

**Richtlijnen**

**Milieu - effectrapport**

**Hoge Snelheidsspoorlijn**

**RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORT  
ALS ONDERDEEL VAN DE STUDIE  
NAAR  
HET NEDERLANDSE DEEL  
VAN DE HOGE SNELHEIDSSPOORLIJN  
PARIJS-BRUSSEL-KEULEN/AMSTERDAM.**

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Ministerraad overeenkomstig artikel 41°, eerste lid, van de wet van 23 april 1986 tot uitbreiding van de wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage).

Den Haag, november 1987



|                                                                                       | Bladzijde |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Inhoudsopgave.</b>                                                                 | 3         |
| 1. Inleiding.                                                                         | 5         |
| 2. Vorm en presentatie van het MER, samenvatting.                                     | 6         |
| 3. Probleemstelling en doel.                                                          | 7         |
| 4. Te nemen en eerder genomen besluiten.                                              | 10        |
| 5. De voorgenomen activiteit en de te beschouwen alternatieven.                       | 11        |
| 6. Bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkeling van het milieu. | 16        |
| 7. Beschrijving van de gevolgen voor het milieu, inclusief compenserende maatregelen. | 18        |
| 8. Vergelijking van de verbindingsalternatieven en tracévarianten.                    | 24        |
| 9. Overzicht van leemten in kennis en informatie                                      | 24        |
| Bijlage 1: Commentaar op de reacties.                                                 |           |
| Bijlage 2: Advertentietekst.                                                          |           |
| Bijlage 3: Begrippen.                                                                 |           |





## 1. INLEIDING

Sinds de zomer van 1984 is Nederland betrokken bij een internationaal overleg over spoorverbindingen voor hoge snelheden in de relaties Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam. Uit dit overleg is het voornemen geresulteerd tot eventuele aanleg van een hoge snelheidslijn op Nederlands grondgebied. Voor de vraag of een bepaald lijngedeelte moet worden aangelegd zal de procedure van een planologische kernbeslissing worden gevolgd en voor de vaststelling van het tracé voor dat lijngedeelte de procedure van een tracévaststelling. Zowel de planologische kernbeslissing als de tracékeuze zijn mer-plichtig, d.w.z. er dient voorafgaand aan de besluitvorming een milieu-effectrapport te worden opgesteld.

De eerstgenoemde beslissing zal worden genomen door de Ministerraad, de tweede door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Deze treedt ook op als coördinator voor de verschillende procedures.

Om deze beslissingen mogelijk te maken zal een nota worden opgesteld, waarin opgenomen zijn het beleidsvoornemen voor de planologische kernbeslissing, de tracénota en het milieu-effectrapport. De m.e.r.-procedure, de pkb-procedure en de procedure voor de tracévaststelling zullen geïntegreerd worden doorlopen, als aangegeven in de startnotitie \*).

De onderhavige richtlijnen zijn opgesteld op basis van de adviezen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage, de hoofdinspecteur van de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu, en de directeur natuur, milieu en faunabeheer van het ministerie van Landbouw en Visserij en op grond van de reacties ontvangen naar aanleiding van de tervisielegging van de startnotitie. De adviezen en reacties zijn van commentaar voorzien (zie bijlage 1).

De richtlijnen zijn door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld voor het gedeelte over de tracévaststelling, en door de Ministerraad waar het gaat om de planologische kernbeslissing.

noot \*) = startnotitie voor de Milieu-effectrapportage betreffende het Nederlandse deel van de Hoge Snelheidsspoorlijn Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam. Uitgebracht door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.  
Den Haag, juni 1987

De initiatiefnemer voor het project is de Minister van Verkeer en Waterstaat voor zover het de tracébeplanning betreft. Voor de voorbereiding van de planologische kernbeslissing is zij samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de initiatiefnemer.

## **2. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER, SAMENVATTING.**

### **2.1.**

Het MER zal deel uit maken van een document van een bredere strekking: de HSL-nota. Het MER zal hierin afzonderlijk herkenbaar moeten zijn. Dit kan bijvoorbeeld worden gerealiseerd door een behandeling in hoofdstukken van die onderdelen die een MER tenminste moet bevatten volgens de systematiek van artikel 41 j van de wet inzake m.e.r. In deze richtlijnen wordt met "het MER" bedoeld: die onderdelen van de HSL-nota, welke tezamen het MER vormen.

### **2.2.**

Het MER zal de wenselijkheid, de doelen en de gevolgen voor het milieu van realisering van een HSL, van de mogelijke tracéring van nieuwe baanvakken en van de hierbij redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten kernachtig dienen te behandelen. Dit zal enerzijds een objectieve afweging van de milieu-aspecten bij de besluitvorming mogelijk maken en anderzijds er toe bijdragen de gevolgen voor het milieu voor alle betrokkenen inzichtelijk te maken.

### **2.3.**

In het MER moeten keuze-elementen (criteria en uitgangspunten), die bepalend zijn geweest bij de opstelling ervan, duidelijk naar voren worden gebracht.

