



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## HSL; Halveert Straks Leiderdorp?

Jolly, R.

### Citation

Jolly, R. (1992). HSL; Halveert Straks Leiderdorp? *Bestuurskundige Berichten*, 7(1), 27-30. Retrieved from <http://hdl.handle.net/1887.1/item:3233529>

Version: Publisher's Version

License: [Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 license](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

Downloaded from: <http://hdl.handle.net/1887.1/item:3233529>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).

selen. Bij de **beleidsvoorbereiding** kan *gaming/simulation* zowel hulp bieden bij de implementatie als wel het inzicht vergroten in maatschappelijke processen. Bij de **consultancy** wordt *gaming/simulation* toegepast bij de grote adviesbureaus die allen een zogenaamd "spelcentrum" hebben.

Het manipuleerbaar weergeven van een complex systeem, wat bij simulatie plaatsvindt, kan tot doel hebben het inzicht in de structuur van dat systeem te vergroten. Voorts kan men om te kunnen anticiperen op de verandering van het systeem een simulatie opzetten. Bij de (spel)simulatie wordt een beschrijving gegeven van een werkelijk systeem door middel van een verzameling in de werkelijkheid te onderkennen samenhangen tussen variabelen. Een aantal van die variabelen kunnen ook in de werkelijkheid beheerst of bestuurd worden (=stuurvariabelen). Een spelsimulatie wordt nu gecreëerd door een deelnemer of deelnemend team beslissingen te laten nemen betreffende deze stuurvariabelen. Door middel van besluitvorming moet men trachten tot de beste resultaten te komen.

Volgens prof.dr.J.H.G. Klabbbers (Sterke en zwakke kanten van (spel)simulatie, 1990) zijn de sterke kanten van dergelijke *management games/simulaties*:

- 1 In de werkelijkheid zijn besluiten moeilijk te traceren omdat deze in de organisatie op verschillende plaatsen op verschillende tijdstippen worden genomen. Spelersgroepen ontmoeten elkaar gewoonlijk op één plaats en de begeleider (onderzoeker) kan het gehele besluitvormingsproces en de onderlinge reacties van de spelersgroepen observeren.
- 2 Spelsimulatie kan gedrag uitlokken dat in de werkelijkheid onder de oppervlakte blijft. Dit komt vooral door de tijdsfactor (samen-drukken van tijd).
- 3 "Management games laboratoria" maken het mogelijk te experimenteren met een management-omgeving die meerdere doelen bevat. Daardoor zijn het geschikte mid-

delen voor het leren omgaan met besluitvorming in complexe situaties met haar uitdagingen en risico's.

De zwakke kanten van *management games/simulaties* zijn:

- 1 Spelen hebben een geringe generaliseerbaarheid. De besluitvormingscontext is vaak realistisch maar de organisatorische context vaak niet (te simpel!).
- 2 Kosten van ontwikkelen, onderhouden en runnen van een game zijn vaak hoger dan het uitvoeren van eenvoudige oefeningen.
- 3 Ondanks de hoge realiteitswaarde van spelen zijn risico-elementen zoals het verdienen of verliezen van geld, gevolgen voor de loopbaan en andere reële gevolgen van beslissingen moeilijk te simuleren.
- 4 Het evalueren van management games is een notoir moeilijke zaak.

De traditie van spelsimulatie heeft geleid tot het ontstaan van een groot aanbod van zogenaamde *off-the-shelve games* (kant en klare spelen). Daarnaast is er zich een nieuwe trend aan het ontwikkelen namelijk die van de *tailor-made games* en *frame games*. De kracht van deze games schuilt in het feit dat ze een probleem met de spelsimulatie kan aanpakken dat zo complex en uniek is dat een kant en klaar game de problematiek zou versimpelen of geweld aan doen.

Eén van de *gaming* "goeroes" is R. Duke, werkzaam aan de Universiteit van Michigan. Hij beschouwt *gaming* als een van de "talen van de toekomst" daar naar zijn mening *gaming* een aantal eigenschappen bevat die het game uitstekend geschikt maakt voor het geïntegreerd overdragen van informatie.

