeek over de HSL-Zuid en de A16. Ter zitting is gebleken dat het talud van dit stadsduct 2 meter hoog zal worden en op een enkel punt tot op 5 meter van de woning van appellanten zal komen te liggen. Hierdoor verslechtert de leefomgeving van appellanten. De Minister heeft evenwel ter zitting toegezegd zich te zullen inspannen om te komen tot herbouw van de woning van appellanten elders op hun gronden. Wat betreft de inpassing van de infrabundel van de HSL-Zuid overweegt de Afdeling het volgende. Tussen de infrabundel en de woning van appellanten is voorzien in een brede <inpassingszone>. Deze inpassingszone zal blijkens de Nota van Toelichting bij tracédeel 7 een parkachtige invulling krijgen met zoveel mogelijk behoud van de bestaande beplanting. De in het tracébesluit voorziene toegangsweg tot de HSL-Zuid zal blijkens de stukken enkel worden gebruikt voor onderhoudswerkzaamheden en in geval van calamiteiten. Het betreft derhalve een incidenteel te gebruiken toegangsweg, waarvan weinig overlast is te verwachten. Gelet op het bovenstaande is de Afdeling van oordeel dat de Minister zich niet ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat de voorziene aanleg van het stadsduct Middenweg en de toegangsweg tot de HSL-Zuid geen onaanvaardbare inbreuk maken op het woon- en verblijfsklimaat van appellanten.

Tijdens de bouwfase zal op de gronden ter hoogte van het stadsduct Middenweg over het perceel van appellanten een tijdelijke verbindingsweg worden gelegd over de HSL-Zuid en de A16, totdat het, enkele honderden meters noordelijker voorziene, stadsduct Valdijk zal zijn gerealiseerd. Deze tijdelijke weg zal voor alle verkeer zijn bestemd. Het talud van deze weg zal tot 3,5 meter hoogte komen, omdat ook de huidige A16 moet worden overbrugd.

Nu het hier een tijdelijke situatie betreft en de Minister - zoals hiervoor is overwogen - heeft toegezegd zich te zullen inspannen om te komen tot herbouw van de woning van appellanten elders op hun gronden, heeft de Minister aan deze tijdelijke nadelen van het tracébesluit voor appellanten geen overwegende betekenis behoeven toekennen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

C.A. Geuze

Appellant woont aan de Mr. Bierensweg 70. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op overlast van het verkeer over de Mr. Bierensweg, de ligging van het stadsduct Valdijk en de verlegging van de spoorlijn Breda-Roosendaal.

Het beroep richt zich ook tegen de beslissing van de raad van de gemeente Breda tot planologische medewerking aan het tracébesluit HSL-Zuid.

Appellant vreest dat door wijziging van de aansluiting van de Lunetstraat op de snelwegen het vrachtverkeer van en naar The Greenery en het IABC-terrein over de Mr. Bierensweg explosief zal toenemen.

In het tracébesluit HSL-Zuid is voorzien in de aanleg van de zogenoemde Verlengde Ettensebaan, die de verbinding tussen The Greenery en het IABC-terrein en de snelwegen moet vormen. Gelet hierop heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat er geen sprake zal zijn van een onaanvaardbare toeneming van het vrachtverkeer over de Mr. Bierensweg.

Appellant is van mening dat de hoge ligging van de Valdijk een onoverkomelijke barrière in Prinsenbeek zal vormen. Verder heeft hij gesteld dat de hoge ligging afwijkt van eerdere beslissingen.

Uit het tracébesluit HSL-Zuid blijkt dat de Valdijk via een stadsduct over de infrabundel wordt geleid. Het hoogste punt van de Valdijk is circa 2,5 meter boven het maaiveldniveau; dit is ingegeven door de ligging van de tracés van de HSL-Zuid en de A16 op ongeveer 5,5 meter onder maaiveldniveau.

In de PKB HSL-Zuid, hoofdstuk tracébeschrijving en kaarten, waarin indicatief is aangegeven binnen welke marge de as van de HSL-Zuid en de A16 nog kan variëren, is aangegeven dat de infrabundel de Valdijk verdiept kruist waarbij de indicatieve ligging van de HSL-Zuid en de A16 is vastgelegd op ongeveer 8 meter, respectievelijk op ongeveer 6 meter beneden maaiveld.

Ten behoeve van het tracébesluit HSL-Zuid is in het kader van een aanvullend MER ook de lokale ontsluitingsstructuur van Breda en Prinsenbeek beschreven. Ten aanzien van de Valdijk is ervoor gekozen om ten behoeve van een betere visueel-ruimtelijke verbinding tussen de beide stadsdelen aan weerszijden van de infrabundel twee brede stadsducten aan te leggen in plaats van één smal viaduct. De additionele kosten daarvan hebben de Minister doen besluiten tot een bezuiniging op de infrabundel, in die zin dat die ongeveer 1,5 meter minder diep wordt aangelegd dan indicatief in de PKB HSL-Zuid is aangegeven. Dat de in het tracébesluit HSL-Zuid gekozen hoogte van de infrabundel op dit punt onredelijk zou zijn, is de Afdeling niet gebleken. Verder is niet gebleken dat zodanige toezeggingen

zijn gedaan met betrekking tot de hoogteligging van de infrabundel dat de Minister niet tot een hogere ligging had mogen besluiten.

De woning ligt op een afstand van ongeveer 200 meter ten noorden van de spoorlijn Breda-Rosendaal. Deze spoorlijn dient volgens de Minister te worden verlegd in verband met de aanleg van de verbindingbogen voor het treinverkeer van Breda naar Antwerpen over de HSL-Zuid en het behoud van het terrein van The Greenery en het IABC-terrein. De spoorlijn zal ongeveer 175 meter naar het noorden worden verlegd. Dit heeft tot gevolg dat de woningen ten zuiden van de Mr. Bierensweg, waaronder die van appelland, op dan wel binnen de grens van de bij de spoorlijn Breda-Rosendaal behorende spoorwegzone van 200 meter komen te liggen. Blijkens het tracébesluit zal ten noorden van de spoorlijn een geluidscherm van 2 meter worden geplaatst.

Appelland is van mening dat de verlegging van de spoorlijn Breda-Rosendaal niet nodig is, omdat het economisch belang van het veilingterrein sterk verminderd is.

Uit de stukken blijkt dat de veiling inmiddels is opgegaan in The Greenery en dat de gemeente Breda beoogt om de The Greenery samen met het IABC-terrein tot ontwikkeling te brengen, zoals reeds in het bestemmingsplan Steenakker is vastgelegd. Gelet hierop heeft de Minister er een zwaarwegend belang aan kunnen hechten om voornoemde terreinen zo veel mogelijk te behouden.

Verder stelt appelland zich op het standpunt dat door de verlegging van de spoorlijn in verband met de geluidhinder het woon- en verblijfsklimaat van hem en de andere bewoners van de Mr. Bierensweg te veel wordt aangetast. De woning van appelland komt in de tabellen van het akoestisch onderzoek, waarin de berekeningen van de geluidbelasting vanwege de spoorlijn Breda-Rosendaal zijn neergelegd, niet voor. Uit de bij het akoestisch onderzoek behorende kaartenbijlage blijkt dat een dergelijk onderzoek wel heeft plaatsgevonden en dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appelland de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet te boven zal gaan. Uit de kaartenbijlage blijkt dat bij de berekeningen is uitgegaan van een woning met twee verdiepingen. Ter zitting is echter aannemelijk geworden dat de woning bestaat uit drie verdiepingen. Een onderzoek naar de geluidbelasting van de derde verdieping had niet achterwege mogen blijven. Het beroep van appelland is in zoverre gegrond, in verband waarmee het tracébesluit HSL-Zuid in zoverre wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht dient te worden vernietigd, zoals nader is aangegeven in het dictum.

Gezien de inhoudelijke en processuele samenhang tussen het tracébesluit HSL-Zuid en de door de raad van de gemeente Breda genomen beslissing tot het verlenen van planologische medewerking daaraan als bedoeld in artikel 13 van de Tracéwet, ziet de Afdeling aanleiding om ook laatstgenoemd besluit in zoverre te vernietigen, zoals nader is aangegeven in het dictum.

Aangezien op voorhand niet duidelijk is of voor de woning van appelland hogere waarden dienen te worden aangevraagd, kan niet worden beoordeeld of de Minister gelet op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent cumulatie een specifiek onderzoek naar de cumulatie van

de geluidhinder vanwege de diverse geluidbronnen andere dan de HSL-Zuid en de A16 had moeten verrichten. Nu de Minister met inachtneming van deze uitspraak een nieuw besluit dient te nemen omtrent dit deel van het tracébesluit HSL-Zuid, dient hij daarbij tevens te betrekken zijn beleid inzake de cumulatieve effecten van de geluidhinder vanwege de omliggende infrastructuur.

Uit de tabellen van het akoestisch onderzoek en de bijbehorende kaartenbijlage blijkt dat de geluidbelasting op de gevels van de andere woningen aan de Mr. Bierensweg de grenswaarde van 57 dB(A) niet te boven zal gaan.

Gelet hierop bestaat er geen grond voor het oordeel dat de Minister in redelijkheid vanwege de geluidhinder niet tot verlegging van de spoorlijn Breda-Roosendaal had mogen besluiten.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep, behalve op het genoemde punt ten aanzien van de geluidssituatie bij de woning, geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is voor het overige ongegrond.

M.J.M. van den Oord

Appellant woont aan de Mr. Bierensweg 72. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben met name betrekking op de aanleg van de verbindingbogen en de verlegging van de spoorlijn Breda-Roosendaal in combinatie met de aanleg van de HSL-Zuid en de A16 onder andere vanwege geluidhinder en visuele hinder. Het beroep richt zich ook tegen de beslissingen van de raad van de gemeente Breda en gedeputeerde staten van Noord-Brabant tot planologische medewerking aan het tracébesluit HSL-Zuid.

De woning ligt op een afstand van ongeveer 190 meter ten noorden van de spoorlijn Breda-Roosendaal, ongeveer 160 meter ten zuidwesten van de spoorlijn Dordrecht-Breda, ongeveer 480 meter ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid en ongeveer 510 meter van het tracé van de A16.

Ter hoogte van de woning zal een geluidscherm met een hoogte van 4 meter langs de HSL-Zuid worden geplaatst. Er is sprake van een aflopend scherm. Tevens zal tussen de HSL-Zuid en de A16 een geluidscherm met een hoogte van 4 meter worden geplaatst.

Blijkens het tracébesluit zal ten noorden van de spoorlijn Breda-Roosendaal een geluidscherm van 2 meter worden geplaatst.

De woning van appellant komt niet voor in de tabellen van het akoestisch onderzoek, waarin de berekeningen van de geluidbelasting vanwege de spoorlijn Breda-Roosendaal en de HSL-Zuid zijn neergelegd. Uit de bij het akoestisch onderzoek behorende kaartenbijlage blijkt dat een dergelijk onderzoek echter wel heeft plaatsgevonden. Blijkens de kaartenbijlage is berekend dat de geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer, waaronder de HSL-Zuid en de spoorlijn Breda-Roosendaal niet meer dan 55 dB(A) zal bedragen en derhalve de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet te boven

zal gaan, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege het spoorwegverkeer aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Verder is berekend dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning vanwege de A16 de grenswaarde van 50 dB(A) niet te boven zal gaan. Gelet hierop heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar kunnen achten.

Wat de cumulatie van geluid betreft, is niet gebleken dat ter plaatse een onaanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat zal ontstaan.

Gelet op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent cumulatie heeft de Minister, nu de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellant vanwege de HSL-Zuid, de spoorlijn Breda-Roosendaal en de A16 de grenswaarden niet te boven gaat, kunnen afzien van een specifiek onderzoek naar de cumulatie van de geluidhinder vanwege de diverse geluidbronnen andere dan de HSL-Zuid en de A16.

Ter hoogte van de woning van appellant komen de HSL-Zuid en de A16 nagenoeg op maaiveldniveau te liggen. Langs de HSL-Zuid zal een geluidscherm met een hoogte van ongeveer 4 meter worden geplaatst. Langs dit tracé voorziet het tracébesluit in een inpassingszone. De spoorlijn Breda-Roosendaal zal op maaiveldniveau komen te liggen. Langs deze spoorlijn zal een geluidscherm met een hoogte van 2 meter worden geplaatst. Langs dit tracé voorziet het tracébesluit in een te beplanten inpassingszone met een breedte van ongeveer 35 meter tot 100 meter ter afscherming van deze spoorlijn. Overigens ligt thans tussen de woning van appellant en het tracé van de spoorlijn Breda-Roosendaal een kas. Hoewel het uitzicht vanuit de woning enigszins zal verminderen, heeft de Minister deze vermindering, gelet op de afstanden tussen de woning en de tracés en de inpassingszones, niet onaanvaardbaar behoeven te achten.

Ook overigens geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de Minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het woon- en leefklimaat niet in onaanvaardbare mate wordt aangetast.

Uit de tabellen van het akoestisch onderzoek en de bijbehorende kaartenbijlage blijkt dat de geluidbelasting op de gevels van de andere woningen aan de Mr. Bierensweg de grenswaarde van 57 dB(A) niet te boven zal gaan.

Gelet op het voorgaande en op het belang van The Greenery en het IABC bij behoud van hun gronden bestaat er geen grond voor het oordeel dat de Minister niet tot verlegging van de spoorlijn Breda-Roosendaal had mogen besluiten.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Gezien de inhoudelijke en processuele samenhang tussen het tracébesluit HSL-Zuid en de door de raad van de gemeente Breda genomen beslissing tot het verlenen van planologische medewerking daaraan als bedoeld in artikel 13 van de Tracéwet - en er niet is gebleken van gebreken in de totstandkoming van deze beslissing - zijn de bezwaren tegen deze beslissing tevergeefs ingebracht.

De beslissing van het provinciale bestuur van Noord-Brabant tot het verlenen van planologische medewerking aan het tracébesluit HSL-Zuid is genomen door gedeputeerde staten. Daarmee is in strijd gehandeld met artikel 13 van de Tracéwet, waarin is vastgelegd dat deze bevoegdheid toekomt aan provinciale staten.

Deze beslissing is dan ook onbevoegd genomen en komt daarom voor vernietiging in aanmerking wegens strijd met de wet.
Het beroep is voor het overige ongegrond.

J.B. Roelen

Appellant exploiteert een glastuinbouwbedrijf aan de Mr. Bierensweg 78. Hij vreest negatieve gevolgen voor zijn bedrijf vanwege de voorziene inpassingszone en trillinghinder vanwege de circa 200 meter in noordelijke richting verschoven spoorlijn Breda-Roosendaal.

Het bedrijf van appellant ligt op een afstand van ongeveer 50 tot 100 meter ten noorden van het tracé van de spoorlijn Breda-Roosendaal. Tussen zijn perceel en deze spoorlijn ligt een <inpassingszone>. Appellant vreest schade aan de gewassen ten gevolge van schaduwwerking, bladval, onkruid en plantenziekten, veroorzaakt door de beplanting in de inpassingszone. In dat verband heeft hij er op gewezen dat hij zeer lichtgevoelige producten teelt.

De Minister heeft te kennen gegeven dat de uiteindelijke invulling van de inpassingszone en de te kiezen beplanting in overleg met de gemeente zal geschieden, in welk kader mogelijke negatieve gevolgen aan de orde zullen komen. Ter zitting heeft de Minister zich op het standpunt gesteld dat de doelstelling van de inpassingszone, opgaande beplanting ter afscherming van de spoorlijn, niet betekent dat direct naast de kassen van appellant hoge beplanting dient te komen. Dit standpunt komt de Afdeling mede gelet op de breedte van de inpassingszone niet onjuist voor. Verder heeft de Minister onweersproken gesteld dat in een overeenkomst met appellant een kwalitatieve verplichting voor Rijkswaterstaat is opgenomen met betrekking tot de inrichting van de inpassingszone. Deze dient te worden vastgesteld in overleg met appellant. Indien desondanks schade zal ontstaan, zal de schade worden vergoed. Gelet op het voorgaande heeft de Minister de belangen van appellant in voldoende mate bij de besluitvorming betrokken.

Gelet op de afstand van de bedrijfsgronden tot het tracé en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet zal optreden.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.
Het beroep is ongegrond.

H.J. van Houten en L. Vermonden

Appellanten wonen aan het Huifakkerstraatje 56 ten zuiden van de spoorlijn Dordrecht-Breda en hebben een perceel in eigendom aan de overzijde van deze spoorlijn. Dat perceel, dat voor een klein deel is aangewezen als <HSL-zone>, wordt gebruikt voor het weiden van paarden. Het woonperceel ligt geheel in de <HSL-zone> in verband met de aanleg van de verbindingbogen Breda-Antwerpen. Appellanten zijn van mening dat de Minister niet alleen gehouden is het woonperceel te verwerven maar ook het gehele perceel aan de overzijde van de spoorlijn. De percelen dienen als een geheel te worden gezien. Bovendien achten appellanten de Minister gebonden aan de intentie van de gemeente Breda om beide percelen te kopen in verband met de ontwikkeling van een industrieterrein, hetgeen verstoord werd door de aanleg van de HSL.

Niet is bestreden dat het woonperceel nodig is voor de aanleg van de bovengenoemde verbindingbogen en dat appellanten het dienen af te staan. Het geding spitst zich toe op de vraag of ook het andere perceel dat slechts voor een klein deel in het tracébesluit HSL-Zuid is aangewezen, moet worden verworven.

Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden verwezen naar hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Gebleken is dat onderhandelingen worden gevoerd in het kader van de minnelijke verwerving en dat de Minister daarbij verwerving van beide percelen als uitgangspunt neemt. Dat de Minister gehouden zou zijn om indien niet tot overeenstemming wordt gekomen in het kader van de minnelijke verwerving tevens in het kader van de onteigening beide percelen te verwerven kan in deze procedure niet aan de orde komen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.
Het beroep is ongegrond.

The Greenery International B.V. en IABC B.V.

The Greenery International B.V. exploiteert een veilingcomplex en IABC B.V. ontwikkelt samen met de gemeente Breda een bedrijventerrein, een internationaal agro-business centrum, ten zuiden grenzend aan het terrein van The Greenery.

Appellanten vrezen aantasting van hun bedrijven door verlies van gronden, geluid- en trillinghinder, de geringe doorrijhoogte van de verlegde Leursebaan en overlast tijdens de bouwwerkzaamheden. Zij zijn van mening dat hun gronden hadden moeten worden ontzien door verschuiving van de tracés van de HSL-Zuid en de verbindingbogen naar het noordwesten.