#### 2.4.

Onderbouwende informatie kan in bijlagen of werkdocumenten behoren- de tot het MER worden opgenomen. Daartoe zullen ook behoren een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen, een overzicht van onderzoek dat verricht is ten behoeve van de HSL en een literatuurlijst. De verspreiding van met name technische werkdocumenten kan beperkt zijn (op aanvraag).

#### 2.5.

De HSL-nota moet voorzien worden van een samenvatting, die goed is afgestemd op de inhoud van het MER-gedeelte van de HSL-nota. In deze samenvatting moet kort en overzichtelijk de kern van de hoofdtekst van het MER worden weergegeven. De onderlinge vergelijking van de alternatieven en varianten kan bijvoorbeeld gebeuren met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

#### 2.6.

In het MER dienen waar nodig verwijzingen naar studies en literatuur te worden opgenomen.

### 3. PROBLEEMSTELLING EN DOEL.

#### 3.1.

In het MER dient een duidelijke beschrijving van de probleemstelling en van de doelen te worden gegeven als onderbouwing van het voornemen tot de aanleg van het Nederlandse deel van de hogesnelheidsverbinding Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam.

Uitgaande van de motivering voor het project in het Structuurschema Verkeer en Vervoer zal de probleemstelling duidelijk moeten maken welke internationale, nationale en regionale belangen met de aanleg van deze verbinding worden gediend, in het licht waarvan de wenselijkheid van de aanleg van de verbinding moet worden bezien. Ook de effecten van deze verbinding op andere in het structuurschema genoemde railverbindingen met hoge snelheid dienen te worden behandeld.



### 3.2.

In de probleemstelling dienen voorts de volgende vragen aan de orde te komen. Welke verkortingen van de reistijd worden bereikt tussen Nederlandse bestemmingen en Brussel, Parijs, Keulen en verder; en welke verkortingen van de reistijd worden bijkomend bereikt tussen plaatsen in Nederland; welke overige kwaliteitsveranderingen zijn te verwachten voor het personenvervoer? Welke effecten heeft de realisatie van een HSL voor het bestaande railvervoer? Is een afname te verwachten van de dienstverlening op het bestaande net (verandering frequenties, opheffing van lijnen)? Zal hierdoor wijziging in de verdeling over de vervoerswijzen (modal split) optreden? Wat zullen daarvan de gevolgen zijn?

Welke positieve milieu-effecten zijn denkbaar als gevolg van de realisatie van de HSL (minder auto- en vliegverkeer over langere afstanden, minder geluidbelasting door lagere frequenties van het treinverkeer op bestaande lijnen of opheffing van lijnen)?

### 3.3.

Bij de planologische en verkeerskundige beschouwing van de huidige en toekomstige vervoersstromen zowel (inter)nationaal als regionaal dient een onderscheid gemaakt te worden naar de verschillende relaties en de verschillende reizigers-categorieën (zakelijk, vakanties, overig privé).

In de beschouwing zal aandacht worden besteed aan de volgende situaties:

- de situatie in het basisjaar (=1985):
- het nulalternatief, ook wel geheten de referentievariant; dit is de situatie in het jaar 2000 zonder een hoge snelheidsverbinding;
- de verschillende verbindingsalternatieven.

De volgende vragen dienen hierbij aan de orde te komen:

- Welke herkomsten en bestemmingen zijn thans (=1985) te onderscheiden voor het reizigersvervoer op de lijnen Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam en met name op de Nederlandse delen daarvan en hoe zal dat in 2000 zijn?
- Wat is de vervoersomvang nu en hoe luiden de vervoersprognoses voor het jaar 2000?
- Welke veronderstellingen en feiten worden hierbij gehanteerd en welke variabelen?
- Hoe ziet de vervoersontwikkeling er in de jaren na 2000 uit (indicatief)?

De gebruikte prognosemodellen dienen in grote lijnen te worden beschreven. Uitgebreide beschrijvingen kunnen in werkdocumenten worden opgenomen. Bij de uitkomsten behoort een beschouwing over de hardheid ervan, o.a. het betrouwbaarheidsinterval en de variaties die eigen zijn aan het gebruikte model.

#### 3.4.

In het MER moeten worden aangegeven welke maatregelen nodig zijn om de gemaakte veronderstellingen te realiseren. Dit betreft met name de veronderstelling over de reistijden in elk alternatief, het aantal benodigde treinen (zijn deze in de dienstregeling in te passen?) en de capaciteit (in de zin van plaatsaanbod).

#### 3.5.

In het MER mogen de doelen niet zo beperkt worden geformuleerd, dat alternatieven, die technisch of economisch minder aantrekkelijk maar voor het milieu wel gunstig zijn, op voorhand worden uitgesloten. Daarbij dient niet uitsluitend gedacht te worden aan het vermijden of zoveel mogelijk beperken van de hinder en de schade voor het menselijk woon- en leefniveau, het natuurlijk milieu en het landschap, maar ook aan de bevordering van de kwaliteiten van het milieu (zie het structuurschema Verkeer en Vervoer, deel e, Tweede Kamer, zitting 1980-1981, 14390, nrs.: 295-296, p.5 en 6.).

