



141.293

Hoofdlijnen uit de inspraak
op de nota Nederlands deel van de
hogesnelheidsspoorverbinding
Amsterdam-Brussel-Parijs



**Hoofdpijnen uit de inspraak
op de nota Nederlands deel van de
hogesnelheidsspoorverbinding
Amsterdam-Brussel-Parijs**

20 november 1991

**HOOFDLIJNEN UIT DE INSpraak OP DE NOTA NEDERLANDS DEEL
HOGESNELHEIDSSPOORVERBINDING AMSTERDAM-BRUSSEL-PARIJS**

Inhoud

- 1 Organisatie en werkwijze bij de inspraak op de nota HSL**
 - 1.1 Inleiding
 - 1.1.1 Algemeen
 - 1.1.2 Voorlichting
 - 1.1.3 Inspraakorganisatie
 - 1.2 Inspraakresultaten
 - 1.2.1 Verdeling reacties
 - 1.2.2 Acties
 - 1.3 Verantwoording werkwijze
 - 1.3.1 Algemeen
 - 1.3.2 Hoofdlijnen uit de inspraak
- 2 Algemene aspecten uit de inspraakresultaten**
 - 2.1 De sfeer van de inspraakreacties
 - 2.2 Algemene opmerkingen
 - 2.2.1 Voorlichting en inspraak
 - 2.2.2 Karakter van de nota HSL
- 3 Enkele aspecten van de hogesnelheidstrein**
 - 3.1 Frequentie
 - 3.2 Binnenlands gebruik HSL
 - 3.3 Invloed op andere treindiensten
 - 3.4 Technische aspecten
- 4 Aansluiting op het Europese net van Hogesnelheidslijnen**
 - 4.1 Algemeen
 - 4.2 Aansluiting is gewenst c.q. noodzakelijk
 - 4.3 Aansluiting is ongewenst
- 5 Aanleg van een geheel nieuwe infrastructuur**
 - 5.1 Algemeen
 - 5.2 (Regionale) economie
 - 5.3 Kosten/Exploitatie HSL
 - 5.4 Te verwachten vervoersomvang/substitutie-effect
 - 5.5 Reistijd
 - 5.6 Nationale milieueffecten
 - 5.7 Lokale milieu- en ruimtelijke effecten
 - 5.8 Afweging van de alternatieven
- 6 Tracekeuze, opmerkingen en afwegingen**
 - 6.1 Keuze tracés
 - 6.2 Opmerkingen met betrekking tot tracé A en B

- 6.2.1 Algemene opmerkingen tracé A en B
- 6.2.2 Kosten
- 6.2.3 Vervoerkundige aspecten
- 6.2.4 Ruimtelijke effecten
- 6.2.5 Milieu-effecten
- 6.3 Opmerkingen met betrekking tot tracé B
 - 6.3.1 Algemene opmerkingen tracé B
 - 6.3.2 Kosten
 - 6.3.3 Ruimtelijke effecten
 - 6.3.4 Milieu-effecten
- 6.4 Opmerkingen met betrekking tot tracé C
 - 6.4.1 Milieu-effecten
- 6.5 Opmerkingen met betrekking tot tracés D, E en G
 - 6.5.1 Algemene opmerkingen tracés D, E en G
 - 6.5.2 Ruimtelijke effecten tracé E
 - 6.5.3 Milieu-effecten tracé E
 - 6.5.4 Alternatieven uit het MER
 - 6.5.5 Ruimtelijke effecten tracé G
- 6.6 Opmerkingen met betrekking tot tracé F
 - 6.6.1 Algemene opmerkingen tracé F
 - 6.6.2 Kosten
 - 6.6.3 Vervoerkundige aspecten
 - 6.6.4 Ruimtelijke effecten
 - 6.6.5 Milieu-effecten
- 6.7 Opmerkingen met betrekking tot tracé H
 - 6.7.1 Algemene opmerkingen tracé H
 - 6.7.2 Kosten
 - 6.7.3 Vervoerkundige aspecten
 - 6.7.4 Ruimtelijke effecten
 - 6.7.5 Milieu-effecten
 - 6.7.6 Alternatieven uit het MER

7 Algemene reacties op het Milieu-effectrapport (MER)

Bijlage: alfabetische lijst van ingekomen schriftelijke reacties

I ORGANISATIE EN WERKWIJZE BIJ DE INSPRAAK OP DE NOTA HSL

1.1 Inleiding

1.1.1 Algemeen

Op 28 maart 1991 werd de Nota Nederlands deel Hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs, deel I Ontwerp-pkb/tracénota/milieu-effectrapportage (hierna te noemen: nota HSL) aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangeboden door de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

Vanaf 3 april 1991 startte de gezamenlijke procedure voor de planologische kernbeslissing (pkb), de tracénota en de milieu-effectrapportage. Deze gezamenlijke procedure omvat inspraak, advisering door de Raad van advies voor de ruimtelijke ordening (RARO), de Raad van de Waterstaat en de Commissie voor de milieu-effectrapportage en bestuurlijk overleg. De neerslag hiervan wordt gepubliceerd in deel 2 Reacties op ontwerp-planologische kernbeslissing.

1.1.2 Voorlichting

Via een uitgebreide advertentiecampaagne werd de bevolking van de nota HSL op de hoogte gesteld.

De advertentie verwees naar de SDU uitgeverij, waar de nota verkrijgbaar is (prijs f 180,-) en naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, waar een gratis brochure over de nota HSL verkrijgbaar is. In de nota en de brochure is een inspraakwijzer opgenomen, waarin aangegeven staat op welke wijze men kon reageren.

Voorts is in de advertentie melding gemaakt van de -direct na de start van de inspraakprocedure- gehouden voorlichtingsavonden. In plaatsen langs de in de nota genoemde "voorkeurs-tracés" zijn in totaal 13 bijeenkomsten gehouden, die buitengewoon levendig waren. Toehoorders kregen tevens de gelegenheid tot het stellen van (schriftelijke) vragen. Door de grote hoeveelheid konden niet alle vragen op de avonden worden beantwoord en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de -ook later ingezonden- vragen, zij het met vertraging schriftelijk afgehandeld.

De voorlichtingsavonden en de later gehouden hoorzittingen hebben veel publiciteit gekregen.

1.1.3 Inspraakorganisatie

Van 3 april 1991 tot 1 juli 1991 had een ieder de mogelijkheid schriftelijk op de nota HSL te reageren.

De ontvangst, registratie en verspreiding van de inspraakreacties werden door het secretariaat van de RARO verricht. Afschriften van de binnengekomen reacties werden gezonden aan de beleidsambtenaren van de ministeries van V&W en van VROM en aan

de betrokken adviesraden.

Aan het slot van de inspraakperiode werden de integrale reacties gebundeld en (tot eind september 1991) op zeven plaatsen ter visie gelegd en aan de betrokken Ministers en hun ambtenaren, de adviesraden en de Tweede Kamer aangeboden. De inspraakreacties, die na de sluitingsdatum van de inspraaktermijn werden ontvangen -ook naar aanleiding van de later door het Ministerie van V&W beantwoorde vragen-, zijn doorgezonden aan het Ministerie van V&W. Deze nagekomen reacties werden in een later stadium in een bundel opgenomen ten behoeve van de Ministers, hun beleidsambtenaren, de adviesraden en de Tweede Kamer.

Daarnaast werd het onderliggende rapport Hoofddlijnen uit de inspraak opgesteld. Dit rapport bevat een samenvatting van de schriftelijke inspraakresultaten en is vooral voor hen bedoeld, die niet in staat zijn om de grote hoeveelheid reacties te raadplegen. Indien men dit laatste echter wel wenst, kan men -ook na september 1991- terecht bij het secretariaat van de RARO, alwaar de gebundelde reacties ter inzage liggen.

De Raad van de Waterstaat organiseerde in het kader van de procedure voor tracénota's in het najaar 1991 10 hoorzittingen. Diegenen, die daartoe in hun schriftelijke reactie de wens te kennen hadden gegeven, werden door de Commissie van Overleg voor de Wegen van de Raad van de Waterstaat uitgenodigd om gehoord te worden. Door middel van publiciteit (advertenties en persberichten) werden de openbare hoorzittingen aangekondigd. Ook deze bijeenkomsten werden druk bezocht.

1.2 Inspraakresultaten

1.2.1 Verdeling reacties

Tijdens de inspraakperiode werden 705 onderling verschillende reacties ontvangen. Onderstaand volgt een verdeling van deze inspraakreacties naar categorie en herkomst.

OVERZICHT REACTIES; INGEDEELD NAAR CATEGORIE EN HERKOMST

	Gr	Fr	Dr	Ov	Gl	Ut	NH	ZH	Ze	NB	Li	Fl	Bu	mvt	Tot
Politieke															
partijen	2	.	.	.	.	.	1	5	.	6	.	.	.	.	12
Individuele															
reactie	.	.	.	1	1	6	23	303	2	140	1	.	2	5	484
Diversen	.	.	.	.	.	1	1	13	.	5	.	.	.	.	20
Gemeentelijke															
overheid	.	.	.	.	.	2	.	26	.	12	.	.	.	.	40
Overige															
overheden	.	.	.	.	.	2	4	15	.	6	.	.	.	.	27
Landbouw															
organisatie	.	.	.	.	.	.	1	19	.	6	.	.	.	.	26
Natuur/milieu															
organisatie	.	.	.	.	.	1	3	16	.	6	.	.	.	.	26
Bedrijfsleven	.	.	.	.	.	1	3	9	.	3	.	.	.	.	16
Belangen															
groepering	.	.	.	.	.	.	1	18	.	10	.	.	.	.	29
Diversen	.	.	.	.	1	.	.	22	.	2	.	.	.	.	25
Totaal	.	.	.	1	2	13	37	446	2	196	1	.	2	5	705

Uit het overzicht blijkt dat ca 70% van de reacties afkomstig was van individuele insprekers. Uit hetzelfde overzicht blijkt ook dat de schriftelijke inspraakreacties voornamelijk afkomstig zijn uit de provincies waarin de voorkeurstracés zijn gepland. Beide zaken zijn niet verwonderlijk. Het gaat immers vooral om die personen, die direct de gevolgen van de aanleg van een nieuwe railinfrastructuur zullen voelen en voorzien dat hun leefomgeving zeer ingrijpend zal veranderen.

Het is moeilijk om het totaal aantal deelnemers aan de inspraakprocedure in te schatten. Sommige individuele reacties kunnen door meer personen zijn opgesteld, terwijl dat niet altijd blijkt uit de ondertekening. Daarnaast is niet na te gaan hoeveel deelnemers zich met het opstellen van reacties van (lagere) overheden, politieke partijen en organisaties hebben beziggehouden.

1.2.2 Acties

In het aantal van 705 onderling verschillende reacties zijn 27 reacties begrepen, die werden ontvangen op grond van (kleinere en grotere) gevoerde acties.

Onder acties zijn te verstaan:

- mede-ondertekening van een reactie, opgesteld door derden (handtekeningenacties)
- inzenden van vrijwel gelijklopende reacties (onder andere voorgedrukte pamfletten, c.q. brieven met vrijwel gelijke strekking).

Als bijlage bij dit hoofdlijnenrapport is een alfabetische lijst van ontvangen schriftelijke reacties opgenomen. Daarin zijn als eerste de 27 acties opgenomen met daarachter de aantallen eensluidende reacties/handtekeningen. Het is vaak arbitrair om aan te geven wat wel en wat niet tot een actie kan/mag worden gerekend. Het secretariaat van de RARO heeft zich gedurende de inspraakperiode laten leiden door de hierboven aangegeven criteria. Het aantal inzenders inzake de actie is derhalve niet (altijd) doorslaggevend geweest.

In totaal namen ruim 21.000 personen aan deze acties deel.

Dit is het grootste aantal in de geschiedenis (sinds 1973) van de inspraak op pkb's.

1.3 Verantwoording werkwijze

1.3.1 Algemeen

De inspraakprocedure heeft het doel om argumenten, die insprekers hebben ten aanzien van de nota HSL op tafel te krijgen. Het gaat derhalve om de inhoud van de inspraakreacties; de kwalitatieve doelstelling van de inspraak.

Wanneer echter bepaalde argumenten door (zeer) velen worden gedeeld (bijvoorbeeld in het kader van genoemde acties) wordt dit kwantitatieve aspect van de inspraak vanzelfsprekend ook belicht.

De ontvangen 705 reacties betreffen reacties, die onderling verschillen. Reacties, die (vrijwel) dezelfde inhoud hebben als die, welke in het kader van een actie werden ontvangen, werden aan de betreffende actie toegevoegd. In de (voorgedrukte) pamfletten van enkele acties konden insprekers aangeven of zij gehoord wensten te worden. Zeer veel insprekers hebben daarvan gebruik gemaakt. Het zou echter organisatorisch onmogelijk zijn geweest om deze aanmeldingen te honoreren. Wel werden de initiatiefnemers van de acties uitgenodigd voor de hoorzittingen. Overigens waren de hoorzittingen openbaar en kregen aan het slot van de avond ook de niet op voorhand uitgenodigde insprekers de gelegenheid om het woord voeren.

1.3.2 Hoofdpijnen uit de inspraak

In dit rapport is getracht een beeld te geven van de reacties die binnen de inspraaktermijn zijn ontvangen. Slechts een beperkt aantal reacties dat na de sluitingsdatum van de inspraakperiode werd ontvangen, kon nog bij dit hoofdpijnenrapport worden betrokken. Zoals de naam van dit rapport aangeeft gaat het hier om de algemene lijnen die uit de inspraakreacties op te maken zijn. Deze algemene lijnen uit de inspraak zijn echter op een aantal plaatsen aangevuld met enkele belangwekkende opvattingen, die slechts door één of enkele insprekers worden genoemd.

De nota HSL en daarmee de inspraakreacties stellen een reeks van zeer gevarieerde "onderwerpen" aan de orde. De nota belooft immers een traject van abstract tot zeer gedetailleerd. Om het hoofdpijnenrapport te kunnen opstellen werden de reacties uiteengelegd naar deze onderwerpen, dat wil zeggen samengevat en gerubriceerd volgens een analyseschema. Voor deze analyse werd een beroep gedaan op twee analisten (mw H.H.A. van Bommel en mw A.S. Hoek), die geen deel uitmaken van de vaste formatie van het secretariaat van de RARO. Zowel voor de analyse als voor de registratie maakten zij gebruik van een automatiseringssysteem. In veel gevallen moest het grotere verband van de reacties worden verbroken. Getracht is om bedoeld verband -met name de verschillende argumenten die tot een bepaalde afweging hebben geleid- bij het opstellen van dit rapport, maar dan per onderwerp/paragraaf weer terug te brengen. Om echter zo min mogelijk in herhalingen te vervallen, is -vooral in hoofdstuk 5- gepoogd de argumentatie zoveel mogelijk per paragraaf te scheiden.

Om tevens recht te doen aan het weergeven van de hoofdpijnen uit de inspraak moest er geselecteerd worden. Zeer fijne nuances uit bepaalde opvattingen zijn bijvoorbeeld in de tekst van dit rapport niet meer terug te vinden. Het is derhalve goed mogelijk dat insprekers door de hierboven geschetste werkwijze de eigen reactie niet meer terugvinden/herkennen.

Het onderliggende rapport werd opgesteld door het secretariaat van de RARO in samenwerking met het secretariaat van de Raad van de Waterstaat (hoofdstuk 6). Op 20 november 1991 werd het rapport in de plenaire vergadering van de RARO behandeld.

2 ALGEMENE ASPECTEN UIT DE INSPRAAKRESULTATEN

2.1 De sfeer van de inspraakreacties

In de hierna volgende hoofdstukken worden de inhoudelijke aspecten uit de schriftelijke inspraak aan de orde gesteld. Daar komt de emotionele kant van de inspraakprocedure echter nauwelijks of niet tot uitdrukking. In deze paragraaf wordt getracht om een sfeertekening van de inspraak te geven. Die sfeer was wellicht het best te proeven tijdens de voorlichtingsavonden en de hoorzittingen.

In de schriftelijke reacties werden veel slogans gebruikt als "TGV, nee!", "TGV, weg er mee", "TGV op verkeerd spoor", "Bliksemsnel naar de bliksem", "gebruik uw hersens, maak er geen prestigeobject van", "denk nog even na, dat doe ik ook altijd". De Groenen, Amsterdam concluderen dat "... zij sterk het gevoel hebben dat ons als burgers een geldverslindend prestigeobject door de strot geperst wordt".

Ook ingecopieerde afbeeldingen van de TGV dwars door weilanden of natuurgebieden, fraaie kleurenfoto's of ansichtkaarten van de streek waardoor een tracé wordt gepland, zelfs een aquarel van de TGV boven een autosnelweg laten zien wat de gevoelens van de betreffende insprekers zijn. Dat die gevoelens ook uit te drukken zijn in geld getuigt één reactie, waarin een woonhuis te koop wordt aangeboden. In de berekening wordt een "emotionele waarde van f 10.000,-" opgevoerd.

In enkele reacties wordt de totale persoonlijke situatie van de inspreker geschetst: leeftijd, gezinsopbouw, woon- en bedrijfsomstandigheden, toekomstmogelijkheden worden nauwkeurig aangegeven. In enkele gevallen wordt gevraagd om begrip, in andere gevallen wordt op meer venijnige wijze gevraagd het "gezond verstand" te gebruiken.

Sommige inspraakreacties lijken ook angst, irritatie en/of onmacht te weerspiegelen.

Daarnaast hebben insprekers ook op een andere wijze hun gevoelens getoond. Om nog meer kracht te zetten bij de standpunten uit bepaalde acties, overhandigden enkele actievoerders de bijegehaalde pamfletten c.q. handtekeningenlijsten persoonlijk aan het secretariaat van de RARO. Verschillende insprekers schakelden tevens de pers in om hun standpunten te ventileren. Op bepaalde plaatsen, zoals aan woningen en in het landelijk gebied hebben enkele actievoerders ook borden geplaatst, waarop aangegeven stond dat zij niet instemmen met de plannen van de regering.

2.2 Algemene opmerkingen

2.2.1 Voorlichting en inspraak

Een aantal insprekers vindt dat de inhoudelijke voorlichting (brochure, maar vooral de voorlichtingsavonden) ontoereikend en

eenzijdig was.

Er had meer aandacht moeten worden besteed aan de bestaande lokale en regionale situatie en de gevolgen van de HSL voor de desbetreffende regio. Nadere (gedetailleerde) informatie over de tracés, over de verschillende varianten en opties, waarvoor de toehoorders waren gekomen, werd niet gemist. Een inspreker merkt op dat hij ongeveer twee jaar in onzekerheid zal verkeren over de vraag waar de HSL precies zal worden aangelegd.

Bovendien had meer informatie moeten worden gegeven over onteigeningsprocedures, schadevergoedingsregelingen e.d. Dat vinden naast een groot aantal individuele insprekers ook enkele gemeenten, die zich bijvoorbeeld afvragen of de kosten van de wijziging van bestemmingsplannen en het toekennen van planschadevergoedingen bij het Rijk of de N.V. Nederlandse Spoorwegen kunnen worden gedeclareerd.

Tevens hadden niet alleen de voordelen, maar ook de nadelen van de aanleg van de HSL aan de orde moeten komen. Pas na aandringen vanuit de zaal werd tijdens de voorlichtingsavonden ingegaan op de nadelen van de aanleg van de HSL, aldus een inspreker, die tevens vond dat de discussie niet open was omdat alleen bepaalde door het Ministerie van V&W geselecteerde schriftelijke vragen werden beantwoord. Dat de overige vragen niet konden worden behandeld en pas laat -na de sluitingsdatum van de inspraaktermijn- schriftelijk werden afgehandeld, wordt door enkele insprekers, waaronder de gemeente Leiderdorp betreurd. De gemeente Fijnaart en Heiningen wijst erop dat het ontbreken van de antwoorden van invloed is op haar inspraakreactie.

Een aantal insprekers vindt dat ook door de ontoereikende, eenzijdige informatieverschaffing niet zinvol kon worden ingesproken. Ook de organisatorische aspecten van de inspraakverlening leiden daartoe: de te korte inspraaktermijn (zeker met het oog op de nog onbeantwoorde vragen), de veel te hoge prijs (f 180,-) en de omvang en het taalgebruik van de nota HSL -zo vinden enkele insprekers- tasten de geloofwaardigheid van de inspraak aan.

Een aantal insprekers meent dat de kaarten reeds geschud zijn: Nederland zal op het Europese net van Hogesnelheidsspoorverbindingen worden aangesloten. De inspraak kan daar niets aan afdoen. Een individuele inspreker stelt dat het hier gaat om de realisatie van een internationaal project, waarbij afstemming tussen de deelnemende landen onderling essentieel is. Het gevolg is dat de Nederlandse overheid weinig keuzevrijheid wordt gelaten. Daardoor kunnen insprekers maar zeer weinig invloed op de uiteindelijke beslissing hebben. Ook de invloed van inspraak op de tracékeuze wordt betwijfeld. Doordat de voorlichtingsavonden slechts in een klein deel van het land plaatsvonden, is de indruk gewekt dat de tracékeuze reeds heeft plaatsgevonden, aldus De Groenen uit Amsterdam. Enkele insprekers, waaronder de Actie van de Drie Hollandse Landbouworganisaties, wijzen er op dat wanneer het kabinet een ander tracé zal vaststellen dan in de nota HSL is aangegeven

(bijvoorbeeld F of anderszins), wederom een inspraakprocedure, inclusief voorlichtingsavonden van start moet gaan.