De gronden van beide bedrijven liggen ten oosten van de HSL en ten zuiden van de verbindingbogen Breda-Antwerpen.

De gronden van The Greenery hebben een oppervlakte van ongeveer 24,6 hectare. Daarvan is ongeveer 1,8 hectare opgenomen in het tracébesluit

HSL-Zuid. Gebleken is dat de gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid en de verbindingsbogen.

Uit de stukken blijkt dat IABC vanwege de aanleg van de HSL-Zuid 4 hectare niet tot ontwikkeling kan brengen. Er blijft ongeveer 30 hectare over.

Een verschuiving ter hoogte van de gronden van appellanten betekent dat het tracé van de HSL over een grote lengte zal moeten worden verschoven.

Volgens de Minister is uit het onderzoek naar vijf tracévarianten gebleken dat een dergelijke verschuiving ongunstig is voor een goede ontwikkeling van stedelijke functies tussen de infrabundel en de woonwijk Princenhage, het landgoed Lindenborgh, de agrarische bedrijven in het gebied de Rith en Overaa ten zuiden van Breda en de bewoners van de kern Effen.

Van de twee varianten die de daarop betrekking hebbende belangen voldoende waarborgen is gekozen voor het tracé dat de gronden van appellanten het minst zou aantasten.

Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat het grondverlies er toe zal leiden dat het veilingcomplex en het bedrijventerrein niet meer dan wel niet rendabel zullen kunnen worden geëxploiteerd, dan wel dat anderszins met hun belangen onvoldoende is rekening gehouden.

Ter beperking van de negatieve gevolgen van het grondverlies voor The Greenery zijn inmiddels ter compensatie gronden ten noorden van haar bedrijf aangeboden. Gelet op het voorgaande heeft de Minister in redelijkheid, na afweging van de betrokken belangen, tot het bestreden tracé ter hoogte van de bedrijven van appellanten kunnen besluiten.

Bedrijfsgebouwen kunnen niet worden aangemerkt als woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen als bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd. Onvoldoende aannemelijk is echter dat ter hoogte van de (nog te bouwen) bedrijfsgebouwen een zodanig geluidniveau zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen.

De afstand tussen het tracé van de verbindingsboog en de gronden ten behoeve van de nog te bouwen bedrijfsgebouwen zal minstens ruim 30 meter bedragen. Uit de stukken is niet gebleken dat er trillingsgevoelige bedrijfsgebouwen zullen worden gebouwd. Gelet hierop en op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet in onaanvaardbare mate zal optreden.

Blijkens het tracébesluit HSL-Zuid zal de doorgang van de verlegde Leursebaan onder de verbindingsbogen, de HSL-Zuid en de A16 een breedte van 27 meter ten behoeve van een enkelbaans rijweg met vrijliggende fietspaden en een hoogte van 4,6 meter hebben. De Minister heeft zich op het standpunt gesteld dat de breedte voldoet aan de normen van de Richtlijnen voor het Ontwerp van Niet-Autosnelwegen (RONA) en de hoogte aan de strengere eisen van de Richtlijnen voor het Ontwerp van Autosnelwegen (ROA), zodat er voldoende ruimte is voor het rijden van vrachtwagens van en naar de terreinen van appellanten.

De Afdeling acht het niet onjuist dat de Minister aansluiting heeft gezocht bij bovengenoemde richtlijnen. Gelet op het voorgaande heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat de bereikbaarheid van de terreinen van appellanten voor vrachtwagens voldoende is gewaarborgd.

In de Nota van Toelichting betreffende tracédeel 7 is aangegeven dat met betrekking tot het voorkomen van hinder tijdens de bouw- en aanlegfase onder andere infrastructurele maatregelen worden getroffen voor een zo onbelemmerd mogelijke verkeersafwikkeling. Niet is gebleken dat de maatregelen ontoereikend zullen zijn. Verder verwijst de Afdeling naar hetgeen in het algemene deel van deze uitspraak is overwogen over hinder veroorzaakt door bouwactiviteiten.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

C.J. Verdonk

Appellant woont aan de Kruisstraat 66, is eigenaar van de woning aan de Kruisstraat 29 en exploiteert ter plaatse een volle-gronds-tuinbouwbedrijf. Zijn bezwaren hebben betrekking op verlies van gronden en geluidhinder.

Ongeveer 3 hectare van de ongeveer 7 hectare grote bedrijfsoppervlakte is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Onbestreden is dat deze gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid en voor de verbreding van de A16. Het bedrijf zal ter plaatse niet kunnen worden gehandhaafd, mede gelet op de omstandigheid dat de overige gronden van het bedrijf in het geldende bestemmingsplan "Heilaar-Steenakker" zijn bestemd voor bedrijfsdoeleinden met het oog op de ontwikkeling van een internationaal agro-business centrum, het IABC-terrein.

Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Wat betreft de stelling van appellant dat de Minister zijn gehele bedrijf behoort aan te kopen, overweegt de Afdeling dat de gronden van appellant die in het bestemmingsplan "Heilaar-Steenakker" bestemd zijn voor bedrijfsdoeleinden niet nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid dan wel de verbreding van de A16. Deze gronden zijn dan ook terecht buiten het tracébesluit gelaten. Dit laat onverlet dat deze gronden desalniettemin in het overleg van de minnelijke verwerving van de wel in het tracébesluit opgenomen gronden worden betrokken, hoewel deze gelet op het bestemmingsplan Heilaar-Steenakker voor aankoop door de gemeente Breda in aanmerking komen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellant zijn vanaf eind 1997 onderhandelingen gevoerd. Ter zitting heeft de Minister onweersproken gesteld dat namens appellant is verzocht om uitstel van de onderhandelingen in afwachting van de onderhandelingen met de gemeente Breda. De Minister heeft ter zitting gesteld dat hij nog steeds de algehele verwerving van het bedrijf als uitgangspunt heeft.

Gelet op het vorenstaande geeft het grondverlies onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk te oordelen.

Appellant is van mening dat de woning Kruisstraat 66 ten onrechte in het tracébesluit HSL-Zuid wordt gehandhaafd ondanks de grote geluidoverlast. Blijkens de tracékaart is de woning niet aangeduid als <aan de bestemming te onttrekken bebouwing>. Volgens het tracébesluit heeft deze aanduiding betrekking op geluidgevoelige bebouwing waarvoor niet kan worden voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Aan deze bebouwing dient op grond van het tracébesluit een andere bestemming te worden gegeven. In het geldende bestemmingsplan Heilaar-Steenakker heeft de woning evenwel reeds geen woonbestemming meer, maar zijn de gronden waarop de woning staat bestemd voor bedrijfsdoeleinden. Het gemeentelijke beleid is er derhalve al op gericht de woning aan het woongebruik te onttrekken.

Gelet hierop acht de Afdeling het niet onjuist dat in het tracébesluit HSL-Zuid de aanduiding <aan de bestemming te onttrekken bebouwing> achterwege is gebleven.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

E.P. Elink Schuurman

Appellant woont aan de Oude Liesboslaan 162 te Breda. Zijn bezwaren hebben betrekking op de wijziging van het knooppunt Princeville en op visuele hinder en geluidhinder.

De in het tracébesluit HSL-Zuid opgenomen verlegging van de A16, het ombouwen van de N58 tot A58 en de aanleg van rechtstreekse verbindingen richting Etten-Leur en Rotterdam en Etten-Leur en Antwerpen (knooppunt Princeville), heeft tot gevolg dat de aansluitingen op het hoofdwegennet van Breda-Princenhage ter hoogte van de Liesboslaan en de Graaf Engelbertlaan moeten worden vernieuwd en dat dientengevolge ook de lokale wegenstructuur - waaronder de Oude Liesboslaan - moet worden aangepast. De A58 zal met een viaduct over de Oude Liesboslaan worden geleid. Appellant is van mening dat de A58 onder de Oude Liesboslaan moet worden doorgeleid.

Uit de Nota van Toelichting bij het tracébesluit HSL-Zuid blijkt dat de Minister dit alternatief heeft onderzocht, maar, vanwege de moeilijk te overbruggen hoogteverschillen in het knooppunt Princeville en de aanzienlijk hogere kosten, heeft afgewezen.

Mede gelet op de ter zitting gegeven toelichting kan niet worden geoordeeld dat de Minister niet in redelijkheid heeft kunnen vasthouden aan de in het tracébesluit gekozen oplossing. De Afdeling neemt hierbij tevens in aanmerking dat in het tracébesluit maatregelen zijn voorzien waardoor de

visuele hinder zoveel mogelijk zal worden beperkt. De Afdeling is niet gebleken dat deze inpassingsmaatregelen onvoldoende zouden zijn.

De woning ligt ongeveer 200 meter van het tracé van de A58. Ter plaatse zal langs de meest westelijk gelegen verbindingsweg van Rotterdam naar Roosendaal een scherm met een hoogte van 4 meter worden geplaatst en bij het viaduct over de Oude Liesboslaan tevens een scherm met een hoogte van 5 meter.

De A58 zal ter plaatse van appellants woning naast het bestaande tracé van de N58 komen te liggen. In het kader van de toepassing van de Wet geluidhinder is er sprake van de aanleg van een nieuwe weg, zodat voor de geluidbelasting vanwege de A58 een grenswaarde geldt van 50 dB(A). Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A58 aan de woning van appellant 53 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van de geluidschermen, aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A58 aanvaardbaar kunnen achten.

Voorts ligt de woning buiten de zone die ingevolge de Wet geluidhinder bij de A16 behoort, zodat de Minister naar de geluidbelasting vanwege de A16 op de woning van appellant geen onderzoek behoefde in te stellen. Niettemin heeft de Minister onderzoek gedaan naar de cumulatieve gevolgen van de geluidbelasting mede vanwege de A16 op de woning van appellant. Daaruit is gebleken dat, ook wat de cumulatie betreft, ter plaatse van appellants woning geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat zal ontstaan.

Wat de door appellant verwachte waardevermindering van de woning betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

F.P.J. Hoogendoorn en A.H.J. Hoogendoorn-van Rinsum

Appellanten wonen aan de Oude Liesboslaan 168 op ongeveer 250 meter van het tracé van de A58. Hun bezwaren zijn grotendeels gelijklopend aan die van E.P. Elink Schuurman, zodat de Afdeling voor deze onderdelen van het beroep verwijst naar hetgeen bij die appellant is overwogen.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A58 aan de gevel van de woning van appellanten niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) zal bedragen. Voorts kan de tuin van appellanten niet worden

aangemerkt als een woning of ander geluidgevoelig gebouw of terrein zoals bedoeld in de artikelen 4 en 7 van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd.

Onvoldoende aannemelijk is echter dat ter hoogte van de tuin van appellanten een zodanig geluidniveau zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

L.M.M.A.J. de Raad-Sluijters en J.W. de Raad

Appellanten wonen aan de Oude Liesboslaan 164 op ongeveer 240 meter van het tracé van de A58. Hun bezwaren zijn grotendeels gelijklopend aan die van E.P. Elink Schuurman, zodat de Afdeling voor deze onderdelen van het beroep verwijst naar hetgeen bij die appellant is overwogen.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A58 aan de gevel van de woning van appellanten 51 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd.

Bij de toepassing van de Wet geluidhinder dient te worden uitgegaan van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting aan de gevel van een woning. In zoverre is het niet van belang dat het woongedeelte zich op de eerste verdieping van de woning van appellanten bevindt en niet op de begane grond. Wel dient de Minister ingeval een hogere waarde wordt aangevraagd, aan de woning zodanige geluidwerende voorzieningen te treffen dat de geluidbelasting vanwege wegverkeer in de geluidgevoelige ruimtes in de woning niet hoger is dan 35 dB(A).

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

G.J.M. van Helvoort

Appellant woont aan de Oude Liesboslaan 154 te Breda op ongeveer 160 m van het tracé van de A58. Zijn bezwaren zijn grotendeels gelijklopend aan die van E.P. Elink Schuurman, zodat de Afdeling voor deze onderdelen van het beroep verwijst naar hetgeen bij die appellant is overwogen.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A58 aan de gevel van de woning van appellant 51 dB(A) zal bedragen.

Ter zitting is evenwel vast komen te staan dat de tweede verdieping van de woning ten onrechte niet in het akoestisch onderzoek is betrokken. Gelet

hierop is de Afdeling van oordeel dat het tracébesluit HSL-Zuid in zoverre niet op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen en wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht op dit punt moet worden vernietigd. Het beroep tegen het tracébesluit HSL-zuid is voor het overige ongegrond. Het vorenstaande geeft geen aanleiding voor het oordeel dat ten tijde van de vaststelling van de PKB HSL-Zuid er niet in redelijkheid van kon worden uitgegaan dat binnen de bandbreedte een aanvaardbaar tracé kan worden aangelegd, zodat het beroep voor zover gericht tegen de PKB HSL-Zuid ongegrond is.

H.A.M. van Laanen

Appellant woont aan de Oude Liesboslaan 158 te Breda op ongeveer 200 meter van het tracé van de A58. Zijn bezwaren zijn grotendeels gelijklopend aan die van E.P. Elink Schuurman, zodat de Afdeling voor deze onderdelen van het beroep verwijst naar hetgeen bij die appellant is overwogen.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A58 aan de gevel van de woning van appellant 53 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

J.A.M. Hoskam

Appellant woont aan de Oude Liesboslaan 201 te Breda op een afstand van ongeveer 170 m van het tracé van de A58. Zijn bezwaren zijn grotendeels gelijklopend aan die van E.P. Elink Schuurman, zodat de Afdeling voor deze onderdelen van het beroep verwijst naar hetgeen bij die appellant is overwogen.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A58 aan de gevel van de woning van appellant 52 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

J. van Son en W. van den Enden

Appellanten wonen aan de Oude Liesboslaan 160 te Breda op een afstand van ongeveer 210 meter van het tracé van de A58. Hun bezwaren zijn grotendeels gelijklopend aan die van E.P. Elink Schuurman, zodat de

Afdeling voor deze onderdelen van het beroep verwijst naar hetgeen bij die appellants is overwogen.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A58 aan de gevel van de woning van appellants 53 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

P. de Jong

Appellante woont aan de Oude Liesboslaan 146 te Breda op een afstand van ongeveer 125 meter van het tracé van de A58. Haar bezwaren zijn grotendeels gelijkloidend aan die van E.P. Elink Schuurman, zodat de Afdeling voor deze onderdelen van het beroep verwijst naar hetgeen bij die appellants is overwogen.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A58 aan de gevel van de woning van appellante 53 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd.

Voorts heeft de Minister ter zitting verklaard dat de opstelstroken die in verband met de nabijgelegen aansluiting van de Oude Liesboslaan op de A58 ter hoogte van de woning van appellante zullen worden aangebracht, niet van invloed zullen zijn op de bereikbaarheid van het perceel van appellante.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

F.J.M. Reinieren

Appellant woont aan de Oude Liesboslaan 197 te Breda op een afstand van ongeveer 140 meter van het tracé van de A58. Zijn bezwaren zijn grotendeels gelijkloidend aan die van E.P. Elink Schuurman, zodat de Afdeling voor deze onderdelen van het beroep verwijst naar hetgeen bij die appellants is overwogen.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A58 aan de gevel van de woning van appellant 54 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

Bastiaanse B.V. en Kwekerij Zeldenrust Breda B.V.

Appellanten hebben een woning aan de Oude Liesboslaan 140 op ongeveer 100 meter van het tracé van de A58. Hun bezwaren zijn grotendeels gelijklopend aan die van E.P. Elink Schuurman, zodat de Afdeling voor deze onderdelen van het beroep verwijst naar hetgeen bij die appellant is overwogen.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A58 aan de gevel van de woning op no. 140 54 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd.

Eerst in reactie op het verweerschrift hebben appellanten gesteld dat in het tracébesluit HSL-Zuid niet wordt gemotiveerd waarom een gedeelte van de kassen en een woning aan de Oude Liesboslaan 140 moeten worden gesloopt. Dit bezwaar is niet opgenomen in het beroepschrift van appellanten en vindt daarin geen grondslag. Gelet op het stadium in de procedure waarin dit nieuwe bezwaar naar voren is gebracht en de aard daarvan, moet dit - wat daar verder ook van zij -, met het oog op de goede procesorde, bij de beoordeling van het tracébesluit HSL-Zuid buiten beschouwing blijven.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.
Het beroep is ongegrond.

Boswachter Liesbosch B.V. en H.A. Takx B.V.

Appellanten richten zich in hun beroep tegen zowel het tracébesluit HSL-Zuid als het tracébesluit A16 (traject Moerdijk-Prinsenbeek).

Zoals in het algemene deel van de uitspraak is overwogen ten aanzien van de ontvankelijkheid, is het beroep van appellanten niet-ontvankelijk voor zover het is gericht tegen het tracébesluit A16.

De bezwaren van appellanten tegen het tracébesluit HSL-Zuid hebben betrekking op de bereikbaarheid van het café-restaurant dat Boswachter Liesbosch B.V. exploiteert in het Liesbos.

Zij zijn van mening dat de bereikbaarheid door de vernieuwing van het hoofdwegennet van Breda-Princenhage ter hoogte van de Liesboslaan (aansluiting Etten-Leur) en de Graaf Engelbertlaan (aansluiting Rijsbergen) als gevolg van de verbreding van de A16 drastisch zal verslechteren.

Volgens het rapport van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak zal de directe aansluiting van het bedrijf op de N58 verdwijnen. De nieuwe route vanaf de A58 vanuit het westen zal in afstand ongeveer drie kilometer langer zijn; vanuit het oosten zal de nieuwe route vanaf de A58 in afstand gelijk zijn aan de oude. De nieuwe route vanaf de A16 vanuit het noorden zal in

afstand ongeveer 500 meter korter zijn; vanuit het zuiden zal de nieuwe route vanaf de A16 ongeveer 500 meter langer zijn dan de oude. De Afdeling is niet gebleken dat het rapport de situatie niet juist zou weergeven. Hiervan uitgaande heeft de Minister in redelijkheid kunnen oordelen dat de bereikbaarheid van het café-restaurant door het tracébesluit HSL-Zuid niet onevenredig zal verslechteren. Bovendien valt uit de stukken af te leiden dat het café-restaurant vooral wordt aangedaan vanwege de ligging in het recreatiegebied van het Liesbos.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep, voor zover ontvankelijk, is ongegrond.

ir M.F. Hof-Sanders

Appellante is eigenares van het landgoed Zoudtland waarop zich de woningen Zoudtlandseweg 9 en 20 bevinden. Haar bezwaren hebben betrekking op de aantasting van het landgoed, geluidhinder, de carpoolstrook die voor de ingang van het landgoed is voorzien en de bereikbaarheid van haar landgoed vanaf de A58.