Daarbij dient tevens gedacht te worden aan de positieve invloed, die een project van deze schaal op de omgeving kan hebben. Wellicht kan aan de beleving van het landschap een dimensie worden toegevoegd, die per saldo een positieve bijdrage levert.

#### 3.6.

Aan de hand van de formulering van de doelen dienen concrete beoordelingscriteria te worden aangegeven waaraan de alternatieven en varianten die in het MER worden uitgewerkt, kunnen worden getoetst. Hiertoe behoren ook milieunormen en streefwaarden (zie ook hoofdstuk 8).

#### 4. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN.

##### 4.1.

In het MER wordt vermeld voor welke besluiten het MER wordt opgesteld en door wie of welke overheidsinstanties deze besluiten worden genomen. Tevens moet worden beschreven: welke besluitvormingsprocedures worden gevolgd, de betrokken adviesorganen en de tijdsplanning van de procedures.

##### 4.2.

Aangegeven moet worden welke andere besluiten later nog genomen moeten worden om het project te kunnen uitvoeren. Te denken valt aan wijziging van planologische kernbeslissingen, aanpassing van streek- en bestemmingsplannen, wijziging van landinrichtingsplannen, verlening van vergunningen, concessieverlening, enz.

##### 4.3.

Vermeld wordt welke reeds genomen (overheids)besluiten en welke openbaar gemaakte beleidsvoornemens beperkingen kunnen opleggen of randvoorwaarden kunnen stellen aan het besluit, waarvoor het MER wordt opgesteld. Dit onder vermelding van de status van deze besluiten (hardheid, hoe lang geleden genomen, e.d.)

Hierbij moet worden gedacht aan:

- Vastgestelde planologische kernbeslissingen;
- streekplannen en bestemmingsplannen;
- relevante meerjarenprogramma's (IMP milieubeheer, volgordeschema landinrichting enz.);
- relevante sectorplannen (landinrichtingsplannen, MPP, stiltegebieden, bodembeschermingsgebieden enz);
- wettelijke normen voortvloeiende uit de wet geluidhinder, de wet op de bodembescherming enz.;
- in voorbereiding zijnde planologische kernbeslissingen als de herziening van het SVV en het beleidsvoornemen voor de 4e nota ruimtelijke ordening.

## **5. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE TE BESCHOUWEN ALTERNATIEVEN.**

### **5.1. De voorgenomen activiteit.**

#### **5.1.1.**

Bij de beschrijving van de voorgenomen activiteit wordt, voor zover mogelijk en zinvol op het niveau van een tracénota, bijzondere aandacht besteed aan een concrete beschrijving van de verbindingen, de eventueel nieuw aan te leggen baanvakken en baanverdubbelingen, de vormgeving van de spoorbaan (dwarsprofiel, hoogteligging, ruimtebeslag), de stopplaatsen, het gebruik van de baan (materieel, snelheden, frequenties, reistijden, het beheer van de lijn (onderhoud, reparaties, beveiliging, verlichting) en de aansluitende verbindingen.

#### **5.1.2.**

Behalve de activiteit zelf dienen ook activiteiten en tijdelijke voorzieningen tijdens de aanleg van de lijn te worden beschreven, waaronder ontgrondingen voor het verkrijgen van ophoog- en afdekmaterialen, het aanleggen van depots voor berging van af te voeren grond, het aanleggen van hulpwegen voor ontsluiting van bouwterreinen, wijziging in de waterhuishouding, alsmede de invloed van bemaling van bouwputten ten behoeve van de uitvoering van kunstwerken.

#### **5.1.3.**

Bij de beschrijving van de activiteit en de bijbehorende effecten zal een onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds de verbindingen en anderzijds de uitwerking van verbindingen tot tracé's.

### **5.2. Verbindingen.**

#### **5.2.1.**

De keuze van de in beschouwing te nemen alternatieven moet in het MER zorgvuldig worden gemotiveerd. Dit geldt ook voor de aanduiding van een voorkeursalternatief. Welke alternatieven zijn in een eerdere fase van de voorbereiding van de besluitvorming afgevalen en waarom?

#### **5.2.2.**

De keuze van de alternatieven moet afgeleid zijn van de probleemstelling en het doel van het project.

### **5.2.3.**

De in beschouwing te nemen alternatieven moeten wat betreft diepgang en detaillering op zodanige wijze worden uitgewerkt dat een onderlinge vergelijking goed mogelijk is. Alternatieven die niet in de internationale studie zijn opgenomen kunnen worden beschreven mede aan de hand van uit andere alternatieven afgeleide gegevens.