Bij de koppeling van de beschreven theoretische basis aan het materieel object van bestuurskunde komt men bij het Academisch Centrum voor Experimenten met Simulatie (ACES) tot de volgende twee aandachtsvelden:

- 1 Public management: vraagstukken van organisatie en beheer met betrekking tot de toedeling van waarden door het openbaar

bestuur en de produkten van (im)materiële goederen en diensten door overheid-instellingen.

- 2 Policy exercise: vraagstukken van overheidsbeleidsvorming en besluitvorming over beleidsopties en alternatieven in de context van maatschappelijke (inter) nationale, fysische, economische, politieke en sociaal-culturele ontwikkelingen en randvoorwaarden.

Een benadering van achtergronden en verschillende invalshoeken op (spel)simulatie wordt gegeven bij het keuzevak Simulatie: Theorie en Methode, dat het tweede semester in Rotterdam gevolgd kan worden. In Leiden houdt ACES zich bezig met (verdere) ontwikkeling van diverse spellen. Eén daarvan is het spel "In de ban van de IJzeren Ring". Dit spel (inmiddels in December gespeeld door propedeuse studenten) heeft het verkrijgen van inzicht in besluitvorming in een complexe situatie tot doel. De theorieën van de IJzeren Ring (Van de Berg en Molleman) en het Strijdpuntnetwerk (Heclo) worden toegepast

op de landbouwsector, welke zich in het spel laat verdelen in drie actoren: het Ministerie van Landbouw, het Landbouwschap en de Vaste Kamercommissie van landbouw. Gedurende twee spelronden trachten de spelers tot besluitvorming te komen over twee strijdpunten mede onder druk van tijd en verhanding van standpunten. De uiteindelijke versie van dit spel kent tevens een competitief element. Dit houdt in dat het resultaat van een spelersgroep kwantitatief vergeleken kan worden met een andere spelersgroep.

Het Academisch Centrum voor Experimenten met Simulatie geeft aan dat de management studie bestuurskunde een allesbehalve statische studie behoeft te zijn. De potentiële dynamiek van *gaming* toegepast op het object van bestuurskunde weerlegt een veelal ongenueanceerde kritiek op deze jonge studierichting als zou deze saai, vaag en weinig interessant zijn.

Voor meer informatie over ACES kan de studiegids van dit jaar geraadpleegd worden (blz.180). BB

## HSL: Halveert Straks Leiderdorp?

Roger Jolly

**Een spook waart door Leiderdorp - het spook van de TGV. Burger, raadslid en wethouder zijn beducht voor het snelheidsmonster. Als de TGV daadwerkelijk door Leiderdorp zal rijden zal ongeveer de helft van de bebouwde kom gesloopt moeten worden. Wat kan een gemeente doen tegen die overheidsdwang?**

### Een woord vooraf

Laat het eerst duidelijk zijn dat dit stuk niet bedoeld is om een mening te geven voor of tegen de aanleg van een hoge snelheidslijn door Leiderdorp. Natuurlijk, als Leiderdorper heb ik er wel een mening over, maar die is voor dit stuk niet relevant. Ik zal dus niet zeggen dat ik tegen het bouwen van een Aswan-dam door een Leidse randgemeente ben. Nee, dit stuk is zuiver bedoeld om te bekijken wat Leiderdorp heeft gedaan om de

aanleg van een hoge snelheidslijn te voorkomen.

Verder is het van belang even de terminologie van dit stuk uit een te zetten; er is namelijk sprake van een aantal afkortingen dat bij dit onderwerp gebruikt worden.

TGV: Train à Grande Vitesse; de hoge snelheidstrein. De Nederlandse afkorting die soms wordt gebruikt is HST. Vaker heeft men het echter over de baan waarover de trein zal komen te rijden, de aanleg daarvan is immers

het grote probleem. Men heeft het dan over de Hoge Snelheidslijn of HSL.