Ter zitting heeft appellante het bezwaar omtrent de bereikbaarheid van haar landgoed vanaf de A58 ingetrokken, omdat inmiddels is voorzien in een ontsluiting van de oprijlaan op de parallelweg aan de zuidzijde van de A58.

Ongeveer 1,9 hectare van het bijna 19 hectare grote landgoed is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid voor de aanleg van de A58 en het knooppunt Princeville. Appellante vreest voor aantasting van de specifieke verschijningsvorm en cultuurhistorische waarden van haar landgoed en is van mening dat het door het verlies van deze gronden wellicht niet langer kan worden aangemerkt als landgoed in de zin van de Natuurschoonwet 1928. Zij wenst een verschuiving van het tracé naar het noorden zodat haar gronden worden ontzien.

De Afdeling stelt vast dat van de door appellante gestelde doorsnijding van het landgoed geen sprake is. De in het tracébesluit opgenomen gronden betreffen een hoek van het perceel.

Voorts blijkt uit de Nota van Toelichting bij het tracébesluit en het verhandelde ter zitting dat de ligging van het tracé het resultaat is van een afweging van belangen waarin het landgoed van appellante - hoewel dit niet met name wordt genoemd - en het landgoed Lindenborgh zoveel mogelijk zijn ontzien. De Minister heeft echter overwegende betekenis toegekend aan het sparen van het Liesbos, dat, naar onweersproken is gesteld, landschappelijk en ecologisch waardevol is. Een verschuiving naar het noorden zoals appellante voorstaat, zou het Liesbos aantasten en bovendien de geluidbelasting vanwege de A58 op de woningen aan de Oude Liesboslaan ongunstig beïnvloeden.

De Afdeling is niet gebleken dat het landgoed door het verlies van de in het tracébesluit opgenomen gronden niet langer een aaneengesloten gebied van minimaal 5 hectare zal omvatten waarvan ten minste 30 % bezet is met

houtopstanden, waardoor de status van landgoed in de zin van de Natuurschoonwet 1928 in gevaar zou kunnen komen. Het landgoed zal na realisering van het tracé nog bijna 17 hectare omvatten. De te verwerven gronden zijn voornamelijk landbouwgronden en geen gronden met houtopstanden. Ook is de Afdeling niet gebleken dat de specifieke verschijningsvorm en de cultuurhistorische waarden van het landgoed door het tracébesluit onevenredig zullen worden aangetast.

Het aan de Zoudtlandseweg 9 gelegen landhuis ligt op ongeveer 210 meter van het tracé van de A58; de woonboerderij op nummer 20 op ongeveer 50 meter.

Het tracé van de A58 volgt ter hoogte van deze woningen vrijwel het bestaande tracé van de N58. Voor de berekening van de geluidbelasting is de Minister terecht uitgegaan van de in artikel 100 van de Wet geluidhinder neergelegde normering ingeval van een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg.

Voor deze woningen zijn in verband met de A58 saneringswaarden vastgesteld: voor het landhuis een saneringswaarde van 50 dB(A), voor de boerderij een saneringswaarde van 59 dB(A). Langs het tracé van de A58 zal een geluidscherm met een hoogte van 3 meter worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de (zwaarst belaste, noordelijke) gevel van de boerderij deze saneringswaarde niet zal overschrijden. In verband daarmee heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A58 aan de gevel van de boerderij aanvaardbaar kunnen achten.

Berekend is dat de geluidbelasting aan de (zwaarst belaste, westelijke) gevel van het landhuis 55 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomende hogere waarde is aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm ter hoogte van het landhuis vanwege de hoge kosten in relatie tot de daarmee te bereiken verbetering van de akoestische situatie. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister ook de geluidbelasting vanwege de A58 aan de gevel van het landhuis aanvaardbaar kunnen achten.

Wat de geluidbelasting vanwege de A16 betreft, is de Afdeling ter zitting gebleken dat het landhuis en de woonboerderij buiten de geluidzone van de A16 liggen, zodat de Minister naar de geluidbelasting vanwege de A16 op deze woningen geen onderzoek behoefde in te stellen. Niettemin heeft de Minister onderzoek gedaan naar de cumulatieve gevolgen van de geluidbelasting mede vanwege de A16 op deze woningen. Daaruit is gebleken dat, ook wat de cumulatie betreft, ter plaatse van deze woningen geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat zal ontstaan.

Voorts is de Afdeling ter zitting gebleken dat omtrent de plaats van de carpoolstrook die in het tracébesluit HSL-Zuid voor de ingang van het landgoed is voorzien, overleg gaande is met de gemeente Breda om deze elders te realiseren. De Afdeling stelt vast dat het onderzoek naar de uiteindelijke plaats van de carpoolstrook nog niet is afgerond. Gelet hierop en

in aanmerking genomen dat appellante de huidige situering gemotiveerd heeft betwist, is het beroep van appellante in zoverre gegrond. Het tracébesluit is in zoverre onzorgvuldig voorbereid en komt mitsdien op dit punt voor vernietiging in aanmerking wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Voor zover appellante de Afdeling heeft verzocht de Minister te verplichten om na realisering van het tracé de effectiviteit van de geplaatste schermen en geluidwallen te controleren en niet te volstaan met een steekproefsgewijze controle, moet worden geoordeeld dat in zoverre geen sprake is van een bezwaar omtrent de rechtmatigheid van het bestreden besluit, zodat de Afdeling dit verzoek buiten bespreking laat.

Gezien het vorenstaande is het beroep tegen het tracébesluit voor het overige ongegrond.

Het vorenstaande geeft echter geen aanleiding voor het oordeel dat ten tijde van de vaststelling van de PKB HSL-Zuid er niet in redelijkheid van kon worden uitgegaan dat binnen de bandbreedte een aanvaardbaar tracé kan worden aangelegd, zodat het beroep voor zover gericht tegen de PKB HSL-Zuid ongegrond is.

de heer en mevrouw Biemans

Appellanten wonen aan de Zoudtlandseweg 60 te Breda. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene gedeelte van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder en op het verlies van gronden.

Ongeveer 3800 m² van de ongeveer 6800 m² grote tuin van appellanten is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Appellanten wensen compensatie voor het verlies van hun siertuin.

Onbestreden is dat deze grond nodig is voor de voorziene verbreding van de N58 tot A58. Wat de wijze van verwerving betreft, kan worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen.

Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat inmiddels met de adviseur van appellanten overeenstemming is bereikt over de hoogte van de schadeloosstelling. Daarin is, aldus de Minister, rekening gehouden met het verlies aan siertuin.

De woning ligt op korte afstand van het tracé van de A58. Ter plaatse zal langs de A58 een geluidscherm met een hoogte van 3 meter worden geplaatst. Het tracé van de A58 volgt ter hoogte van de woning vrijwel het bestaande tracé van de N58. Voor de berekening van de geluidbelasting is de Minister terecht uitgegaan van de in artikel 100 van de Wet geluidhinder neergelegde normering ingeval van een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg.

Berekend is dat de geluidbelasting aan de (zwaarst belaste, noordelijke) gevel van de woning van appellanten onder de voor deze woning geldende

grenswaarde zal blijven en ten opzichte van de huidige situatie met 1 dB(A) zal afnemen.

Gelet hierop heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A58 aanvaardbaar kunnen achten.

In reactie op het bezwaar van appellanten dat onduidelijk is welke de geluidbelasting op hun woning zal zijn vanwege de in het tracébesluit voorziene parallelweg langs de A58, die ongeveer 10 tot 12 meter van de achterzijde van de woning zal worden aangelegd, heeft de Minister ter zitting verklaard dat deze weg de functie krijgt van ontsluitingsweg voor aanliggende percelen. De verkeersintensiteit op deze weg zal daarom volgens de Minister zo laag zijn dat deze onder de voorkeursgrenswaarde zal blijven. Niet is gebleken dat, ook wat cumulatie betreft, een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat zal ontstaan.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

A.A. Voermans

Appellant heeft een agrarisch bedrijf met woning aan de Bagvensestraat 25 te Breda. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de tracékeuze en het verlies van zijn gronden.

Ter plaatse zal de A58 worden aangesloten op de A16 door middel van het knooppunt Princeville. De tracékeuze is blijkens de stukken het resultaat van een afweging van belangen. Een aantal varianten voor de ligging van de HSL-Zuid en de A16 is vergeleken in het Aanvullend MER HSL-Zuid-A16 Breda-Prinsenbeek. Bij deze vergelijking zijn de gevolgen voor de landbouw en het aantal te slopen woningen betrokken. Vervolgens zijn bij de totstandkoming van dit tracédeel vijf varianten onderzocht. Daarbij is onder meer aandacht geschonken aan de agrarische bedrijven in het studiegebied. Niet kan worden geoordeeld dat de uiteindelijke afweging, resulterend in de keuze voor het knooppunt Princeville zoals dat in het tracébesluit HSL-Zuid is opgenomen onredelijk zou zijn.

Inwilliging van het verzoek van appellant het tracé te verschuiven waardoor zijn bedrijfsperceel zou worden ontzien, zou tot gevolg hebben dat het tracé over een grote lengte zou moeten worden verschoven en niet slechts ter plaatse van de omgeving van het bedrijf.

Ongeveer 1 hectare, waarop nagenoeg alle bedrijfsgebouwen liggen, van het ongeveer 2.7 hectare grote bedrijfsperceel van appellant is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Onbestreden is dat het grondverlies er toe zal leiden dat het bedrijf ter plaatse niet meer rendabel zal kunnen worden uitgeoefend. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellant van het

grondverlies zijn onderhandelingen over bedrijfsverplaatsing gaande. Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat appellante inmiddels een vervangend bedrijf aan de Rijsbergseweg 283 is aangeboden.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

De Haan Minerale Oliën B.V.

Appellante heeft een brandstoffenverkooppunt aan de Ettensebaan 100. Haar bezwaren hebben betrekking op het doortrekken van de Ettensebaan over haar gronden.

Uit de stukken blijkt dat door de aanleg van de HSL-Zuid en de verlegging van de A16 in westelijke richting de aansluitingen daarvan op het hoofdwegennet van Breda-Princenhage ter hoogte van de Liesboslaan (aansluiting Etten-Leur) en de Graaf Engelbertlaan (aansluiting Rijsbergen) vernieuwd moeten worden. De Minister heeft in overleg met de gemeente Breda in het tracébesluit er voor gekozen dat de lokale wegenstructuur zodanig wordt aangepast dat de doorgaande wegverbindingen worden gescheiden van strikt lokale wegen en woonstraten. Dit heeft tot gevolg dat de Ettensebaan in westelijke richting zal worden doorgetrokken en ter plaatse van de gronden van appellante zal worden aangelegd. De Afdeling acht deze keuze niet onredelijk of anderszins rechtens onjuist. Onbestreden is dat appellante ter plaatse haar activiteiten niet meer zal kunnen voortzetten. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellante van het grondverlies zijn onderhandelingen gaande over bedrijfsverplaatsing naar een andere locatie aan de Ettensebaan. Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat appellante inmiddels een voorstel ter zake is gedaan. Weliswaar is appellante daarmee nog geen zekerheid verschaft over het verkrijgen van deze locatie, maar de Afdeling is niet gebleken dat de Minister zich het belang van appellante onvoldoende heeft aangetrokken. Voorts heeft de Minister appellante ter zitting toegezegd dat de bereikbaarheid van haar brandstoffenverkooppunt, hangende de uitvoering van het project, binnen de grenzen van de redelijkheid wordt gehandhaafd.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

Allibre B.V.

Appellante is eigenares van een op dit moment gesloten brandstoffenverkooppunt aan de Ettensebaan. Haar bezwaren hebben

betrekking op het verleggen van de Ettensebaan waardoor het doorgaande verkeer van de Ettensebaan niet meer langs haar gronden zal gaan.

Hiervoor bij de bespreking van de bezwaren van De Haan Minerale Oliën B.V. is geoordeeld dat de tracékeuze voor de verlegging van de Ettensebaan op zichzelf niet onredelijk of anderszins rechtens onjuist is. Onbestreden is dat de gronden van appellante door deze tracékeuze ter plaatse minder geschikt zijn als locatie voor een benzineverkooppunt.

Appellante stelt zich op het standpunt dat zij enkel vanwege een bepaling in de transportakte bij de aankoop van de gronden van de vorige eigenaar nog geen bedrijfsactiviteiten ter plaatse heeft ontwikkeld, maar dat zij het voornemen heeft het benzineverkooppunt binnenkort te heropenen. De Minister was naar haar mening dan ook gehouden met haar in onderhandeling te treden over vervangende gronden.

De Afdeling stelt vast dat het tracé niet op de gronden van appellante is voorzien, zodat de Minister deze gronden niet uit dien hoofde behoeft te verwerven. Tussen partijen is niet in geschil dat ten tijde van het tracébesluit ter plaatse geen bedrijfsactiviteiten plaatsvonden. Voorts is onweersproken gesteld dat het perceel is opgenomen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Princenhage" waarin niet wordt voorzien in de mogelijkheid van het exploiteren van een benzineverkooppunt op dit perceel. Onder deze omstandigheden kan niet worden geoordeeld dat de Minister zich de belangen van appellante onvoldoende heeft aangetrokken door appellante geen aanbod te doen omtrent vervangende gronden, maar te volstaan met het aanbieden van een schadevergoeding.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

Wohrmann Holding B.V., Hotel-Café-Restaurant Princeville Beheer B.V. en B.V. Princeville Exploitatie

Appellanten zijn eigenares dan wel exploitante van het café-restaurant Princeville aan de Liesboslaan 57. Hun bezwaren betreffen de verandering van de lokale wegenstructuur in het knooppunt Princeville, waardoor de huidige aansluitingen op de A16 en de N58 komen te vervallen en een deel van hun gronden verworven moet worden, alsmede geluid- en trillinghinder.

Appellanten stellen zich primair op het standpunt dat door het vervallen van de huidige aansluitingen op de A16 en de N58 het café-restaurant in zijn huidige vorm en omvang ter plaatse niet meer rendabel te exploiteren is. Subsidiar hebben zij gesteld dat in elk geval een rechtstreekse ontsluiting van het café-restaurant op de randweg Princenhage niet had mogen ontbreken.

De Minister stelt zich op het standpunt dat de in het tracébesluit opgenomen oplossing tot stand is gekomen in samenspraak met onder meer

omwonenden van het gebied, na een zorgvuldige afweging van belangen. Hoewel deze oplossing een aantal duidelijke sociale, geluid- en verkeerstechnische voordelen kent, is het onvermijdelijk dat de bereikbaarheid van het café-restaurant er ten opzichte van de huidige situatie op achteruit gaat. De Minister acht het echter niet aannemelijk dat het bedrijf niet langer ter plaatse te exploiteren zal zijn.

Hiervoor bij de bespreking van de bezwaren van E.P. Elink Schuurman, ir M.F. Hof-Sanders, A.A. Voermans en De Haan Minerale Oliën B.V. heeft de Afdeling het op zich zelf niet onredelijk geacht dat de in het tracébesluit voorziene verlegging van de A16, het ombouwen van de N58 tot A58 en de aanleg van rechtstreekse verbindingen tussen de richtingen Etten-Leur en Rotterdam en Etten-Leur en Antwerpen (knooppunt Princeville), tot gevolg hebben dat de aansluitingen op het hoofdwegennet van Breda-Princenhage ter hoogte van de Liesboslaan en de Graaf Engelbertlaan moeten worden vernieuwd en dat dientengevolge ook de lokale wegenstructuur moet worden aangepast. Deze aanpassing van de wegenstructuur heeft evenwel voor het café-restaurant van appellanten, dat in de oksel van de A16 en de huidige N58 ligt waardoor zijn cliëntèle in overwegende mate bestaat uit gebruikers van deze wegen en van het doorgaande verkeer vanaf Breda, tot gevolg dat de vrijwel rechtstreekse toegangen naar hun bedrijf vanaf en naar de A16 en de N58 zullen vervallen. De in het tracébesluit voorziene nieuwe aansluitingen naar het café-restaurant op de A16 en de A58 zullen tot ongeveer 2.5 km langer zijn en bovendien uitkomen op de niet voor doorgaand verkeer bestemde Liesboslaan waaraan het café-restaurant is gelegen.

Ook het doorgaande verkeer vanuit Breda zal door de verlegging van de Ettensebaan niet langer langs het café-restaurant worden geleid. Weliswaar zal een nieuwe randweg Princenhage worden aangelegd - voor de aanleg waarvan een strook grond van appellanten moet worden verworven - maar in het tracébesluit is niet voorzien in een ontsluiting op deze, voor doorgaand verkeer bestemde weg naar het café-restaurant van appellanten.

Verder zal de zichtbaarheid van het restaurant verminderen door de plaatsing langs de A16 van een geluidscherm met een hoogte van 9 meter.

De Afdeling acht het dan ook niet uitgesloten dat het tracébesluit tot een omvangrijk omzetverlies voor het bedrijf van appellanten zal kunnen leiden. De Minister heeft zijn stelling dat het niet aannemelijk is dat het café-restaurant niet langer ter plaatse te exploiteren zal zijn, niet gebaseerd op een onderzoek ter zake noch heeft hij anderszins gegevens hieromtrent overgelegd.

Ook heeft de Minister niet onderzocht of een aansluiting van het café-restaurant op de randweg Princenhage kan worden gerealiseerd en of daarmee in voldoende mate aan de bezwaren van appellanten tegemoet kan worden gekomen.

Gelet hierop is de Afdeling van oordeel dat het beroep van appellanten tegen het tracébesluit HSL-Zuid gegrond is. De overige bezwaren van appellanten behoeven hierdoor geen bespreking. Het tracébesluit is in zoverre het de bereikbaarheid van het café-restaurant van appellanten betreft onzorgvuldig voorbereid en komt mitsdien voor vernietiging in aanmerking wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Het vorenstaande geeft echter geen aanleiding voor het oordeel dat ten tijde van de vaststelling van de PKB HSL-Zuid er niet in redelijkheid van kon worden uitgegaan dat binnen de bandbreedte een aanvaardbaar tracé kan worden aangelegd, zodat het beroep voor zover gericht tegen de PKB HSL-Zuid ongegrond is.

V&R Horeca B.V.

Appellante is huurder van een pand aan de Liesboslaan 75 te Breda, waar zij de nachtclub Royal Apollo uitbaat. De gronden waarop zich het door appellante gehuurde pand bevindt, zijn nagenoeg volledig opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. De bezwaren van appellante, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene gedeelte van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de tracékeuze en de gevolgen daarvan voor haar bedrijfsvoering.