## **5.3. Te behandelen alternatieven.**

### **5.3.1. Het nulalternatief.**

Dit alternatief wordt in het rapport van de internationale werkgroep 1) aangeduid als referentievariant. De treinverbindingen komen binnen en buiten Nederland globaal volgens het huidige patroon over het bestaande net tot stand. De reistijden komen overeen met de huidige. Er rijden geen speciale hoge snelheidstreinen in Nederland.

### **3.2. Een nulplusalternatief.**

Dit alternatief bestaat uit een twee-uursdienst met klassieke treinen Parijs-Brussel-Amsterdam met een reistijd zo mogelijk nog iets sneller dan de huidige eurocity-verbindingen.

Dit kan worden bereikt door b.v. de verbetering van baanvakken, baanvakverdubbelingen, aanpassing van stations, aanleg van kleine stukken nieuwe lijn, verhoging baanvaksnelheid. Ook aanvullende maatregelen gericht op het bereiken van het geformuleerde doel behoren aan de orde te komen.

### **5.3.3. Een 7-tal alternatieven bestaande uit verbindingen met hoge snelheidstreinen.**

#### **1.**

Van Amsterdam CS wordt via de westelijke tak van de Ringspoorweg naar Schiphol gereden, alwaar wordt gestopt. Vervolgens via de Schiphollijn tot in de buurt van Nieuw Vennep. Daarna via een nieuwe lijn naar Rotterdam, met aansluiting op het emplacement van Rotterdam CS, waar wordt gestopt. Via de Willemspoortunnel tot voorbij Rotterdam Lombardijen en vervolgens via een nieuw tracé naar de Belgische grens, waar het tracé in de buurt van Kalmthout aansluiting geeft op de lijn Essen-Antwerpen.

noot: 1) Snelle verbinding Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam. Verslag van de Internationale Werkgroep. December 1986.

**2.**

Van Amsterdam CS via de westelijke tak van de Ringspoorbaan naar Schiphol, alwaar wordt gestopt. Dan via de Schiphollijn en de oude lijn naar Den Haag HS, waar eveneens wordt gestopt. Vervolgens via de oude lijn naar Rotterdam CS, waar wordt gestopt. Van Rotterdam CS via de bestaande lijn naar de Belgische grens.

**3.**

Van Amsterdam CS via Amsterdam-Amstel naar Breukelen en dan via de verbindingslijn naar Harmelen-aansluiting, vanwaar een nieuwe lijn loopt tot in de nabijheid van Rotterdam-Alexander en vervolgens via de noordelijke Ringbaan naar Rotterdam CS.

Van Rotterdam CS tot de Belgische grens: zie alternatief 1.

**4.**

Van Amsterdam CS tot Rotterdam: zie alternatief 2.

Van Rotterdam CS tot de Belgische grens: zie alternatief 1.

**5.**

Van Amsterdam CS tot Rotterdam CS: zie alternatief 1.

Van Rotterdam CS tot de Belgische grens: zie alternatief 2.

**6.**

Van Amsterdam CS tot Rotterdam CS: zie alternatief 3.

Van Rotterdam CS tot de Belgische grens: zie alternatief 2.

**7.**

Van Rotterdam CS via de Willemsspoortunnel tot voorbij Rotterdam Lombardijen en vervolgens via een nieuw tracé naar de Belgische grens, waar het tracé in de buurt van Kalnthout aansluiting geeft op de lijn Essen-Antwerpen.

(Ter toelichting: De doorgaande treinen naar Parijs beginnen bij Rotterdam CS, alwaar een goede aansluiting bestaat op treinen vanuit Amsterdam en andere plaatsen).

**5.3.4.**

In de HSL-nota kunnen ook andere alternatieven aan de orde komen (zie ook 5.2.2.), zoals combinaties van de hiervoor in (5.3.1., 5.3.2., 5.3.3.) genoemde alternatieven.

#### 5.4. Tracévarianten

##### 5.4.1.

Bij de uitwerking van de verbindingen in tracé's moet worden gestreefd naar:

- het beperken van het aantal verbroken wegverbindingen;
- het minimaliseren van het ruimtebeslag;
- aansluiting bij de ruimtelijke ontwikkelingen en plannen in het studiegebied;
- het beperken van bodemverstoring en aantasting van geomorfologisch waardevolle patronen;
- het vermijden van effecten op de (grond)waterhuishouding mede in relatie tot de mogelijke plannen voor aanpassingsinrichting;
- het minimaliseren van doorsnijding van open graslandgebieden, waterpartijen en natuurgebieden;
- in combinatie met de beide hiervoor genoemde milieu-randvoorwaarden:

het zoveel mogelijk aansluiten bij de bestaande landschappelijke structuur of een ruimtelijke accentuering van een met de spoorlijn verbonden nieuwe gewenste structuur;

- beperken van biotoopverkleining en aantasting van ecologische relaties door verstoring, versnippering en barrièrewerking en bevorderen van het ontstaan van nieuwe waardevolle biotopen;
- vermijden van de aantasting van cultuurhistorische plaatsen, objecten en structuren;
- beperking van het aantal geluidgevoelige objecten binnen de invloedssfeer van de tracé's en van aantasting van (potentiële) stiltegebieden;
- het beperken van de aantasting van de belevingswaarde van het landschap door de aanleg van dijken, leidingen en viaducten (horizonvervuiling).