### Een korte historie

Al in 1984 is er internationaal overleg over de ontwikkeling van een HSL-net tussen Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam. De eerste bezwaren tegen een nieuwe flitstrein-spoorlijn tussen Amsterdam en Rotterdam komen eind 1986 naar voren als een "Haalbaarheidsstudie" verschijnt van een internationale werkgroep. De Provinciale Staten van Zuid-Holland spreken zich het volgend jaar al uit voor een verbetering van het bestaande tracé ten noorden van Rotterdam in plaats van de aanleg van een geheel nieuw traject.

Voor de eventuele verwezenlijking van een HSL in Nederland is zowel een Planologische Kernbeslissing (PKB) als een Tracévaststelling nodig. Beide besluiten moeten vergezeld gaan van een Milieu Effect Rapportage. Halverwege 1987 laat het ministerie van Verkeer en Waterstaat in de "Startnotitie voor de MER betreffende de HSL" weten welke alternatieven er zijn, maar de tracé's worden slechts schetsmatig aangegeven. Duidelijk is echter dat de mogelijkheid bestaat van een tracé door het Groene Hart ten oosten van Zoetermeer en een aan de A4 gekoppelde variant ten westen van die gemeente. De notitie gaat ervan uit dat de MER/Tracénota in juni 1988 gereed zal zijn.

Op 25 juni van dat jaar spreekt Zoeterwoude zich als eerste gemeente in de regio uit tegen een nieuw tracé en voor een verbetering van de bestaande verbinding. De Gedeputeerde Staten van Zuid Holland spreken zich de volgende maand uit tegen een Groen Hart tracé. Indien er een nieuwe lijn moet komen, geeft het college de voorkeur aan een bundeling met rijksweg A4.

Het college van B&W van Leiderdorp plaatst diezelfde maand kritische kanttekeningen bij beide varianten.

In september 1988 overleggen zeventien gemeenten ten noorden van Rotterdam over de op 19 juli bekend gemaakte "voorlopig tracé's" met Rijkswaterstaat. Hier worden voornamelijk "landschappelijke bezwaren"

geuit tegen het tracé ten oosten van Zoetermeer. Het verslag van dit overleg is tot 1990 het laatste officiële stuk dat de gemeente Leiderdorp over de HSL ontvangt.

Op vijf maart 1991 wordt de HSL-nota aan de Tweede Kamer aangeboden en veroorzaakt een schok in de betrokken gemeenten.

### De Tracé's

Voor het spoor tussen Amsterdam en Rotterdam kan men globaal vier tracé's onderscheiden, drie nieuwe en een bestaand. Zij worden respectievelijk aangeduid als de A, B, C en Nul-plus tracé's. Tracé C wordt eigenlijk in geen enkele beschouwing echt serieus genomen, omdat het Schiphol links laat liggen.

*Tracé A* loopt via de Schiphollijn van Amsterdam tot Nieuw Vennep. Daar kan de TGV via een nieuw aan te leggen spoor, op volle snelheid verder oostelijk langs Zoetermeer naar Rotterdam. Het is de kortste verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam. Dit tracé gaat grotendeels door een onbebouwd gebied dat bekend staat onder de naam het Groene Hart, onderweg nog enkele stiltegebieden en een vogelreservaat doorsnijnd.

*Tracé B* volgt het traject van A tot bij Roelofsarendsveen. Hier loopt het langs de A4 tot aan Stompwijk, buigt af naar het zuidoosten en trekt vervolgens via westelijk Zoetermeer naar Rotterdam. Dit tracé is voor ons verhaal het belangrijkste, want het doorsnijdt Leiderdorp. Naast overigens de Kagerplassen en een glastuinbouw gebied. Ook maakt dit traject een einde aan de groene bufferzone tussen Zoetermeer en Den Haag.