Hiervoor bij de bespreking van de bezwaren van E.P. Elink Schuurman, ir M.F. Hof-Sanders, A.A. Voermans en De Haan Minerale Oliën B.V. heeft de Afdeling het op zich zelf niet onredelijk geacht dat de in het tracébesluit voorziene verlegging van de A16, het ombouwen van de N58 tot A58 en de aanleg van rechtstreekse verbindingen tussen de richtingen Etten-Leur en Rotterdam en Etten-Leur en Antwerpen (knooppunt Princeville), tot gevolg hebben dat de aansluitingen op het hoofdwegennet van Breda-Princenhage ter hoogte van de Liesboslaan en de Graaf Engelbertlaan moeten worden vernieuwd en dat dientengevolge ook de lokale wegenstructuur moet worden aangepast. Inwilliging van het verzoek van appellante het tracé ter hoogte van het door haar gehuurde perceel zodanig te verschuiven dat dit zou kunnen worden ontzien of zou kunnen worden ingepast, zou tot gevolg hebben dat het tracé over een grote lengte zou moeten worden verschoven en niet slechts ter hoogte van de omgeving van het perceel.

De Afdeling stelt vast dat de gronden nodig zijn voor de voorziene verbreding van de A16 en dat appellante hierdoor haar bedrijfsactiviteiten ter plaatse zal moeten staken. Wat de wijze van verwerving betreft kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellante zijn onderhandelingen gevoerd over compensatie. Overigens heeft de Minister ter zitting onweersproken gesteld dat inmiddels met de eigenaar van het perceel en met appellante overeenstemming is bereikt over deze compensatie.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

R.H.Ph.J. van de Ven

Appellant woont aan de Liesboslaan 87 te Breda. Zijn bezwaren hebben betrekking op het verlies van een strook grond en geluidhinder. De met het tracébesluit HSL-Zuid beoogde wijziging aan de Liesboslaan, in verband waarmee een strook grond van appellant zou moeten worden verworven, is blijkens de stukken inmiddels zodanig geactualiseerd, dat deze strook grond van appellant niet langer nodig is. Appellant heeft ter zitting verklaard dat hij zijn bezwaar tegen dit onderdeel van het tracébesluit intrekt, zodat de Afdeling het buiten bespreking laat.

De woning ligt op ongeveer 210 meter van het tracé van de HSL-Zuid en op ongeveer 110 meter van het tracé van de A16. Het tracé van de A58 sluit ter hoogte van de woning van appellant aan op dat van de A16.

Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellant vanwege de HSL-Zuid niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, zodat de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Ter hoogte van de woning van appellant zullen zowel de A16 als de A58 naast het bestaande tracé worden aangelegd. Voor de berekening van de geluidbelasting is de Minister terecht uitgegaan van de in de artikelen 82 en 83 van de Wet geluidhinder neergelegde normering ingeval van aanleg van een nieuwe weg.

Voor de woning van appellant geldt voor de berekening van de geluidbelasting vanwege de A16 en de A58 een grenswaarde van 50 dB(A). Ter plaatse zal langs het tracé van de A16 een scherm met een hoogte van 5 meter worden geplaatst en langs het tracé van de A58 een scherm met een hoogte van 3 meter.

Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning vanwege de A16 60 dB(A) en vanwege de A58 54 dB(A) zal bedragen. Overeenkomstige hogere waarden zijn aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van de geluidschermen vanwege de hoge kosten in relatie tot de daarmee te bereiken verbetering van de akoestische situatie.

Bovendien acht de Minister het - juist vanwege het ook door appellant bepleite belang bij het ontzien van de landschappelijk en cultuurhistorisch waardevolle omgeving - gewenst de geluidschermen in het open gebied van de Rith zo laag mogelijk te houden.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege zowel de A16 als de A58 aanvaardbaar kunnen achten.

De Afdeling volgt appellant niet in zijn stelling dat de totale geluidbelasting aan zijn woning een in de Wet geluidhinder gestelde grenswaarde zou overschrijden. De Wet geluidhinder kent niet een zodanige, per woning vast te stellen grenswaarde voor de geluidbelasting vanwege verschillende geluidbronnen tezamen.

Voor zover appellant met het aangevoerde beoogt te stellen dat de cumulatie van geluid aan zijn woning vanwege de verschillende geluidbronnen onaanvaardbaar zou worden, overweegt de Afdeling dat uit de stukken blijkt dat de akoestische situatie bij de woning van appellant ten opzichte van de huidige situatie enigszins zal verbeteren door de aan te brengen geluidschermen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit onderdeel van het beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn.

Appellant is tevens eigenaar van het gedeelte van het landgoed Lindenborgh dat aan de Sprundelsebaan 47 ligt. Zijn bezwaren met betrekking tot dit perceel hebben ook betrekking op geluidhinder en het verlies van gronden.

Het landhuis ligt op ongeveer 180 meter van het tracé van de HSL-Zuid en op ongeveer 100 m van de tracés van de A16 en de A58. Voor de berekening van de geluidbelasting vanwege de A16 en de A58 geldt voor het landhuis evenals voor het woonhuis van appellant aan de Liesboslaan 87 een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Voor de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid geldt een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A).

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid en de A58 de voorkeursgrenswaarden niet zullen overschrijden, zodat de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid en de A58 aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de A16 ten hoogste 58 dB(A) zal zijn en mitsdien de voorkeursgrenswaarde met 8 dB(A) zal overschrijden. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd. Appellant heeft onvoldoende aannemelijk gemaakt dat de Minister de tweede verdieping van het landhuis had moeten betrekken in het geluidonderzoek.

Ter zitting is de Afdeling gebleken dat het landhuis in gebruik is als kantoor. Appellant heeft niet aannemelijk gemaakt dat het landhuis ook ten behoeve van bewoning in gebruik is. Dat er op de zolder een sauna en slaapgelegenheid zijn, doet hieraan niet af. Een kantoor kan niet worden aangemerkt als een woning of ander geluidgevoelig gebouw of terrein zoals bedoeld in de artikelen 4 en 7 van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd. De Afdeling is echter niet gebleken dat bij het landhuis een zodanig geluidniveau zal ontstaan dat de Minister dit als onaanvaardbaar had moeten aanmerken. Daarbij is in aanmerking genomen dat de situatie uit een oogpunt van cumulatie van geluid ter plaatse enigszins zal verbeteren.

Ongeveer 5485 m² van het in totaal ruim 1 hectare grote perceel van appellant is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid onder andere voor een ontsluiting van (de garage van) het naburige perceel Sprundelsebaan 49. Appellant is van mening dat, nu het perceel Sprundelsebaan 49 reeds een ontsluiting heeft vanaf de Sprundelsebaan, de toegang naar de garage ook op dat perceel dient te worden gemaakt.

De Minister stelt zich op het standpunt dat de garage thans ook aan deze zijde van het perceel is ontsloten, maar dat deze ontsluiting evenals de toegang tot het landhuis van appellant door de verbreding van de A16 komt te vervallen. Nu voor het landhuis van appellant een nieuwe toegang moet worden gemaakt en met een verlenging van 20 tot 30 meter over appellants perceel ook de toegang tot de garage op het naburige perceel weer ontsloten zal zijn, heeft de Minister in het tracébesluit hiervoor gekozen, omdat het landgoed Lindenborgh - dat zowel het perceel van appellant als het naburige perceel omvat - naar zijn mening op deze wijze zoveel mogelijk wordt ontzien. Ontsluiting van de garage via de Sprundelsebaan en over eigen

terrein, zoals appellant wil, betekent volgens de Minister een langere ontsluitingsweg en tevens de noodzaak van het rooien van een aantal waardevolle bomen, nu er tussen de grens van het perceel van appellant en de woning Sprundelsebaan 49 te weinig ruimte voor een auto aanwezig is. Appellant heeft het standpunt van de Minister gemotiveerd bestreden en er op gewezen dat ontsluiting over zijn terrein tot gevolg heeft dat de historische Engelse parktuin zal worden aangetast en 65 meter van de eeuwenoude beukenhaag en 21 bomen, een rozen- en rododendronplantsoen zullen moeten verdwijnen.

De Afdeling is er niet van overtuigd dat de Minister in het tracébesluit heeft gekozen voor de minste aantasting van het landgoed Lindenborgh. Met name is de Afdeling er niet van overtuigd dat de toegang tot de garage op het naburige perceel niet over het gedeelte tussen de grens van het perceel van appellant en de woning Sprundelsebaan 49 kan worden gerealiseerd. Weliswaar stelt de Minister zich op het standpunt dat daartoe de nodig ruimte ontbreekt, maar appellant heeft ter zitting onweersproken gesteld dat hem nimmer is gevraagd enige grond af te staan opdat er wel voldoende ruimte ontstaat. Nu appellant ter zitting heeft verklaard daar in beginsel niet onwelwillend tegenover te staan en een toerit langs deze weg, naar onweersproken is gesteld, het landgoed meer zou ontzien, is de Afdeling van oordeel dat het beroep in zoverre gegrond is en dat het tracébesluit HSL-Zuid in zoverre niet met de nodige zorgvuldigheid is voorbereid. Het komt mitsdien in zoverre wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht ten dele voor vernietiging in aanmerking. Het beroep is voor het overige ongegrond.

A.J.M. Prinse

Appellant heeft een glastuinbouwbedrijf met woning aan de Sprundelsebaan 35 te Breda. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene gedeelte van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de tracékeuze, het verlies van gronden, de mogelijkheid tot voortzetting van zijn bedrijf, geluid-, stof- en trillinghinder, en schaduwshade.

De tracékeuze is naar hiervoor bij de bespreking van de bezwaren van E.P. Elink Schuurman, ir M.F. Hof-Sanders, A.A. Voermans en De Haan Minerale Oliën B.V. het resultaat van een afweging van belangen en een keuze uit een aantal varianten die bij de voorbereiding van het ontwerp-tracébesluit zijn gepresenteerd. Geoordeeld is dat de keuze van de Minister voor de in het tracébesluit opgenomen variant op zichzelf niet onredelijk of anderszins rechtens onjuist is. Inwilliging van het verzoek van appellant het tracé ter hoogte van zijn gronden te verschuiven, waardoor zijn gronden worden ontzien, zou tot gevolg hebben dat het tracé over een grote lengte zou moeten worden verschoven en niet slechts ter plaatse van de directe omgeving van het bedrijf van appellant.

De Afdeling acht het niet onredelijk dat de Minister vanwege de hoge kosten in verhouding tot de in geding zijnde belangen ondertunneling van het tracé niet doelmatig heeft geacht.

Ongeveer 4365 m² van het ruim 3.15 ha grote perceel van appellant is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Daarop bevinden zich de bedrijfswoning en een deel van de kassen. In het tracébesluit is bepaald dat de woning en de bedrijfsbebouwing moeten worden geëmoveerd. Gebleken is evenwel dat partijen zich inmiddels op het standpunt stellen dat amovering van de kassen niet nodig is, nu het waterschap toestemming heeft verleend een watergang die in het tracé van de A16 is opgenomen te vervangen door een duiker en bij de noordoostelijke punt van de kas het talud van de A16 door het plaatsen van een damwand enigszins kan worden versmald. De bedrijfswoning kan elders op het perceel worden herbouwd. De Minister heeft ter zitting onweersproken gesteld dat onderhandelingen gaande zijn met de eigenaar van het aangrenzende perceel over aankoop van diens bedrijfsgronden voor zover die niet in het tracé van de A16 liggen. Levering van die gronden aan appellant zal hem voldoende ruimte bieden voor voortzetting en zelfs voor uitbreiding van zijn bedrijf. Ook verbetering van de ontsluiting van het perceel zal volgens de Minister in overleg met appellant en de gemeente Breda worden geregeld. Gelet op deze, vrij kort na het nemen van het tracébesluit HSL-Zuid ingenomen, standpuntwijziging moet worden geoordeeld dat het beroep van appellant in zoverre gegrond is en dat het tracébesluit in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid en mitsdien in strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht is genomen.

De Afdeling is niet gebleken dat de door appellant gestelde geluid-, stof- en trillinghinder voor werkenden op zijn perceel en in zijn bedrijfsgebouwen zodanig is dat het tracébesluit op dit punt onredelijk dan wel anderszins onrechtmatig zou zijn.

Wat betreft de door appellant verwachte schade als gevolg van schaduwwerking van het voorziene geluidsschermbouw op zijn kassen, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Voor zover appellant vreest voor schade tijdens de uitvoering van het project aan zijn bedrijfsvoering zowel tengevolge van bouwverkeer als tengevolge van de aanleg van het tracé zelf, heeft de Minister gesteld dat voorzorgsmaatregelen ter zake zullen worden getroffen om hinder en schade te voorkomen. Ook zal de huidige staat van de gebouwen worden vastgelegd in een zogeheten opnamerapport, op basis waarvan kan worden vastgesteld of een aangemelde schade het rechtstreeks gevolg is van de bouwactiviteiten. De Minister heeft gesteld deze schade te zullen herstellen of te vergoeden. Voorts verwijst de Afdeling naar hetgeen zij in het algemene deel van deze uitspraak heeft overwogen over de hinder veroorzaakt door bouwactiviteiten.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep voor het overige geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is voor het overige ongegrond. Het vorenstaande geeft echter geen aanleiding voor het oordeel dat ten tijde van de vaststelling van de PKB HSL-Zuid er niet in redelijkheid van kon worden uitgegaan dat binnen de bandbreedte een aanvaardbaar tracé kan worden aangelegd, zodat het beroep voor zover gericht tegen de PKB HSL-Zuid ongegrond is.

A.A.P.M. de Klerk en E.D.C.M. de Klerk-van Nispen

Appellanten wonen aan de Rijsbergseweg 154 en gebruiken een tegenover hun woning gelegen perceel voor het weiden van paarden. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de aantasting van het beekdal Aa of Weerijis en aantasting van hun woonomgeving door geluidhinder, de afbraak van woningen, trillinghinder, luchtverontreiniging en stofhinder, visuele hinder en het verlies van hun paardenwei. Verder vrezen zij overlast tijdens de bouwwerkzaamheden en waardevermindering van hun woning. Het beroep richt zich ook tegen de beslissing van de raad van de gemeente Breda tot planologische medewerking aan het tracébesluit HSL-Zuid.

Voor zover appellanten van mening zijn dat het tracé van de HSL-Zuid in een afgezonken bak had moeten worden aangelegd, aangezien met deze methode veel geld zou kunnen worden bespaard en ook het landschap en de woonsituatie van appellanten meer zou zijn ontzien, overweegt de Afdeling het volgende.

De Minister heeft van de ligging in een tunnelbak afgezien, omdat deze verdiepte ligging juist de natuurwaarden van het gebied zou kunnen aantasten door verstoring van de grondwaterstromen. Daarnaast is deze wijze van aanleggen aanmerkelijk duurder, aldus de Minister. De Afdeling is niet gebleken dat dit standpunt onjuist zou zijn.

Voorts blijkt uit de Nota van Toelichting bij tracédeel 7 van het tracébesluit dat door de aanleg van de HSL-Zuid en de verlegging van de A16 weliswaar ongeveer 5 hectare van het beekdal Aa of Weerijis zal worden vernietigd, maar dat het hier graslanden betreft met weinig actuele natuurwaarden. Bovendien komen er door de verlegging van de A16 gronden vrij, waarmee deze aantasting gecompenseerd kan worden. Voorts voorziet het tracébesluit in een brede inpassingszone langs de infrabundel. Deze heeft bij de kruising van de bundel met de Aa of Weerijis een oppervlakte van ongeveer 10 hectare.

Onder deze omstandigheden heeft de Minister de aantasting van het beekdal door het bovengronds aanleggen van de HSL-Zuid, aanvaardbaar kunnen achten.

De woning ligt op ongeveer 90 meter en ongeveer 180 meter ten westen van respectievelijk het tracé van de A16 en het tracé van de HSL-Zuid. In het tracébesluit HSL-Zuid is bepaald dat ter plaatse ter afscherming van het

geluid vanwege de A16 en de HSL-Zuid, een geluidscherm met een hoogte van 5 meter langs de A16 zal worden geplaatst.

Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellanten vanwege de A16 56 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een beperkte verbetering van de akoestische kwaliteit voor een beperkt aantal verspreid liggende woningen zou worden bereikt.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar kunnen achten.

Voorts is berekend dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellanten vanwege de HSL-Zuid 53 dB(A) zal bedragen. De geluidbelasting zal derhalve de grenswaarde van 57 dB(A) niet te boven gaan, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

In reactie op het bezwaar van appellanten dat onduidelijk is welke de geluidbelasting op hun woning zal zijn vanwege de in het tracébesluit voorziene parallelweg langs de A16, die ongeveer 60 tot 65 meter van de woning zal worden aangelegd, heeft de Minister zich in het verweerschrift op het standpunt gesteld dat deze weg de functie krijgt van ontsluitingsweg voor aanliggende percelen. De verkeersintensiteit op deze weg zal daarom volgens de Minister zo laag zijn dat akoestisch onderzoek achterwege is gelaten. Gelet op hetgeen in het algemene deel over geluidcumulatie is overwogen, acht de Afdeling het in dit geval niet onjuist dat nader onderzoek naar de (cumulatie van) geluidbelasting achterwege is gebleven.

Gelet op de afstand van de woning tot het tracé van de HSL-Zuid en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder niet zal optreden. Ten aanzien van de A16 is niet aannemelijk gemaakt dat de Minister er niet van heeft kunnen uitgaan dat trillinghinder ten gevolge daarvan zich niet in onaanvaardbare mate zal voordoen.

Voor zover appellanten van mening zijn dat het slopen van een dertigtal woningen in hun buurtgemeenschap, sociaal maatschappelijk gezien, een onaanvaardbare inbreuk maakt op hun woon- en leefklimaat en bovendien de Minister in strijd met het gelijkheidsbeginsel hun woning handhaaft, overweegt de Afdeling het volgende.

In de omgeving van de woning van appellanten worden enige woningen aan de woonbestemming onttrokken en worden enige woningen geamoveerd, omdat deze in de <HSL-zone> of de <A16-zone> liggen. De woning van appellanten ligt niet in één van deze twee zones.

Voor zover woningen in de inpassingszone liggen, voert de Minister het beleid dat alleen die woningen worden geamoveerd die het bereiken van het met de inpassingszone na te streven doel in de weg staan. Direct

aangrenzende woningen die aan dit doel niet in de weg staan, worden niet geamoveerd. Bij de begrenzing van de inpassingszone is, aldus de Minister, zoveel mogelijk aangesloten bij de natuurlijke grenzen van het gebied dan wel de perceelsgrenzen.