2.2.2 Karakter van de nota HSL

* De nota als besluitvormingsdocument

De ANWB constateert dat in de nota HSL geen referentiekader wordt gegeven, aan de hand waarvan de betekenis van de nu voorgestelde verbinding in een breder verband beoordeeld zou kunnen worden. De nota had meer en beter inzicht moeten geven in de door de regering gewenste ontwikkeling van het Nederlandse deel van het Europese Hogesnelheidsnet. De ANWB en enkele individuele insprekers vragen zich bijvoorbeeld af in hoeverre rekening is gehouden met een eventuele verlenging van de lijn Brussel-Amsterdam in noordelijke en/of oostelijke richting en met de voor Nederland veel belangrijkere spoorverbinding Utrecht-Duisburg.

Bij veel insprekers is de indruk gewekt dat in de nota naar het gewenste eindresultaat -aansluiting op het Europese net van Hogesnelheidslijnen door aanleg van een geheel nieuwe HSL tussen Amsterdam en de Belgische grens- is toegeredeneerd, in plaats van dat de nota een zorgvuldig kader voor besluitvorming biedt.

De gevolgen van de aanleg van een HSL, zoals de enorme investeringen en de schade aan het (leef)milieu wegens volgens deze insprekers niet op tegen het economisch belang. De redenering, dat de gevolgen voor betrokken individuen -hoe zwaar ook- toch moeten worden gedragen in het kader van het algemeen belang, wordt dan ook aangevochten.

Veel insprekers vinden de nota onvolledig en slecht onderbouwd. Een grote meerderheid van de insprekers (ook vrijwel alle deelnemers aan de acties) vindt, dat het economisch belang, dat Nederland wordt aangesloten op het Europese net onvoldoende in de nota is aangetoond. Cijfers en schattingen worden ernstig in twijfel getrokken. Dat geldt voor de kosten (van aanleg) en exploitatie van de HSL, de vervoersomvang, het substitutie-effect, de gegevens over de geluidhinder, het totale ruimtebeslag van de HSL, e.d.

Andere insprekers constateren dat ook andere belangen nauwelijks belicht worden, en maar zelden tegen elkaar worden afgewogen. De gemeente Alkemade met name concludeert dat er geen duidelijke afweging wordt gemaakt tussen de maatschappelijke baten en de maatschappelijke lasten van de aanleg van een HSL.

De relaties tussen de aanleg van een HSL en de gevolgen voor de agrarische sector, de (openbaar) vervoers- en mobiliteitsproblematiek, de ruimtelijke effecten (inclusief de huidige railinfrastructuur) en de effecten op het (leef)milieu, de financiële gevolgen hiervoor, etc. zijn onderbelicht gebleven of ontbreken zelfs.

Veel insprekers zijn van mening dat de keuze voor of tegen aansluiting op het Europese net in de nota niet duidelijk wordt

afgescheiden van de keuze van de verschillende varianten. De beslissing tot aansluiting lijkt nu tevens de aanleg van een nieuwe lijn te impliceren. Zo wijst bijvoorbeeld de Zuid-Hollandse Milieufederatie erop dat in de nota HSL de twee niveaus waarop keuzes moeten worden gemaakt, door elkaar zijn gehaald. Hierdoor zijn hiaten gevallen in de relatie MER/tracékeuze en de beslissing over aansluiting op het Europese Hogesnelheidsnet.

Het merendeel van de insprekers laat zich alleen uit over de mogelijkheid om aan te sluiten op het Europese net in het kader voor de voorgestelde nieuw aan te leggen infrastructuur.

Een groot aantal insprekers acht het noodzakelijk dat het nul-alternatief en het nulplus alternatief alsnog worden gepresenteerd. De Stichting Natuur en Milieu wijst erop dat het ontbreken van een beschrijving van deze alternatieven, evenals het ontbreken van het meest milieuvriendelijke alternatief in strijd is met richtlijnen voor het MER. Dat geldt ook voor het te vroeg en zonder voldoende argumentatie terzijde schuiven van bepaalde varianten. Het is gewenst dit vraagstuk te zien als een maatschappelijk optimalisatie-probleem met vele, vaak tegenstrijdige belangen, aldus de Stichting.

Gemeenten en individuele insprekers merken verder op dat het buitengewoon slordig en onaanvaardbaar is dat in de nota HSL van verouderd topografisch kaartmateriaal gebruik is gemaakt.

Bepaalde situaties (Zoetermeer: wijk Rokkeveen-West, Zoeterwoude-Rijndijk, Roosendaal: wijk Tolberg, Berkel en Rodenrijs) zijn aanmerkelijk veranderd door inmiddels gepleegde woningbouw ter plaatse.

* De nota en ander nationaal beleid

Slechts enkele insprekers, waaronder de Kamer van Koophandel en Fabrieken in Den Haag vinden dat de nota HSL wel met het rijksbeleid strookt en wel met name om de voorgestane versterking van de internationale positie van de Randstad en de beoogde relatie infrastructuur en economische ontwikkelingsmogelijkheden. De meeste insprekers die op dit onderwerp ingaan, menen echter dat de afstemming van de nota HSL op het beleid van de verschillende overheden ontbreekt.

Een aantal individuele insprekers, gemeenten en belangenorganisaties constateert dat er met het Rijksbeleid niet of nauwelijks rekening is gehouden. Velen wijzen op de Vierde nota Extra, waaruit blijkt dat de aanleg van de HSL strijdig is met het daarin opgenomen beleid. Voorbeelden worden genoemd: het beleid ten aanzien van het open houden van het Groene Hart, waarbij de ontstemming werd uitgesproken over het feit dat woningbouw etc. voor de eigen bevolking niet en een zeer ingrijpende HSL wel wordt toegestaan, het verplaatsen van de glastuinbouw naar de B-driehoek, het beleid ten aanzien van het behoud van de ecologische hoofdstructuur, het beleid ten aanzien van de verstedelijkte gebieden (de woningbouw in bijvoorbeeld Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek, Leidschendam, Zoetermeer) en

het beleid ten aanzien van het concept Stedenring Centraal Nederland en de ontwikkeling van Stedelijke knooppunten. Verder het beleid ten aanzien van het milieu (Nationaal Milieubeleidsplan), de luchthavens (Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen), het beleid om landbouwgronden te handhaven, de randstadgroenstructuur uit te breiden, etc. De ANWB mist de toetsing van het voornemen tot aanleg van de HSL aan het aspect ruimtelijke kwaliteit. Ook afstemming van de nota op het lokale beleid wordt door een aantal insprekers gemist. In een aantal reacties wordt aangedrongen op grotere betrokkenheid van de lokale overheid.

* De nota en de internationale afstemming

Een aantal insprekers, waaronder de ANWB, N.V. Luchthaven Schiphol, de gemeente Bergen op Zoom en enkele individuele insprekers, wijzen er op dat de internationale afstemming bij de realisering van het Europese Hogesnelheidsnet van essentieel belang is.

De ANWB neemt aan dat de structuur van het Europese Hogesnelheidsnet grote invloed zal hebben op de ontwikkeling van de ruimtelijke structuur. Het al dan niet aangesloten zijn op het netwerk is een belangrijk instrument om doelstellingen op het gebied van ruimtelijke ordening te realiseren. In een vroegtijdig stadium dienen op dit punt op Europees niveau keuzes te worden gemaakt, die vervolgens als uitgangspunt dienen bij de besluitvorming over onderdelen van het netwerk.

Als voorbeeld van het ontbreken van een goede afstemming wijst de gemeente Bergen op Zoom er op dat het Nederlandse deel en het Belgische deel niet in zijn totaliteit wordt gezien. Wanneer in België op het traject Belgische grens-Brussel geen nieuwe lijn wordt aangelegd, wordt de reistijdswinst, die wordt behaald door de aanleg van een geheel nieuwe lijn in Nederland, grotendeels teniet gedaan op het traject in België, zo meent de gemeente Bergen op Zoom. Doch ook op het niveau van het te kiezen tracé ten zuiden van Rotterdam zal op een gelijkwaardige wijze met de Belgische regering moeten worden overlegd.

Afstemming in de tijd is eveneens noodzakelijk: de luchthaven Schiphol acht het van belang dat de Nederlandse overheid er bij de Belgische en Franse overheid op aandringt dat de delen van het net, die over hun grondgebied lopen zo snel mogelijk worden aangelegd. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam en Haarlem e.o. is van mening dat mede gezien de realisatiefase van de HSL-projecten in andere Europese landen, de exploitatie van het Nederlandse deel van de HSL uiterlijk in het jaar 1998/1999 moet ingaan. Waar mogelijk -aldus de Kamer van Koophandel- zullen planologische procedures versneld moeten worden om het project vroegtijdig gerealiseerd te krijgen.

Een individuele inspreker is van mening dat de lastenverdeling over de deelnemende landen onrechtvaardig is. Nederland en België zijn wegens het grote belang van dit Hogesnelheidsnet wel genoodzaakt er op aan te sluiten, maar de aansluiting is voor

deze landen duurder en levert minder voordelen op dan voor Duitsland en Frankrijk.

* De (vervolg)procedure

Een aantal insprekers, waaronder ook de N.V. Luchthaven Schiphol meent dat met grote spoed aansluiting op het Europese net moet worden verkregen en dat de te volgen procedure(s) met spoed moeten worden afgerond.

Toch zijn lang niet alle insprekers voor een snelle besluitvorming. Omdat het bij het HSL-project gaat om grootschalige en ingrijpende maatregelen, waarmee aanzienlijke investeringen zijn gemoeid, is het van belang geen overhaaste beslissingen te nemen. De provincie Zuid-Holland dringt er op aan om de betrokken overheden de tijd te geven om de resultaten van aanvullende onderzoeken te betrekken bij de besluitvorming, ook wanneer dit zou betekenen, dat de besluitvormingsprocedure langer zal duren dan is gepland. In dat verband stelt de provincie voor om het HSL-project in tweeën te splitsen: eerst een besluit over het zuidelijke deel, later een besluit over het deel ten noorden van Rotterdam.

De Stichting Natuur en Milieu geeft in zijn reactie aan dat de kwaliteit van de nota HSL dermate ver onder de maat is, dat geconcludeerd kan worden dat een aanvulling, inclusief de daarbij behorende procedure op de projectnota en de MER onontkoombaar is. Ook andere insprekers, waaronder de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zuid-Holland Zuid gaan er vanuit dat, ondanks de vertraging die de besluitvorming daarbij oploopt, de (pkb)procedure opnieuw zal moeten worden gestart als een ander tracé (bijvoorbeeld tracé F) alsnog in overweging wordt genomen. Overigens kan men de bedoelde vertraging relativiseren. Doordat de verschillende onderdelen van de nota HSL, t.w. pkb, tracé en m.e.r. in één procedure zijn ondergebracht, is reeds dermate veel tijdswinst geboekt, dat, mocht daartoe aanleiding zijn, (bijvoorbeeld door nieuwe, voor individuele insprekers ook meer gedetailleerde, informatie) van het in de nota HSL aangegeven tijdsplan kan worden afgeweken.

Een aantal -voornamelijk individuele- insprekers is bezorgd over het feit dat de Minister van V&W de nieuwe Tracéwet wil gaan toepassen om de vervolgbesluitvorming van het HSL-project te bespoedigen. Omdat daarmee de bezwaar- en beroepsmogelijkheden van de burger sterk worden beperkt, vinden zij deze in de wet geregelde procedure ondemocratisch. Toepassing ervan getuigt van minachting voor de democratie, aldus een individuele inspreker.

Een aantal gemeenten, met name die, waardoor mogelijk een uiteindelijk gekozen tracé zal lopen, maar ook de provincie Zuid-Holland wensen nadrukkelijk(er) betrokken te worden bij de (vervolg)besluitvorming en de nadere uitwerking van de tracés. De gemeente Rotterdam geeft aan dat binnen de op te zetten projectorganisatie tussen de NS en de gemeente in het kader van Rail 21 de nadere uitwerking van de tracés over hun grondgebied kan plaatsvinden.

Door twee gezamenlijke samenwerkingsverbanden van gemeenten langs bepaalde tracés is een lokale milieu-effectrapportage (l.e.r.) ingezet. Deze gemeenten verwachten dat deze l.e.r.'s sterk bij de besluitvorming zullen worden betrokken, omdat deze voorzien in de ontbrekende gegevens van de nota HSL. Zo is op 1 september 1991 een l.e.r. voor de Leidse regio verschenen, waarin de lokale effecten van de aanleg van tracé A/B, onder andere in samenhang met de verbreding van de A4 wordt gebracht, die -zo betreuren de daarbij betrokken gemeenten- niet in de nota HSL heeft plaatsgevonden. Eind september 1991 verscheen de l.e.r. Hoeksche Waard, waarin wordt aangegeven dat, indien de HST niet van het bestaande spoorweginet gebruik zal maken en er onverhoopt toch een HSL door de Hoeksche Waard wordt aangelegd, deze met Rijksweg A29 geïntegreerd moet worden waarbij een goede landschappelijke inpassing (bijvoorbeeld tunnel) voorwaarde is.

Verwacht wordt dat de regering duidelijk aangeeft wat de consequenties en oplossingen zijn voor bedrijven, organisaties en personen die door de aanleg van een nieuwe HSL worden gedupeerd. In een vervolgpcedure zal aandacht aan het aspect schadevergoeding moeten worden besteed.

De Nederlandse Fruittelers Organisatie verzoekt om in de vervolgpcedure een aanpassingsrichting aan te geven: niet alleen een beperking tot herverkaveling en ontsluiting van percelen, maar ook de mogelijkheden om rendabele bedrijfsvoering elders voort te zetten.

3 ENKELE ASPECTEN VAN DE HOGESNELHEIDSTREIN

3.1. Frequentie

De provincie Zuid-Holland verwacht dat wanneer de HSL eenmaal is aangelegd het gebruik ervan al snel zal worden uitgebreid; hogere frequenties, posttreinen etc. Enerzijds zal dit de rentabiliteit van de HSL verbeteren, maar anderzijds zal daardoor ook de geluidsoverlast toenemen en dat is ongewenst.

Enkele gemeenten ten zuiden van Rotterdam (Fijnaart en Heijningen en Dinteloord en Prinsenland) zijn ook van mening dat het vanwege een tekort aan railinfrastructuur in Nederland te verwachten is dat de HSL ook gebruikt zal worden voor goederenvervoer en voor intercity-treinen.

Dat betekent dat bij de planning en verdere besluitvorming er rekening mee moet worden gehouden dat deze te verwachten ontwikkelingen onder meer een toename van geluidhinder zullen betekenen in hun gebied.

3.2. Binnenlands gebruik HSL

Een aantal insprekers wijst erop dat in de nota geen aandacht is besteed aan de mogelijkheden voor het gebruik van de HSL door andere treinen dan de HST.

Zo is de N.V. Nederlandse Spoorwegen van mening dat bij de tracé-keuze ook gekeken moet worden naar de mogelijkheden van het tracé voor het binnenlands treinverkeer.

De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zuid-Holland-zuid vindt dat onderzocht dient te worden of de HSL gebruikt kan worden voor regionaal personenvervoer in de Hoeksche Waard. Gelet op de omvangrijke pendel vanuit de Hoeksche Waard naar met name Rijnmond en de Drechtsteden en de huidige gebrekkige openbaar vervoerontsluiting, acht de Kamer van Koophandel een regionale railverbinding noodzakelijk.

De Ontwikkelingsmaatschappij Nieuw-Rotterdam Airport wijst op besprekingen die gevoerd worden met de gemeente Rotterdam en de N.V. Nederlandse Spoorwegen over alternatieve tracés ten noorden van Rotterdam. Indien deze besprekingen leiden tot een bundeling van de HSL, de metro en de Hofpleinlijn wordt gepleit voor een halteplaats voor gewone treinen op de HSL bij Rotterdam Airport.

3.3. Invloed op andere treindiensten

De Stichting Natuur en Milieu vindt dat in de HSL-nota de effecten van de HSL op het overige railnet onderbelicht blijven. De nota laat een groot aantal vragen open over de gevolgen van de diverse alternatieven voor de dienstregeling op het totale Nederlandse net. Er kan echter geen goede besluitvorming plaatsvinden zonder een duidelijk overzicht van deze en andere effecten op het railnet.

Enkele insprekers vrezen dat wanneer de dienstregelingen van de

binnenlandse treinen zullen worden afgestemd op de HST-dienstregeling dit zal betekenen dat bestaande treindiensten komen te vervallen. In de HSL-nota wordt hier nauwelijks aandacht aan besteed.

Andere insprekers denken dat wanneer de bestaande spoorverbindingen worden gebruikt voor de HST, er onvoldoende capaciteit overblijft voor de gewone treinen.

Bovendien worden dan de mogelijkheden voor een goede dienstregeling beperkt. Op grond van deze redenen zijn deze insprekers (leden van de ENFB, ROVER en Milieubeheer Leiden) van mening dat een nieuwe HSL moet worden aangelegd, waarvan dan ook gewone treinen gebruik kunnen maken.

De gemeente Steenberghe vindt dat, indien als gevolg van de HSL een verslechtering van de treindienstregeling in de regio Westelijk Noord-Brabant optreedt, deze gecompenseerd moet worden door bijvoorbeeld versterking van het streekbusvervoer.

Verschillende insprekers gaan ook in op de relatie van de HSL met het goederenvervoer.

De Stichting Natuur en Milieu vindt het feit, dat de HSL niet geschikt is voor goederenvervoer gevolgen zou kunnen hebben voor het goederenvervoer. Die mogelijke gevolgen moeten worden aangegeven.

Enkele insprekers, waaronder het KNOV, district Westelijk Noord-Brabant betreuren het dat het onmogelijk is om goederentreinen over de HSL te laten rijden. De provincie Noord-Brabant acht het van belang dat de HSL een bijdrage levert aan de verbetering van de spoorverbindingen tussen de verschillende stadsgewesten en dat de HSL ook voor goederenvervoer kan worden gebruikt. Deze inspreker dringt er daarom op aan nader te onderzoeken welke technische aanpassingen nodig zouden zijn om de HSL geschikt te maken voor goederenvervoer.

Een individuele inspreker wijst erop dat in de huidige situatie Roosendaal een belangrijk knooppunt is voor het goederen- en personenrailvervoer. Aanleg van een HSL zal deze positie van Roosendaal negatief beïnvloeden.

3.4. Technische aspecten

Het Energiebedrijf Noord-Holland stelt dat, wanneer wordt overgegaan tot aanleg van de HSL, te zijner tijd voorzieningen aan de 10 kV- en laagspanningskabels moeten worden getroffen.

Een inspreker is van mening dat de absoluut minimale boogstraal 6000 meter zou moeten zijn omdat in de toekomst waarschijnlijk sneller dan 300 kilometer per uur gereden zal worden. Bij begin en eind van het traject kan sprake zijn van kleinere boogstralen omdat hier minder snel gereden zal worden.

De Stichting Buisleidingenstraat, die de buisleidingen tussen Rotterdam en Antwerpen beheert, acht het noodzakelijk dat bij de aanleg van de HSL maatregelen worden genomen om te zorgen dat de kans op ontsporingen van de HST ter hoogte van de kruisingen van de HSL met de Buisleidingenstraat, beneden de risicokans van ongevallen met de buisleidingen blijft; ook wanneer de frequentie van de trein in de toekomst wordt verhoogd.

4 AANSLUITING VAN NEDERLAND OP HET EUROPESE HOGESNELHEIDSNET

4.1. Algemeen

De meeste insprekers hebben niet duidelijk een scheiding aangegeven in hun reacties tussen een al dan niet gewenste/noodzakelijke aansluiting van Nederland op het Europese net en de wijze waarop deze aansluiting tot stand zou kunnen worden gebracht. In de meeste inspraakreacties wordt het één in verband met het ander gebracht. Desalniettemin is getracht om dit onderscheid in beeld te brengen om zicht te kunnen krijgen op de inspraakresultaten met betrekking tot eerstgenoemde essentiële beslissing uit de planologische kernbeslissing "Nederland wordt aangesloten op het Europese hogesnelheidsnet" (hoofdstuk 4), de tweede essentiële beslissing "Op de verbindingen Antwerpen-Rotterdam en Rotterdam-Schiphol-Amsterdam zal grotendeels worden gereden met snelheden tot 300 km/uur. Hiertoe zullen nieuwe spoorlijnen worden aangelegd" (hoofdstuk 5) en de derde essentiële beslissing "Voor de nieuwe lijn in de verbinding Antwerpen-Rotterdam zal het in de tracénota aangegeven tracé H worden gerealiseerd; in de verbinding Rotterdam-Schiphol-Amsterdam wordt gekozen tussen tracés A en B" (hoofdstuk 6).