*Tracé Nul-plus* is een bestaan tracé. De TGV kan hier niet zijn maximale snelheid van 300 km per uur rijden, maar moet zich beperken tot 140 à 160 km per uur. Het tracé loopt via de Schiphollijn naar Nieuw Vennep, van daar via Leiden C.S. naar Den Haag H.S. en tot slot via Delft naar Rotterdam. Het grootste nadeel van dit tracé is de sterk verminderde tijdswinst. Uit de Nota van Verkeer en Waterstaat blijkt een duidelijke voorkeur voor tracé B. Deze voorkeur wordt ondersteunt door de in het kader van de PKB en Tracékeuze uitgevoerde Milieu Effect Rapportage.

### Bezwaren

Maar verschillende gemeenten langs de geplande tracé's twijfelen aan de HSL-nota. Zeker als het om tracé B gaat dat gedeeltelijk parallel loopt met de A4. Ook zet men vraagtekens bij de gegevens van Verkeer en Waterstaat. Zo zouden ondermeer de bestaande tracé's te weinig aandacht hebben gekregen in de nota, wordt voor tracé B nauwelijks gekeken naar de schade aan de woonomgeving en is de milieuschade bij tracé A onderschat. Tevens is er geen enkele aandacht gegeven aan de gevolgen van de verbreding van de A4 en de combinatie-effecten met tracé B. Door deze verbreding moesten waarschijnlijk al huizen worden gesloopt en door de TGV worden dit er alleen nog maar meer. Hiernaast bestaan er nog twijfels over de kosten van dit alles. Er wordt telkens op gewezen dat de kosten van deze grote projecten praktisch niet te beheersen zijn. Waar bovendien bij komt dat de geplande drie miljard ook nog eens ergens vandaan moet komen. Ook andere instanties begonnen zich met de HSL te bemoeien, zo maakte de TU Delft bekend, dat volgens haar onderzoek tracé B slecht past in het Zuidhollandse landschap. En ook organisaties als de Stichting Natuuren Milieu lieten van zich horen.

Tevens zijn er economische bezwaren. Want hoewel de TGV er gedeeltelijk komt om Nederland met de economische groeigebieden Londen en Parijs te verbinden, blijkt steeds meer dat deze steden dit niet langer meer zijn. Veel belangrijker lijkt een HSL-verbinding met Berlijn en die komt door de HSL naar het zuiden op de tocht te staan. Verder wordt er nog getwijfeld aan het extra aantal passagiers dat de snelle trein zal lokken. Uit onderzoeken blijkt dat tussen de zeventig en tachtig procent van de TGV-reizigers afkomstig zullen zijn uit andere treinen. En zelfs al is het aantal passagiers bij de flitstrein groot genoeg, dan nog gaan de drie miljard die het project kost, vrijwel zeker ten koste van een in het kader van Rail 21 uit te voeren verdubbeling van het spoor tussen Leiden en Woerden. En dat is een verbinding die meer reizigers bedient dan de geplande

### TGV.

Al met al genoeg redenen voor de betrokken gemeenten ernstige vraagtekens bij de HSL te zetten. Maar het ministerie wist van geen wijken, er moest een HSL komen.

### Strijd der verschoppelingen

De verschillende gemeenten zetten zich elk afzonderlijk in tegen de HSL. Met posters, vragen en steun aan belangenverenigingen probeerden zij het tij te keren. Ook werd er gedacht aan juridisch advies en een solidariteitsfonds voor de getroffen burgers. Men speelde zelfs met de gedachte op voorhand te weigeren het bestemmingsplan te veranderen. Ook werden er voorlichtingsbijeenkomsten gehouden, om zo de mensen te wijzen op het belang van de inspraakronde van de HSL-nota. In totaal kwamen er zo'n 21.000 reacties uit het hele land op de inspraakronde. Toch hadden de gemeenten nog steeds grote problemen medestanders te zien in hun bureaus. Mede dankzij de belangengroeperingen veranderde dit, alleen als gezamenlijk gestreden werd tegen het snelheidsmonster kon er vooruitgang geboekt worden.