De Afdeling acht dit beleid niet onredelijk of anderszins rechtens onjuist. Voorts hebben appellanten niet aannemelijk gemaakt dat de Minister met betrekking tot hun woning van dit beleid had moeten afwijken. Van strijd met het gelijkheidsbeginsel is de Afdeling niet gebleken. Gelet hierop heeft de Minister ervan uit kunnen gaan dat geen onaanvaardbare situatie zal ontstaan.

Wat betreft de luchtverontreiniging vanwege uitlaatgassen kan worden verwezen naar hetgeen hieromtrent bij de heer en mevrouw C.H.R. Schalk is overwogen. Ook wat het onderhavige weggedeelte betreft zullen de grenswaarden blijkens het aanvullend onderzoek ten behoeve van de Nieuwe HSL-nota niet worden overschreden.

Gelet op de afstand van de woning tot het tracé van de HSL-Zuid en de plaatsing van een geluidscherm tussen de woning van appellanten en de infrabundel en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent koperemissie, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat er geen sprake zal zijn van onaanvaardbare koperemissie.

Niet aannemelijk is gemaakt dat de Minister er ten onrechte van is uitgaan dat stofhinder vanwege de A16 zich niet in onaanvaardbare mate zal voordoen.

Ter hoogte van de woning komen de HSL-Zuid en de A16 op ruim 5 meter boven maaiveldniveau te liggen. Langs de A16 wordt een scherm met een hoogte van 5 meter geplaatst. Tussen de infrabundel en de woning is in het tracébesluit voorzien in een inpassingszone met een breedte van ongeveer 35 meter. Hoewel het uitzicht vanuit de woning zal verminderen, heeft de Minister deze vermindering gelet op de inpassingszone niet onaanvaardbaar behoeven te achten.

Aan de overzijde van hun woonperceel huren appellanten een weide waarop zij paarden houden. Deze gronden zijn opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Gebleken is dat deze gronden nodig zijn voor de aanleg van de A16 en voor de inpassing van de infrabundel.

Gezien het hobbymatige karakter en de omvang daarvan heeft de Minister geen overwegende betekenis behoeven toe te kennen aan het belang van appellanten bij behoud van de paardenwei aan de overzijde van hun woonperceel. De Afdeling acht het onder de genoemde omstandigheden niet onredelijk dat de Minister heeft afgezien van het zoeken naar een vervangende locatie en heeft volstaan met een verwijzing naar de schadevergoedingsregeling.

Appellanten vrezen voorts overlast tijdens de bouwwerkzaamheden. In het algemene deel van de Nota van Toelichting zijn algemene uitgangspunten opgenomen met betrekking tot de maatregelen die tijdens de bouw- en aanlegfase moeten worden getroffen ter voorkoming van hinder. Deze

maatregelen hebben onder andere betrekking op de aanvoer van grondstoffen, de bouw van kunstwerken en geluidhinder. Niet is gebleken dat deze ontoereikend zullen zijn. In aanvulling hierop verwijst de Afdeling naar hetgeen zij in het algemene deel van deze uitspraak heeft overwogen over hinder veroorzaakt door bouwactiviteiten.

Wat de door appellanten verwachte waardevermindering van hun woning betreft, verwijst de Afdeling naar hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Gezien de inhoudelijke en processuele samenhang tussen het tracébesluit HSL-Zuid en de door de raad van de gemeente Breda genomen beslissing tot het verlenen van planologische medewerking daaraan als bedoeld in artikel 13 van de Tracéwet - en er niet is gebleken van gebreken in de totstandkoming van deze beslissing - zijn de bezwaren tegen deze beslissing tevergeefs ingebracht.

Het beroep is ongegrond.

J.D.A. Kollen en A.M. Kollen-Claas

Appellanten wonen aan de Rijsbergseweg 258 en exploiteren ter plaatse een restaurant.

Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de aantasting van het beekdal Aa of Weerijs, aantasting van hun woonomgeving door geluidhinder, afbraak van woningen, trillinghinder, luchtverontreiniging en stofhinder en omzetsderving van hun restaurant.

Het beroep richt zich ook tegen de beslissing van de raad van de gemeente Breda tot planologische medewerking aan het tracébesluit HSL-Zuid.

Voor zover appellanten van mening zijn dat het tracé van de HSL-Zuid verdiept in een tunnelbak had moeten worden gelegd, waardoor het landschap en de woonsituatie van appellanten meer zou zijn ontzien, verwijst de Afdeling naar hetgeen hiervoor bij de bespreking van de bezwaren van A.A.P.M. de Klerk en E.D.C.M. de Klerk-van Nispen is overwogen.

Het pand van appellanten, waarin zowel de woning als het restaurant zich bevinden, ligt op ongeveer 75 meter en ongeveer 160 meter van respectievelijk het tracé van de A16 en het tracé van de HSL.

In het akoestische onderzoek ontbreekt de woning van appellanten. Evenmin blijkt uit andere stukken hoeveel de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellanten zal bedragen. De woning ligt binnen de bij de HSL-Zuid behorende spoorwegzone als bedoeld in het Besluit geluidhinder spoorwegen en de bij de A16 behorende geluidzone ex artikel 74 van de Wet geluidhinder, zodat een onderzoek naar de geluidbelasting niet achterwege had mogen blijven.

Het beroep van appellanten is in zoverre gegrond, in verband waarmee het tracébesluit HSL-Zuid in zoverre wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht dient te worden vernietigd, zoals nader is aangegeven in het dictum.

Gezien de inhoudelijke en processuele samenhang tussen het tracébesluit HSL-Zuid en de door de raad van de gemeente Breda genomen beslissing tot het verlenen van planologische medewerking daaraan als bedoeld in artikel 13 van de Tracéwet, ziet de Afdeling aanleiding om ook laatstgenoemd besluit in zoverre te vernietigen, zoals nader is aangegeven in het dictum.

Het restaurant en het bijbehorende terras kunnen niet worden aangemerkt als woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen als bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd. Appellanten hebben echter niet aannemelijk gemaakt dat bij het restaurant en het terras zodanige geluidhinder zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen. In dit kader is van belang dat het restaurant tussen het terras en de infrabundel ligt.

Gelet op de afstand van de woning en de bedrijfsgebouwen tot het tracé van de HSL-Zuid en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak ter zake is overwogen, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat trillinghinder vanwege de HSL-Zuid niet zal optreden. Niet aannemelijk is gemaakt dat de Minister er niet van heeft kunnen uitgaan dat trillinghinder vanwege de A16 zich niet in onaanvaardbare mate zal voordoen.

Gelet op de afstand van de woning tot het tracé van de HSL-Zuid en de plaatsing van een geluidscherm tussen de woning van appellanten en de infrabundel en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent koperemissie, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat er geen sprake zal zijn van onaanvaardbare koperemissie. Evenmin hebben appellanten aannemelijk gemaakt dat de Minister er niet van heeft kunnen uitgaan dat stofhinder vanwege de A16 zich niet in onaanvaardbare mate zal voordoen.

Appellanten vrezen voorts omzetzendering vanwege de bouwwerkzaamheden. Ook vrezen zij dat de infrabundel als een visuele barrière zal werken voor mogelijke cliëntèle uit Breda. Verder stellen zij dat de ontwikkeling van hun restaurant zal worden belemmerd door de infrabundel.

In het algemene deel van de Nota van Toelichting zijn algemene uitgangspunten opgenomen met betrekking tot de maatregelen die tijdens de bouw- en aanlegfase moeten worden getroffen ter voorkoming van hinder. Deze maatregelen hebben onder andere betrekking op de aanvoer van grondstoffen, de bouw van kunstwerken, geluidhinder en infrastructurele maatregelen. Niet is gebleken dat deze ontoereikend zullen zijn. In aanvulling hierop verwijst de Afdeling naar hetgeen zij in het algemene deel van deze uitspraak heeft overwogen over hinder veroorzaakt door bouwactiviteiten.

Verder is van belang dat de Minister heeft gesteld dat de Rijsbergseweg niet tijdens de werkzaamheden zal worden afgesloten.

Ter hoogte van het restaurant van appellanten ligt de infrabundel ongeveer 4 meter boven maaiveldniveau om de Rijsbergseweg boven langs te kunnen passeren. Hoewel het niet onaannemelijk is dat het zicht vanuit Breda op het restaurant zal worden beperkt, is niet gebleken van een zodanige beperking van de zichtbaarheid dat het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee als onredelijk moet worden geoordeeld. In dit verband is van belang dat ook thans geen onbelemmerd uitzicht tussen Breda en het restaurant bestaat. Verder heeft de Minister verwezen naar de schadevergoedingsregeling, indien ondanks de maatregelen toch schade zou ontstaan. Dit acht de Afdeling niet onredelijk.

Uit de bij het tracébesluit behorende kaartbladen blijkt dat ten behoeve van de aanleg van de HSL en de A16, bijvoorbeeld voor bijkomende infrastructuur dan wel inpassing, geen gronden van appellanten nodig zijn. Gelet hierop acht de Afdeling het niet aannemelijk dat de ontwikkeling van het restaurant wat ruimte betreft door de aanleg van de infrabundel zal worden belemmerd. Ook overigens is belemmering van de ontwikkeling van het restaurant niet aannemelijk gemaakt.

Wat de door appellanten verwachte waardevermindering van het pand betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft het beroep in zoverre geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid overigens onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is voor het overige ongegrond.

J.C.J. Nooren

Appellant woont aan de Elzenburgstraat 5. Zijn bezwaar heeft betrekking op de geluidhinder. Hij is van mening dat zowel zijn woning als de bijbehorende bedrijfsgebouwen moeten worden geamoveerd, omdat de geluidbelasting op zijn woning te hoog is. De Minister heeft naar zijn mening ten onrechte vanwege de kosten die waren gemoeid met de amovering van de woning en de bedrijfsgebouwen daarvan afgezien, hoewel zijn woning volgens het ontwerp-tracébesluit wel zou worden geamoveerd.

De woning ligt op ongeveer 50 meter en ongeveer 100 meter ten oosten van het tracé van de HSL, respectievelijk het tracé van de A16. Ter plaatse zal blijkens het tracébesluit een scherm met een hoogte van 2 meter worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning van appellant vanwege de HSL 65 dB(A) zal bedragen en vanwege de A16 56 dB(A). Overeenkomstige hogere waarden zijn of zullen worden aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm, aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt.

De Afdeling is niet gebleken van feiten of omstandigheden op grond waarvan de Minister niet heeft kunnen vasthouden aan zijn beleid onttrekking van een woning aan de bestemming pas te overwegen, indien, ondanks het nemen van geluidwerende maatregelen, niet kan worden voldaan aan een geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid van ten hoogste 65 dB(A). Weliswaar was de woning in het ontwerp-tracébesluit HSL-Zuid opgenomen als een vanwege te hoge geluidbelasting aan de woonbestemming te onttrekken woning, maar uit het ontwerp-tracébesluit en de beantwoording van de zienswijze van appellant tegen dit ontwerp blijkt dat dit standpunt was gebaseerd op het achterwege laten van het thans voorziene geluidscherm. Naar aanleiding van de zienswijze van onder meer appelland, waarin is verzocht een ontsluitingsweg langs het tracé naar de Rijsbergseweg op te nemen en in geval van voortzetting van de bedrijfsactiviteiten ook een geluidwerende voorziening, is het tracébesluit dienovereenkomstig aangepast.

Aangezien de gronden waarop de bedrijfsgebouwen staan niet nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid en de A16 en deze gebouwen niet kunnen worden aangemerkt als geluidgevoelige gebouwen als bedoeld in het Besluit geluidhinder spoorwegen en het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, heeft de Minister in redelijkheid kunnen afzien van het verwerven van het bedrijf.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid en de A16 aanvaardbaar kunnen achten.

Overigens heeft appelland ter zitting bevestigd dat inmiddels overeenstemming met hem is bereikt over verwerving van het gehele bedrijf.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

A.H.N.M. Schoenmakers en C.J.M. Schoenmakers

A.H.N.M. Schoenmakers en C.J.M. Schoenmakers wonen aan de Elzenburgstraat 15, respectievelijk 26. Hun bezwaar heeft betrekking op de geluidhinder. Zij zijn van mening dat hun woningen en de bijbehorende bedrijfsgebouwen moeten worden geamoveerd, omdat de geluidbelasting op hun woningen te hoog is. De Minister heeft naar hun mening ten onrechte vanwege de kosten daarvan afgezien, hoewel hun woningen volgens het ontwerp-tracébesluit wel zouden worden geamoveerd.

Eerst ter zitting hebben appellanden bezwaar gemaakt tegen het verlies van gronden. Gelet op het stadium in de procedure waarin dit bezwaar voor het eerst naar voren is gebracht en de aard daarvan, moet het, met het oog op de goede procesorde, bij de beoordeling van het bestreden besluit buiten beschouwing blijven.

De woning aan de Elzenburgstraat 15 ligt op ongeveer 120 meter en ongeveer 170 meter ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid, respectievelijk het tracé van de A16. De woning aan de Elzenburgstraat 26 ligt op ongeveer 110 meter en ongeveer 160 meter ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid, respectievelijk het tracé van de A16. Ter plaatse zal blijkens het tracébesluit een scherm met een hoogte van 2 meter worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning Elzenburgstraat 15 vanwege de HSL-Zuid 62 dB(A) zal bedragen en vanwege de A16 57 dB(A). Verder is berekend dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning Elzenburgstraat 26 vanwege de HSL-Zuid 63 dB(A) zal bedragen en vanwege de A16 59 dB(A). Overeenkomstige hogere waarden zijn of zullen worden aangevraagd.

Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm, aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt. De Afdeling is niet gebleken van feiten of omstandigheden op grond waarvan de Minister niet heeft kunnen vasthouden aan zijn beleid onttrekking van een woning aan de bestemming pas te overwegen, indien, ondanks het nemen van geluidwerende maatregelen, niet kan worden voldaan aan een geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid van ten hoogste 65 dB(A). Weliswaar waren de woningen in het ontwerp-tracébesluit HSL-Zuid opgenomen als vanwege te hoge geluidbelasting aan de woonbestemming te onttrekken woningen, maar uit het ontwerp-tracébesluit en de beantwoording van de zienswijze van appellanten tegen dit ontwerp blijkt dat dit standpunt was gebaseerd op het achterwege laten van het thans voorziene geluidscherm. Naar aanleiding van de zienswijze van onder meer appellanten, waarin is verzocht een ontsluitingsweg langs het tracé naar de Rijsbergseweg op te nemen en in geval van voortzetting van de bedrijfsactiviteiten ook een geluidwerende voorziening, is het tracébesluit dienovereenkomstig aangepast.

Aangezien de gronden waarop de bedrijfsgebouwen staan niet nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid en de A16 en deze gebouwen niet kunnen worden aangemerkt als geluidgevoelige gebouwen als bedoeld in het Besluit geluidhinder spoorwegen en het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, heeft de Minister in redelijkheid kunnen afzien van verwerving van het bedrijf.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid en de A16 aanvaardbaar kunnen achten.

Gelet op het vorenstaande geeft het beroep in zoverre geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

v.o.f. Autobedrijf Goos

Appellante exploiteert een autobedrijf aan de Rijsbergseweg 265-267.

Tevens ligt op het perceel een woning, Rijsbergseweg 263.

Haar bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op de aantasting van het beekdal Aa of Weerijs, aantasting van de woonomgeving door onder andere geluidhinder en luchtverontreiniging, omzetting van haar autobedrijf en waardevermindering van haar eigendommen.

Voor zover appellante van mening is dat het tracé van de HSL-Zuid verdiept in een tunnelbak had moeten worden gelegd, waardoor het landschap en de woonsituatie meer zouden zijn ontzien, verwijst de Afdeling naar hetgeen hiervoor bij de bespreking van de bezwaren van A.A.P.M. de Klerk en E.D.C.M. de Klerk-van Nispen is overwogen.

Het perceel van appellante ligt op ongeveer 125 meter en ongeveer 200 meter ten westen van het tracé van de A16, respectievelijk het tracé van de HSL-Zuid. Ter plaatse zal een geluidscherm, ter afscherming van het geluid vanwege de A16 en de HSL-Zuid, met een hoogte van 5 meter worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning vanwege de A16 53 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een beperkte verbetering van de akoestische kwaliteit voor een beperkt aantal verspreid liggende woningen zou worden bereikt.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar kunnen achten.

Verder is berekend dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning vanwege de HSL-Zuid niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Het autobedrijf kan niet worden aangemerkt als een woning of een ander geluidgevoelig gebouw of terrein als bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering in dit geval niet geldt. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd. Niet aannemelijk is echter dat bij de bedrijfsgebouwen een zodanig geluidniveau zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen.

Gelet op de afstand van het perceel tot het tracé van de HSL-Zuid en de plaatsing van een geluidscherm tussen het perceel van appellante en de infrabundel en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent koperemissie, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat er geen sprake zal zijn van onaanvaardbare koperemissie.

Appellante vreest voorts omzetting door de bouwwerkzaamheden, de infrabundel die als een visuele barrière zal werken voor mogelijke cliëntèle uit Breda en verslechtering van de ontsluiting van haar perceel.

In het algemene deel van de Nota van Toelichting zijn algemene uitgangspunten opgenomen met betrekking tot de maatregelen die tijdens de bouw- en aanlegfase moeten worden getroffen ter voorkoming van hinder. Deze maatregelen hebben onder andere betrekking op de aanvoer van grondstoffen, de bouw van kunstwerken, geluidhinder en infrastructurele maatregelen. Niet is gebleken dat de maatregelen ontoereikend zullen zijn. In dit verband is van belang dat de Minister heeft gesteld dat de Rijsbergseweg tijdens de werkzaamheden niet zal worden afgesloten.

Ter hoogte van het bedrijf van appellante ligt de infrabundel ongeveer 4 meter boven maaiveldniveau om de Rijsbergseweg bovenlangs te kunnen passeren. Hoewel het niet onaannemelijk is dat het zicht vanuit Breda op het bedrijf van appellante zal worden beperkt, is niet gebleken van een zodanige beperking van de zichtbaarheid dat het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk moet worden geoordeeld. In dit verband is van belang dat ook thans geen onbelemmerd uitzicht tussen Breda en de bedrijfsgebouwen bestaat.

De ontsluiting van het perceel van appellante vindt thans plaats via een parallelweg die direct aansluiting heeft op de Rijsbergseweg.