4.2. Aansluiting is gewenst c.q. noodzakelijk

Hoewel de exacte economische effecten moeilijk te meten zullen zijn (aldus de provincie Zuid-Holland) en in de nota onvoldoende zijn belicht, onderschrijft een minderheid van het totaal aantal insprekers vooral de eerste doelstelling, de versterking van de economische positie van Nederland in het algemeen en van de Randstad in het bijzonder, met name Schiphol. En als zodanig achten deze insprekers aansluiting op het Europese net gewenst c.q. noodzakelijk.

De tweede doelstelling, de milieuvriendelijke vervoerwijze, wordt daarbij door minder insprekers als belangrijke/ste reden voor aansluiting genoemd.

De meeste insprekers motiveren hun mening. Aansluiting is volgens insprekers van belang omdat dat tot gevolg heeft

- dat daarmee wordt voorkomen dat Nederland het Jutland van Europa wordt (individuele inspreker)
- dat het -in het algemeen- een uitstralingseffect zal hebben en dat het statusverhogend zal werken (provincie Zuid-Holland)
- dat er een snellere verbinding tot stand komt tussen de Europese centra, hetgeen ook in het kader van de Europese eenwording noodzakelijk is (individuele insprekers, ANWB, KNOV Westelijk Noord-Brabant)
- dat er ten opzichte van andere landen in Nederland een concurrerend vestigingsklimaat wordt geschapen (individuele inspreker, ANWB)
- dat ten behoeve van de concurrentiepositie van de Randstad een goede -ook onderlinge- bereikbaarheid van Amsterdam en

Rotterdam (is in de nota onderbelicht, bijvoorbeeld de vervlechting van de arbeidsmarkt) van essentieel belang is (individuele inspreker, Kamer van Koophandel Zuid-Holland Zuid, provincie Zuid-Holland)

- dat er aan de stijgende mobiliteitsbehoefte tegemoet wordt gekomen (ANWB)
- dat substitutie van weg- en luchtverkeer door railvervoer (Provincie Noord-Brabant), of zelfs terugdringing ervan (individuele insprekers) zal optreden
 - * waardoor de congestieverschijnselen bij lucht- en wegverkeer kunnen worden tegengaan/verminderd (ANWB)
 - * hetgeen beter voor het milieu is (enkele individuele insprekers)

Toch menen de meeste van deze insprekers dat de aansluiting op het Europese net alleen onder voorwaarden kan plaatsvinden. De gemeente Bergschenhoek is met vele andere insprekers van mening dat een (betere) afweging moet worden gemaakt tussen enerzijds zaken als tijdwinst, economische belangen en positieve milieu-effecten en anderzijds zaken als het kostenaspect en nadelige milieu-effecten.

Bij de realisering van het project zal voorop moeten staan dat er zo min mogelijk schade wordt toegebracht aan het milieu in het algemeen en het leefmilieu van omwonenden in het bijzonder (lokale milieu-effecten) en dat aansluiting in financieel opzicht aanvaardbaar is. Voorts wijzen voornamelijk individuele insprekers er op dat

- aansluiting zodanig moet worden gerealiseerd dat dat niet alleen voor de Randstad maar ook voor overige stedelijke gebieden positieve gevolgen zou moeten hebben (provincie Noord-Brabant)
- het goederenvervoer en het binnenlandse treinverkeer meer en beter bij de besluitvorming wordt betrokken
- aansluiting met Duitsland c.q Oost- en Midden-Europa nader wordt onderzocht om een betere economische belangenafweging te verkrijgen (Milieudefensie Zoetermeer, Actie inspraakgroep Bewoners Noordrand Berkel en Rodenrijs)
- bij de uitvoering ervan rekening wordt gehouden met de uitgangspunten van het milieu- en planologisch beleid.

4.3 Aansluiting op het Europese net is ongewenst

Enkele insprekers vinden het streven naar een steeds voortgaande economische groei ethisch niet verantwoord. Belangrijker is het streven naar verbetering van het milieu. Een individuele inspreker merkt op dat veel van de benodigde contacten tussen de economische centra sneller en goedkoper kunnen gerealiseerd door de toepassing van telematica.

Deze insprekers wijzen de aansluiting van Nederland op het Europese net van Hogesnelheidslijnen in het algemeen af.

Een aantal individuele insprekers vindt dat de onderbouwing van

de stelling dat aansluiting van Nederland op het Europese net van groot (onmisbaar) belang voor de ontwikkeling van de Nederlandse economie onvoldoende is. De economische noodzaak tot aansluiting op het Europese net is in de nota HSL niet aangetoond. Bovendien zijn de in de nota beschreven prognoses gepresenteerd zonder dat de daarvoor gehanteerde veronderstellingen en rekentechnieken voldoende worden beschreven, aldus de Werkgroep Milieubeheer Leiden.

Maar ook als insprekers uitgaan van de gegevens uit de nota wordt aan het nut van aansluiting getwijfeld, aldus (ook) de (Actie) Drie Hollandse Landbouworganisaties. Een groot aantal insprekers (ook actievoerders) vreest dat bij de besluitvorming over het HSL-traject meer waarde zal worden toegekend aan de economische belangen -van enkele grote bedrijven- en het prestige van de overheid dan aan het belang van de Nederlandse samenleving als geheel.

Enkele individuele insprekers achten het onwaarschijnlijk dat de economie in de Randstad in zo belangrijke mate positief wordt beïnvloed door de HSL als in de nota wordt gesuggereerd. Er zijn insprekers die wijzen op de wisselwerking van economische krachten tussen de verschillende centra. Zo wijst een inspreker er op dat uit Franse rapporten blijkt dat de TGV de positie van regio Parijs ondersteunt, maar de positie van de regio Lyon juist verzwakt. Daarbij wijst deze inspreker op de sterke posities van Antwerpen, Brussel en Parijs ten opzichte van de positie van de Randstad.

Enkele (ook individuele) insprekers wijzen er op dat de HSL alleen geschikt is voor personenvervoer en niet voor goederenvervoer (zie ook paragraaf 3.2). En omdat Nederland met name een transport-, overslag- en distributiefunctie heeft, kan de HSL als zodanig maar zeer weinig bijdragen aan de economische ontwikkeling.

5 AANLEG VAN EEN GEHEEL NIEUWE INFRASTRUCTUUR

5.1 Algemeen

Slechts een beperkt aantal insprekers meent dat de aanleg van een geheel nieuwe infrastructuur gewenst c.q. noodzakelijk is.

Een zeer grote meerderheid van insprekers is tegenstander van de aanleg van de HSL.

De meeste insprekers leggen dwarsverbanden tussen bijvoorbeeld de kosten van aanleg, -de nadelen voor- het (leef)milieu en de regionale economie en andere lasten van aanleg van de HSL; het voordeel van een milieuvriendelijk vervoer; de te verwachten substitutie; de reistijdverkortung en andere voordelen voor de nationale economie. Het is duidelijk dat de bedoelde dwarsverbanden op elkaar van grote invloed zijn. Om één en ander overzichtelijk te houden zijn per paragraaf de argumenten zoveel mogelijk gegroepeerd.

In paragraaf 5.8 wordt op basis van de argumentatie de afweging van de alternatieven aan de orde gesteld.

5.2 (Regionale) economie

Aanleg van een nieuwe railinfrastructuur heeft niet alleen gevolgen voor de nationale maar ook voor de regionale economie. Onder andere de gemeenten Roosendaal, Willemstad en Bergen op Zoom merken op dat de internationale bereikbaarheid per spoor van de regio West-Brabant juist zal verslechteren, waardoor de economische potenties van deze regio zullen afnemen.

De Nederlandse Fruittelersorganisatie vraagt zich af of de economische belangen zoals in de nota HSL vermeld, wel opwegen tegen de economische schade, die aan zelfstandige bedrijven wordt toegebracht.

Ook andere insprekers wijzen op met name de negatieve gevolgen voor de landbouw:

- * ongunstige doorsnijding van kavels, waardoor efficiënte bedrijfsvoering niet mogelijk is
- * onttrekken van cultuurgrond aan de landbouw
- * kapitaalsvernietiging, ook in de glastuinbouw
- * doorbreking van drainage- en beregeningssytemen
- * aantasting kwaliteit van de produkten door overwaaiend slijpsel
- * schade aan gewassen door wegpompen grondwater en ontstaan van wellen
- * vermindering opbrengst door verlaging grondwaterstand
- * verslechtering vestigingsklimaat voor landbouw door vermindering (grond)water kwaliteit

5.3 Kosten/exploitatie HSL

Slechts enkele insprekers, waaronder de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam en omstreken en het Regionaal Overleg Amsterdam vinden de realisering van het HSL-project van dermate

belang voor de Randstad, dat (ook wanneer pogingen tot private medefinanciering niet zouden slagen) de overheid toch tot integrale uitvoering van het project moet overgaan.

Vele insprekers, voor- en tegenstanders van de aanleg van de HSL spreken de zorg uit over het ontbreken van helderheid over de financiering. De kostenraming wordt verre van voldoende geacht. Zo is onduidelijk welke mitigerende maatregelen wel en welke niet zijn meegenomen. Bovendien is de kostenraming niet gespecificeerd naar onderdelen (ook rentelasten, afschrijvingen en exploitatiekosten) noch naar varianten (ook splitsing ten noorden en ten zuiden van Rotterdam, aansluiting Den Haag) en naar tracés. Daarnaast zou in de ramingen de variant Utrecht-Duisburg moeten worden meegenomen. Andere insprekers spreken over een "open einde financiering", waardoor keuzes niet gemaakt kunnen worden.

Enkele individuele insprekers vinden dat de kosten die met een HSL gemoeid zijn in het algemeen te hoog zijn. Bovendien wordt opgemerkt dat de geraamde kosten waarschijnlijk ook nog zullen worden overschreden. Met name ten gevolge van de slechtere bodemgesteldheid, de hogere kosten van de inpassing in het landschap, de niet in de nota HSL opgenomen kosten voor het treffen van milieumaatregelen, de aankoop van bedrijven en het grotere aantal te slopen woningen dan in de nota HSL wordt aangegeven.

Andere individuele insprekers spreken de vrees uit dat de benodigde gelden ten laste komen van de sociale voorzieningen. Sommigen verwachten -ook door een groot tekort van de Rijksoverheid- dat de kosten van aanleg zullen worden verhaald op de (betrokken) gemeenten en dat deze de kosten weer aan de inwoners zullen doorberekenen.

Onder andere enkele individuele insprekers vinden het onjuist dat slechts een kleine groep zakelijke reizigers gebruik zal maken van de HSL terwijl de kosten verhaald zullen worden op de gehele nederlandse bevolking.

Een andere inspreker vindt dat de kosten van aanleg wel door de gemeenschap moeten worden gedragen, maar dat de exploitatie- en onderhoudskosten door de reizigers moeten worden opgebracht. De meeste insprekers zijn van mening dat aanleg alleen dan mag plaatsvinden als vaststaat dat de verbinding kostendekkend zal zijn.

De Werkgroep Milieubeheer Leiden vreest dat op de vrije ruimten langs het tracé bedrijfsvestigingen mogelijk gemaakt zullen worden om de investeringskosten voor de HSL terug te verdienen. En als de HSL -wellicht na vele jaren- rendabel zou zijn, zo vraagt een individuele inspreker zich af, komen dan de opbrengsten ervan wel aan de maatschappij als geheel of slechts aan enkele private investeerders ten goede.

Een groot aantal insprekers meent dat de gelden beter besteed kunnen worden aan de vermindering van het begrotingstekort, aan de gezondheidszorg, aan de verbetering van het milieu-beleid, van

andere vormen van openbaar vervoer (onder andere in de Randstad en Noord-Brabant, uitvoering van Rail 21) of van reeds bestaande knelpunten in de Nederlandse infrastructuur.

Enkele insprekers zijn bevreesd dat aanleg van de HSL tot gevolg heeft dat er geen of onvoldoende gelden resteren voor noodzakelijke aanpassingen van het openbaar vervoer, met name ook het bestaande spoorwegnet.

Een groot aantal insprekers komt tot de conclusie dat de aanleg van een HSL ongewenst is, omdat de financiering onduidelijk is en het project onrendabel lijkt.

Een aantal insprekers meent dat de financiering en de exploitatie van een HST rijdend over het bestaande net, dat dan echter zal moeten worden aangepast aan snelheden tot 200 km/uur, onderzocht moet worden. Overigens -zo stellen enkele insprekers- zal het bestaande net ook zonder een HST moeten worden opgeknapt.

5.4 Te verwachten vervoersomvang/substitutie-effect

Enkele insprekers, waaronder de Werkgroep Milieubeheer Leiden vinden dat de prognoses met name ten aanzien van de vervoersomvang van de HST onvoldoende zijn onderbouwd. Men vreest dat de gehanteerde veronderstellingen onbetrouwbaar zijn. Zo bestaat er nog teveel onzekerheid over onder meer de tariefontwikkelingen om betrouwbare voorspellingen te doen over de vervoersomvang.

Slechts enkele insprekers, waaronder de N.V. Nederlandse Spoorwegen menen dat met de aanleg van de HSL het gewenste substitutie-effect wordt bereikt. Deze insprekers menen dat een maximale reistijdverkorting per HST noodzakelijk is om te kunnen concurreren met de auto en/of het vliegtuig, hetgeen een geheel nieuwe lijn impliceert. Deze mening deelt ook de N.V. Luchthaven Schiphol, die er bovendien op wijst dat het substitutie-effect in de nota HSL tamelijk laag uitvalt omdat alleen de verbindingen tussen Amsterdam en Parijs in beschouwing zijn genomen. Uit onderzoeken die in het kader van het Plan van Aanpak Schiphol zijn verricht, blijkt dat een aanzienlijk hoger substitutie-effect wordt bereikt wanneer wordt gekeken naar alle bestemmingen binnen 3 tot 4 uur reistijd per HST (ca 500 km, London, Parijs, Frankfurt). Daarmee verliest Schiphol weliswaar passagiers, maar vanwege de verbetering van vervoersverbindingen wordt de positie van Schiphol als belangrijke Europese gateway versterkt, aldus de luchthaven.

Ook de Ontwikkelingsmaatschappij Nieuw-Rotterdam Airport N.V. stelt, dat het substitutie-effect voor de luchtvaart geen bezwaren behoeft in te houden, omdat de luchtvaart dan meer aandacht kan besteden aan die vervoersrelaties die niet door de HST kunnen worden verzorgd. De Provincie Zuid-Holland constateert dat de komst van de HST tot gevolg heeft dat Schiphol meer ruimte zal krijgen voor intercontinentale vluchten. De gemeente Bergen op Zoom acht -ondanks de constatering dat de tijdwinst beperkt lijkt- de aanleg van de HSL gerechtvaardigd

(overigens onder voorwaarden) mede in het licht van de beperkte capaciteit van het huidige spoor en de verwachte groei van het vervoersaanbod per rail.

In het algemeen wordt de doelstelling ten aanzien van het bereiken van het substitutie-effect, de verschuiving van vervoer per auto/vliegtuig naar railvervoer, uit milieu-oogpunt onderschreven.

Insprekers betwijfelen echter of het in de nota HSL verwachte substitutie-effect wordt bereikt. Bovendien merkt een aantal sprekers op dat uit de tabellen in de nota HSL blijkt dat bedoelde substitutie-effecten zeer klein zijn.

Enkele sprekers vinden het belangrijk dat de HST optimaal wordt benut voor binnenlands gebruik hetgeen de gewenste substitutie van autovervoer naar HST-vervoer binnen Nederland zal bevorderen.

Enkele sprekers verwachten meer van een ontmoedigingsbeleid ten aanzien van auto- en vliegverkeer dan van de aanleg van een HSL. Het Bestuurlijk Overlegplatform A4/HSL Leidse regio voegt daaraan toe dat andere maatregelen, zoals voorgesteld in het Nationaal Milieubeleidsplan en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer moeten worden getroffen, alvorens men over de noodzaak van aanleg van een HSL kan oordelen. Een individuele spreker meent dat van substitutie pas sprake kan zijn als aanleg van de HSL gecombineerd wordt met een restrictieve Europese politiek ten aanzien van auto- en vliegverkeer. Deze spreker verwacht echter niet dat de Europese regeringen tot het voeren ervan bereid zijn. De provincie Noord-Brabant meent dat de toegankelijkheid en de attractiviteit van de HST door flankerend beleid vergroot kunnen worden, waardoor een meer substantiële substitutie wordt verkregen. Het Gewest 's-Gravenhage stelt dat de tijdwinst, geboekt door aanleg van een geheel nieuwe infrastructuur ook kan worden bereikt door stroomlijning van de bagage-afhandeling, van de in- en uitcheckprocedures en van de overstap vliegtuig-HST op Schiphol, wanneer de HST over het bestaande spoor rijdt.

De (Actie) Kerngroep Milieudefensie Rijnveld verwacht dat de vervoeromvang achter blijft bij de prognoses omdat de hoge prijs van een treinkaartje het vervoer per HST onaantrekkelijk maakt voor binnenlands gebruik.

Een aantal sprekers, waaronder de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor 's-Gravenhage, is van mening dat 's-Gravenhage als halteplaats moet worden opgenomen, met name omdat daarmee het reizigersaanbod aanzienlijk wordt vergroot. De Vereniging reizigers openbaar vervoer (ROVER) merkt op dat 's-Gravenhage - als regeringsstad - volgens prognoses twee maal zoveel reizigers zal leveren als Rotterdam.

De FNV Afdeling Fijnaart wijst op het gemis van de instapmogelijkheden bij relatief drukke stations, zoals Dordrecht en Roosendaal. Om ook vervoer uit de regio ten zuiden van Rotterdam te genereren, zullen de (openbaarvervoer) verbindingen tussen West-Brabant en de Randstad en West-Brabant en Antwerpen sterk moeten worden verbeterd, aldus enkele

insprekers, waaronder de gemeente Bergen op Zoom. Ook de gemeente Roosendaal en Nispen wijst er op dat als de HST niet in Roosendaal zal stoppen de bereikbaarheid van Noord-Brabant en Zeeland aanzienlijk zal verslechteren. Ook de reistijd voor reizigers uit deze provincies zal aanmerkelijk langer worden. Een en ander zal ertoe leiden dat het voor reizigers aantrekkelijker is om in plaats van de trein van de auto gebruik te maken.

De Provincie Noord-Brabant merkt op dat uit de tabellen van de nota HSL blijkt dat er ten aanzien van het substitutie-effect nauwelijks verschil bestaat tussen alternatief 1 en alternatief 2. Een andere inspreker stelt dat de vervoeromvang bij alternatief 2 groter zal zijn dan bij alternatief 1 omdat verbetering van bestaand spoor mede ten goede komt aan het treinvervoer binnen de Randstad. Een aantal insprekers meent dan ook dat uitsluiten van alternatief 2 onjuist is en pleit ook op grond van het substitutie-effect voor gebruik van een verbeterd (Rail 21 of uitgebreider) bestaand spoor ten behoeve van de HST met 's-Gravenhage als halteplaats.

5.5 Reistijd

Slechts enkele insprekers, waaronder N.V. Luchthaven Schiphol menen dat de reistijdverkorting en daarmee de substitutie van lucht- naar rail vervoer een geheel nieuwe infrastructuur rechtvaardigen.

Een groot aantal insprekers wijst er echter op dat aanleg van een HSL weinig zinvol is omdat de afstanden tussen de grootstedelijke centra zo klein zijn, dat snelheden van 250 tot 300 km slechts op kleine gedeelten van het traject gehaald kunnen worden.

De Golfbaan Cromstrijen is van mening dat ook wanneer de reistijd per HST langer zal zijn dan in de nota HSL wordt berekend de HST toch kan concurreren met het vliegtuig. Door de toenemende congestie in het Europese luchtverkeer worden immers ook langere reistijden per vliegtuig verwacht.

Men acht aanleg van een geheel nieuwe HSL niet in verhouding met de berekende reistijdwinst. Met name wordt de winst afgezet tegen de -te- hoge kosten van aanleg van de HSL en de grote negatieve ruimtelijke en milieu-effecten die daaraan verbonden zijn.

Verschillende insprekers bepleiten dan ook nader onderzoek naar maatregelen die getroffen kunnen worden om de reistijd bij gebruik van het bestaande spoorweginet te verkorten.

Een aantal insprekers spitst zich in zijn commentaar toe op het traject ten noorden van Rotterdam.

De gemeente Bergschenhoek constateert dat aansluiting op het Europese net gewenst is, maar dat de HST niet ten noorden van Rotterdam behoeft te worden doorgetrokken.

Veel insprekers vinden dat de uitvoering van Rail 21 (beter) bij de afweging had moeten worden betrokken. Enkele insprekers komen

dan tot de conclusie dat aanleg van de HSL niet nodig, c.q. ongewenst is. Als echter een uitgebreidere verbetering dan in Rail 21 is aangegeven ten Noorden van Rotterdam wordt gerealiseerd, aldus Milieudefensie, Kerngroep Zoetermeer en enkele individuele insprekers, dan zou een reistijdwinst ten opzichte van de huidige situatie van ruim 10 minuten kunnen worden behaald. Het verschil in reistijd tussen aanleg van de HSL en een uitgebreidere verbetering van het bestaande spoorwegnet dan in Rail 21 wordt voorgestaan, wordt dan minder dan 10 minuten. Deze geringe tijdswinst weegt niet op tegen de hoge kosten van een geheel nieuwe infrastructuur, aldus de gemeenten Zoetermeer en Leiderdorp en vele andere insprekers. Als de reistijd tussen Amsterdam en Rotterdam bekort moet worden ten opzichte van de huidige reistijd zijn er ook andere wegen dan de aanleg van een geheel nieuwe infrastructuur. Een enkele inspreker is bijvoorbeeld van mening dat Schiphol geen halteplaats behoeft te worden van de HST.