### LER

Zes gemeenten (Alkemade, Jacobswoude, Leiden, Leiderdorp, Rijnveld en Zoeterwoude), besloten toen een nog nauwelijks in Nederland toegepast middel te beproeven: de Lokale Effecten Rapportage. Net als zoveel lobby-instrumenten is ook de LER komen overwaaien uit de Verenigde Staten. In tegenstelling tot de globale HSL-nota van Verkeer en Waterstaat wordt er in de LER diepgaand ingegaan op de gevolgen van de HSL in een beperkt, klein gebied. Niet alleen komen de milieu-effecten aan bod, maar tevens alle andere mogelijke directe en indirecte gevolgen worden bekeken. Verder behandelt de LER een ruim scala aan verschillende uitvoeringsmogelijkheden van het project en misschien wel het belangrijkste: de LER combineert overduidelijk de HSL met de verbreding van de A4.

Het accent van de LER ligt op het "informereren over en documenteren van effecten die op het

locale schaalniveau kunnen optreden." Er worden dan ook geen aanbevelingen in de LER gedaan, noch concrete inpassingsvoorstellen. Voor duidelijke redenen is de LER gemaakt door een onafhankelijk bureau.

### Steun

Ondanks al deze mitsen en maaren aan de LER voelen de meeste betrokken gemeenten zich toch gesterkt in hun positie. Zeker Leiderdorp kon nu wat krachtiger met de vuist op tafel slaan: als én de HSL én de verbreding van de A4 doorgaan, zal Leiderdorp het met zo'n 500 huizen minder moeten doen. Om nog maar te zwijgen van de woningen die praktisch onverkoopbaar worden door hun ligging aan één van de twee projecten. Ook buiten de gemeenten is de LER opgevalen. Zo heeft de provincie Zuid-Holland toegezegd niet planologisch te zullen meewerken aan een HSL als deze over een nieuw spoor gaat rijden en ook in het parlement gaan stemmen op tegen een nieuw tracé.

### Leiden in last

Maar niet alle gemeenten zijn zo verheugd met de wending. De gemeente Leiden heeft zich zelfs van de LER gedistantieerd. Want de LER lijkt duidelijk te pleiten voor een TGV over bestaand spoor en dat zou betekenen dat er overdag twee keer per uur een flitstrein door de Leidse binnenstad zou razen. Niet echt een leuk idee wanneer je kijkt naar de geluidsoverlast. Leiden heeft besloten zelfs expliciet te kiezen voor tracé B, een actie die haar niet in dank wordt afgenomen door de randgemeenten. Het moeizaam opgebouwde vertrouwen en de samenwerking tussen de gemeenten lijkt te worden vernietigd. Wanneer de gemeenten voor hun eigen belangen gaan kiezen snijden zij noodgedwongen de andere gemeenten in de vingers, maar zover is het gelukkig nog niet. Voorlopig hebben de gemeenten even respijt, er wordt binnenkort nog geen beslissing verwacht. Maar "even is slechts één ademtocht lang." §§

## Fraude in universitair onderwijs

Erwin Muller

**In de media wordt veel gediscussieerd over allerlei vormen van fraude. Fraude in de sociale zekerheid, fraude in de bouw, fraude bij pensioenfondsen etcetera. Een onderwerp waar je nooit iets over hoort is fraude op universiteiten. Natuurlijk heeft dat te maken met privacy van studenten en ook van docenten, maar een kleine column kan er wel over vol worden geschreven.**

Welke fraude doet zich nu voor op universiteiten? Waarschijnlijk zal geen van de studenten of docenten toegeven dat zij fraude plegen. Fraude heeft een zeer negatieve connotatie. In tegenstelling tot een "hoera-woord" is fraude meer een "dat-kan-dus-niet-woord". Maar als we iets beter kijken, lijkt het er toch op of fraude een rol in het universitaire onderwijs speelt.