De exacte ligging en vormgeving van de parallelweg en de Rijsbergseweg zijn niet in het tracébesluit HSL-Zuid bepaald. Deze moeten nader worden uitgewerkt door het gemeentebestuur van Breda. In het tracébesluit zijn alleen de hoogteligging van de Rijsbergseweg en de parallelweg bij de kruising met de infrabundel en het ruimtebeslag voor de omvang van deze wegen samen vastgelegd. De toetsing van de Afdeling beperkt zich tot de vraag of het tracébesluit de ontsluiting van het perceel van appellante op de Rijsbergseweg op een aanvaardbare wijze mogelijk maakt. Niet is gebleken dat een aanvaardbare ontsluiting niet mogelijk zou zijn.

De Minister heeft ter zitting toegezegd dat de wijze waarop het perceel van appellante wordt ontsloten niet zal worden gewijzigd.

Verder heeft de Minister verwezen naar de schadevergoedingsregeling, indien ondanks de maatregelen toch schade zou ontstaan. Dit acht de Afdeling niet onredelijk.

Wat de door appellante verwachte waardevermindering van haar eigendommen betreft, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

maatschap J. en C. Nouws

Appellante is gevestigd aan de Overaseweg 118 en exploiteert ter plaatse en op gronden in de omgeving een veeteelt- en akkerbouwbedrijf. Haar

bezwaren hebben betrekking op de waterhuishouding en verlies van gronden met name ten gevolge van de verlegging van de Effenseweg.

Het veeteelt- en akkerbouwbedrijf heeft een totale omvang van ongeveer 28,5 hectare. Ongeveer 4,5 hectare is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Hiervan is ruim 1 hectare nodig voor de verlegging van de Effenseweg en de aanleg van een fietspad langs deze weg. Deze verlegging is gesitueerd op de huiskavel van het bedrijf, die een omvang heeft van ongeveer 4 hectare. Van de huiskavel zal uiteindelijk ongeveer 1,8 hectare niet langer bruikbaar zijn voor appellante in verband met een zogenoemde overhoek. Ter zitting heeft de Minister verzekerd dat hij ook deze overhoek, waarvan de gronden niet in het tracébesluit HSL-Zuid zijn opgenomen, zal aankopen. Aannemelijk is dat het verlies van de gronden niet zodanig groot is dat de bedrijfsvoering onaanvaardbaar zal worden belemmerd en het bedrijf niet langer rendabel zal kunnen worden geëxploiteerd. Ter beperking van negatieve gevolgen voor appellante vanwege het grondverlies worden onderhandelingen gevoerd over compensatie. Ter zitting heeft de Minister toegezegd vervangende gronden bij de huiskavel te zullen aanbieden. Gelet op het vorenstaande geeft het grondverlies onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk te oordelen.

Niet is gebleken van redenen op grond waarvan de Minister tot de conclusie had moeten komen dat de verlegging van de Effenseweg zal leiden tot een onaanvaardbare verkeersonveiligheid en dat de aanleg van een fietspad onder de infrabundel door zal leiden tot onaanvaardbare sociale onveiligheid.

In de Nota van Toelichting met betrekking tot tracédeel 7 is aangegeven welke maatregelen getroffen zullen worden voor een goede waterhuishouding onder andere ter voorkoming van verdroging van de gronden. Deze maatregelen zullen in samenwerking met het waterschap worden getroffen. Er is geen aanleiding voor het oordeel dat deze niet doeltreffend zullen zijn, zodat de Minister in dit bezwaar geen aanleiding behoefde te zien om het tracébesluit HSL-Zuid op andere wijze vast te stellen.

Wat betreft het bezwaar van appellante met betrekking tot de geluidbelasting op haar woonboerderij, constateert de Afdeling dat zij dit eerst ter zitting aan de orde heeft gesteld. Gelet op het stadium in de procedure waarin dit aspect naar voren is gebracht en de aard daarvan, moet het, met het oog op de goede procesorde, bij de beoordeling van het bestreden besluit buiten beschouwing blijven.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

A.C.M. Wouters en J.A.M. Machielsen

Appellanten wonen aan de Tweegelandenbrugweg 30 en exploiteren ter plaatse een melkveehouderij.

Hun bezwaren hebben betrekking op het verlies van gronden. Zij wensen in dat verband dat de Minister het gehele bedrijf zal aankopen en dat in het tracébesluit daartoe de garantie wordt gegeven.

Appellanten hebben ter plaatse 17 hectare in gebruik voor hun bedrijf. Daarvan is ongeveer 8 hectare opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Ook de gronden waarop de bedrijfswoning staat, zijn in het tracébesluit opgenomen. Onbestreden is dat deze gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid en de A16. Wat de wijze van verwerving betreft, kan worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen.

De Afdeling overweegt dat de gronden die niet in het tracébesluit zijn opgenomen niet nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid dan wel de A16. Gelet hierop zijn deze gronden terecht buiten het tracébesluit gelaten. Ter beperking van de negatieve gevolgen voor appellanten van het grondverlies zijn onderhandelingen gevoerd over aankoop van het gehele bedrijf. De Minister heeft ter zitting onweersproken gesteld dat inmiddels overeenstemming is bereikt over gehele aankoop.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

Overaa B.V.

Appellante is gevestigd aan de Overaseweg 41 en exploiteert een tuinbouwbedrijf. Op het perceel ligt tevens een woning.

Zoals in het algemene deel van de uitspraak is overwogen ten aanzien van de ontvankelijkheid, is het beroep van appellante niet-ontvankelijk voor zover het is gericht tegen het tracébesluit A4 en het tracébesluit A16.

Haar bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder, visuele hinder en aantasting van de bedrijfsvoering door verlies van gronden, koperemissie en verlies van klanten.

De woning ligt op ongeveer 320 meter en ongeveer 390 meter ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid, respectievelijk het tracé van de A16. Ter plaatse zal, ter afscherming van het geluid van de HSL-Zuid en van de A16, een scherm met een hoogte van 3 meter worden geplaatst.

Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Voorts is berekend dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning vanwege de A16 55 dB(A) zal bedragen. Ten gevolge van de wijzigingen aan de A16 zal de geluidbelasting niet met 2 dB(A) of meer worden verhoogd.

Gelet hierop heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar kunnen achten.

Bedrijfsgebouwen en bedrijfsterreinen kunnen niet worden aangemerkt als woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen zoals bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zodat de daarin neergelegde normering niet geldt voor het bedrijf van appellante. Niettemin dient de eventuele verslechtering van de geluidssituatie te worden betrokken in de belangenafweging die aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd. Onvoldoende aannemelijk is echter dat ter hoogte van het bedrijf een zodanig geluidniveau zal ontstaan dat de Minister daaraan overwegende betekenis had moeten toekennen.

Ter hoogte van de woning van appellante komen de HSL-Zuid en de A16 op maaiveldniveau te liggen. Langs de HSL-Zuid zal een geluidscherm met een hoogte van 3 meter worden geplaatst. Hoewel het uitzicht vanuit de woning enigszins zal verminderen, heeft de Minister deze vermindering gelet op de afstand tussen de woning en het tracé niet onaanvaardbaar behoeven te achten.

Appellante heeft ongeveer 11 hectare in gebruik ten behoeve van haar bedrijf, waarvan ongeveer 8 hectare in eigendom en ongeveer 3 hectare in pacht. Van de gronden in eigendom is ongeveer 0,5 hectare opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Onbestreden is dat die gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL-Zuid en de verbreding van de A16.

Aannemelijk is dat het verlies van de gronden niet zodanig groot is dat de bedrijfsvoering onaanvaardbaar zal worden belemmerd en het bedrijf niet langer rendabel zal kunnen worden geëxploiteerd. Ter beperking van negatieve gevolgen voor appellante vanwege het grondverlies worden onderhandelingen gevoerd over compensatie.

Gelet op de afstand van de woning en de bedrijfsgronden tot het tracé van de HSL-Zuid, de plaatsing van een geluidscherm tussen de woning en de bedrijfsgronden van appellante en de HSL en hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent koperemissie, heeft de Minister er van kunnen uitgaan dat er geen sprake zal zijn van onaanvaardbare koperemissie.

Verder heeft appellante niet aannemelijk gemaakt dat zij vanwege de aanleg van de HSL-Zuid en de verbreding van de A16 klanten zal verliezen.

Gelet op het voorgaande heeft de Minister er in redelijkheid van kunnen uitgaan dat er geen sprake is van een onaanvaardbare aantasting van de bedrijfsvoering.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep, voor zover ontvankelijk, is ongegrond.

M.F.M. Hendrickx

Appellant woont aan de Overaseweg 238 en exploiteert ter plaatse een glastuinbouwbedrijf. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder en verlies van gronden. In dat kader maakt appellant bezwaar tegen de voorziene ligging van het tracé van de HSL-Zuid. Verder wenst appellant dat zijn bedrijf in zijn geheel zal worden aangekocht.

Blijkens de stukken is voor deze ligging van het tracé gekozen in verband met het nabij gelegen knooppunt Galder. De HSL-Zuid zal dit knooppunt onderlangs passeren en na het knooppunt aan de westzijde van de A16 komen te liggen. Bij een strakkere bundeling met de A16 ter plaatse van het bedrijf van appellant, waardoor van hem geen gronden nodig zouden zijn, is deze passage niet mogelijk. Dat de tracékeuze op dit punt onredelijk zou zijn, is de Afdeling niet gebleken. Overigens zou inwilliging van de wens van appellant om zijn gronden te ontzien tot gevolg hebben dat het tracé over een grote lengte zou moeten worden verschoven en niet enkel ter plaatse van het bedrijf.

De woning ligt op ongeveer 210 meter en ongeveer 285 meter ten oosten van het tracé van de HSL-Zuid, respectievelijk het tracé van de A16. Voor de woning zal in verband met de A16 een saneringswaarde van 56 dB(A) worden vastgesteld. Ter hoogte van de woning van appellant ligt de HSL-Zuid in een tunnelbak onder maaiveldniveau. Tot ongeveer ter hoogte van de woning van appellant zal een geluidscherm van 3 meter hoogte worden geplaatst. Berekend is dat onder deze omstandigheden de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning van appellant niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen. Niet is aannemelijk geworden dat de Minister bij de beoordeling van de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid het akoestisch onderzoek onjuist heeft geïnterpreteerd. Voorts is niet gebleken dat bij het akoestische onderzoek van onjuiste omstandigheden is uitgegaan. De Minister heeft derhalve de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten. Verder is berekend dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning vanwege de A16 59 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd. Er is afgezien van verhoging en verlenging van het geluidscherm aangezien verhoging en verlenging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een beperkte verbetering voor een beperkt aantal woningen zou worden bereikt. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar kunnen achten. Niet is aannemelijk gemaakt dat er niet zodanige maatregelen aan de woning van appellant kunnen worden getroffen dat aan de vereiste binnenwaarden zal kunnen worden voldaan.

Ongeveer een derde van het 1,5 hectare grote bedrijfsperceel is opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Gebleken is dat deze gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL en voor de verbreding van de A16. Wat de

wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Wat betreft de wens van appelland dat het glastuinbouwbedrijf in zijn geheel zal worden aangekocht, overweegt de Afdeling dat niet alle gronden waarop het glastuinbouwbedrijf zich bevindt nodig zijn voor de aanleg van de HSL-Zuid. Deze gronden zijn dan ook terecht buiten het tracébesluit gelaten. Dit laat onverlet, zoals ook de Minister ter zitting naar voren heeft gebracht dat deze gronden wel in het overleg over de minnelijke verwerving van de wel voor de aanleg van de HSL-Zuid benodigde gronden worden betrokken. Dat de Minister gehouden zou zijn om, indien niet tot overeenstemming wordt gekomen in het kader van de minnelijke verwerving, tevens in het kader van de onteigening het gehele bedrijfsperceel te verwerven kan in deze procedure niet aan de orde komen.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is. Het beroep is ongegrond.

J.A.M. Hendrickx

Appelland woont aan de Overaseweg 240 en exploiteert ter plaatse een glastuinbouwbedrijf. Zijn bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene deel van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluidhinder en belemmering van de bedrijfsvoering en -ontwikkeling als gevolg van verlies van gronden. In dat kader maakt appelland bezwaar tegen de voorziene ligging van het tracé van de HSL.

Blijkens de stukken is voor deze ligging van het tracé gekozen in verband met het nabij gelegen knooppunt Galder. De HSL-Zuid zal dit knooppunt onderlangs passeren en na het knooppunt aan de westzijde van de A16 komen te liggen. Indien de HSL-Zuid ter plaatse van het bedrijf van appelland strakker zou bundelen met de A16, waardoor van hem geen gronden nodig zouden zijn, is het volgens de Minister (technisch) niet mogelijk dat de HSL-Zuid het knooppunt Galder onderlangs passeert.

Dat de tracékeuze op dit punt onredelijk zou zijn, is de Afdeling niet gebleken. Overigens zou inwilliging van de wens van appelland tot gevolg hebben dat het tracé over een grote lengte zou moeten worden verschoven en niet enkel ter plaatse van het bedrijf.

De bedrijfsgronden hebben een oppervlakte van ongeveer 2 hectare. Hiervan is ongeveer 0,5 hectare opgenomen in het tracébesluit HSL-Zuid. Gebleken is dat deze gronden nodig zijn voor de voorziene aanleg van de HSL en voor de verbreding van de A16. Deze gronden zijn thans onbebouwd. Wat de wijze van verwerving betreft, kan allereerst worden gewezen op hetgeen daarover in het algemene deel van de uitspraak is overwogen. Aannemelijk is dat het verlies van de gronden niet zodanig groot is dat de bedrijfsvoering onaanvaardbaar zal worden belemmerd en het bedrijf niet langer rendabel zal kunnen worden geëxploiteerd.

Het grondverlies geeft dan ook onvoldoende aanleiding om het tracébesluit HSL-Zuid in verband daarmee onredelijk te oordelen.

Niet is gebleken van een concreet voornemen van appellant tot uitbreiding dan wel van een noodzaak daartoe, zodat de Minister in redelijkheid heeft kunnen volstaan met de verwijzing naar de schadevergoedingsregeling.

De woning ligt op ongeveer 210 meter en ongeveer 285 meter ten oosten van het tracé van de HSL, respectievelijk het tracé van de A16. Voor de woning zal in verband met de A16 een saneringswaarde van 56 dB(A) worden vastgesteld. Ter hoogte van de woning van appellant ligt de HSL in een tunnelbak onder maaiveldniveau. Tot ongeveer ter hoogte van de woning van appellant zal een geluidscherm van 3 meter hoogte worden geplaatst.

Berekend is dat bij deze omstandigheden de geluidbelasting vanwege de HSL aan de gevel van de woning van appellant niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) zal bedragen, in verband waarmee de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL aanvaardbaar heeft kunnen achten. Niet is aannemelijk geworden dat de Minister bij de beoordeling van de geluidbelasting vanwege de HSL het akoestisch onderzoek onjuist heeft geïnterpreteerd. Voorts is niet gebleken dat bij het akoestische onderzoek van onjuiste omstandigheden is uitgegaan.

Verder is berekend dat de geluidbelasting aan de gevel van de woning vanwege de A16 59 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is of zal worden aangevraagd. Er is afgezien van verhoging en/of verlenging van het geluidscherm aangezien verhoging en/of verlenging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een beperkte verbetering voor een beperkt aantal woningen zou worden bereikt. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de A16 aanvaardbaar kunnen achten.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig is.

Het beroep is ongegrond.

gemeente Zundert

W.J.W. de Wijs

Appellant woont aan de Berkte 4 te Rijsbergen. Zijn bezwaren hebben betrekking op geluidhinder en de vrees voor schade.

De woning ligt op ongeveer 240 meter van het tracé van de HSL-Zuid. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning van appellant niet meer dan de voorkeursgrenswaarde zal

bedragen. In verband daarmee heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Appellant heeft niet aannemelijk gemaakt noch is de Afdeling daarvan gebleken dat het akoestisch onderzoek onjuist zou zijn uitgevoerd of op onjuiste uitgangspunten zou berusten.

De wijzigingen aan het tracé van de A16 zijn ter hoogte van de woning van appellant dermate gering dat volgens berekening in het akoestisch onderzoek de geluidbelasting vanwege de A16 aan de gevel van de woning met minder dan 2 dB(A) zal toenemen.

De Minister heeft dan ook terecht geconcludeerd dat van een reconstructie in de zin van artikel 1 van de Wet geluidhinder geen sprake is en dat nadere geluidmaatregelen achterwege kunnen blijven.

Ook wat de cumulatie van geluid betreft is niet gebleken dat ter plaatse een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat zal ontstaan.

Ten aanzien van de gestelde waardevermindering van de woning van appellant, verwijst de Afdeling naar hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

C. Kleemans-Jansen en anderen

Appellanten zijn eigenaar dan wel bewoner van de woning aan de Nieuw Ginnekensebaan 6 te Rijsbergen. Hun bezwaren, voor zover deze niet reeds hiervoor in het algemene gedeelte van de uitspraak aan de orde zijn geweest, hebben betrekking op geluid-, stof- en trillinghinder en vermindering van uitzicht en privacy.

De woning ligt op ongeveer 50 meter van het tracé van de HSL-Zuid, dat tussen de bestaande A16 en de woning van appellanten zal worden aangelegd. Ter plaatse zal een geluidscherm met een hoogte van 3.5 meter langs het tracé van de HSL-Zuid worden geplaatst. Berekend is dat de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aan de gevel van de woning van appellanten 65 dB(A) zal bedragen. Een overeenkomstige hogere waarde is aangevraagd. Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm, aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij enkele woningen zou worden bereikt. Voorts is niet gebleken van feiten of omstandigheden op grond waarvan de Minister niet in redelijkheid heeft kunnen vasthouden aan zijn beleid sloop van een woning eerst te overwegen indien, ondanks het nemen van geluidwerende maatregelen, niet kan worden voldaan aan een geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid van ten hoogste 65 dB(A). Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende

voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid op de gevel van de woning van appellanten aanvaardbaar kunnen achten.

De A16 zal ter plaatse van de woning niet worden gewijzigd, zodat een toets aan de Wet geluidhinder omtrent de geluidbelasting vanwege de A16 achterwege kon worden gelaten.

De parallelweg die thans aan de andere zijde van de A16 ligt, zal worden verlegd tot op 25 meter van het perceel van appellanten. De geluidbelasting vanwege deze weg aan de gevel van de woning van appellanten zal evenwel blijkens het akoestisch onderzoek onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) blijven.

Verder zal volgens het akoestisch onderzoek uit een oogpunt van cumulatie van geluid de situatie ter plaatse van de woning na aanleg van de HSL-Zuid enigszins verbeteren als gevolg van de plaatsing van het geluidscherm langs het tracé van de HSL-Zuid.

Gelet op de afstand van de woning tot het tracé van de HSL-Zuid en op hetgeen hiervoor in het algemene deel van de uitspraak is overwogen, heeft de Minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat ter plaatse van de woning geen sprake zal zijn van onevenredige stof- of trillinghinder vanwege de HSL-Zuid.