In de nota HSL wordt gesteld dat om op de verbinding met Brussel-Parijs een optimale reistijdwinst te boeken, de aanleg van een HSL ten noorden van Rotterdam noodzakelijk is. De ANWB merkt op dat de reistijd op deze verbinding echter vooral negatief wordt beïnvloed door het feit dat tussen Brussel en de Belgische grens gebruik zal worden gemaakt van de bestaande spoorverbindingen. Het zou vanuit Europees perspectief meer voor de hand liggen om te besluiten om op dit traject dan om aan het einde van het Hogesnelheidsnet een nieuwe lijn aan te leggen. Daarbij moet dan worden bedacht -aldus enkele insprekers, waaronder de Zuidhollandse Milieufederatie en de ANWB- dat Nederland fungeert als eindstation en dat daarom een maximum snelheid van 200 km/uur geen onoverkomelijk probleem hoeft op te leveren. Ook om deze reden zou de HST meer halteplaatsen ('s-Gravenhage) kunnen aandoen dan in de nota HSL wordt aangegeven.

Bij de introductie van de HST zal ervoor moeten worden gewaakt dat de tijdswinst niet teniet worden gedaan door slechte binnenlandse verbindingen. Gepleit wordt voor optimalisering van voor- en natransport. Een enkele inspreker merkt op dat goede verbindingen tussen de centra in de Randstad het best door een metro-net kunnen worden bewerkstelligd.

5.6 Nationale milieu-effecten

Het gebruik van de HST als een milieuvriendelijker vervoermiddel dan auto en/of vliegtuig, wordt door insprekers positief gewaardeerd. Groen Links Bergen op Zoom/TGV Nee en enkele individuele insprekers merken echter op dat meer zekerheid moet bestaan over de te verwachten vervoeromvang, voordat er een indicatie kan worden gegeven over de emissiegegevens per reizigers-kilometer. Enkele insprekers trekken een vergelijking met de gewone trein.

Bij de berekening van de emissies per reizigerskilometer is er in de nota HSL van uit gegaan dat de HST een hoge bezetting zal hebben. Als deze bezetting echter lager uitvalt, hetgeen niet onwaarschijnlijk is, dan stijgen de emissies per reizigerskilometer en is de HST minder milieuvriendelijk dan een gewone trein, aldus een individuele inspreker. Een andere inspreker spreekt zonder meer over het zeer hoge energieverbruik van de HST.

De provincie Noord-Holland verwacht dat het beoogde substitutie-effect een aanzienlijke ontlasting van het milieu gaat betekenen. Een aantal leden van de Fietzersbond ENFB verwacht dat het niet aanleggen van een HSL ertoe zal leiden dat de druk op het uitbreiden van de wegcapaciteit te groot wordt.

Toch meent het merendeel van de insprekers -zoals hiervoor werd aangegeven- dat het substitutie-effect enerzijds onzeker en anderzijds gering is, waardoor de milieuvoordelen ook op grond hiervan worden aangevochten.

De Zuidhollandse Milieufederatie verwacht dat het minimale substitutie-effect volledig teniet wordt gedaan door de verwachte groei van de mobiliteit.

De (Actie) Inspraakgroep Bewoners Noordrand Berkel en Rodenrijs merkt op dat gelet op de beperkte vervoerscapaciteit van de HST en huidige groei van de automobiliteit, de HST slechts in staat zal zijn de groei van het autoverkeer op de verbinding Amsterdam-Parijs niet verder te laten toenemen.

Lang niet alle insprekers achten de HST dan ook een milieuvriendelijk vervoermiddel, met name als de daarmee gepaard gaande mobiliteitsvergroting erbij wordt betrokken. Een aantal insprekers verwacht dat door aanleg van de HSL de mobiliteits(behoefte) wordt vergroot, omdat de HSL nieuwe reizigers zal aantrekken. Een inspreker wijst er op dat de frequentie van de HST te laag zal zijn voor het zakelijke verkeer en verwacht dat de HST gebruikt wordt voor vakantiereizen en uitstapjes. Ook andere voorbeelden worden genoemd als de toename van vervoer per auto naar de HST-halteplaatsen of toename van autogebruik door de barrièrewerking van de HSL-dijk, maar ook de verhoging van het aantal vluchten door uitbreiding van Schiphol. Andere insprekers menen dat aanleg van de HSL ten koste zal gaan van investeringen in het milieuvriendelijke openbaar -lokale en streek- vervoer. Veel insprekers menen dat de HST hierdoor juist niet milieu-vriendelijk is en menen dat aanleg van de HSL niet strookt met het milieubeleid (terugdringen mobiliteitsbehoeft) van de regering.

De Stichting Natuur en Milieu en enkele individuele insprekers zijn van mening dat de HSL slechts onder voorwaarden goed voor het milieu kan zijn: alleen als deze onderdeel uitmaakt van een integraal sturend flankerend beleid, zoals afremmen van andere vervoerwijzen door prijs- en ruimtelijk beleid.

5.7 Lokale milieu- en ruimtelijke effecten

In de nota HSL wordt de indruk gewekt dat de vermeende milieuvoordelen op bovenregionaal niveau zwaarwegender worden geacht dan de milieu- en ruimtelijke nadelen op lokaal niveau. De Stichting Natuur en Milieu acht dit evenals vele andere insprekers onjuist. Het gaat om een totale afweging van alle effecten. Bovendien, aldus het Gewest 's-Gravenhage, mogen de lokale negatieve effecten niet worden gedegradeerd tot inpassingsproblemen. De aanleg zal een totale verstoring van complexe en kwetsbare structuren tot gevolg hebben. Het merendeel van de insprekers, met name die rechtstreeks in hun belangen worden getroffen, gaat in op de negatieve milieu- en ruimtelijke effecten:

- * geluidsoverlast
- * aantasting leefmilieu van de omliggende gebieden
- * beperking van de gebruiksmogelijkheden van de gebieden aangrenzend aan de HSL
- * vervuiling van landschappelijk schoon, met name door horizonvervuiling in verband met de 10 tot 15 meter hoge spoordijk
- * doorsnijding, versnippering (isolement) van (delen van) het landelijke gebied met open ruimten en stiltegebieden (Groene Hart en Hoeksche Waard)
- * slechte bereikbaarheid van voorzieningen
- * doorkruising van huidige en nog te realiseren ecologische hoofdstructuren
- * idem van lokaties voor natuurontwikkeling, uitbreiding van bossen
- * idem van weidevogelgebieden en biotoopverlies van allerlei weidebewoners
- * verzouting van grond door gebruik van zeezand dat bij aanleg HSL wordt gebruikt
- * vermindering (verzilting) kwaliteit oppervlaktewater.

Daarnaast wordt gewezen op de onacceptabele doorsnijding van woongebieden. Bepaalde woonwijken zullen geheel gesloopt moeten worden of woningbouwplannen in een ver gevorderd stadium moeten worden gestopt. Daarbij wordt gewezen op de financiële gevolgen voor de gedupeerden en op de verstoorde sociale situatie van bewoners. Ook de waardevermindering van woningen en bedrijven doordat de HSL in de directe omgeving van deze opstallen is geprojecteerd wordt door een groot aantal individuele insprekers als argument tegen aanleg van de HSL genoemd. Men vraagt zich af waar men terecht kan om deze financiële schade te verhalen.

De gemeente Roosendaal en Nispen ziet vooralsnog niet in hoe door uitvoering van mitigerende maatregelen negatieve lokale effecten zoveel mogelijk kunnen worden verminderd.

Zo betwijfelt ook een aantal insprekers of de geluidwerende voorzieningen, voorgesteld in de nota HSL, voldoende zijn om de geluidsoverlast tegen te gaan. Ook buiten de in de nota HSL

genoemde 150 meter-grens zal -binnen en buiten- sprake zijn van geluidsoverlast. De gemeente Dinteloord en Prinsenland vreest evenals enkele andere insprekers dat de in de nota HSL genoemde milieumaatregelen niet zullen worden gerealiseerd omdat deze te duur zijn, vooral wanneer de kosten overwegend gedragen zullen worden door een geprivatiseerd bedrijf als de N.V. Nederlandse Spoorwegen. Zo wordt in het geval van de geluidhinder door insprekers verondersteld dat sloop van woningen goedkoper zal zijn dan het treffen van adequate geluidwerende maatregelen. Een aantal insprekers draagt creatieve ideeën aan om negatieve effecten terug te dringen, zoals het aanleggen van de HSL in een betonnen bak, of in ondergrondse tunnels, bosbeplanting langs tracés waardoor geluidhinder en landschapsvervuiling wordt tegengegaan. De ANWB wijst er op dat de aanleg van de HSL door zijn bijzondere karakter de mogelijkheid in zich heeft om in het landelijke gebied ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. Groen Links Bergen op Zoom/TGV Nee vraagt zich echter af of en hoe de HSL in een aantal gevallen gebruikt kan worden voor de verbetering van de omstandigheden van de natuur, zoals in de nota HSL wordt gesteld.

Een groot aantal insprekers vindt dat de negatieve effecten niet opwegen tegen de aanleg van een HSL. Zij menen dat in de nota HSL ten onrechte de negatieve milieu-effecten ondergeschikt zijn gemaakt aan vermeende positieve (milieu-)effecten van de HSL.

5.8 Afweging van de alternatieven

Een individuele inspreker constateert dat voor de aanleg van de HSL geen maatschappelijk draagvlak is en dat daarmee dit alternatief zou moeten afvallen.

De meeste insprekers vinden dat de lasten van een nieuwe railinfrastructuur niet opwegen tegen de baten. Deze afweging is veelal gebaseerd op het feit dat de lokale negatieve effecten zwaarder wegen dan de voordelen.

In veel gevallen blijft het bij deze constatering. Slechts weinigen trekken vervolgens de conclusie dat daarmee ook aansluiting op het Europese net ongewenst is. Veeleer komt een groot aantal insprekers tot de conclusie dat van het bestaande spoorwegnet gebruik moet worden gemaakt en dat de mogelijkheid van een HST rijdend over het bestaande, conform Rail 21 verbeterde spoorwegnet nader onderzocht dient te worden.

Sommige insprekers menen echter dat dat niet voldoende is. Er zijn knelpunten, die daarnaast nog moeten worden opgelost. Voorbeelden: bij Delft zal ondertunneling moeten plaatsvinden; er zullen voorzieningen in de bocht bij Dordrecht moeten worden getroffen. Het knelpunt bij het emplacement Roosendaal zal drastisch moeten worden aangepakt. Een en ander zal dan moeten leiden tot snelheden van de HST van 160/180 km/uur.

De argumenten ten behoeve van de afweging zijn hiervoor reeds aan de orde geweest.

Slechts enkele insprekers spreken hun voorkeur uit voor alternatief 4, HST over bestaand spoor van Amsterdam naar Rotterdam en nieuwe infrastructuur van Rotterdam naar de Belgische grens. De Kamer van Koophandel en Fabrieken in Den Haag stelt dat de nieuwe lijn ten noorden van Rotterdam een grote investering vereist, maar dat de meeropbrengst ten opzichte van alternatief 4 slechts gering zal zijn.

Slechts een paar individuele insprekers vinden dat volstaan kan worden met de 0+-variant, de bestaande, maar snellere Eurocity-treinen over een aangepast spoorwegnet met een frequentie op niveau van de voorziene hogesnelheidstrein.

Tenslotte stellen enkele -met name individuele- insprekers nog nieuwe varianten, vaak in combinatie met tracés voor (zie ook hoofdstuk 6).

6 TRACEKEUZE, OPMERKINGEN EN AFWEGINGEN

6.1 Keuze tracés

Door een aantal insprekers zijn opmerkingen van procedurele aard gemaakt.

Zo is de gemeente Wouw van mening dat een keuze uit de verschillende nieuwbouwvarianten pas aan de orde is, als uit onderzoek gebleken is dat alternatief 2 geen haalbare optie is. In dat geval ware tracé F in de keuze te betrekken.

Verschillende insprekers wijzen erop dat een goede afweging (en dus keuze) pas mogelijk is nadat ontbrekende informatie betreffende de gevolgen van de verschillende tracés o.a. voor de landbouw en de lokale inpassing ervan voorhanden is.

Milieudefensie, Kerngroep Zoetermeer pleit ervoor dat de door hen uitgedachte alternatieve tracés bij de tracékeuze voor wat betreft het noordelijk deel betrokken worden.

De gemeenten Alkemade en Jacobswoude zijn van mening dat de tracékeuze voor wat betreft het noordelijk deel gekoppeld dient te worden aan de besluitvorming over de verbreding van de A-4. Door een aantal insprekers zijn verschillende selectiecriteria genoemd waaraan de onderscheiden tracés getoetst zouden moeten worden:

- de ruimte die door de verschillende tracés wordt ingenomen. Teneinde restruimtes te voorkomen wordt door een inspreker voorgesteld de HSL boven de rijkswegen aan te leggen
- het aantal woningen dat bij aanleg gesloopt moet worden
- de negatieve gevolgen van de onderscheiden tracés voor de landbouw (hoeveelheden aan de landbouw te onttrekken cultuurgrond, aantal bedrijven dat doorsneden wordt). Volgens het Landbouwschap worden deze gevolgen in de nota slechts zeer summier behandeld
- de mate waarin de onderscheiden tracés natuurgebieden, verbindingzones, ecologische hoofdstructuren, stiltegebieden en open ruimten doorsnijden
- de mate waarin de tracés ontwikkelingen op het gebied van toerisme en recreatie zullen belemmeren
- de mogelijkheden die de verschillende tracés bieden tot bundeling met bestaande infrastructuur (Het Landbouwschap acht dit aspect onvoldoende uitgewerkt)
- de mogelijkheden voor medegebruik ten behoeve van het binnenlands treinverkeer.

Voorts zijn opmerkingen van algemene aard gemaakt over de uitvoering van het gekozen tracé.

Het Landbouwschap is in het algemeen van oordeel dat de aanleg van nieuwe lijnen begeleid moet worden met op de lokatie toegesneden vormen van landinrichting om de versnippering van land- en tuinbouwbedrijven enigermate teniet te doen.

De Stichting Natuur- en Milieuwacht stelt voor, teneinde geluidshinder tot een minimum te beperken en versnippering van

ruimtelijke eenheden te voorkomen, om het tracé ten noorden van Rotterdam geheel ondergronds aan te leggen.

6.2. Opmerkingen met betrekking tot tracé A en B

Uit de reacties is gebleken dat veel van de opmerkingen op zowel tracé A als B betrekking hebben. Teneinde doublures te voorkomen zullen deze opmerkingen in deze paragraaf verwerkt worden. Daarbij is er naar gestreefd een scheiding aan te brengen tussen de weergave van reacties die beide tracés betreffen en de parafrase van de opmerkingen die uitsluitend betrekking hebben op tracé A.

6.2.1 Algemene opmerkingen m.b.t. tracé A en B

Het Waterschap Groot-Haarlemmermeer wijst op de grote consequenties van tracé A en B voor de waterhuishouding in het betrokken gebied en acht daarom vroegtijdig overleg noodzakelijk. De N.V. Elektriciteitsbedrijf Zuid-Holland attendeert erop dat tracé A en B een aantal hoogspannings- en telecommunicatie-verbindingen zullen kruisen. Bij aanleg zal, gelet op de tijd en de kosten die gemoeid zijn bij eventuele wijziging, gestreefd moeten worden naar handhaving van de huidige ligging van de hoogspanningsverbindingen van het bedrijf.

Door het Regionaal Overleg Amsterdam wordt erop aangedrongen, bij aanleg van tracé A of B, het druk bereden baanvak Hoofddorp-Nieuw Vennep uit te breiden naar 4 sporen, zodat ook daar met hoge snelheden gereden kan worden en voorkomen wordt dat dit baanvak een knelpunt wordt.

6.2.2 Kosten

Een aantal insprekers maakt bezwaar tegen tracé A vanwege de door hen gevreesde schade, die aanleg van dit tracé in de vorm van waardevermindering van huizen en omzetverlies zal veroorzaken.

Door de gemeente Alkemade wordt een duidelijke afweging gemist tussen de (maatschappelijke) baten en de lasten, waaronder ook de kosten van aanleg en exploitatie en de slechts gedeeltelijk in geld uit te drukken negatieve lokale effecten zijn begrepen. Naar het oordeel van inspreker is een reële inschatting van de aanlegkosten nauwelijks mogelijk, gezien de grote onduidelijkheid die bestaat over de toe te passen technieken, voorzieningen en mitigerende maatregelen.

Vanuit de agrarische sector wordt gewezen op de kosten die samenhangen met de compensatie van de schade die ontstaat bij doorsnijding van landbouwgrond en door de druk van het dijklichaam van de tracés A en B. Men gaat er vanuit dat de gedupeerden volledig, onder andere door het aanbieden van vervangende grond schadeloos worden gesteld.

Voorts dient rekening te worden gehouden met de kosten die verbonden zijn aan de aanpassing en wijziging van elektriciteitswerken.

Een aantal insprekers, waaronder de N.V. Nederlandse Spoorwegen, zijn van mening dat uit financieel oogpunt, waaronder begrepen de aanleg- en exploitatiekosten, tracé A de voorkeur verdient boven B.

6.2.3 Vervoerkundige aspecten

De N.V. Nederlandse Spoorwegen is van mening dat uit vervoerkundig oogpunt het tracé met de kortste reistijd de voorkeur verdient. Daarnaast is ook de kwaliteit van het tracé (hoogstralen, S-bogen en afwisselend dalen en stijgen) van belang. Omdat tracé A op beide criteria het beste scoort geeft inspreker de voorkeur aan tracé A.

6.2.4 Ruimtelijke effecten

Tracé A/B

Een relatief groot aantal insprekers acht tracé A en B onacceptabel vanwege de negatieve ruimtelijke effecten die volgens hen de aanleg zal hebben. Daarbij wordt, met name door betrokken boeren en landbouworganisaties gewezen op de negatieve consequenties van de aanleg van tracé A/B voor de landbouw te weten de doorsnijding van cultuurgrond en waterbeheersingssystemen, de amovering van boerderijen en bedrijfsgebouwen, het frustreren van uitbreidingsmogelijkheden en het (tijdelijk) afsluiten van aan- en afvoerwegen.

Andere insprekers maken bezwaar tegen de doorsnijding van landschappelijk waardevolle poldergebieden, de amovering van woningen, het verdwijnen c.q. de beschadiging van beschermde monumenten en tegen de barrièrewerking door de doorsnijding van relatiepatronen tussen dorpen.

Het Gewest 's-Gravenhage brengt als bezwaar naar voren dat uitvoering van tracés A en B de ontwikkeling van de woningbouwlocaties Leizo en Zoetermeer-Oost zal frustreren. De gemeente 's-Gravenhage acht tracé A/B onaanvaardbaar omdat aanleg onverenigbaar is met het verstedelijkingsbeleid van de Haagse regio. Een nieuw tracé spoort volgens inspreker evenmin met het rijksbeleid voor de Randstad en voor het Groene Hart.

De gemeente Rotterdam pleit ervoor dat bij de uitwerking van het laatste deel van tracé A/B dat loopt tot aan Rotterdam CS, rekening wordt gehouden met de voor dit gebied in ontwikkeling zijnde plannen. In dit kader verzoekt de gemeente een alternatief tracé in overweging te nemen dat is gebundeld met de geplande railinfrastructuur tussen station CS en de geplande luchthaven-terminal.

Tracé A

Veelvuldig is gewezen op de negatieve consequenties die de aanleg van tracé A zal hebben voor gebieden met een agrarische bestemming. Met name de doorsnijding van de concentratiegebieden voor de glastuinbouw (onder andere in de omgeving van Bleiswijk) die - zo vreest men - niet alleen schade zal toebrengen aan individuele tuinders, doch ook ernstige gevolgen zal hebben voor de ontwikkeling van deze gebieden, vormt voor veel insprekers, waaronder de gemeente Bleiswijk, de reden om tracé A af te wijzen.

De gemeente Rijneveld acht het ontbreken van bundeling met de bestaande infrastructuur een belangrijk nadeel van tracé A. Hierdoor treedt veel ruimteverlies en versnippering op.

De gemeenten Zoetermeer en Bergschenhoek vrezen door de aanleg van tracé A in hun uitbreidings- en ontwikkelingsmogelijkheden belemmerd te worden. Eerstgenoemde gemeente verwacht dat door aanleg van tracé A de plannen voor de ontwikkeling van woningbouw en werkgelegenheid en voor uitbreiding van randstadgroenstructuur ten oosten van haar gebied zullen worden gefrustreerd.