##### 5.4.2.

Indien een verbinding niet tot een tracé wordt uitgewerkt, dient dit zorgvuldig gemotiveerd te worden. (zie ook 5.2.1.).

##### 5.4.3.

De tracévarianten moeten wat betreft diepgang en detaillering op zodanige wijze worden uitgewerkt dat een onderlinge vergelijking goed mogelijk is. (zie ook hoofdstuk 7 en 8).



## **5.5. Nadere milieu-beschermende maatregelen.**

### **5.5.1.**

De milieu-effecten die bij de uitvoering van het voornemen kunnen optreden, dienen in het MER beschreven te worden. Daarbij moet worden nagegaan welke mogelijke maatregelen genomen kunnen worden om nadelige milieu-effecten tegen te gaan of te verminderen, respectievelijk om het milieu te verbeteren. Vooral die effecten die niet of nagenoeg niet-omkeerbaar zijn, verdienen hierbij de aandacht.

De afgeleide effecten van de mogelijke maatregelen moeten ook worden beschouwd. Daarbij zal er op gelet moeten worden dat dergelijke maatregelen een milieu-probleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere en dat combinaties van milieu-beschermende maatregelen per saldo een positief resultaat opleveren, in vergelijking met het niet nemen van maatregelen.

### **5.5.2. In het bijzonder kan worden gedacht aan:**

- geluidafschermende maatregelen; tunnels, ingravingen en schermen;
- geluid emissie-beperkende maatregelen, verscherpte geluideisen voor het materieel, geluidabsorberende bovenbouw, snelheidsbeperking in gevoelige gebieden;
- aanplant van groenstroken en bossen;
- aanleg van bufferzones (natuurbouw);
- spoordijken, ingravingen en bermsloten met stimulering van een natuurlijke ontwikkeling die inspeelt op de ter plaatse heersende omstandigheden;
- tunneltjes of viaducten voor verbinding tussen leefgebieden van dieren met verschillend gebruik (de zomer- en winterbiotopen, fourageergebieden e.d. van amfibieën en zoogdieren);
- compensatie van verloren gegane milieuwaarden.

### **5.5.3.**

Voor zover mogelijk en zinvol op het niveau van een tracé-nota wordt aangegeven hoe de kwaliteit van het milieu zal worden bewaakt (zie ook hoofdstuk 9).

## **5.6. De oplossing waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast.**

### **5.6.1.**

De oplossing waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden genomen, dient volgens artikel 41 j, lid 3 van de wet inzake m.e.r. in ieder geval in het MER te worden beschreven. Dit geldt zowel voor de verbinding als voor het tracé.

Deze zogenoemde milieu-vriendelijke oplossing kan worden gevonden in de alternatieven die in paragraaf 5.3.3. beschreven staan met een tracé dat optimaal rekening houdt met de diverse in par. 5.4.1. genoemde criteria en de nadere milieu-beschermende maatregelen (zie par. 5.5.)

### **5.6.**

In aansluiting op de drie hiervoor genoemde uitwerkingsvormen van de meest milieu-vriendelijke oplossing lijkt deze oplossing uit het oogpunt van het aspect geluid het alternatief, dat gebruik maakt van het bestaande spoorwegtracé en afdoende geluidbeperkende maatregelen toepast, waardoor wordt voorkomen dat er behalve een reeds bestaande geluidbron - die dan overigens verandert ten gevolge van de voorgenomen activiteit en de daarbij te treffen maatregelen - er nog één bijkomt in een tot dusverre stille omgeving.

Indien een nieuw tracé wordt gekozen dient, gelet op het voorgaande, extra zorg besteed te worden aan afdoende geluidbeperkende maatregelen (zie onder punt 5.5.2.), en heeft een bundeling met bestaande autowegen de voorkeur.

In alle gevallen gaat de voorkeur uit naar maatregelen die aan de bron worden genomen (b.v. maximum snelheid in bepaalde gebieden). De meest milieu-vriendelijke oplossing dient volledig te worden uitgewerkt tot het niveau van de overige tracévarianten.