Voorts blijkt uit de stukken dat door de aanleg van de HSL-Zuid het uitzicht vanuit de woning naar het noordoosten wordt aangetast, maar de Minister heeft hieraan geen overwegende betekenis behoeven toe te kennen, nu dat uitzicht reeds is aangetast door de huidige ligging van de A16 en het bestaande viaduct van de Nieuw Ginnekensebaan over de A16. Het uitzicht vanuit de tuin op het open gebied in het zuiden en zuidwesten zal door het tracébesluit niet wordt aangetast.

Voorts is weliswaar op vrij korte afstand van de woning de verlegde parallelweg voorzien, maar gegeven het feit dat deze weg een zeer lage verkeersintensiteit zal kennen en met een vergrotende hoek vrijwel direct van het perceel van appellanten afbuigt, heeft de Minister de voorziene ligging van deze weg geen onaanvaardbare inbreuk op de privacy van appellanten behoeven te achten.

Voor zover appellanten vrezen voor waardevermindering van hun woning, kan worden gewezen op hetgeen in het algemene deel van de uitspraak is overwogen omtrent de schadevergoedingsregeling.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

Rooms-Katholieke Boerenbond Rijsbergen, vereniging van boeren en tuinders

De bezwaren van appellante hebben betrekking op het niet opnemen van geluidschermen, het verlies van agrarische gronden, de inpassingszone bij de rotonde bij het bedrijventerrein Hazeldonk en de vrees voor de bereikbaarheid van agrarische percelen.

De Afdeling deelt niet de vrees van appellante dat zonder geluidschermen aan de noordzijde van het HSL-Zuid tracé vanaf de kruising met de Hazeldonkse Beek tot aan het viaduct over de Hazeldonksestraat onaanvaardbare geluidhinder en schrikeffecten zullen optreden bij de bewoners van de woningen aan de Bovenheining en de Zandstraat. Onweersproken is gesteld dat deze woningen buiten de geluidzone van de HSL-Zuid zullen liggen. Voor zover appellante met verwijzing naar het door de gemeenten Bleiswijk, Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek overgelegde DCMR rapport de resultaten van het geluidonderzoek in twijfel heeft getrokken en heeft gesteld dat de door haar gevreesde geluidhinder wel zal optreden, verwijst de Afdeling naar hetgeen hiervoor in het algemene gedeelte van de uitspraak hieromtrent is overwogen. Nu de Minister aan de geluidschermen de eis van volledige absorptie van het geluid heeft gesteld, is niet aannemelijk dat een weerkaatsing van geluid zal optreden.

Voorts zullen volgens de Minister bij het aan te leggen viaduct, dat slechts een breedte van 15 meter zal hebben, ook bij het binnen rijden onder hoge snelheid geen hinderlijke luchtdrukgolven ontstaan. De Afdeling heeft geen aanleiding gevonden te twijfelen aan de juistheid van het standpunt van de Minister.

Voor zover appellante heeft aangevoerd dat de aanwijzing in het tracébesluit van enkele zogenoemde zoekgebieden waar natuurcompensatie kan plaatsvinden, een te groot beslag legt op de schaarse landbouwgronden in het gebied, verwijst de Afdeling naar hetgeen zij daaromtrent in tracédeel 6 heeft overwogen bij de bespreking van de bezwaren van de verenigingen Kring Baronie en Kring Langstraat van de Noord-Brabantse Christelijke Boerenbond en de vereniging Kring Noord-Brabant van de Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisatie ZuidMiddenOost.

De Afdeling acht voorts het standpunt van de Minister niet onredelijk dat het voor een verantwoorde inpassing in het landschap van de hooggelegen rotonde en de viaducten over de A16 en de HSL-Zuid bij het bedrijventerrein Hazeldonk noodzakelijk is dat een ruime inpassingszone wordt aangebracht. Uit de Nota van Toelichting bij het tracébesluit blijkt dat het gebied wordt gekenmerkt door zowel openheid en vergezichten als verdichting met bossen en bebouwing zoals bij Hazeldonk. Door het verbreden en bebossen van de geluidwallen die aan de westzijde van de HSL-Zuid, vanaf de Hazeldonksestraat in zuidelijke richting worden aangelegd en die doorlopen tot de rotonde, zal een ruimtelijke verdichting van de aanwezige zandrug worden bereikt en de visuele hinder van onder meer de hooggelegen rotonde worden beperkt.

Voorts heeft de Minister zich op het standpunt kunnen stellen dat het plaatsen van schermen op deze hooggelegen rotonde om het lichtschijnsel van autoverkeer af te schermen, zal leiden tot vergroting van visuele hinder.

Wat de bereikbaarheid van de agrarische percelen betreft heeft de Minister verklaard dat door de aanleg van de HSL-Zuid geen dwarsverbindingen of overige wegen die van belang zijn voor de landbouw worden opgeheven.

Tijdens de bouw- en aanlegfase zullen maatregelen worden genomen voor een zo onbelemmerd mogelijke verkeersafwikkeling. Voorts heeft de Minister ter zitting verklaard dat de Nieuw Ginnekensebaan en de Hazeldonksestraat niet gelijktijdig zullen worden afgesloten, waardoor altijd een dwarsverbinding over de A16 beschikbaar blijft.

De Afdeling is niet gebleken dat ondanks deze maatregelen de bereikbaarheid van de agrarische percelen onvoldoende verzekerd is.

Gelet op het vorenstaande geeft dit beroep geen aanleiding voor de conclusie dat het tracébesluit HSL-Zuid op dit punt onredelijk of anderszins onrechtmatig zou zijn. Het beroep is ongegrond.

C. Vermeeren en anderen

De bezwaren van appellanten hebben betrekking op geluidhinder en het tracé van (het viaduct in) de Hazeldonksestraat te Rijsbergen.

De A16 zal ter hoogte van de gemeente Zundert geen wijziging ondergaan, zodat de Minister voor de vaststelling van dit tracébesluit geen onderzoek behoefde in te stellen naar de geluidbelasting vanwege de A16.

Langs het tracé van de HSL-Zuid zal een geluidscherm met een hoogte van 4 meter worden geplaatst.

Berekend is dat de geluidbelasting aan de gevel van de woningen aan de Hazeldonksestraat 15 en 17, respectievelijk 59 dB(A) en 63 dB(A) zal bedragen; aan de Paandijksestraat 1 en 12A 58 dB(A), respectievelijk 62 dB(A) en aan de Oude Trambaan 3 60 dB(A). De geluidbelasting aan de gevels van de overige woningen in Hazeldonk zal naar berekening de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet overschrijden.

Er is afgezien van verhoging van het geluidscherm, aangezien verhoging aanzienlijke kosten met zich zou brengen, terwijl daarmee slechts een geringe geluidvermindering bij een enkele woning zou worden bereikt. Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat niet is gebleken dat hiermee is afgeweken van de in het algemene deel van de uitspraak uiteengezette systematiek ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen, heeft de Minister de geluidbelasting vanwege de HSL-Zuid aanvaardbaar kunnen achten.

Berekend is voorts dat door de wijzigingen aan de Hazeldonksestraat, die het gevolg zijn van de aanleg van de HSL-Zuid, de geluidbelasting vanwege deze weg niet met 2 dB(A) of meer zal toenemen. Weliswaar zal volgens het akoestisch onderzoek de intensiteit van het autoverkeer over deze weg licht toenemen, maar het tracé is iets verder van de woningen voorzien.

Dat de Minister onvoldoende rekening zou hebben gehouden met het vervallen aan de westzijde van een parkeerterrein en de ontwikkeling van een bedrijventerrein aan de oostzijde van de infrabundel, is de Afdeling niet gebleken.

De Minister heeft zich derhalve ook overigens op het standpunt kunnen stellen dat geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat zal ontstaan.

Appellanten hebben voorts aangevoerd dat een door hen voorgesteld, verkeersveiliger, alternatief tracé voor de wijziging van het viaduct in de Hazeldonksestraat ten onrechte is afgewezen. Zij wijzen erop dat het tracé thans voorziet in een verhoogde kruising in een bocht op een helling, waarop ook nog een vee-oversteek moet worden aangebracht.

Zoals de Afdeling hiervoor bij de bespreking van tracédeel 4 ten aanzien van de bezwaren van de Nederlandse Voetgangersvereniging VBV en anderen en de Federatie Nederlandsche Gehandicaptenraad heeft overwogen, zijn in het tracébesluit HSL-Zuid van de kruisende infrastructuur (zoals wegen, fiets- en voetpaden), voor zover hier van belang, de hoogteligging op de kruising met de HSL-Zuid en, op de tracékaarten, het grondbeslag bepaald. De hellingspercentages waaronder de dwarsverbindingen worden aangelegd zijn niet in het tracébesluit bepaald. Deze vormen de uitkomst van een samenstel van factoren waarvan de hoogteligging van de dwarsverbinding over de HSL-Zuid er slechts één is. In dit verband is van belang dat het tracébesluit er niet toe verplicht dat het hoogteverschil tussen de kruising en de aansluiting van de dwarsverbinding op de bestaande infrastructuur geheel wordt overbrugd binnen het op de tracékaarten aangegeven ruimtebeslag. Naar de Afdeling hiervoor bij genoemde appellanten heeft overwogen beperkt de toetsing zich tot de vraag of de Minister, gegeven de hoogteligging van de dwarsverbindingen, zich op het standpunt heeft kunnen stellen dat de aanleg daarvan op een aanvaardbare wijze mogelijk is.

In het tracébesluit HSL-Zuid is vastgelegd dat in de Hazeldonksestraat een viaduct met een enkelbaans rijweg over de HSL-Zuid en de A16 zal worden gerealiseerd.

Dit viaduct zal blijkens de Nota van Toelichting bij tracédeel 7 hoger worden dan het huidige en meer westelijk komen te liggen, omdat het zowel de HSL-Zuid als de A16 moet overbruggen.

Bij het tracébesluit is, naar de Minister ter zitting heeft gesteld, gekozen uit vijf varianten, waaronder de door appellanten ingebrachte variant waarin de Hazeldonksestraat na 350 meter niet afbuigt door de bebouwde kom van Hazeldonk, maar volgens een nieuw tracé rechtdoor gaat en bij de Oude Trambaan weer aansluit op de Hazeldonksestraat. Deze variant is volgens de Minister afgewezen, omdat in deze variant het gebied op nieuwe plaatsen wordt doorsneden en de variant niet verkeersveiliger is. Voor de in het tracébesluit opgenomen variant, waarbij de Hazeldonksestraat ten opzichte van het huidige wegverloop enigszins wordt uitgebogen, is gekozen, omdat deze verkeersveilig is en geen nieuwe verkeersstromen aantrekt.

In de Nota van Toelichting bij tracédeel 7 is voor de tracering van de Hazeldonksestraat een effectbeoordeling en vergelijking van drie varianten vermeld, waaronder de in de PKB HSL-Zuid opgenomen variant. De door appellanten ingebrachte variant wordt niet in de vergelijking genoemd, maar vertoont, naar de Afdeling is gebleken, in belangrijke mate trekken van de voor- en nadelen van de wel opgenomen variant 1, waarbij ten noorden van de bebouwde kom van Hazeldonk een nieuw tracé wordt ontworpen voor de Hazeldonksestraat dat aansluit op de Noordhoeksestraat en waarop de huidige Hazeldonksestraat op twee plaatsen aansluit. Uit de beoordeling en

vergelijking van deze drie varianten komt naar voren dat de afweging omtrent het aspect verkeersveiligheid aldus is verwoord dat de gekozen variant verkeersveiliger zou zijn vanwege de in het tracé opgenomen bocht in de weg die snelheidsremmend kan werken en de omstandigheid dat het tracé ook door de bebouwde kom gaat.

Uit deze belangenafweging blijkt niet dat de omstandigheid dat sprake zal zijn van een hooggelegen kruispunt dat in de bocht van een helling is voorzien en waarin bovendien een vee-oversteek moet worden opgenomen, een rol heeft gespeeld. De Minister heeft voorts onvoldoende aannemelijk kunnen maken dat de nadelige gevolgen daarvan voor de verkeersveiligheid kunnen worden ondervangen door verkeersmaatregelen of anderszins. In dit kader is met name van belang dat de Minister onvoldoende inzichtelijk heeft gemaakt op welke, uit een oogpunt van verkeersveiligheid, aanvaardbare wijze het hoogteverschil kan worden overbrugd.

Onder deze omstandigheden is de Afdeling van oordeel dat het verkeersbelang onvoldoende zorgvuldig is onderzocht zodat niet vaststaat dat het tracé op een voldoende verkeersveilige manier kan worden aangelegd. Het beroep van appellanten is in zoverre gegrond. Het tracébesluit komt in zoverre wegens strijd met het bepaalde in artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht voor vernietiging in aanmerking.

De toepassing van artikel 8: 75 van de Algemene wet bestuursrecht

De Minister dient op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld. Voor een proceskostenveroordeling zijn ten aanzien van G.J. van Beek en anderen, Stichting HogeSnelheidsLogica Hoogmade, F.A. Witteman, Watersportvereniging Doeshaven, burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden, Comité Doesburg, J. van Vught en anderen, S. Schipper, M.J.M. van den Oord, G.J.M. van Helvoort, R.H.Ph.J. van de Ven en J.D.A.Kollen en A.M. Kollen-Claas geen termen aanwezig, nu niet is gebleken van kosten die daarvoor in aanmerking komen.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State;

Recht doende in naam der Koningin:

- I. verklaart het beroep van E.J. van den Berg-Grottendieck niet-ontvankelijk;
- II. verklaart het beroep van J. van der Veen voor zover gericht tegen het tracébesluit HSL-Zuid niet-ontvankelijk;
- III. verklaart de beroepen van
drs F.A. Witteman,
J.B.J. Hoogeveen,
P.A. van der Laan,
J. van der Veen, de Toekomst en Opbouw Federatie en de Toekomst
en Opbouw Vereniging Orion Alfa en
Overaa B.V.
voor zover gericht tegen het tracébesluit A4 niet-ontvankelijk;
- IV. verklaart de beroepen van
A.C. Visser,
J. van der Veen, de Toekomst en Opbouw Federatie en de Toekomst
en Opbouw Vereniging Orion Alfa,
Overaa B.V.,
H.F.C.M. Jansen, J.H.M. Jansen-Kock, W.F.J.J.M. Jansen en
M.A.W.C. Jansen-van Loenhout,
A.M.P. Dirven, G.M.R.T. Bastiaansen, J. van Engelen, M.C. Biemans,
H. Dirven-Boeren, A. van Belkum-Mouwen, J.A.M. Hoogers en
J.C.J. Nooren,
M.N.J.M. Zegers,
Boswachter Liesbosch B.V. en H.A. Takx B.V. en
maatschap Timmermans
voor zover gericht tegen het tracébesluit A16 niet-ontvankelijk;
- V. verklaart de beroepen voor zover gericht tegen de in de planologische kernbeslissing HSL-Zuid neergelegde besluiten tot verwezenlijking van de HSL-Zuid en gedeeltelijke verlegging van de A16 tussen Prinsenbeek-Noord en het knooppunt Galder ongegrond;
- VI. verklaart de beroepen van
Stichting Het Fonds tot den Predikdienst der Vereenigde
Doopsgezinde Gemeente te Haarlem,
A. Kranenburg en L.P. Kranenburg,
Van Coeverden Adriani Stichting,
H.C.J. Dijkers,
P.A.A.M. Eyckelhof,
G.J.M. van Beek,
A.G. Droogh,

C. Los,
A. Los-Vogelaar,
B.V. Beurtvaartdienst Van Ruiten en Kreyger,
A.A. Hogeboom en C.C.G. Borst,
maatschap H.P. Straathof-J.P. Hoogeveen,
J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van
J.M. van der Pouw Kraan, Th. Rotteveld, J.J. de Graaf,
R.H.H. Jonkman, v.o.f. Kees van Gilst, P.N.G. van de Helm,
F. van der Gaag, A. Huisman, P.A. van de Ree, L.J. Reedijk,
J. Sintnicolaas, C.B. Schoemakers en D.B. Schoemakers,
J.H. Burgers en D. Burgers, P.C. Maris-de Jonge, J. Veldman, A.S.
Schellinger en P.J.C. Wermerbol B.V.,
de heer en mevrouw R.H.H. Jonkman,
J.B.J. Hoogeveen (voor zover ontvankelijk),
C.C.H. Hoogeveen en M.C.M. Schouten,
J.C.M. van Ruiten en Zwet-Ruiten Beheer B.V.,
Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland,
Stichting HogeSnelheidsLogica Hoogmade,
drs F.A. Witteman (voor zover ontvankelijk),
C.H.J. van Leeuwen,
P.A. van der Laan (voor zover ontvankelijk),
O.P.M. Graafland,
P.M. van der Laan,
R.J. Sperna Weiland,
P. Rasser, J. van Wijck, Rasser en Van Wijck Hoveniersbedrijf B.V. en
Rasser Bloemisterij B.V.,
Vliko B.V.,
Stichting Geen HSL-Zuid door het Groene Hart,
Stichting Keerpunt,
F.L. Boon,
Stichting Natuur en Milieu, de vereniging Milieufederatie
Noord-Holland, Stichting Zuidhollandse Milieufederatie en Stichting
Brabantse Milieufederatie
de Toekomst en Opbouw Federatie en de Toekomst en Opbouw
Vereniging Orion Alfa (voor zover ontvankelijk),
de raad van de gemeente Rijnwoude,
v.o.f. P. Noordam en Dochter,
R. Noordam en N. Noordam,
de erven Verbeij,
J. Adegeest,
L.C. Noordam en P. Noordam,
M.N.J. Out ,
H.J. Bolleboom,
Van der Meer's Holding B.V. en Van der Meer's
Beleggingsmaatschappij B.V.,
de raad van de gemeente Zoetermeer,
de raad van de gemeente Bleiswijk,
C.J. Breugem en maatschap C.J. Breugem & Zn.,
B.J. van der Weijer,
A. Moerman,