Het Gewest 's-Gravenhage vreest dat tracé A uiteindelijk zal gaan fungeren als de westelijke begrenzing van het Groene Hart. De geplande overgang van stedelijke bebouwing van Zoetermeer naar het Groene Hart via een aan te leggen bosrand wordt onmogelijk gemaakt.

Voorts is door een aantal insprekers gewezen op specifieke lokale gevolgen die aanleg van tracé A zal hebben, zoals het verdwijnen van een nieuwe sporthal in Benthuisen en de afbraak van huizen en bedrijven in Hazerswoude-Dorp en Hazerswoude-Rijndijk en in Koudekerk aan den Rijn.

6.2.5 Milieu-effecten

Tracé A/B

In het algemeen wordt door veel insprekers opgemerkt dat door de aanleg van tracé A/B grote schade zal worden toegebracht aan de rondom de tracés aanwezige natuur- en landschapswaarden en het leefmilieu van omwonenden door geluidsoverlast en horizonvervuiling zal worden aangetast.

Wat de aantasting van natuur en landschap betreft is herhaaldelijk gewezen op de doorsnijding van open veenweidegebieden, stiltegebieden en ecologische infrastructuren en verstoring van rust en fourageergebieden. Een en ander zal, zo wordt gevreesd, desastreuze gevolgen hebben voor flora en fauna. Daarbij valt onder andere te denken aan biotoopverlies en het verdwijnen van broedvogels.

Voorts wordt door verschillende insprekers geattendeerd op milieuhygiënische problemen die voort kunnen vloeien uit de

aanleg van de aardebaan en de bijkomende voorzieningen. Daarbij wordt o.a. gewezen op de noodzaak van een bergplaats van de uit cunetten vrijkomende grond en de schadelijke gevolgen van het gebruik van zout zeezand als ophoogmateriaal voor de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater.

Het Hoogheemraadschap Rijnland waarschuwt daarenboven voor de gevolgen van zetting van de aardebaan (toename van zoute kwel, oppersing van waterbodems) en de bedreiging die de bermsloten vormen voor de kwaliteit van het oppervlaktewater. Voorts dient men volgens deze inspreker er rekening mee te houden dat de noodzakelijke kunstwerken en de aardebaan effecten zullen hebben op de grondwaterstromen en dat verzakking van nabijgelegen kaden en dijken niet uitgesloten kan worden.

Teneinde de kans op daling van de grondwaterstand in de Haarlemmermeer zo klein mogelijk te houden, pleit het Landbouwschap ervoor bij de aanleg van het tracé damwanden te plaatsen en/of retourbemaling toe te passen.

Tracé A

Verschillende insprekers achten tracé A onacceptabel omdat zij vrezen dat aanleg van dit tracé zal leiden tot een ernstige aantasting van het landschappelijke karakter van het Groene Hart, met name de hierin gelegen open veenweidegebieden.

Een aantal insprekers, waaronder een aantal betrokken gemeenten (o.a. de gemeenten Bergschenhoek, Rijneveld en Bleiswijk) hebben in het bijzonder bezwaar gemaakt tegen tracé A omdat zij verwachten dat hun leefmilieu c.q. dat van hun inwoners als gevolg van geluidsoverlast en visuele hinder zal worden aangetast.

Het Hoogheemraadschap van Schieland brengt onder de aandacht dat de op haar beheersgebied aanwezige waterstaatkundige voorzieningen door tracé A op een groot aantal plaatsen worden geraakt en dat de te nemen maatregelen, gezien de complexiteit van het gebied, meer uitgebreid zullen moeten zijn dan in de nota HSL wordt voorgesteld.

6.3 Opmerkingen met betrekking tot tracé B (zie ook hiervoor)

6.3.1 Algemene opmerkingen tracé B

Een individuele inspreker pleit er voor tracé B zodanig aan te passen dat ook Den Haag een halteplaats wordt. Het tracé bij Amsterdam zou zodanig ontworpen moeten worden dat later aan te leggen lijnen naar Duitsland gemakkelijk kunnen worden aangesloten.

Een andere inspreker is van mening dat het tracé zodanig dient te worden geoptimaliseerd dat de Hofpleinlijn zo volledig mogelijk kan worden gebruikt.

De Rijksdienst voor de Monumentenzorg acht tracé B uit oogpunt van monumentenzorg het minst bezwaarlijk.

6.3.2 Kosten tracé B

Door onder andere de gemeente Leiderdorp wordt erop gewezen dat, voor wat betreft het tracégedeelte langs Leiderdorp een groot aantal voorzieningen ter voorkoming van overlast getroffen moet worden. Verwacht wordt dat hierdoor de aanlegkosten aanzienlijk hoger zullen uitkomen dan nu zijn geraamd.

Enkele insprekers vrezen dat zij door de aanleg van tracé B schade, in de vorm van waardedaling van hun huis en omzetverlies, zullen leiden.

6.3.3 Ruimtelijke effecten tracé B

Een groot aantal insprekers wijst tracé B af vanwege de door hen gevreesde negatieve ruimtelijke effecten van de aanleg van dit tracé.

Veel insprekers uit Leiderdorp en Zoeterwoude (waaronder een aantal acties), achten de doorsnijding van de dorpskern van Leiderdorp en de hiermee samenhangende sloop van huizen en bedrijven onaanvaardbaar. Gevreesd wordt dat door aanleg van dit tracé de ruimtelijke samenhang van deze gemeente, die volgens een aantal insprekers reeds negatief wordt beïnvloed door de A4, vrijwel geheel verloren zal gaan.

Door verschillende insprekers wordt dan ook gepleit voor een aanpassing van het tracé. Daartoe zijn verschillende voorstellen gedaan, waaronder een bundeling met de A13/A14 en ondertunneling van het betreffende tracégedeelte.

Voorts is door verschillende insprekers bezwaar gemaakt tegen het tracé omdat de aanleg ten koste zou gaan van land- en tuinbouwareaal en de betrokken land- en glastuinbouwbedrijven. Door de gemeente Zoeterwoude is in dit verband opgemerkt dat aanleg van tracé B de onlangs afgeronde ruilverkaveling Rijnstreek-Zuid teniet zal doen.

Andere insprekers wijzen in het bijzonder op de doorsnijding van het glastuinbouw-concentratiegebied Zuidhollands Glasdistrict en de ontwikkelingsgebieden voor glastuinbouw in Delft en omstreken. Om te voorkomen dat kassengebieden doorsneden worden, is er door een inspreker voor gepleit tracé B vanaf Rotterdam tot Pijnacker geheel ondergronds aan te leggen.

Een aantal gemeenten en het Gewest 's-Gravenhage wijzen er op, dat aanleg van tracé B beperkingen oplegt aan de ontwikkelingsmogelijkheden van de doorsneden ruimte.

Zo verwacht de gemeente Zoetermeer dat aanleg van tracé B de huidige ruimtelijke structuur zal aantasten en dat de plannen voor de recreatieve bestemming van de randgebieden, in het bijzonder de realisering van het Balijbos, zullen worden gefrustreerd.

Ook de gemeente Pijnacker acht zich door tracé B in haar

ontwikkelingsmogelijkheden beperkt, omdat dit tracé een gebied doorsnijdt, dat is aangewezen als ontwikkelingszone voor recreatie en natuur.

Voorts is er door verschillende insprekers gewezen op specifiek lokale ruimtelijke gevolgen van de aanleg van tracé B. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de aantasting van het beschermde gezicht van de 3 molens bij Wilsveen, het verdwijnen van de pas aangelegde golfbaan in Zoetermeer en een sportcomplex in de gemeente Zoeterwoude.

Volgens een aantal insprekers heeft tracé B ruimtelijk gezien als voordeel dat het veel beter dan tracé A gebundeld kan worden met de bestaande infrastructuur.

6.3.4 Milieu-effecten tracé B

De vele insprekers uit Leiderdorp en Zoeterwoude hebben ernstige bezwaren tegen de door hen gevreesde aantasting van het leefmilieu van omwonenden in deze gemeenten, als gevolg van de verwachte geluidsbelasting (in Leiderdorp in combinatie met de geluidsoverlast van de A4), de horizonvervuiling en de hieruit voortvloeiende waardevermindering van huizen.

De gemeenten Berkel en Rodenrijs en Pijnacker verwachten dat een groot aantal van hun inwoners te maken krijgen met aanzienlijke geluidsoverlast. Eerstgenoemde gemeente vreest zelfs dat aanleg van tracé B tot gevolg zal hebben dat het leefmilieu van bewoners van 40 woningen dermate ernstig zal worden aangetast dat sloop noodzakelijk zal zijn.

Een inspreker uit deze gemeente is van mening, dat bij de afweging ook rekening gehouden dient te worden met andere zaken die in deze omgeving geluidshinder veroorzaken, zoals de nieuwe rijksweg A13/A16, de metro Hofpleinlijn en industriegebied Rodenrijs.

De gemeente Zoetermeer plaatst vraagtekens bij de in de HSL-nota gehanteerde veronderstellingen ten aanzien van de geluidsbelasting van de HST. Volgens deze gemeente lijkt geen rekening te zijn gehouden met het feit dat het geluid van de HST een breder frequentiespectrum heeft dan het geluid van een gewone trein.

Een inspreker uit deze gemeente verwacht dat aanleg van tracé B zal leiden tot onaanvaardbare geluidsoverlast voor de bewoners van de wijk Meerzicht.

Andere insprekers wijzen erop dat ook tracé B het Groene Hart zal doorsnijden waardoor het karakter van dit landschappelijk waardevol polderlandschap zal worden aangetast. In het bijzonder worden als negatieve milieu-effecten de doorsnijding van ecologische verbindingzones ter hoogte van Stompwijk, een vogelreservaat in de Westeindepolder en de aantasting van de

openheid en het verkavelingspatroon van de veenweidegebieden in het gebied ten noord-westen van Zoetermeer en die van Midden-en Oost Delfland genoemd. Dit laatste kan volgens Stichting Het Zuidhollands Landschap voorkomen worden door het tracé zoveel mogelijk te bundelen met de Hofpleinspoorlijn. Voorts pleit deze inspreker er voor het tracé, waar dit ecologisch gezien noodzakelijk is, verdiept of in een tunnelbak aan te leggen. Ook de doorsnijding van het stiltegebied Akerdijk en Oude Leede wordt door een andere inspreker als een negatief ecologisch gevolg van tracé B aangevoerd.

Het Intergemeentelijke Samenwerkingsorgaan Midden-Holland pleit voor het treffen van extra voorzieningen om de negatieve milieu-effecten in het Groene Hart zo gering mogelijk te laten zijn. Het Hoogheemraadschap van Rijnland wijst op een aantal water-beheertechnische problemen waarmee bij de aanleg van tracé B rekening moet worden gehouden. Genoemd wordt o.a. het gegeven dat de Oude Rijn, als belangrijk afvoerkanaal niet af te dammen is en dat de Meerburgerwatering en de Nieuwe Vaart hun afvoerfunctie dienen te behouden. Voorts wordt gewezen op de consequentie dat realisatie van een aantal baggerdepots onmogelijk wordt en dat hiervoor alternatieve lokaties dienen te worden gezocht.

6.4 Opmerkingen met betrekking tot tracé C

6.4.1 Milieu-effecten tracé C

Verschillende insprekers wijzen tracé C af vanwege de schade die dit tracé aan het Groene Hart zal berokkenen.

In het bijzonder wordt gewezen op de negatieve effecten op de ecologische en landschappelijke waarden van de polders Wulverhorst, Polanen en Cattenbroek en op de rust in het kwetsbare gebied rond Haarzuilens. Voorts wordt geattendeerd op de nadelige gevolgen die tracé C zal hebben voor het Landgoed Linschoten. Hoewel de gemeente Gouda heeft begrepen dat tracé C niet meer in de besluitvorming wordt betrokken, wijst zij erop dat de nadelige visuele gevolgen en de geluidshinder voor de in aanbouw zijnde woonwijk Goverwelle versterkt zouden worden doordat het tracé boven het niveau van de woningen zou komen te liggen. De gemeente verwacht bovendien dat bij aanleg honderden woningen in een saneringssituatie terecht zouden komen. Voorts merkt inspreker op dat de aanleg van een sportcomplex op een voor de gemeente zeer gunstige lokatie door tracé C belemmerd wordt.

6.5 Opmerkingen met betrekking tot tracés D, E en G

6.5.1 Algemene opmerkingen tracés D, E en G

De provincie Noord-Brabant onderschrijft de in de HSL-nota gemaakte keuze om de tracés D, E en G niet verder in overweging te nemen.

De gemeente Roosendaal en Nispen benadrukt dat de nadelen van tracé D/E groter zijn dan die van tracé H.

Een inspreker is van mening dat bij een beslissing over tracé D/E in overweging moet worden genomen in hoeverre het mogelijk is de aanleg van de HSL te combineren met die van een Zeeland-spoorlijn.

6.5.2 Ruimtelijke effecten tracé E

De gemeente Oud en Nieuw Gastel wijst erop dat tracé E waardevolle landbouwgronden op zeer ongunstige wijze zal doorsnijden. Hierdoor zullen veel van deze gronden met daarbij behorende voorzieningen verloren gaan en zullen voor landbouw onbruikbare restructuuren ontstaan.

Voorts worden de volgende negatieve ruimtelijk effecten genoemd: het geïsoleerd raken van een aantal buurtschappen ten oosten van tracé E, het belemmeren van de ontwikkeling van recreatiegebieden in de polder Kaas en Brood en de versterking van de ecologische verbindingzones.

6.5.3 Milieu-effecten tracé E

Tracé E is voor de gemeente Oud- en Nieuw-Gastel niet acceptabel vanwege de door haar verwachte ernstige aantasting van het leefmilieu en de in het zeelei- en zandgebied aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

6.5.4 Alternatieven uit het MER

Het Waterschap IJsselmonde acht de in het MER voorgestelde oplossing het tracégedeelte van de tracés D,E,G en H vanaf Rotterdam-Lombardijen tot aan de Oude Maas in een tunnelbak aan te leggen ongewenst omdat hierdoor het waterkerend vermogen zeer sterk wordt aangetast.

De gemeente Oud- en Nieuw-Gastel huldigt het standpunt dat de landschappelijke waarden binnen haar gebied onaangetast dienen te blijven. Omdat de in milieutechnische zin geoptimaliseerde variant van tracé E hier niet aan voldoet vormt deze voor de gemeente geen aanvaardbaar alternatief.

6.5.5 Ruimtelijke effecten tracé G

De gemeente Dinteloord en Prinsenland wijst erop dat tracé G de in haar gebied aanwezige infrastructuur ingrijpend zal wijzigen en aantasten, hetgeen zij onaanvaardbaar acht. Inspreker gaat er vanuit dat bij aanleg van dit tracé alle oost-west verbindingen en agrarische verbindingswegen gehandhaafd blijven en dat ter compensatie de verbinding met Oud-Gastel via de Langeweg hersteld wordt. Daarnaast is deze inspreker van mening dat de HSL kanalen en rivieren zodanig dient te kruisen dat de beroeps- en pleziervaart hiervan geen hinder ondervindt.

6.6 Opmerkingen met betrekking tot tracé F

6.6.1 Algemene opmerkingen m.b.t. tracé F

Veel insprekers, waaronder de ANWB, spreken een voorkeur uit voor tracé F boven tracé H omdat dit tracé, vanwege de strakke bundeling met de bestaande infrastructuur, aanmerkelijk minder negatieve ruimtelijke en milieu-effecten heeft en omdat dit tracé goedkoper is dan H. Ook het feit dat het tracé de Buisleidingenstraat niet kruist wordt als voordeel genoemd.

Verschillende insprekers, waaronder de Stichting Natuur en Milieu achten het feit dat tracé F voor de Belgische overheid onbespreekbaar is een onvoldoende reden om dit tracé buiten beschouwing te laten.

Bij herhaling wordt er dan ook voor gepleit tracé F nader op zijn merites te onderzoeken en uit te werken. Daarnaast wordt er door verschillende insprekers op aangedrongen tracé F bij de Belgische regering bespreekbaar te maken.

Volgens een aantal insprekers moet dit niet onmogelijk worden geacht omdat de Belgische overheid alleen op grond van financiële overwegingen tegen dit tracé gekant is. Om dit bezwaar te ondervangen wordt gesuggereerd het probleem van de kostenverdeling van tracé F in EG-verband op te lossen.

Andere insprekers stellen voor, teneinde aan de bezwaren van de Belgische overheid tegemoet te komen, tracé F zodanig aan te passen dat deze op dezelfde plaats als tracé H bij de Belgische grens aankomt, b.v. door de bestaande spoorlijn Lage Zwaluwe-Roosendaal-Antwerpen te volgen.

Om een verantwoorde keuze mogelijk te maken, acht de gemeente Roosendaal en Nispen het noodzakelijk dat voor tracé F een lokale effectrapportage wordt opgesteld.

6.6.2 Kosten tracé F

Een inspreker is van mening dat in bilateraal overleg tussen de Nederlandse en Belgische overheid afspraken moeten worden gemaakt over de verdeling van de meerkosten die uitvoering van tracé F voor België meebrengt. Nu tracé F een goedkopere oplossing is dan de andere tracés acht inspreker het redelijk wanneer een deel van die meerkosten ten laste van Nederland komen.

6.6.3 Vervoerkundige aspecten tracé F

De provincie Noord-Brabant, de N.V. Nederlandse Spoorwegen en de Stichting Natuur en Milieu wijzen erop dat tracé F mogelijkheden biedt voor binnenlands gebruik. Doordat andere treinen ook gebruik kunnen maken van het noordelijke deel van tracé F is een aanzienlijke verbetering van de verbinding Rotterdam-Eindhoven mogelijk.

6.6.4 Ruimtelijke effecten tracé F

Door verschillende insprekers, waaronder de provincie Noord-Brabant wordt gewezen op de positieve ruimtelijke effecten van tracé F. Gesteld wordt dat de aanleg van dit tracé een bijdrage zal leveren aan de versterking van de ruimtelijke hoofdstructuur op nationaal en provinciaal niveau.

Omdat het tracé mogelijkheden biedt voor binnenlands gebruik, verwacht de provincie dat aanleg van tracé F positieve gevolgen zal hebben voor de ontwikkeling van het stedelijk knooppunt Breda en (zij het in mindere mate) van de Brabantse Stedenrij.

Door de goede bundeling met de bestaande infrastructuur zullen volgens de provincie de negatieve ruimtelijke effecten op de opbouw en het functioneren van het landelijk en stedelijk gebied in West-Brabant beperkt blijven.

Wel wijst de provincie erop dat bij de uitwerking van tracé F rekening moet worden gehouden met de stedelijke ontwikkeling van Breda in westelijke richting.

De gemeenten Heerjansdam, 's-Gravendeel, Zwijndrecht maken daarentegen bezwaar tegen tracé F vanwege de doorsnijding van dit tracé van hun (buiten)gebieden.

Voor Heerjansdam betekent aanleg van tracé F dat een sportpark en een zwembad moet worden gesloopt. De gemeente zegt noch de planologische noch de financiële ruimte te hebben om deze voorzieningen elders te realiseren.

De gemeente 's-Gravendeel wijst erop dat bij aanleg van tracé F de ruilverkaveling Hoeksche Waard moet worden stilgelegd, dat de woningbouwplannen van de gemeente worden gefrustreerd en dat een tweetal buurtschappen doorsneden worden.

Teneinde de uitbreiding van 's-Gravendeel niet onmogelijk te maken pleit de Stichting Het Zuidhollands Landschap ervoor het tracé enigszins naar het westen te verschuiven.

De gemeente Zwijndrecht acht met name de doorsnijding van de gebieden de Geer en Achterlindt en het bufferzonegebied bezwaarlijk. Voorts wijst zij erop dat het tracé vlakbij een recreatiegebied en een tweetal woonwijken zal komen te liggen.

De gemeente Prinsenbeek merkt op dat bij aanleg van tracé F aan de oostzijde van de A-16 sprake zal zijn van een onaanvaardbare barrièrewerking. Inspreker betwijfelt ten eerste of dit tracé ter plaatse op verantwoorde wijze kan worden ingepast. Indien gekozen wordt voor tracé F pleit de gemeente ervoor het betreffende tracégedeelte in een tunnel aan te leggen.

6.6.5 Milieu-effecten tracé F

Verschillende insprekers, waaronder de provincie Noord-Brabant wijzen erop dat door de strakke bundeling met bestaande infrastructuur de doorsnijding van bestaande en potentiële natuurgebieden beperkt blijft waardoor de effecten op natuur- en landschapswaarden relatief gering zullen zijn. Deze strakke bundeling heeft volgens de provincie als nadeel dat hierdoor een barrière ontstaat die negatieve gevolgen heeft voor de ecologie, al wordt volgens een andere inspreker de ecologische hoofdstructuur niet aangetast. Voorts wordt erkend dat de aanleg van tracé F relatief schadelijker gevolgen heeft voor de waterkwaliteit en de kwelstromen dan tracé H en zal leiden tot geluidsoverlast voor de woon- en werkgebieden in Zevenbergschen Hoek, Breda en Prinsenbeek. Laatstgenoemde gemeente betwijfelt of het mogelijk is op esthetisch verantwoorde wijze geluidwerende voorzieningen te treffen.