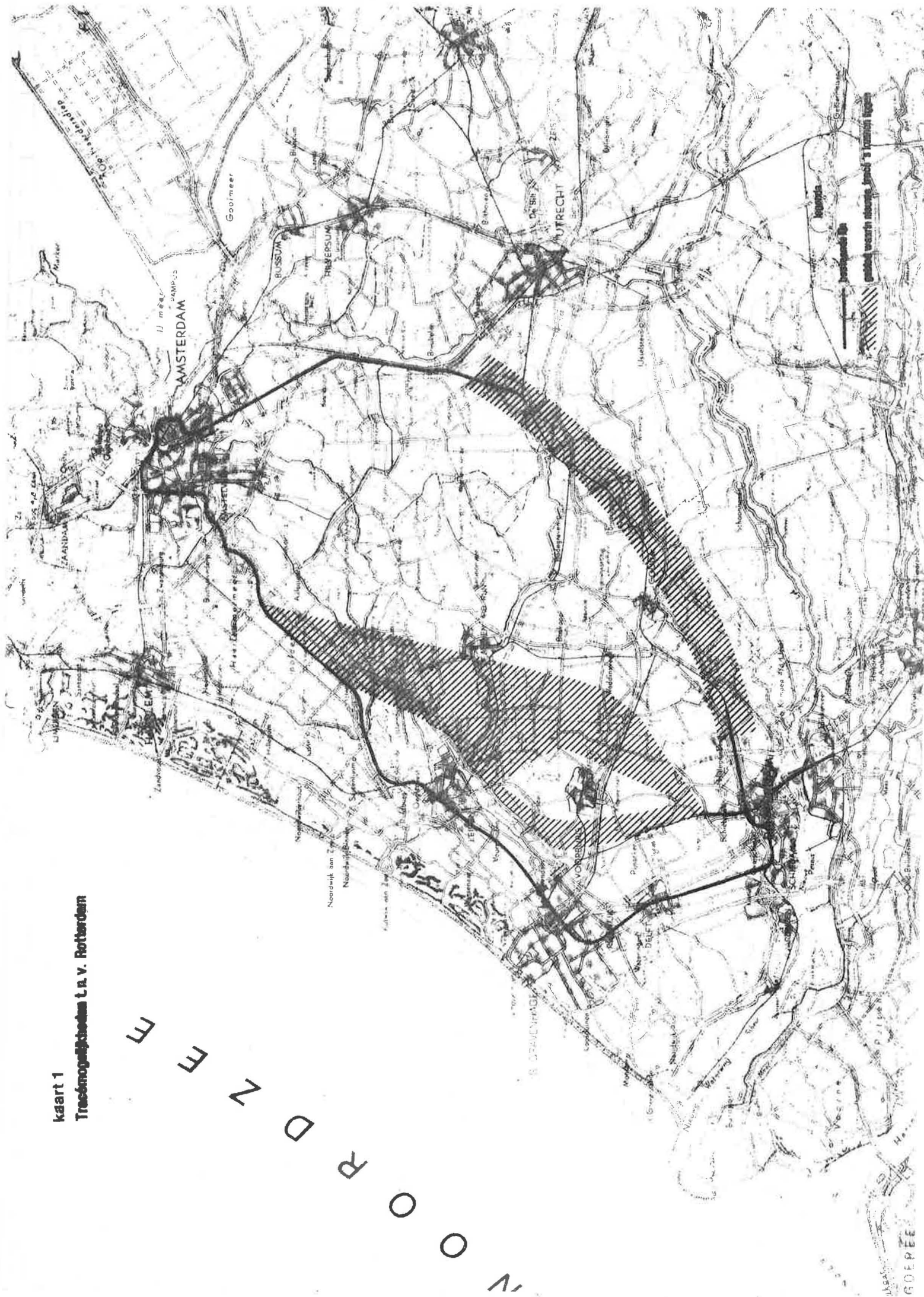
## **6. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU.**

### **6.1.**

Het studiegebied, het gebied waar de tracé's kunnen liggen, is globaal op bijgaande kaarten aangegeven. De inventarisatie van dit gebied en het verdere studiemateriaal dienen op een gedetailleerde schaal (b.v. 1 : 10.000) te worden gepresenteerd. Deze presentatie dient op een inzichtelijke en duidelijke wijze te geschieden, waarbij moderne presentatietechnieken behulpzaam kunnen zijn.