Is het overschrijven van een scriptie of een paper van een student uit een vorig jaar voor

hetzelfde vak fraude of gewoon handig? Is het letterlijk overnemen van delen uit boeken, waarvan de student verwacht dat de docent het niet kent, zonder literatuurverwijzing plagiaat of kan dat nog door de beugel? Is het samen maken of discussiëren van een werkstuk waarbij de eis nadrukkelijk is gesteld dat de paper alleen moet worden geproduceerd, fraude of efficiënt werken? Wanneer kijkt een student af? Als hij of zij steeds rond zit te kijken of juist steeds naar beneden kijkt?

Is het geven van een zes aan een student die eigenlijk een onvoldoende zou moeten hebben fraude of er voor zorgen dat de student niet in zijn studievoortgang verder wordt belemmerd? Als een docent een tentamen zo nakijkt dat nauwelijks onvoldoendes resteren omdat hij geen zin heeft in het maken en nakijken van een hertentamen, is dan sprake van een frauderende docent of juist van een zeer studentvriendelijke docent? Is het zonder veel wijzigingen gebruik maken van een college uit een vorig jaar fraude ten opzichte van nieuwe studenten of juist efficiënt doceren? Is het gebruik maken van hetzelfde tentamen in verschillende jaren fraude uitlokken?

Op dit moment is het absoluut onduidelijk in welke mate dergelijke processen zich voor-

doen. Iedereen kent in zijn omgeving wel iemand met mooie verhalen over fraude op universiteiten. De precieze omvang is niet duidelijk. Misschien moet het dat ook maar niet worden.

Waarschijnlijk is een zekere mate van flexibel omgaan met allerlei regels noodzakelijk om een universiteit te kunnen laten draaien. Maar waren liggen de grenzen? En wie bepaalt de grenzen? Het komt slechts zeer zelden voor dat fraudegevallen van studenten voor de examencommissie worden gebracht. Het komt nog veel minder vaak voor dat studenten docenten aanklagen. De discussie wordt dan ook niet gevoerd. Misschien wel een van de laatste taboes in het universitaire onderwijs. En taboes zijn er natuurlijk om doorbroken te worden. §§

## Bestuurskundige en arbeidsmarkt

**Oma: "Wat is het weer fris buiten, vind je niet?" BSK-kleinkind: "Jaha, oma!"**

**Oma: "Wat ga je later eigenlijk worden, kind?" BSK-kleinkind: "Eh, ja nou, eh, ... oei!"**

Komt deze situatie je bekend voor? *Let dan nu op:* Omdat er vele vragen bestaan over wat er allemaal kan gaan gebeuren na onze studie, besloten enkele Leidse en Rotterdamse studenten bestuurskunde de handen ineen te slaan om een informatiedag hierover te organiseren.

Het doel van deze dag is te komen tot een betere informatie-uitwisseling tussen studenten en hun toekomstige werkgevers. Op deze dag kan de bestuurskunde-student zich oriënteren op de arbeidsmarkt. Ook kunnen overheidsinstellingen en bedrijven nader kennis maken met de studie bestuurskunde en met de studenten. Deze dag is gepland op 7 april 1992 in Rotterdam.

De informatiedag zal bestaan uit een ochtend- en een middagprogramma. 's Ochtends worden sprekers uit de publieke en de private sector uitgenodigd voor lezingen en een forum. Het middagprogramma zal bestaan uit workshops waarbij intensief contact tussen studenten en bedrijven en instellingen voorop staat. Bij de workshops kunnen onder voorbehoud worden onderscheiden:

- private sector: organisatie-adviesbureaus; bank- en verzekeringswezen; multinationals;
- publieke sector: lokaal bestuur; rijksoverheden; publieke ondernemingen; internationale organisaties; voorlichting;

- vervolgoopleidingen: aio- en oio-schap.

Elke workshop zal tweemaal plaatsvinden en ongeveer een uur duren.

De dag wordt afgesloten met een borrel waarbij men zich informeel kan richten tot de diverse instellingen. Concretere informatie zal te zijner tijd worden bekendgemaakt.

Doe je het niet voor jezelf, doe het dan voor je oma!

Tot dan! De Commissie Informatiedag Bestuurskundige en de Arbeidsmarkt. §§