De gemeenten Hoge en Lage Zwaluwe en 's-Gravendeel vrezen dat aanleg van tracé F voor hun inwoners een te hoge geluidsbelasting tot gevolg zal hebben.

De gemeenten 's-Gravendeel en Heerjansdam maken bovendien bezwaar tegen resp. het op korte afstand passeren van het natuurgebied Groot Koninkrijk en het doorkruisen van het beschermd natuurgebied De Devel.

De gemeente Zwijndrecht vreest dat de aanleg van tracé F een verdere aantasting zal betekenen van het door de aanwezigheid van de A16 en het remplacement Kijfhoek reeds zwaar belaste woon- en leefmilieu van de gemeente.

6.7 Opmerkingen met betrekking tot tracé H

6.7.1 Algemene opmerkingen m.b.t. tracé H

De N.V. Nederlandse Spoorwegen acht het gewenst dat ook ten zuiden van Rotterdam een HSL wordt aangelegd. Inspreker is van mening dat zolang tracé F voor de Belgische overheid onbespreekbaar is, voor dit deel alleen tracé H een reële mogelijkheid is.

De ANWB is van mening dat, indien tracé F niet tot de mogelijkheden behoort, gekozen moet worden voor tracé H. Afgewogen tegen het strategisch belang van de HSL acht inspreker de gevolgen aanvaardbaar.

De N.V. Elektriciteitsbedrijf Zuid-Holland wijst erop dat bij de aanleg van tracé H gestreefd dient worden naar handhaving van de huidige ligging van boven- en ondergrondse hoogspanningsverbindingen van het bedrijf omdat wijziging van het beloop van deze verbindingen een ingrijpende, tijdrovende en kostbare aanleggenheid is.

Door verschillende insprekers zijn alternatieven aangedragen voor

zowel de tracering als de uitvoering van tracé H. Zo is herhaaldelijk, o.a. door de provincie Zuid-Holland, gepleit voor een betere bundeling met de A29.

Een aantal insprekers uit de Hoeksche Waard dringen daarenboven aan op een verdiepte- of tunneluitvoering van dit tracégedeelte.

De gemeente Roosendaal en Nispen is van mening dat nader onderzoek zou moeten worden verricht naar een variant van tracé H waarbij voor het tracégedeelte door Roosendaal gebruik wordt gemaakt van het bestaande spoor. Volgens inspreker is deze variant goedkoper, wordt de railinfrastructuur beter benut en vindt er een betere bundeling plaats met de bestaande infrastructuur, waardoor er minder restruimten ontstaan.

Een aantal insprekers pleit er voor de spoorbaan op maaiveldhoogte aan te leggen, waarbij geluidswallen en beplanting moeten zorgen voor geluidswering.

6.7.2 Kosten tracé H

Herhaaldelijk is door zowel individuele insprekers als instituties gewezen op schade die zij vrezen te lijden als gevolg van waardevermindering van onroerende goederen en (landbouw)gronden en daling van bedrijfsomzet. Deze insprekers eisen volledig schadeloos te worden gesteld.

Het Waterschap Vierlinghpolen, Fijnaart en Heijningen, de Stichting Buisleidingenstraat Zuid-Holland en N.V. Elektriciteitsbedrijf Zuid-Holland, wijzen er op dat de extra kosten die zij als gevolg van de aanleg van tracé H voor hun taakuitoefening en bedrijfsvoering moeten maken, zoals b.v. de aanpassing en wijziging van elektriciteitswerken, ten laste dienen te komen van de N.V. Nederlandse Spoorwegen of de Rijksoverheid.

Het Waterschap is van mening dat ook negatieve gevolgen van de aanleg voor de waterkwaliteit volledig vergoed dienen te worden. De Landinrichtingscommissie te Rucphen wenst gevrijwaard te worden van eventuele later, binnen de landinrichtingsprocedure toegekende schadeclaims met betrekking tot het tracé.

6.7.3 Vervoerkundige aspecten tracé H

De provincie Noord-Brabant acht het een groot nadeel dat tracé H geen mogelijkheden biedt voor binnenlands medegebruik en vindt dat onderzoek moet worden gedaan naar de mogelijkheden voor realisering van een verbindingsboog met de spoorlijn Roosendaal-Bergen op Zoom.

6.7.4 Ruimtelijke effecten tracé H

Een groot aantal insprekers maakt bezwaar tegen de negatieve effecten die optreden als gevolg van de doorsnijding van

landbouwgronden in de Hoeksche Waard en West-Brabant. Als nadelige gevolgen worden genoemd: een slechtere bereikbaarheid van een groot aantal kavels, verlies aan landbouwgrond en een verslechtering van de agrarische structuur doordat de gunstige effecten van een drietal recentelijk afgesloten ruilverkavelingsprojecten (t.w. "Willemstad", "Kruisland-Wouw en "Nispen-Schijf") door de aanleg van het tracé teniet zullen worden gedaan. Voor een aantal individuele boeren heeft een en ander omrijshade, opbrengstverlies en waardevermindering van hun bedrijven tot gevolg. In sommige gevallen wordt gevreesd dat een rendabele bedrijfsvoering niet meer mogelijk is.

Door verschillende insprekers zijn aanpassingen van het tracé voorgesteld waarmee de genoemde schadelijke ruimtelijke gevolgen beperkt zouden kunnen worden. Zo wordt er onder andere voor gepleit het tracé dichter tegen het Mark-Vlietkanaal aan te leggen en ten zuiden van Roosendaal gebruik te maken van bestaand spoor. Ook is bij herhaling voorgesteld het tracé zo strak mogelijk tegen de A29 te projecteren en het gedeelte door de Hoeksche Waard ondergronds te laten lopen.

Een aantal insprekers wijst op de langgerekte restruimten die bij aanleg dreigen te ontstaan tussen de HSL en de A29 en tussen het HSL-tracé en het Mark-Vlietkanaal. Volgens een inspreker bestaat er grote onduidelijkheid ten aanzien van de bestemming van deze restruimten. De gemeente Rotterdam pleit ervoor de HSL, met name bij Barendrecht, strakker met de A29 te bundelen en stelt in dit verband voor de ondertunneling van de Oude Maas te combineren met de in het kader van de verbreding van de A29 geplande aanleg van een tunnel voor landbouw- en fietsverkeer.

Verschillende insprekers, waaronder de provincie Noord-Brabant achten het bezwaarlijk dat het tracé door zijn hoge ligging een fysieke barrière vormt.

Een inspreker vreest dat West-Brabant hierdoor geïsoleerd zal raken, temeer omdat volgens hem het tracé slechts door een beperkt aantal wegen gepasseerd zal kunnen worden.

Een aantal insprekers wijst erop op dat op lokaal niveau door deze barrière delen van Roosendaal, Fijnaart en Heijningen en Heinenoord van elkaar geïsoleerd zullen raken.

Vanwege deze barrièrewerking is dan ook gepleit voor het op maaiveldhoogte aanleggen van het tracé.

Voorts wordt als negatief ruimtelijke effect de beperking van de gebruiksmogelijkheden van het grondgebied van de gemeenten Roosendaal en Fijnaart en Barendrecht genoemd. Laatstgenoemde gemeente ziet haar woningbouwplannen in het westelijk deel van de gemeente door de aanleg gefrustreerd. De gemeente Roosendaal attendeert erop dat aanleg van tracé H stadsuitbreiding in westelijke richting onmogelijk maakt. Deze gemeente wijst met een aantal van haar insprekende inwoners op de schade die tracé H aan het recreatiegebied "de Stok" te Roosendaal zal toebrengen.

Ook de doorsnijding van de vloeivelden van de Suikerunie wordt als een nadelig ruimtelijk effect van de aanleg van het tracé aangevoerd. De Suikerunie merkt op dat dit tot gevolg zal hebben dat vloeivelden moeten worden heringericht of verplaatst, waarvoor bestemmingsplanwijzigingen noodzakelijk zijn.

De gemeente Rotterdam wijst erop dat voor het gebied tussen Lombardijen en Barendrecht diverse spoorwegprojecten (Betuwe spoorlijn, viersporigheid Rotterdam-Dordrecht) en plannen voor aanpassing van de weginfrastructuur in ontwikkeling zijn. De gemeente dringt erop aan, ter voorkoming van verdere versnippering, al deze plannen optimaal op elkaar af te stemmen. Voorts pleit zij ervoor bij deze plannen rekening te houden met de bereikbaarheid van de tussenliggende gebieden. Dit houdt in dat de noodzakelijke wegverbindingen moeten worden gehandhaafd of optimaal moeten worden vervangen.

Het Ministerie van Defensie en de Stichting Buisleidingenstraat Zuid-Holland attenderen erop dat er kruisingen plaatsvinden met resp. een tweetal ondergrondse buisleidingen van Defensie en (op twee plaatsen) met de buisleidingenstraat. Volgens de Stichting levert het tracé geen belemmeringen op voor de bestemming van de buisleidingenstraat indien de HSL hoog wordt aangelegd.

6.7.5 Milieu-effecten tracé H

Door vele insprekers, met name uit de Hoeksche Waard, is de vrees geuit dat de HSL het leefmilieu van woonkernen die vlak bij het tracé liggen zal aantasten door geluidsoverlast en visuele hinder.

Een groot aantal inwoners uit (de omgeving van) de gemeente Cromstrijen merkt op dat de HSL, door de grote hoogte van de spoordijk het landschappelijke karakter van de Hoeksche Waard zal aantasten.

Verschillende insprekers, waaronder de gemeente Fijnaart en Heijningen, dringen er dan ook op aan dat er extra maatregelen worden genomen voor de bescherming van het (leef)milieu en dat er veel aandacht zal worden geschonken aan de inpassing van de spoordijk in het open polderlandschap. Ook in verband met de bescherming van deze belangen wordt gepleit voor een verdiepte ligging of aanleg op maaiveldhoogte en op een betere bundeling met de A29. De extra kosten die deze maatregelen met zich mee brengen mogen hiervoor geen bezwaar vormen.

Van verschillende zijden is gewezen op de negatieve gevolgen van tracé H op natuurwaarden. Zo achten enkele insprekers het bezwaarlijk dat tracé H een natuurkerngebied en enige belangrijke verbindingszones doorsnijdt, te weten tussen de ecologische kerngebieden langs het Volkerak en de natte graslanden in de stedelijke driehoek Roosendaal - Zevenbergen -

Breda. Voorts worden biotoopverlies voor zangvogels en kleine zoogdieren en de aantasting van rustgebieden van ganzen genoemd. De provincie Noord-Brabant is evenwel van oordeel dat tracé H van alle zuidelijke tracés de minst negatieve effecten heeft op de aanwezige en potentiële natuurwaarden en op het functioneren van de ecologische hoofdstructuur.

Voorts is onder andere door de betrokken waterschappen geattendeerd op een aantal waterbeheerstechnische problemen die voort kunnen vloeien uit de aanleg van de HSL. Zo wijst het Waterschap IJsselmonde erop dat in de nota niet aangegeven wordt op welke manier bij de kruising van de HSL met de Achterzeedijk en de Lindtsedijk het waterkerend vermogen van de hoofdwaterkering veiliggesteld zal worden. Volgens het waterschap kan de te kiezen oplossing milieu-technische gevolgen hebben voor het tracé-gedeelte dat aan de kruising vooraf gaat. Uitvoering van tracé H zal ook gevolgen hebben voor het water-huishoudkundig systeem binnen het beheergebied van het Waterschap Vierlinghpolen. Met het oog hierop zullen volgens het waterschap daarvoor in aanmerking komende watergangen dan moeten worden aangepast of vervangen. Het Waterschap merkt hierbij op dat het ongewenst is de aan te leggen vervangende watergangen van overwegend belang te combineren met de langs het tracé aan te leggen spoorsloot.

Verder is er door o.a. de gemeente Cromstrijen op gewezen dat door de spoordijk de gronddruk hoger zal worden. Dit kan op de lange termijn leiden tot verzilting van het grond- en oppervlaktewater, hetgeen onder meer voor de landbouw schadelijk is.

Volgens de provincie Noord-Brabant heeft tracé H op de waterkwaliteit en de kwelstromen echter relatief minder schadelijke invloed dan tracé F.

De gemeenten Binnenmaas en Cromstrijen staan stil bij eventuele milieuverontreinigende gevolgen van de bouw van de tunnels onder de Oude Maas en het Hollandsch Diep. Verwacht wordt dat de hierbij vrijkomende specie dermate verontreinigd zal zijn dat deze niet zonder meer verwerkt kan worden bij de aanleg van de baan. De gemeente Binnenmaas wenst inzicht te krijgen in de mate en de samenstelling van de verontreinigingen. Voorts wordt gewezen op de negatieve milieueffecten van bronbemaling. De verlaging van de grondwaterstand zal schade aan de landbouw toebrengen.

Een aantal insprekers wijst op negatieve milieueffecten op de aan het talud van de HSL grenzende landbouwgebieden. Genoemd worden het vrijkomen van koperslijpsel, waardoor schade zal worden toegebracht aan gewassen en het gebruik van extra onkruidbestrijdingsmiddelen omdat het onkruid van het talud zich over de aangrenzende landbouwgronden zal verspreiden.

6.7.6 Alternatieven uit het MER

De bewonersorganisatie Lombardijen en de gemeente Barendrecht pleiten er voor, ter voorkoming van verdere aantasting van het leefmilieu en ruimteversnippering, dat de HSL conform het voorstel in het MER, vanaf Rotterdam tot aan de Oude Maas ondergronds wordt aangelegd.

De gemeente Steenbergen is van mening dat de in het MER voorgestelde westelijke verschuiving, de nadelige effecten juist zal vergroten in plaats van te verkleinen.

Wanneer wordt besloten tot aanleg van tracé H dient volgens de gemeente Fijnaart en Heyningen de Dintel op de wijze zoals in het MER wordt voorgesteld te worden gekruist, omdat dan het landschappelijk karakter minder ernstig wordt aangetast.

De gemeente Oud- en Nieuw-Gastel maakt bezwaar tegen de in het MER voorgestelde milieuvariant waarbij de HSL op een grotere afstand van het Mark-Vlietkanaal op een hoogte van 7 meter komt te liggen. De bezwaren tegen tracé H met betrekking tot de herkenbaarheid en de aantasting van het landschap, zullen door deze variant niet worden weggenomen.

7 ALGEMENE REACTIES OP HET MILIEU-EFFECTRAPPORT (MER)

Voor zover de opmerkingen over het MER op de tracés betrekking hebben zijn deze ondergebracht in hoofdstuk 5. Slechts een beperkt aantal insprekers heeft in algemene termen op de Milieu-effectrapportage gereageerd.

In het algemeen wordt kritiek geuit op het MER omdat het rapport onjuiste en onvolledige informatie bevat en daardoor niet voldoet aan de Richtlijnen.

De Stichting Natuur en Milieu stelt dat bij de prognoses de vooronderstellingen expliciet en narekenbaar moeten worden weergegeven. De betrouwbaarheidsintervallen ontbreken, terwijl dit wel in de Richtlijnen wordt voorgeschreven.

Voorts is er niet een meest-milieuvriendelijk alternatief ontwikkeld en ontbreekt een nul- en een nul-plus alternatief, die volgens de Werkgroep Milieubeheer Leiden wel ingevolge de Richtlijnen, sectie 5.3.1 en 5.3.2 hadden moeten worden onderzocht. In de nota HSL ontbreekt het voorgeschreven referentiekader, aldus de Actie Inspraakgroep Bewoners Noordrand Berkel en Rodenrijs, die meent dat alternatief 2 als nul-optie had moeten worden gehanteerd. Het Bestuurlijk Overlegplatform A4/HSL Leidse regio wijst er op dat er niet of onvoldoende wordt ingegaan op activiteiten en tijdelijke voorzieningen tijdens de aanleg van de HSL, hetgeen in strijd is met sectie 5.1.2. van de Richtlijnen.

Ook vinden insprekers enkele gegevens uit het MER onjuist zoals de N.V. Luchthaven Schiphol, die opmerkt dat in het MER bij de vergelijking tussen de milieu-effecten van het treinverkeer en het vliegverkeer uitgegaan wordt van verkeerde aannames en verouderde gegevens ten aanzien van de luchtvaart. Inspreker illustreert dit door te wijzen op de emissiegegevens, die zijn berekend op basis van een DC 10, een vliegtuig met een sterk verouderde vliegtuigmotor, dat niet op de afstand Amsterdam-Parijs wordt gebruikt.

De Gemeente Barendrecht merkt op dat in het MER -op kaart D1/E1/G1/H1- wordt aangegeven dat de gemeente bezig is met de ontwikkeling van een nieuw woongebied. Het aangegeven gebied is echter al gerealiseerd. De situatie langs de Hofpleinspoorlijn is onvolledig weergegeven, aldus de Gemeente Rotterdam, wijzend op het ontbreken van de NAM-lokatie en het golfcentrum.

Een aantal insprekers, waaronder de gemeente Rotterdam, gaat in op de gegevens ten aanzien van de geluidhinder. Inspreker vindt dat bij de beoordeling van de geluidseffecten van de HSL met het zogenaamde piekniveau en trillingen rekening had moeten worden gehouden. Bovendien, aldus de Cooperatieve Vereniging van Eigenaren Meerzicht Zuid-West U.A. gaat het MER niet in op de frequentie en het spectrum van de geluidhinder. Ten gevolge van het Dopplereffect is, gegeven de veel hogere rijsnelheden, het door de HSL afgegeven frequentiespectrum veel breder dan die van

de in het MER gebruikte referentietrein (snelheid van 140 km/uur). Inspreker verwacht op basis van de Doppler-verschuiving een nadrukkelijk aanwezige fluittoon, die tot op grote afstand hoorbaar is.

Voorts wordt gewezen op het ontbreken van gegevens over de interactie tussen verschillend gearde geluidsbronnen. De gemeente Rotterdam wijst op de publicatie Cumulatie van omgevingsgeluid (ICG-reeks). Ook is er geen rekening gehouden met windsterkte en windrichtingen (voornamelijk zuid-west). De provincie Zuid-Holland schrijft dat een belangrijk gemis is dat in het MER niet duidelijk wordt aangegeven aan welke geluidcriteria het beleidsvoornemen zal voldoen. Daarnaast had rekening moeten worden gehouden met een hogere gebruiksfrequentie van de HSL.

Er wordt gevraagd om extra onderzoek. Onder andere naar het ontstaan, het voortplanten en de effecten van trillingen in de bodem; naar kwantificering per variant van het aantal te slopen huizen; naar milieuverontreiniging door verandering van de grondwaterstroom; naar de effecten van kruisingen van watergangen met tunnelbakken; de inpassing in het stedelijk gebied; het effect van aanleg van andere infrastructuur zoals verbreding van de A16 en aanleg van de Betuwelijn; de verkrijgbaarheid van de hoeveelheid zand nodig voor de aanleg van de HSL; indirecte en secundaire gevolgen van de HSL (bijvoorbeeld scheve doorsnijding kavels, ontgrondingen). De Landbouwuniversiteit Wageningen, vakgroep agrarische geschiedenis meent dat het verrichten van een archeologische inventarisatie reeds gestart kan worden. Voorts wijst deze inspreker er op dat het aspect cultuurhistorie nauwelijks of niet aan de orde is gesteld.

De Gemeente 's-Gravenhage acht het MER niet compleet omdat er geen afweging heeft plaatsgevonden tussen de lokale en nationale milieu-effecten. Bovendien schiet het MER te kort waar het gaat om het voorspellen van effecten van verschillende varianten en de wijze waarop afwegingen hebben plaatsgevonden. Als voorbeeld wijst de Werkgroep Milieubeheer Leiden op de effecten op de natuur, waarbij het onduidelijk is op welke wijze de weging heeft plaatsgevonden.

Diegenen, die in algemene termen op het MER hebben ingesproken vinden dat het MER geen allesomvattend inzicht in de lokale effecten geeft en dat het dermate globaal en onvolledig is dat van een verantwoorde beleidskeuze geen sprake kan zijn. Omdat het MER daardoor niet voldoet aan de Richtlijnen -en deze door het bevoegd gezag niet ontvankelijk had mogen worden verklaard- wordt door een aantal insprekers gevraagd om een grondige aanvullende MER.

Tenslotte merkt de Provincie Zuid-Holland op dat het MER in relatie moet worden gebracht met het Integrale MER Plan van Aanpak Schiphol en omgeving.