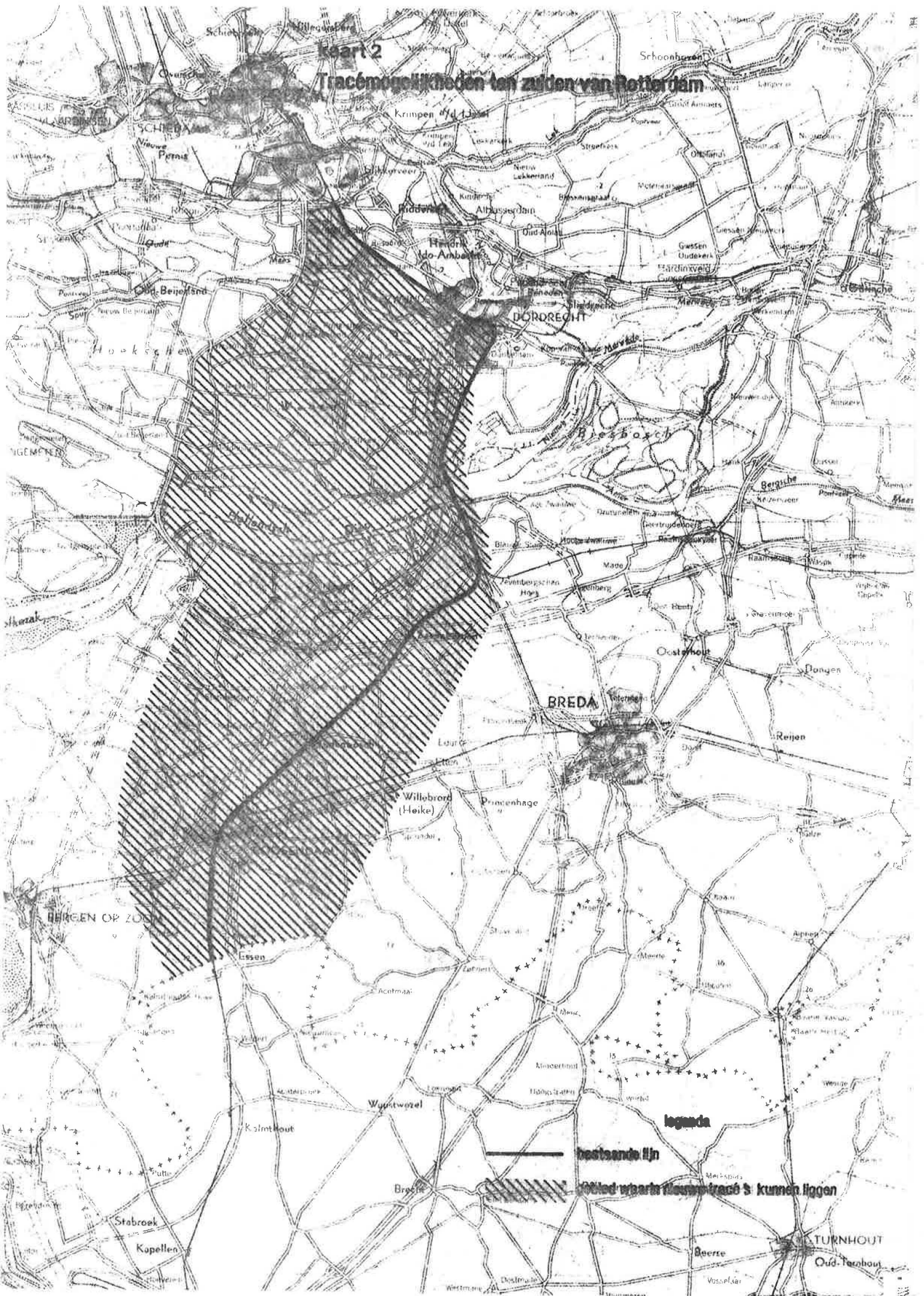
kaart 1  
 Tracémogelijkheden t.n.v. Rotterdam

W  
 W  
 N  
 O  
 R  
 O  
 O  
 N





**kaart 2**  
**Tracémogelijkheden ten zuiden van Rotterdam**



## 6.2.

Bij de behandeling van de verschillende milieuaspecten dient te worden bezien, welk gebied verder nog relevant wordt geacht voor dat aspect.

Dit geldt bijvoorbeeld voor de visueel-ruimtelijke structuur, hydrologische en ecologische relaties (b.v. fourageer- en rustgebieden van vogels, zomer- en winterbiotopen van amfibieën), ontgroningen voor het verkrijgen van ophoogzand.

## 6.3.

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied dient in het MER te worden beschreven voor zover van belang voor de voorspelling van de gevolgen voor het milieu van de alternatieven en varianten. Het gaat vooral om de aspecten geomorfologie, bodem, grondwater, oppervlaktewater, flora en vegetatie, fauna, visueel-ruimtelijke structuur, archeologie, cultuurhistorie en geluid c.q. stilte.

## 6.4.

Bij de beschrijving van de aspecten van de bestaande toestand van het milieu met betrekking tot de flora, fauna, vegetaties en ecosystemen dienen tevens de meest relevante condities voor het voortbestaan ervan te worden geïdentificeerd.

## 6.5.

Ten aanzien van het geluid zal in het MER kwantitatieve informatie moeten worden gegeven over:

- de huidige etmaalwaarden ten gevolge van het spoorwegverkeer;
- de waarden LAeq per etmaalperiode, dag van de week en seizoen;
- de omgevings geluidniveau's in het studiegebied op enkele representatieve punten.

## 6.6.

Bij de beschrijving van de te verwachten ontwikkeling van het milieu dient rekening te worden gehouden met de ontwikkelingen: in het studiegebied en in het daaraan grenzende gebied, zoals die bijvoorbeeld in streek- en bestemmingsplannen en in verschillende rijksoverheidplannen is voorzien: o.a. wegen, industrie-, stads- en dorpsuitbreiding, landinrichting, tuinbouwontwikkeling, bosaanleg en recreatieve ontwikkelingen. De cumulatie van milieu-effecten verdient hierbij aparte aandacht.