E.P.C. Weerdenburg, P.M.A. Weerdenburg en de commanditaire vennootschap C.V. Gebr. Weerdenburg,
A.W. Fransen,
v.o.f. Kwekerij De Poel,
Tuinbouwbedrijf Gebr. De Groot B.V. en J. de Groot,
J. Breugem,
maatschap A. van de Berg & Zn.,
v.o.f. Firma A. Huisman en haar vennoten A. Huisman en N.I. Gardien,
burgemeester en wethouders van de gemeente Berkel en Rodenrijs,
W.M. Tap en anderen,
de raad van de gemeente Bergschenhoek,
Nederlandse Voetgangersvereniging VBV en anderen,
Federatie Nederlandsche Gehandicaptenraad,
L.A.C. Poot,
M.B. Koolhaas en A.E.E. van Oudheusden,
v.o.f. J. Lamens en Zn. en haar vennoten de heer en mevrouw Lamens-Herbert,
P.J. de Haas, P.S.G.M. de Haas en A.G.P. de Haas,
L.M. van den Berg en M.A. van den Berg-Hoogenes,
ing. J.P.J. van den Berg, H.G.C. Kennepohl, D. van den Berg en F. van den Berg,
W. van der Torre,
P.C.M. Persoon B.V.,
Stichting Natuur en Landschap Zwijndrechtse Waard,
Vereniging tot behoud van natuur, landschap en dorpschoon in de Hoeksche Waard,
Vereniging Milieu Belangen,
Ridderster Beheer B.V.,
de raad van de gemeente Heerjansdam,
Stichting Ruitersport Heerjansdam en Omstreken en de Landelijke Rijvereniging en Ponyclub De Develruiters,
P.L.G. Lemoine,
familie K. Schenk,
A. van der Linden,
P. Mast, H.L. Abels, W. Reedijk en P. van Heck,
v.o.f. Firma Gebr. Quist en v.o.f. Landbouwbedrijf Gebr. Kooij,
A.C. Visser (voor zover ontvankelijk),
T. de Zeeuw,
H.T. Scheele en E.A. de Bruin,
P. van Emmerik en I. van Emmerik-Reedijk,
verenigingen Kring Baronie en Kring Langstraat van de Noord-Brabantse Christelijke Boerenbond en de vereniging Kring Noord-Brabant van de Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisatie ZuidMiddenOost,
de heer en mevrouw M.J.C. Cornelisse,
Eshuis B.V.,
v.o.f. De Gouden Leeuw en haar vennoten de heer en mevrouw W.T.C. van der Made-Joosen,
Oliehandel D.C. Berkel B.V.,

Café-Restaurant Brabant B.V.,
de erven J.H. Rijvers,
J.H.A.J. van den Bosch en C.M.F. van Nispen,
D. Vermue,
maatschap W.J.M. van Laarhoven-Santbergen,
maatschap Timmermans (voor zover ontvankelijk),
J.A.M. Janssen en A.J.M. Janssen,
Stichting Brabantse Milieufederatie,
P.L.M. Verdult ,
de heer en mevrouw C.H.R. Schalk,
H.J. Lensink en anderen,
H.F.C.M. Jansen, J.H.M. Jansen-Kock, W.F.J.J.M. Jansen en
M.A.W.C. Jansen-van Loenhout (voor zover ontvankelijk),
Bluekens Autobedrijf B.V.,
A.M.P. Dirven, G.M.R.T. Bastiaansen, J. van Engelen, M.C. Biemans,
H. Dirven-Boeren, A. van Belkum-Mouwen, J.A.M. Hoogers en
J.C.J. Nooren (voor zover ontvankelijk),
B. de Lint,
M.N.J.M. Zegers (voor zover ontvankelijk),
M.L.J. Brocks en E.M.C. Brocks,
J.B. Roelen,
H.J. van Houten en L. Vermonden,
The Greenery International B.V. en IABC B.V.,
C.J. Verdonk,
E.P. Elink Schuurman,
F.P.J. Hoogendoorn en A.H.J. Hoogendoorn-van Rinsum,
L.M.M.A.J. de Raad-Sluijters en J.W. de Raad,
H.A.M. van Laanen,
J.A.M. Hoskam,
J. van Son en W. van den Enden,
P. de Jong,
F.J.M. Reinieren,
Bastiaanse B.V. en Kwekerij Zeldenrust Breda B.V.,
Boswachter Liesbosch B.V. en H.A. Takx B.V. (voor zover
ontvankelijk),
de heer en mevrouw Biemans,
A.A. Voermans,
De Haan Minerale Oliën B.V.,
Allibre BV,
V&R Horeca B.V.,
A.A.P.M. de Klerk en E.D.C.M. de Klerk-van Nispen,
J.C.J. Nooren,
A.H.N.M. Schoenmakers en C.J.M. Schoenmakers,
v.o.f. Autobedrijf Goos,
maatschap J. en C. Nouws,
A.C.M. Wouters en J.A.M. Machielsen,
Overaa B.V. (voor zover ontvankelijk),
M.F.M. Hendrickx,
J.A.M. Hendrickx,
W.J.W. de Wijs,

C. Kleemans-Jansen, L. van Hellemond-Jansen, M. Jochems-Jansen en H. Jansen,
Rooms-Katholieke Boerenbond Rijsbergen, vereniging van boeren en tuinders,
Exploitatie maatschappij Limburg B.V., De Waal B.V., de familie J. Limburg, de familie C.L. Versnel en de familie J.A. Limburg en M.J.M. van den Oord
voor zover gericht tegen de tracébesluiten HSL-Zuid, A4 en A16 en de besluiten van de raden van de gemeenten Rijnwoude en Breda en van provinciale staten van Zuid-Holland om met toepassing van artikel 13 van de Tracéwet planologische medewerking te verlenen aan het tracébesluit HSL-Zuid, alsmede de aanwijzing die de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij besluit van 15 april 1998 met toepassing van artikel 37, eerste en tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft gegeven aan de raad van de gemeente Zoetermeer ongegrond;

- VII. verklaart de beroepen van
G.J. van Beek en anderen en
de heer en mevrouw Hoogduin-van Ees
voor zover gericht tegen het tracébesluit HSL-Zuid ongegrond;
- VIII. verklaart de beroepen van
Comité Doesbrug,
Van der Klugt Hollandplant B.V., A.C.H. van der Klugt en
P.H.L. van der Klugt,
J.M. van der Pouw Kraan en anderen ten aanzien van J. Verhoeven,
S. Schipper,
C.A. Geuze,
G.J.M. van Helvoort,
ir M.F. Hof-Sanders,
R.H.Ph.J. van de Ven,
A.J.M. Prinse,
J.D.A. Kollen en A.M. Kollen-Claas en
C. Vermeeren en anderen
voor zover gericht tegen het tracébesluit HSL-Zuid deels gegrond en deels ongegrond;
- IX. verklaart de beroepen van
Stichting goed wonen aan het G.W. Burgerplein,
J. van Vucht en anderen,
ING Groep N.V. en ING Vastgoed Belegging B.V.,
Paviljoen-Restaurant De Veerplaat B.V.,
C.L. Lambregts en
Wohrmann Holding B.V., Hotel-Café-Restaurant Princeville
Beheer B.V. en B.V. Princeville Exploitatie
voor zover gericht tegen het tracébesluit HSL gegrond;
- X. verklaart het beroep van G.J. van Beek en anderen voor zover gericht tegen het tracébesluit A4 deels gegrond en deels ongegrond;

- XI. verklaart de beroepen van de heer en mevrouw Hoogduin-van Ees, Watersportvereniging Doeshaven en burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden voor zover gericht tegen het tracébesluit A4 gegrond;
- XII. verklaart de beroepen van C.A. Geuze en J.D.A. Kollen en A.M. Kollen-Claas voor zover gericht tegen het besluit van de raad van de gemeente Breda (medegedeeld aan de Minister bij brief van 30 januari 1998) om met toepassing van artikel 13 van de Tracéwet planologische medewerking te verlenen aan het tracébesluit HSL-Zuid deels gegrond en deels ongegrond;
- XIII. verklaart de beroepen van Stichting HogeSnelheidsLogica Hoogmade, drs F.A. Witteman en Paviljoen-Restaurant De Veerplaat B.V., voor zover gericht tegen de besluiten van de raden van de gemeenten Jacobswoude en Alkemade en van provinciale staten van Zuid-Holland (medegedeeld aan de Minister bij brieven van respectievelijk 6 februari 1998, 6 februari 1998 en 23 januari 1998), om met toepassing van artikel 13 van de Tracéwet planologische medewerking te verlenen aan het tracébesluit HSL-Zuid alsmede tegen de aanwijzing die de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij besluit van 15 april 1998 met toepassing van artikel 37, eerste en tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft gegeven aan de raad van de gemeente Zwijndrecht gegrond;
- XIV. verklaart het beroep van M.J.M. van den Oord voor zover gericht tegen het besluit van gedeputeerde staten van Noord-Brabant (medegedeeld aan de Minister bij brief van 28 januari 1998) om met toepassing van artikel 13 van de Tracéwet planologische medewerking te verlenen aan het tracébesluit HSL-Zuid gegrond;
- XV. vernietigt het tracébesluit HSL-Zuid voor zover het betreft:
- a. de laatste volzin ("Voor de hoogtemaat van de aangegeven geluidsafschermende maatregelen geldt een marge van 1 m naar boven en beneden.") van het eerste omliggende tekstgedeelte onder "Afwijkingen van het weergegeven ontwerp" op pagina 9/11 van de tekst van het tracébesluit HSL-Zuid;
 - b. de aanduiding < Aan de bestemming te onttrekken bebouwing > die is toegekend aan twee tot het Patrimoniumpark in de gemeente Leiderdorp behorende woningen (kaartblad 23), zoals nader aangegeven op bij deze uitspraak behorende gewaarmerkte kaart met het nummer I,

- c. de aanduiding <Aan de bestemming te onttrekken bebouwing> die is toegekend aan gedeelten van de gronden van Van der Klugt Hollandplant B.V., A.C.H. van der Klugt en P.H.L. van der Klugt (kaartbladen 42 en 43), zoals nader aangegeven op bij deze uitspraak behorende gewaarmerkte kaarten met de nummers IIa en IIb,
- d. het gedeelte van het tracé tussen km 5,1 en km 5,3 (kaartblad 50, ter hoogte van het rekencentrum De Wilgenplas),
- e. de geluidschermen aan de Essenburgsingel tussen km 0,4 en 0,9 (kaartblad 55) en aan de Stationssingel tussen km 0,3 en -0,02 (kaartblad 56),
- f. het gedeelte van het tracé dat nader is aangegeven op de bij deze uitspraak behorende gewaarmerkte kaarten met de nummers IIIa, IIIb en IIIc (kaartbladen 74, 75 en 75a, nabij het bedrijf van Paviljoen-Restaurant De Veerplaat B.V.),
- g. het gedeelte van het tracé tussen km 22,35 en 22,45 (kaartblad 81a, ter hoogte van de woning van J. Verhoeven),
- h. het gedeelte van het tracé dat nader is aangegeven op de bij deze uitspraak behorende gewaarmerkte kaart met het nummer IV (kaartblad 93, ter plaatse van een gedeelte van de gronden van C.L. Lambregts, ter hoogte van de woning van S. Schipper),
- i. het gedeelte van het tracé dat nader is aangegeven op de bij deze uitspraak behorende gewaarmerkte kaart met het nummer V (kaartblad 104c, ter hoogte van de woning van C.A. Geuze),
- j. het gedeelte van het tracé dat nader is aangegeven op de bij deze uitspraak behorende gewaarmerkte kaart met het nummer VI (kaartblad 105b, ter hoogte van de woning van G.J.M. van Helvoort),
- k. het gedeelte van het tracé dat nader is aangegeven op de bij deze uitspraak behorende gewaarmerkte kaart met het nummer VII (kaartblad 105b, nabij de oprijlaan van het landgoed van ir M.F. Hof-Sanders),
- l. het gedeelte van het tracé dat nader is aangegeven op de bij deze uitspraak behorende gewaarmerkte kaart met het nummer VIII (kaartblad 105e, ter hoogte van het bedrijf van Wohrmann Holding B.V., Hotel-Café-Restaurant Princeville Beheer B.V. en B.V. Princeville Exploitatie),
- m. het gedeelte van het tracé dat nader is aangegeven op de bij deze uitspraak behorende gewaarmerkte kaart met het nummer IX (kaartblad 106, ter plaatse van een gedeelte van de gronden van R.H.Ph.J. van de Ven),
- n. het gedeelte van het tracé dat nader is aangegeven op de bij deze uitspraak behorende gewaarmerkte kaart met het nummer X (kaartblad 106, ter plaatse van de glasopstanden van A.J.M. Prinse),
- o. het gedeelte van het tracé dat nader is aangegeven op de bij deze uitspraak behorende gewaarmerkte kaart met het nummer XI (kaartblad 108, ter hoogte van de woning van J.D.A. Kollen en A.M. Kollen-Claas),

- p. het gedeelte van het tracé dat nader is aangegeven op de bij deze uitspraak behorende gewaarmerkte kaart met het nummer XII (kaartblad 115a, ter plaatse van het voorziene viaduct van de Hazeldonkseweg over het tracé van de HSL, nabij de woningen van C. Vermeeren en anderen);
- XVI. vernietigt het tracébesluit A4 voor zover het betreft:
- a. het gedeelte van het tracé tussen km 21,95 en km 22,75 (kaartbladen 7 en 8, ter hoogte van de woningen van G.J. van Beek en anderen),
 - b. het gedeelte van het tracé tussen km 24,8 en km 24,9 (kaartbladen 10 en 11, ter hoogte van de woning van de heer en mevrouw Hoogduin-van Ees),
 - c. het gedeelte van het tracé ten zuiden van km 30,0 (kaartbladen 18 tot en met 24, ten zuiden van de Dwarswetering in de gemeente Leiderdorp);
- XVII. vernietigt de besluiten van de raden van de gemeenten Jacobswoude en van Alkemade en van gedeputeerde staten van Noord-Brabant (medegedeeld aan de Minister bij brieven van respectievelijk 6 februari 1998, 6 februari 1998 en 28 januari 1998) om met toepassing van artikel 13 van de Tracéwet planologische medewerking te verlenen aan het tracébesluit HSL-Zuid;
- XVIII. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Breda (medegedeeld aan de Minister bij brief van 30 januari 1998) om met toepassing van artikel 13 van de Tracéwet planologische medewerking te verlenen aan het tracébesluit HSL-Zuid voor zover dit betrekking heeft op de gedeelten van het tracébesluit genoemd hierboven onder XV.i. en XV.o.;
- XIX. vernietigt het besluit van provinciale staten van Zuid-Holland (medegedeeld aan de Minister bij brief van 23 januari 1998) om met toepassing van artikel 13 van de Tracéwet planologische medewerking te verlenen aan het tracébesluit HSL-Zuid voor zover dit betrekking heeft op het gedeelte van het tracébesluit genoemd hierboven onder XV.f.;
- XX. vernietigt de aanwijzing die de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij besluit van 15 april 1998 met toepassing van artikel 37, eerste en tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft gegeven aan de raad van de gemeente Zwijndrecht voor zover deze betrekking heeft op het gedeelte van het tracébesluit HSL-Zuid genoemd hierboven onder XV.f.;
- XXI. veroordeelt de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, in de door hierna vermelde appellanten in verband met de behandeling van hun beroepen gemaakte kosten tot een bedrag van totaal f 17.641,90;

dit bedrag dient door de Staat der Nederlanden als volgt te worden vergoed aan:

- de heer en mevrouw Hoogduin-van Ees f 1.420,--, welk bedrag geheel is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand,
- Van der Klugt Hollandplant B.V., A.C.H. van der Klugt en P.H.L. van der Klugt f 1.775,--, welk bedrag geheel is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand,
- ING Groep N.V. en ING Vastgoed Belegging B.V. f 6.871,05, waarvan f 2.130,-- is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand,
- Stichting goed wonen aan het G.W. Burgerplein f 68,90,
- Paviljoen-Restaurant De Veerplaat B.V. f 1.065,--, welk bedrag geheel is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand,
- J.M. van de Pouw Kraan en anderen ten aanzien van J. Verhoeven f 710,--, welk bedrag geheel is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand,
- C.L. Lambregts f 710,--, welk bedrag geheel is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand,
- C.A. Geuze f 75,65,
- ir M.F. Hof-Sanders f 1.852,40, waarvan f 1.775,-- is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand,
- Wohrmann Holding B.V., Hotel-Café-Restaurant Princeville Beheer B.V. en B.V. Princeville Exploitatie f 1.775,--, welk bedrag geheel is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand,
- A.J.M. Prinse f 1.065,--, welk bedrag geheel is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, en
- C. Vermeeren en anderen f 253,90;

XXII. gelast dat door de Staat der Nederlanden aan:

- G.J. van Beek en anderen,
- de heer en mevrouw Hoogduin-van Ees,
- J. van Vucht en anderen,
- S. Schipper,
- C.A. Geuze,
- G.J.M. van Helvoort,
- ir M.F. Hof-Sanders,
- R.H.Ph.J. van de Ven,
- A.J.M. Prinse,
- C.L. Lambregts,
- J.D.A. Kollen en A.M. Kollen-Claas en
- C. Vermeeren en anderen,

ieder afzonderlijk, het door hen gestorte recht (f 210,--) wordt vergoed en aan:

- Watersportvereniging Doeshaven,
- burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden,

- Comité Doesbrug,
 - Van der Klugt Hollandplant B.V., A.C.H. van der Klugt en P.H.L. van der Klugt,
 - ING Groep N.V. en ING Vastgoed Belegging B.V.,
 - Stichting goed wonen aan het G.W. Burgerplein,
 - Paviljoen-Restaurant De Veerplaat B.V.,
 - J.M. van de Pouw Kraan en anderen ten aanzien van J. Verhoeven en
 - Wohrmann Holding B.V., Hotel-Café-Restaurant Princeville Beheer B.V. en B.V. Princeville Exploitatie,
- ieder afzonderlijk, het door hen gestorte recht (f 420,--) wordt vergoed;

XXIII. gelast dat door de provincie Noord-Brabant aan M.J.M. van den Oord het door hem gestorte recht (f 210,--) wordt vergoed;

XXIV. gelast dat door de gemeenten Jacobswoude en Alkemade aan Stichting HogeSnelheidsLogica Hoogmade en drs F.A. Witteman het door hen gestorte recht als volgt wordt vergoed:

- door de gemeente Jacobswoude aan Stichting HogeSnelheidsLogica Hoogmade f 420,-- en aan drs F.A. Witteman f 105,--,
- door de gemeente Alkemade aan Stichting HogeSnelheidsLogica Hoogmade f 420,-- en aan drs F.A. Witteman f 105,--.

Aldus vastgesteld door mr J. de Vries, Voorzitter, mr R. Cleton en mr R.H. Lauwaars, Leden, in tegenwoordigheid van mr J.O. van der Loo, ambtenaar van Staat.

w.g. De Vries
Voorzitter

w.g. Van der Loo
ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 6 september 1999.

Voor eensluidend afschrift,
de Secretaris van de Raad van
State,
voor deze,