Alfabetische lijst van ontvangen schriftelijke meningsuitingen

110	Actie "De HSL - Protestgroep Hoogmade", Hoogmade	1.200	eensluitende reacties
301	Actie Belangenver. Meerburgerwetering, Zoeterwoude-Rijndijk	35	
280	Actie Belangenvereniging A4, Leiderdorp	2.000	
653	Actie Belangengroep Achthoven, Leiderdorp	15	
193	Actie Bestuur Golfclub Westerpark, Den Haag	250	
	Actie Bewoners mr. Bierensweg/Spoorstraat, Prinsenbeek	57	
294	Actie Brabantse landbouwers, Chr. Boerenbond, afd. Noord-Br., Wouw	65	
283	Actie Buurtvereniging Holterberg en Wildenbroek, Roosendaal	15	
279	Actie C.B.T.B. afd. Woubrugge, Woubrugge	650	
151	Actie Drie Hollandse Landbouworganisaties, Mookhoek	900	
278	Actie Inspraakgroep Bewoners Noordrand Berkel en Rodenrijs, Berkel en Rodenrijs	950	
286	Actie Kerngroep Milieu Defensie Rijnveld, Hazerswoude	3.000	
309	Actie Parochiebestuur "Meerburg" O.L.V. Onbevlekt Ontvangen, Zoeterwoude-Rijndijk	35	
98	Actie Platform Woonoverleg, Zoeterwoude	4.000	
287	Actie Samenstichting Stampersgat, Stampersgat	200	
	Actie Stichting Meerburg, Leiden	60	
128	Actie Stichting Ziekenhuizen Rijnland, Leiderdorp	100	
38	Actie Stichting Keerpunt, Roosendaal	1.500	
277	Actie Streekcommissie Hoeksche Waard, Puttershoek	750	
111	Actie Ver. Hoeksche Waards Landschap, Westmaas	3.000	
295	Actie Westerhordijkbuurt, bewonersver. de Driehoek, Rotterdam	6	
259	Actie accountantskantoor Th. Balsma, Bleiswijk	7	
282	Actie gem. Cromstrijen,	51	
244	Actie inwoners Nispen, dhr. Suikerbuyk, Nispen	4	
281	Actie inwoners Zoetermeer, mevr. M.W.A.M. Weezenaar-Abels, Zoetermeer	35	
319	Actie inwoners Roosendaal, dhr. Maas, Roosendaal	5	
284	Actiegroep TGV "Rijpwetering", Rijpwetering	1.000	
285	Actiegroep "Horizon", Leidschendam	1.000	
543	J.D. Ac henbach, Zoetermeer		
502	P.A.J.M. Adan, Roosendaal		
182	M.J.M. Aernoudts, Breda		
467	Agrarische Jongerenwerk, Roosendaal, Nispen		
694	Hr.en Mevr. Akkermans, Roosendaal		
635	Algemene Roosendaalse Woningbouwvereniging, Roosendaal		
265	Algemene Woningbouwvereniging Leiderdorp, Leiderdorp		
685	FA.Gebr. A.P. en P.C. Ammerlaan, Fijnaart		
510	M.J. Amsterdam van, Hazerswoude		
122	Anoniem,		
186	Anoniem,		
425	Anoniem, Bergschenhoek		
513	Anoniem,		
373	B.C.J. Apeldoorn, Hoogmade		
358	D. Arnouts-Sep, Roosendaal		
147	J. Ashberry, Klaaswaal		
638	B.V. Golfbaan Cromstrijen, Rotterdam		
120	T.G. Baars, Numansdorp		
355	J. Bakse, Heijningen		
426	Barendregt, Westmaas		
210	P. Barendse, Monster		
443	B.W. Bartstra, Bleiswijk		
302	Belangenver. Meerburgerwetering, Zoeterwoude-Rijndijk		
557	Belangenver. Bewoners Rondom de TGV, Numansdorp		
220	P.C. Berg v.d., Berkel en Rodenrijs		
362	P.C. Berg v.d., Zoetermeer		
25	L.A.C. Berg van den, Leiderdorp		
153	Th.J.A. Berg van de, Bleiswijk		

- 480 S. Berg van den, Roosendaal
- 565 C.R. Berg van der, Koudekerk aan den Rijn
- 661 A.C. Berg van den, Leidschendam
- 298 W.M. Berg van den, Prinsenbeek
- 558 F.L.M. Bergamin, Abbenes
- 194 H. Besling, Hazerswoude
- 551 Bestuurlijk Overlegplatform A4/HSL Leidse Regio, Leiderdorp
- 346 F.V.G. Bevort, Barendrecht
- 567 Bewoners Bloemenbuurt Berkel en Rodenrijs, Berkel en Rodenrijs
- 676 Bewoners Leeweg te Berkel en Rodenrijs, Berkel en Rodenrijs
- 434 M. Bewoners Overaseweg Breda, Breda
- 583 Bewoners van de Miening en Europaweg, Zoeterwoude
- 204 Bewoners woonwagencentra in Schiebroek en Lombardijen, Rotterdam
- 465 Bewonersgroep tegen Vliegtuigoverlast, Rotterdam
- 199 Bewonersorg. Lombardijen, Rotterdam
- 395 Bewonersorg. Schiebroekse Gemeenschap, Rotterdam
- 462 Bewonersvereniging Koningshof, Pijnacker
- 564 Bewonersvereniging Klapwijk, Pijnacker
- 579 A. Bijl, Mijnsheerenland
- 82 D. Bijleveld, Amsterdam
- 521 Bloemenveiling Westland, Naaldwijk
- 505 J. Blok, Numansdorp
- 225 P. Bodde, Barendrecht
- 160 I.C. Boer, Fijnaart
- 649 C. Boer, Maartensdijk
- 58 J.A.P. Bogaerds / Harry Bogaerds B.V., Numansdorp
- 401 W.F. Bogerd v.d., Bergschenhoek
- 353 A.P. Boheemen van, Stompwijk
- 5 Bont en Bruidsmode Van Rossum b.v., Numansdorp
- 247 B.A. Boogaard, Westmaas
- 398 P. Boon, Hazerswoude
- 332 H. Booy de, Fijnaart
- 312 B.P.M. Bos, Bleiswijk
- 299 J.A.J. Bos van den, Zoetermeer
- 43 C.J. Bosch, Leiderdorp
- 634 Bosschap, Bedrijfschap voor de bosbouw en de houtteelt, Den Haag
- 563 W.N.J.M. Bouckaert, Heijningen
- 41 A. Bra de, Roosendaal
- 529 Brabantse Milieufederatie, Tilburg
- 474 J.A. Brand van den, Roosendaal
- 206 G. Bras & Zn b.v., Fijnaart
- 116 H. en A.Z. Bree van-Wetering van de, Heijningen
- 483 J.C.A.M. Breemen van, Prinsenbeek
- 507 J.T.O. Bresters, Leiderdorp
- 365 P.N.J. Breuers, Roosendaal
- 68 L.P. Breugem, Bleiswijk
- 334 M. en J.N. Breugem - Mast van de, Bleiswijk
- 154 C.J. Breugem en Zn, Bleiswijk
- 274 R. Breumelhof, Roosendaal
- 53 P. Breure, Fijnaart
- 2 L.J. Breure van Bezooyen, Fijnaart
- 354 H.S.T. Brockhoff, Benthuisen
- 121 J.H. Broers, Den Haag
- 44 S. Broos, Kruisland
- 447 M.C.J. Broos, Roosendaal
- 396 C. Bruijn de, Leiderdorp
- 328 Bruines, Zoeterwoude

- 177 J. Bruines-Kortekaas, Zoeterwoude
- 131 J.W. Bruning, Leiden
- 415 C.P. Brus, Pijnacker
- 178 C. en J. Bruyn de, Kruisland
- 666 A. Buijs, Roosendaal
- 405 J.D. Buitenhuis, Lissbroek
- 96 R.M.C. Bulk van den, Berkel en Rodenrijs
- 431 Bureau Stg. Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland, Roosendaal
- 515 Burggolf B.V., Adv. Stibbe, Blaisse & De Jong, Amsterdam
- 658 M.F. Bus, Breda
- 219 M.M.A. Buse, Santpoort
- 485 W.J. Buth-de Roon, Amsterdam
- 188 H. Butter den, Abbenes
- 233 J. Buuron, Bergen op Zoom
- 422 CBS Boterdorp, Bergschenhoek
- 660 CBTB Kring West-Brabant, NCB Kring Roosendaal en Zevenbergen, Willemstad
- 85 CDA, afdeling Wouw, Wouw
- 394 CDA, afdeling Dinteloord, Dinteloord
- 517 CDA, afdeling Bergschenhoek, Bergschenhoek
- 24 I.M. Camman-Vegter, Numansdorp
- 317 R.J. en Th.J. Carriere - Schaik van, Leiderdorp
- 400 G.J. Castelijns, Rijpwetering
- 617 E.M.Th. Celie, Prinsenbeek
- 114 L.M.H. Cleef van, Leiden
- 611 S. Coertjens-van Loon, Breda
- 49 A. Coevering v.d.-v. Heesewijk, Berkel en Rodenrijs
- 576 J.C. Constandse, Nispen
- 511 Coop. Bloemenveiling "Berkel en Omstreken" B.A., Bleiswijk
- 337 Coop. Tuinbouwveiling R.B.T. b.a., Breda
- 48 Coop. Ver. v. Eig. Meerzicht Z.W. U.A., Zoetermeer
- 477 Coop. Vereniging Suiker Unie U.A., Breda, Breda
- 509 Coop. groenten- en fruitveiling De Kring, Bleiswijk
- 704 A.F. Crama, Koudekerk aan den Rijn
- 624 D66, afdeling Hoeksche Waard, Oud-Beijerland
- 672 M.C.M. Daamen en P. van Nieuwenhuyzen, Heijningen
- 471 M. Daane, Pijnacker
- 664 R.J. Dam van, Delft
- 18 R.J. Dam van, juridisch advies- en incassobureau, Delft
- 409 Damsigt B.V., Adv. Buruma Maris Scheer Van Solkema, Den Haag
- 687 B. Dane, Willemstad
- 639 De Groenen, Amsterdam
- 57 A.J. Dekker, Numansdorp
- 684 J.E.L. Dekkers, Stampersgat
- 501 W. Diederiks, Zoeterwoude
- 372 G.H.J. Dijk van, Hazerswoude
- 427 P.R. Dijk van, Bergschenhoek
- 692 J.P. en C.J.M. Dijk van, Bergschenhoek
- 383 D. Dijkstra, Delft
- 656 H.A. Dingjan, Leiderdorp
- 134 H.E.L. Dinsbach, Zoetermeer
- 211 C. Dongen van, Bergen op Zoom
- 620 A.M. Doorn van en bewoners Kolenbrandersstraat, Breda
- 184 J.T. Dopper, Leiderdorp
- 100 J.H. Drenth, Roosendaal
- 172 Drie H.L.O. Midden Zuid-Holland, Leidschendam
- 696 L. Duivenbode, Barendrecht
- 349 P. Duivenvoorden, Abbenes
- 652 G.H. Duuren van, Zoetermeer

593 F. Duyn van, Pijnacker
 366 P. Eekelen van, Roosendaal
 227 L. Egmond van, Leiderdorp
 252 Th.H. Egmond van, Leiderdorp
 125 P. en C. Eijk van der, Bleiswijk
 481 H.P.A. Elshout, Prinsenbeek
 497 C. Elshout, Prinsenbeek
 60 Energiebedrijf Noord-Holland nv PEN, Alkmaar
 406 J.A.M. Ernest - de Meijer, Stampersgat
 236 A. Es van, Abbenes
 336 H.M. Es van, Abbenes
 313 A.J.G. Est van, Heijningen
 31 W.J. Ettema, 's-Hertogenbosch
 430 C.A. Eveleens, Abbenes
 181 J.Ch.M. Evers, Fijnaart
 235 FNV, Afdeling Fijnaart, Fijnaart
 212 L. Faaij, Breda
 541 T.T. en M.J.Q. Faber en Verburg, Den Haag
 539 Fietsersbond enfb, Woerden
 516 A. Flippo, Leiden
 289 J. Fluit van de, Leiden
 34 Frambach, Leiderdorp
 157 Garage Verkuil bv, Leiderdorp
 19 J.L.M. Geenen, Brussel
 580 J.L.M. Geenen, Brussel
 84 C.T.M. Geest v.d., Zoeterwoude
 105 H.J. Geffen van, Roosendaal
 123 G.A. en J.C.A. Geluk, Nieuw-Vennep
 388 Gem. 's-Gravendeel, 's-Gravendeel
 436 Gem. Alkemade, Roelofarendsveen
 321 Gem. Barendrecht, Barendrecht
 637 Gem. Bergen op Zoom, Bergen op Zoom
 472 Gem. Bergschenhoek, Bergschenhoek
 612 Gem. Berkel en Rodenrijs, Berkel en Rodenrijs
 456 Gem. Binnenmaas, Maasdam
 531 Gem. Bleiswijk, Bleiswijk
 142 Gem. Breda, Breda
 304 Gem. Cromstrijen, Numansdorp
 392 Gem. Delft, Delft
 546 Gem. Den Haag, Den Haag
 457 Gem. Dinteloord en Prinsenland, Dinteloord
 433 Gem. Fijnaart en Heijningen, Fijnaart
 230 Gem. Gouda, Gouda
 180 Gem. Harmelen, Harmelen
 192 Gem. Heerjansdam, Heerjansdam
 682 Gem. Hooge en Lage Zwaluwe, Hooge Zwaluwe
 559 Gem. Jacobswoude, Leimuider
 535 Gem. Leiden, Leiden
 581 Gem. Leiderdorp, Leiderdorp
 463 Gem. Leidschendam, Leidschendam
 369 Gem. Moerhuizen, Zevenhuizen
 64 Gem. Nieuwerkerk aan den IJssel, Nieuwerkerk aan den IJssel
 545 Gem. Oud en Nieuw Gastel, Oud Gastel
 165 Gem. Oudenbosch, Oudenbosch
 449 Gem. Pijnacker, Pijnacker
 589 Gem. Prinsenbeek, Prinsenbeek
 538 Gem. Rijneveld, Hazerswoude-Rijndijk
 706 Gem. Roosendaal en Nispen, Roosendaal
 377 Gem. Rotterdam, Rotterdam

560 Gem. Steenbergen, Steenbergen
 632 Gem. Strijen, Strijen
 39 Gem. Vleuten-De Meern, Vleuten
 231 Gem. Willemstad, Willemstad
 37 Gem. Woerden, Woerden
 530 Gem. Wouw, Wouw
 548 Gem. Zoeterwoude, Zoeterwoude
 663 Gem. Zoetermeer, Zoetermeer
 248 Gem. Zundert, Zundert
 556 Gem. Zwijndrecht, Zwijndrecht
 333 Gereformeerde Gemeente Leiderdorp, Koudekerk aan den Rijn
 503 J.M. Gerritsen, Hazerswoude
 305 Gewest 's-Gravenhage, 's-Gravenhage
 139 A.B. Goede de, Voorburg
 215 A.C. Gouman, Barendrecht
 6 P. Govers, Leiderdorp
 208 G.C. Graaf van de, Willemstad
 461 H.S. Graniewski-Wijnands, Zoeterwoude
 404 C. Gravendijk 's-, Oud Gastel
 189 Groen Links Breda, Breda
 296 Groen Links, afdeling Alkemade, Alkemade
 566 Groen Links, Leiderdorp, Leiderdorp
 584 Groen Links Bergen op Zoom / TGV Nee ZuidWest, Bergen op Zoom
 77 A.E. Groenenberg, Klaaswaal
 260 J.G. Groenewegen, Nootdorp
 367 A. Groot de, Benthuisen
 421 H.M.v.L. en C.B.T.B., Kring Hoeksche Waard, Mookhoek
 439 Haags Milieu Overleg, Den Haag
 595 R. Haarlem van, Den Haag
 359 R. Haffmans, Amsterdam
 550 J.C. Haije, Diemen
 402 N.A. Haket, Pijnacker
 119 E.L.J. Hal van, Zoetermeer
 413 Handelskwekerij Damsigt b.v., Roosendaal
 424 R. en J.L. Hannina en Jacobs, Delft
 173 J.A. en J. Hartman-Wegen van de, Heijningen
 101 W.D. Hartog den, Leiderdorp
 606 R.A. Hartog den, Zoeterwoude
 258 M.J.F.M. Hasselt van, Oestgeest
 217 M.P. Haven van der, Hazerswoude
 297 C.J. Haven van de, Hazerswoude
 553 Heemkundige Kring "Fijnaart en Heijningen", Fijnaart
 70 R.J. Heijink, Zoetermeer
 28 M.G.E. Heijmans, Kruisland
 89 U. Heijn-v.Kuijk, Mijnsheerenland
 12 H. Heijnen, Numansdorp
 705 J.J. Helder, Koudekerk aan den Rijn
 138 R.A. Helleman, Zoetermeer
 380 J.N.M. Henneken, Maarssen
 171 C. Herk van, Rotterdam
 205 A.J.P.J. Herp van, Kruisland
 619 A.J. Herweijer, Klaaswaal
 97 W.F. Heuvel van den, Leiderdorp
 269 M.G.E. Heymans, Kruisland
 454 C.J.A.M. Hiel-Piet, Zoeterwoude
 331 P. en H. Hoek v.d. - Kralingen, Fijnaart
 168 P. Hoesel van, Hoogmade
 444 A. Hoeven van der-Ruiter, Hazerswoude-dorp
 599 M.F. Hof-Sanders, Westmaas

- 74 M. Hofma, Heijningen
- 107 J. Hollander den, Zoeterwoude
- 221 C. Hollander den, Koudekerk
- 191 Holtlant, bewonersvereniging, Leiderdorp
- 308 R. Holwerda, Pijnacker
- 607 Hoofdinsp. v.d. volksgezondheid voor de hygiene v.h. milieu,
Leidschendam
- 491 W. Hoogeveen en anderen, Hazerswoude Dorp
- 440 Hoogheemraadschap West-Brabant, Breda
- 470 Hoogheemraadschap van Rijnland, Leiden
- 631 Hoogheemraadschap van Schieland, Rotterdam
- 621 M. Hoondert, Breda
- 408 R. Horst van der, Zoeterwoude Rijndijk
- 441 M.H.L. Hounjet, Hoogmade
- 45 H.J. Houten van, Dieren
- 144 Huiser, Hoogmade
- 133 A.A. Huisert, Maelen
- 387 J.M. Huisman, Barendrecht
- 452 A.S. Huisman, Westmaas
- 435 Huurdersver. "Fijnaart en Heijningen", Heijningen
- 371 G. IJtsma, Klaaswaal
- 407 P.R. Impens, Heijningen
- 330 Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland, Gouda
- 508 Intergemeentelijk Overlegorgaan Rijnstreek, Alphen a/d Rijn
- 588 Interkerkelijke Werkgroep Conciliair proces, Naaldwijk
- 130 Jachthaven "De Noord Aa", Hoogmade
- 251 A. Jansen-Zevenbergen, Leidschendam
- 143 M.A. Janssen, Rotterdam
- 397 C. Jong de, Oud-Beijerland
- 506 J.L.T. Jong de, Leiderdorp
- 520 K. Jong de, Zoetermeer
- 678 J.L. Jong de, Bleiswijk
- 695 C.P. Jong de, Prinsenbeek
- 200 R.A. en L.M. Jong de en Kock de, Berkel en Rodenrijs
- 345 A. Jongh de, Rotterdam
- 3 R.E. Jungeling, Zoetermeer
- 99 KNOV, district Westelijk Noord-Brabant, Helmond
- 195 Kamer v. Koophandel en Fabrieken voor A'dam/Haarlem & omstr.,
Amsterdam
- 537 Kamer v. Koophandel voor Midden-Holland, Gouda
- 544 Kamer v. Koophandel en Fabrieken voor Delft en omstr., Delft
- 555 Kamer v. Koophandel en Fabrieken voor Zuid-Holland zuid,
Dordrecht
- 633 Kamer v. Koophandel en Fabrieken voor R'dam en Beneden-Maas,
Rotterdam
- 59 Kamer v. Koophandel Den Haag, Den Haag
- 343 Kamer v. koophandel en Fabrieken voor Rijnland, Leiden
- 79 W.L.J. Kamp, Heijningen
- 159 S. Kampen van, Amsterdam
- 276 Katholieke Bond van Ouderen, Zuid-Holland, Bergschenhoek
- 469 Katholieke Land- en Tuinbouwbond, de Meerlanden, Naaldwijk
- 699 H.P.J.M. Kerkhof en anderen bewoners Klarenberg, Breda
- 325 Kerngroep Milieudefensie Benthuisen, Benthuisen
- 250 J. Keur v.d., Mijnsheerenland
- 62 W. Kierdorff, Zoetermeer
- 488 C. Kinkel en anderen, Hoogmade
- 504 G. Klauw van de, Leiderdorp
- 145 T. Kleyn van de, Rijpwetering
- 175 A.F. Klijnhout, Zoeterwoude

- 604 L.J.J.M. Klijs, Roosendaal
- 527 A.J. Kloet, Breda
- 667 Klugt Van der Hollandplant BV, Bergschenhoek
- 512 Klugt-Bleiswijk v.d., Bleiswijk
- 150 N. Knaap van der, Bleiswijk
- 16 G.L. Knol, Heinenoord
- 316 C. Knook, Fijnaart
- 418 R.F.A. Koenen, Den Haag
- 270 F. Kofoed, Nieuw-Vennep
- 674 J.G. Kok, Zoetermeer
- 623 J. Koliijn, Oude Wetering
- 636 G.C.H. Kolk, Berkel en Rodenrijs
- 701 H.G. en H.L. Kolsteren-Smits, Prinsenbeek
- 255 A. Koning de b.v., Bleiswijk
- 290 J.H.D. Koning de, Numansdorp
- 594 Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, Den Haag
- 622 Kontakt Commissie Princenhage, Breda
- 113 C. Kooij, Nieuwe Wetering
- 644 M. en H. Kooij en Os van, Leiderdorp
- 522 L. Koolhaas, Bleiswijk
- 240 H.J.P. Koopman, Rijswijk
- 466 A.A. Kooter, Hazerswoude-Dorp
- 364 Kopersvereniging De Ark, Zoetermeer
- 598 Kopersvereniging Florazoom, Zoetermeer
- 647 Kopersvereniging "Floriant", Leidschendam
- 187 N.P. Korteland, Barendrecht
- 223 H. Kossen, Leiderdorp
- 496 J.A. Kouwenberg, Bavel
- 22 H. Kraakman van Zijp, Voorhout
- 7 W. Kranenburg, Leidschendam
- 237 C.J.J. Krijnen, Nispen
- 10 G.G. Kroon, Den Haag
- 264 F.C. Kroon, Weteringbrug
- 640 A. Kroon, Woubrugge
- 218 M.M. Kuijf, Breda
- 568 D.H. Kuijper, Hazerswoude
- 650 W.F.D.M. Kuipers, Roosendaal
- 324 J.P.G. Kuipers, Puttershoek
- 137 Y. Kwast, Klaaswaal
- 256 Kwekerij Meeslouwer, Stompwijk
- 229 L.T.B. - Afdeling Rijpwetering, Rijpwetering
- 344 L.T.B. afdeling Nootdorp, Nootdorp
- 438 L.T.B., afdeling Hoogmade, Roelofarendsveen
- 320 La Gro Adv.namens Glastuinders uit Bleiswijk, Bergschenhoek, Alphen aan den Rijn
- 419 M.J. Laarhoven, Zoetermeer
- 375 H. Lammers, Mijnsheerenland
- 416 N.A.W. Lamsweerde van, Zoetermeer
- 339 Land- en Tuinbouwvereniging Leidschendam, Leidschendam
- 437 Landbouwschap, Den Haag
- 486 Landbouwschap, Gewestelijke Raad Noord-Holland, Haarlem
- 487 Landbouwschap, Gewestelijke Raad Noord-Brabant, Tilburg
- 448 Landbouwuniversiteit Wageningen, vakgroep Agrarische Gesch., Wageningen
- 158 R.G.M. Landgraf, Benthuisen
- 232 Landinrichtingscommissie, Rucphen
- 484 Landinrichtingscommissie Hoekse Waard-Oost, Klaaswaal
- 533 Landinrichtingscommissie, project IJsselmonde, Klaaswaal
- 534 Landinrichtingscommissie, project Rijnstreek-Zuid, Gouda

- 242 J. Landman, Den Haag
- 500 C. Laurijsse, Kruisland
- 136 P.C. Laurijssen, Nispen
- 468 Lawn Tennis Club Triomf, Bergschenhoek
- 1 A Leeuwen van, Westmaas
- 224 A.A. Leeuwen van, Driebergen
- 234 C.H.J. Leeuwen van, Hoogmade
- 420 A.A. Leeuwen van, Driebergen
- 569 J.J.A. Leeuwen van, Benthuisen
- 94 J. Leguijt Sr., Willemstad
- 363 Leiderdorpse Ondernemersvereniging, Leiderdorp
- 571 J.A.M. Lelieveldt-Somers, Koudekerk aan de Rijn
- 582 P. Lemoine, Heerjansdam
- 127 H. Liere van, Leiderdorp
- 532 J.A. Liere van, Hoogmade
- 592 H.J. Linde van der, Leiderdorp
- 323 F.J. Luxembourg jr., Fijnaart
- 610 J. Maarl van der, Nieuw Venne
- 207 Maatschap Vrolijk, Fijnaart
- 228 R.J.A. Malgo, Klaaswaal
- 691 C.J.M. Mangelaars, Nispen
- 83 J.N.Th. Manshande, Leiderdorp
- 450 J.A. Mast, Klaaswaal
- 80 J.P. Mast van der, Fijnaart
- 459 Medisch Kleuterdagverblijf Margriet, Leiderdorp
- 292 W. Meens-Willemsen, Roosendaal
- 370 E.C. Meer van, Nispen
- 203 C.P.M. Meer van der, Hoogmade
- 254 W.G.N. Meer van der, Leiderdorp
- 657 M.G. Meer-Duin van de, Leiderdorp
- 340 P. Meeusen, Wou
- 291 H.M.A. Meijer de, Stampersgat
- 50 W. Merbel van de, Fijnaart
- 648 H.H. Merison, Graauw
- 273 A.J.M. Merrienboer van, Stampersgat
- 605 Milieu Economie Maatschappij, Amsterdam
- 552 Milieudefensie, Kerngroep Zoetermeer, Zoetermeer
- 629 Milieudefensie Alkemade, Roelofarendsveen
- 389 Milieufederatie Noord-Holland, Zaandam
- 615 Milieuvereniging Oosterhout, Oosterhout
- 72 P.A. Milikan, Dinteloord
- 86 Min. v. Def. Dienst Gebouwen, Werken en terreinen, Dir. Br., Breda
- 403 Min. v. VROM, Dir. Volkshuisvesting Noord-Holland, Haarlem
- 577 O. Mink de, Warmond
- 156 P. Mol, Stampersgat
- 688 P. Molenaar, Bergschenhoek
- 241 H.J. en M.W. Molendijk - Walraven, Barendrecht
- 361 M.J. Mooren, Rijpwetering
- 201 M. Mostert, Bleiswijk
- 602 G.A.J.M. Mourits, Hazerswoude-dorp
- 322 O. Mouwen, Roosendaal
- 385 N.V. Electriciteitsbedrijf Zuid-Holland, Voorburg
- 378 N.V. Luchthaven Schiphol, Luchthaven Schiphol
- 608 N.V. Nederlandse Spoorwegen, Utrecht
- 654 Natuur- en recreatieschap IJsselmonde, Barendrecht
- 341 Nederlandse Bond van Plattelandsvrouwen, Klaaswaal
- 376 Nederlandse Fruittelers Organisatie, Den Haag
- 464 Nederlandse Bond van Plattelandsvrouwen, Fijnaart en Heyn.,

Fijnaart

- 489 Nederlandse Christen Vrouwenbond, afdeling Heijningen, Heijningen
- 56 Nederlandse Bond van Plattelandsvrouwen, Agr. cie Noord-Br., Willemstad
- 590 W. Net van der, Barendrecht
- 683 G.H. Nieuwenhuis en N. de Vos en P. Vijfhoek, Heijningen
- 310 P.M. Nieuwstad, Benthuizen
- 117 F. Nijs de, Nispen
- 152 Noordbrabantse Christelijke Boerenbond, Oudenbosch
- 65 C.T. Nouwen, Bergschenhoek
- 492 J.P. Nouws, Breda
- 14 I. Nuotter, Leiderdorp
- 693 C.J. en M.C.W. Oers van - Tilburg van, Roosendaal
- 670 J.J.M. Onderwater, Zoeterwoude
- 526 Ontwikkelingsmaatschappij Nieuw-Rotterdam Airport NV, Rotterdam
- 429 C.N. Oomen, Prinsenbeek
- 659 E.J. Oomen, Breda
- 414 C.J. Ooms, Hazerswoude
- 69 C. Oostdijck, Heyningen
- 81 L.A. Oostdijck, Heijningen
- 13 A.C.A.M. Oosterhout van, Roosendaal
- 213 J. Oosterhout van, Breda
- 26 H.R. Opdenberg, Leiderdorp
- 253 Overlegorgaan Hoeksche Waard, Oud-Beijerland
- 412 Overlegorgaan Agrarische Belangen, Pijnacker, Pijnacker
- 9 M.J.P. Paardekooper, Zoeterwoude
- 668 W.C.P. Paassen van, Voorburg
- 626 Partij van de Arbeid, afdeling Prinsenbeek, Prinsenbeek
- 303 J.J. Perdaems, Dinteloord
- 267 P.C.M. Persoon, Rotterdam
- 702 J. en L. Peters, Breda
- F.J. Peterse- Bos
- 249 Plattelands Jongeren Zuid, Afd. Fijnaart en omstr., Willemstad
- 675 M.R. Poel van der, Berkel-Rodenrijs
- 55 M. Pool, Amsterdam
- 166 H.J. Popering van, Klaaswaal
- 381 L. Poulon, Voorburg
- 288 A. Pouw, Roelofarendsveen
- 102 J. Pouw Kraan van der en E. Verschoor, Nieuwe Wetering
- 148 H.P. Preesman, Maasdam
- 73 P.A. en L. Prins, Numansdorp
- 327 E. Prooy, Leiderdorp
- 432 Prov. Noord-Holland, Haarlem
- 318 Prov. Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch
- 665 Prov. Zuid-Holland, Den Haag
- 536 Provinciale Veilingorganisatie Zuid-Holland, Zoetermeer
- 275 R.K.V.V. 'Meerburg', Zoeterwoude
- 614 ROVER vereniging reizigers openbaar vervoer, Den Haag
- 499 J. Raaf van der, Numansdorp
- 8 A. Raaijmakers, Roosendaal
- 40 M. Ravestijn-van der Maarl, Hoofddorp
- 30 B. Ree v.d., Numansdorp
- 627 Regionaal Overleg Amsterdam, Amsterdam
- 92 C. Reijnders v.Est, Heijningen
- 271 H. Remmerswaal,
- 697 W.R. en W. Rhee van de - Huijgen, Barendrecht
- 140 P.R. Riedijk, Klaaswaal
- 591 C. Rijen van, Nispen
- 52 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort

390 Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist
 473 A.M. Rodenburg, Berkel en Rodenrijs
 578 A. Rodenburg-Mostert, Pijnacker
 307 S. Roest, Leiderdorp
 170 F.J. Rombouts, Heijningen
 222 D.W. Romph de, Westmaas
 643 C.J. Romph de, Numansdorp
 15 J. Rooij de, Leiderdorp
 306 P.J. Rotteveel, Rijpwetering
 374 J.G. Ruijter de, Westmaas
 428 SGP, kiesvereniging Leiderdorp, Leiderdorp
 679 J.A. Sangers, Bleiswijk
 42 F. Sassen, Zoetermeer
 575 R.H.I. Schaik van, Berkel en Rodenrijs
 703 A.W. Schalk, Prinsenbeek
 176 W.J.M. Schalks, Leiderdorp
 76 H.C. Scheffer, Den Haag
 197 M. Schildkamp-Kruihof, Barendrecht
 71 A.P. Schilperoord, Mijnsheerenland
 542 Th.J.T. Schoemaker, Numansdorp
 686 Gebr. Schoenmakers, Breda
 272 F.C.J. Schoonebeek, Leidschendam
 315 J.H. Schram, Numansdorp
 262 A.J. Schutter, Oud-Beijerland
 446 G. Schutter de, Dinteloord
 690 A. Schutter de, Heijningen
 61 Semperflorens b.v., Tuincentrum en Boomkwekerij, Roosendaal
 417 Shoulder en Breugel, Numansdorp
 226 C.H. Slabbekoorn, Willemstad
 329 H.C. Slegtenhorst, Leiden
 155 W. Slootweg, Abbenes
 263 J.B. Sluyter, Numansdorp
 680 L.G.E. Smid, Den Haag
 524 R.J.J.M. Smits, Kruisland
 677 J.H. Smits en twee anderen, Bleiswijk
 646 J.D. Snaauw, Zuid-Beijerland
 75 Th.A.J. Snel, Roosendaal
 445 G.Th. Snel, Zoetermeer
 266 Socialistische Partij, Rotterdam
 379 Socialistische Partij, afdeling Roosendaal, Roosendaal
 91 J. Sonneveld, Hazerswoude
 261 M. Sonneveld, Zoetermeer
 368 A.W. Sprang van, Willemstad
 493 J. Sprang van, Fijnaart-Heijningen
 453 A. Spruit-Hardus, Roelofarendsveen
 21 M.A.P.B. Sprundel van, Dinteloord
 238 E. Spruyt, Mijnsheerenland
 239 G. Spruyt-Schaap, Mijnsheerenland
 66 J.P. Steeneveld, Nootdorp
 90 A.A. Steenwijk, Abbenes
 95 C. Steenwijk, Abbenes
 293 A. Steenwijk, Abbenes
 88 C.A. Sterre van der, Bleiswijk
 216 W. Steur de, Zeist
 11 Stg. "Meer-Historie", Vijfhuizen
 109 Stg. "Sport en Cultuur Benthuisen", Benthuisen
 209 Stg. "Vrije School Roosendaal", Roosendaal
 214 Stg. Centraal Comité Anti-Bulderbaan, Rotterdam
 112 Stg. G. Ribbius Peletier Jr., Woudenberg

- 618 Stg. Het Zuidhollands Landschap, Rotterdam
- 423 Stg. Katholiek Onderwijs Bergschenhoek, Bergschenhoek
- 342 Stg. Natuur en Milieu, Utrecht
- 547 Stg. Natuur- en Milieuwacht, Berkel en Rodenrijs
- 681 Stg. Rechtsbijstand, namens 54 cliënten, Tilburg
- 525 Stg. Schinkeldijk, Koudekerk aan den Rijn
- 523 Stg. Vaarroute Binnenwateren West-Brabant, Terheijden
- 603 Stg. Vrienden van Heersjansdam, Heerjansdam
- 115 Stg. Wijkopbouworgaan "Tuinstad Slotermeer", Amsterdam
- 630 H. Stoof, Roosendaal
- 163 K.D.C. Straalen van, Zoetermeer
- 495 A.J.M. Straathof, Hoogmade
- 671 P.D. Stuurman, Goirle
- 20 M. Swaan, Rijswijk
- 490 H.A.M. Swart de, Breda
- 382 M.H.F.Th. Swinkels, Spijkenisse
- 335 T. Talsma, Leiderdorp
- 572 A. Tas van der, Berkel en Rodenrijs
- 17 M. Termeulen-Straathof, Oude Wetering
- 645 J.L. Terwey, Pijnacker
- 161 E. Tex den, Zoeterwoude
- 360 Theunisse bv, Steenberg
- 23 J.C.D. Thiermann, Zoeterwoude
- 613 R. Tichelaar, Breda
- 518 J.J. Tiedema, Leiderdorp
- 63 P. Tilburg van, Roosendaal
- 348 C.P.M. Tilburg van, Roosendaal
- 475 J.J. Timmers, Fijnaart
- 141 A.D.W. Toeter, Klaaswaal
- 669 J. Tol van, Abbenes
- 519 I.R. Ton, Klaaswaal
- 311 Tonkelaar den, Hazerswoude
- 118 J. Tonneman, Leiderdorp
- 596 Tuinbouwstructuurkommissie Zuid-Holland, Den Haag
- 174 F.M.P. Tuinder, Numansdorp
- 245 J. Uil, Klaaswaal
- 625 A. Uilenberg, Rijpwetering
- 326 J.M.M. Uytdewilligen, Roosendaal
- 167 L. Valk v.d., Zoeterwoude
- 33 F.E. Valk van der, Leiderdorp
- 514 A.A.C. Valk van der, Den Haag
- 51 R.J. Veenema, Rijswijk
- 356 C.J. Veld in 't, Berkel en Rodenrijs
- 451 J. Veld in 't, Westmaas
- 54 P.E.M. Velden van der, Roosendaal
- 478 Ver. Benegora leefmilieu v.z.w., Putte
- 391 Ver. De Hollandsche Molen, Amsterdam
- 600 Ver. Milieudefensie, Kerngroep Den Haag, Den Haag
- 609 Ver. Milieugroep Moerdijk, Moerdijk
- 190 Ver. Regionaal Onderzoek Centrum "Westmaas", Westmaas
- 183 Ver. voor Natuur- en Milieubescherming Noordrand Rotterdam, Rotterdam
- 458 Ver. voor Protestants Christelijk Onderwijs te Bergschenhoek, Bergschenhoek
- 597 Ver. voor Natuur- en Milieubescherming Pijnacker, Pijnacker
- 386 A.A. Verheijen en J.P. Verheijen, Heijningen
- 126 P.S.H. Verhoeven, Mijnsheerenland
- 357 C. Verkerk-Dingjan, Hazerswoude
- 410 F. Verra, Leiden

- 35 N.A. Versluijs, Zoetermeer
- 246 M.A. Verweijen, Nieuw-Beijerland
- 586 P.E.J. en P.M.M. Verwiel en Schmeits, Zoetermeer
- 179 L.H. Vink, Numansdorp
- 561 C.J.M. Vis, Den Haag
- 185 J.G. Visser, Barendrecht
- 662 P.E. Visser, Leiderdorp
- 87 C.V. Visser Leeuwenburgh, Numansdorp
- 655 C. Vissers, Etten-Leur
- 103 J.J. Vlieger de, Heinenoord
- 411 N. Vliet van, Bleiswijk
- 350 J.H.M. Vlist van der, Den Haag
- 549 Voetbalvereniging M.M.O., Hoogmade
- 149 E. Vogel, Roosendaal
- 169 L. Vogel, Numansdorp
- 442 Vogelwerkgroep Zoetermeer, Zoetermeer
- 338 Volkstuinvereniging "Benthuizen", Benthuizen
- 300 J.A.M. Voort van der, Bleiswijk
- 32 C.M.M. Vos, Roosendaal
- 673 G. Vos de, Fijnaart
- 67 R. Vries de, Roosendaal
- 129 J.A. Vrijdag, Roosendaal
- 573 J.H.F. Vrijmoed, Koudekerk aan de Rijn
- 202 Vrouwen Adv. Cie. voor de woningbouw, Zoeterwoude, Zoeterwoude
- 243 Vrouwen Adv. Cie. voor de woningbouw, Leiderdorp, Leiderdorp
- 268 J.C. Waard de, Leidschendam
- 585 R. Walsem van-Gruter, Leiderdorp
- 46 Waterschap Groot-Haarlemmermeer, Hoofddorp
- 93 Waterschap de Groote Waard, Klaaswaal
- 135 Waterschap De Mark-Vlietlanden, Roosendaal
- 146 Waterschap IJsselmonde, Barendrecht
- 164 Waterschap Meer en Woude, Zoetermeer
- 196 Waterschap Zoomvliet, Steenbergen
- 198 Waterschap Vierlinghpolders, Fijnaart en Heijningen
- 601 Weidevogelwacht Rijpwetering e.o., Oud Ade
- 104 Werkgroep Verontruste Abbenessers, Abbenes
- 384 Werkgroep Milieubeheer Leiden, Leiden
- 587 Werkgroep "Behoud Landschap Leidschendam/Nootdorp",
Leidschendam
- 616 Werkgroep Conciliair Proces Pijnacker, Pijnacker
- 628 Werkgroep "Geen HSL door het Groene Hart", Koudekerk aan den
Rijn
- 651 Werkgroep Conciliair Proces Stompwijk, Stompwijk
- 314 P.C.M. Wesel van, Roosendaal
- 700 F.K.A. Westen van der, Prinsenbeek
- 528 W.T. Westra, Den Haag
- 642 B. Wielinga, Berkel en Rodenrijs
- 351 K. Wierda, Zwolle
- 124 T. en J. Wierenga - Kamminga, Zoetermeer
- 78 Wierik, Nispen
- 455 O. Wijk van, Koudekerk a.d. Rijn
- 482 Wijkvereniging West II, Stampersgat
- 352 P. Wijland, Leiderdorp
- 498 J.P. Wijtenburg, Vlissingen
- 347 J.G.G. Wijtvliet, Dinteloord
- 698 G.J. Wijtvliet, Dinteloord
- 479 Wildbeheereenheid ADE, Abbenes
- 540 R.M.H. Wilke, Leiderdorp
- 106 P.Th.M. Winden van, Berkel en Rodenrijs

- 689 E.N.J. Winden van, Berkel en Rodenrijs
- 47 A.R. Winter de, Zoeterwoude Rijndijk
- 641 J.M. Wissen van, Leidschendam
- 29 T.M. Wolters, Willemstad
- 132 Woningbouwvereniging "Alkemade", Roelofarendsveen
- 257 Woningbouwvereniging "Willibrord" Zoeterwoude, Zoeterwoude
- 27 P. Ynerman, Heijningen
- 460 M. en H. Zaalberg-Raymakers, Zoeterwoude
- 494 W.E.M. Zaat, Roosendaal
- 574 P. Zande v.d., Heijningen
- 562 B.J.M. Zegger, Benthuisen
- 4 C.A. Zon van, Gouda
- 36 N.J. Zondag, Berkel en Rodenrijs
- 108 Zuidelijke Landbouw Maatschappij, afd. Breda-Rosendaal,
Rosendaal
- 476 Zuidelijke Landbouw Maatschappij, Noord Westhoek, Heijningen
- 570 Zuidelijke Landbouw Maatschappij, afdeling Wouw-Ossendrecht,
Wouw
- 393 Zuidhollandse Milieufederatie, Rotterdam
- 162 Zusters Franciscanessen van Mariadal, Rosendaal
- 554 P. Zwang, Dordrecht
- 399 H.P. Zwetsloot, Hoogmade