## **7. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU, INCLUSIEF COMPENSERENDE MAATREGELEN.**

### **7.1. Algemeen.**

#### **7.1.1.**

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu dient aangegeven te worden in hoeverre zij tijdelijk of permanent van aard kunnen zijn of zelfs pas op langere termijn geleidelijk waarneembaar kunnen worden. Ook dient onderscheid te worden gemaakt naar het optreden van effecten tijdens de aanleg van de spoorlijn met bijbehorende hulpvoorzieningen, alsook de eventuele afbraak daarvan (b.v. van werkwegen) en tijdens het gebruik van de spoorlijn. Tevens dient te worden ingegaan op mogelijke compensatie van door de aanleg van de lijn verloren gegane natuurwaarden.

#### **7.1.2.**

De te verwachten gevolgen voor het milieu moeten indien mogelijk in hun onderlinge samenhang worden beschouwd.

#### **7.1.3.**

De positieve- en negatieve gevolgen voor het milieu zullen zo mogelijk en bij voorkeur in absolute zin moeten worden beschreven. Dit is van belang voor een zo kwantitatief mogelijke vergelijking van de alternatieven en varianten (hoofdstuk 8). Het geldt met name voor die milieuaspecten, die met prioriteit behandeld behoren te worden (zie par. 6.3 en 7.2.1.).

#### **7.1.4.**

De methoden en modellen die voor het MER worden gebruikt bij het maken van voorspellingen moeten worden omschreven en toegelicht. Informatie moet worden gegeven over de aannames, de mate van betrouwbaarheid, die aan deze methoden en modellen kan worden toegekend en de mogelijke variaties in de voorspellingsresultaten als gevolg van onzekerheden en onnauwkeurigheden in de methoden. Bij onzekerheid over het optreden van deze effecten moet mede inzicht worden gegeven in de slechtst denkbare situatie.

### **7.2. Mate van detail bij de gevolgen per milieu-aspect.**

#### **7.2.1.**

De nadruk bij de beschrijving van de gevolgen behoort te liggen op milieu-gevolgen die (nagenoeg) onomkeerbaar zijn.

### **7.2.2.**

Alleen als in milieu-opzicht belangrijke verschillen tussen de alternatieven of varianten worden verwacht, moeten de milieu-effecten per afzonderlijk alternatief worden beschreven. Bij geringe verschillen kan worden volstaan met een aanduiding van de verschillen en overeenkomsten.

### **7.2.3.**

Die effecten die pas in het kader van de uitvoeringsfase kunnen worden gelocaliseerd en gekwantificeerd, dienen in het MER te worden gesignaleerd. Bij die effecten kan met een globale behandeling worden volstaan.

## **7.3. Geomorfologie, bodem en grondwater.**

### **7.3.1.**

De veranderingen en de aantasting moeten worden beschreven van natuurlijke landschapsvormen en bijbehorende bodemtypen.

### **7.3.2.**

Welke gevolgen heeft het benodigde grondverzet voor de bodem-opbouw en -structuur (inclusief gevolgen voor erosie) in het studiegebied?

### **7.3.3.**

Zullen de vergravingen tot gevolg hebben dat uitgegraven grond moet worden afgevoerd en elders (tijdelijk) moet worden opgeslagen of geborgen b.v. vanwege mogelijke daarin voorkomende verontreiniging? Welke milieu-gevolgen zouden van een dergelijke afvoer en opslag of berqing te verwachten zijn?

### **7.3.4.**

Wat zullen de gevolgen zijn van het grondverzet en van de tijdelijke of blijvende wijziging van grondwaterstanden en stijghoogten door peilbeheersing, drainage, bemalingen etc.? Daarbij dient primair aandacht te worden besteed aan de wijzigingen van de grondwaterstanden en stijghoogten - ook buiten het gebied van de ingreep - en de daarmee samenhangende veranderingen van het grondwaterstromingsstelsel, zoals kwel, inzijging, verandering van de grondwaterstroming naar richting en grootte, en vervolgens aan de gevolgen daarvan voor:

- grondwaterstandsafhankelijke vegetaties en vogelpopulaties in landbouwgebieden en natuurterreinen;
- sloot- en bermvegetaties;
- zetting en de daaruit voortvloeiende schade aan gebouwen, terreinen, infrastructurele werken, monumenten en archeologische objecten;
- bestaande en voorziene grondwateronttrekkingen;
- verplaatsing van schadelijke stoffen in het grondwater.

#### **7.3.5.**

Welke mate van bodem- en grondwater verontreiniging zal optreden door afslijping van bovenleidingen etc.

#### **7.3.6.**

Komen één of meer tracé-alternatieven binnen de invloedssfeer van een waterwingebied te liggen en zo ja welke risico's zijn daaraan verbonden voor de waterwinning? Daarbij valt ondermeer te denken aan gevaarlijke stoffen die bij ongevallen in het (grond)water terecht kunnen komen.

### **7.4. Oppervlaktewater.**

#### **7.4.1.**

Zal de aanleg van de spoorweg tot gevolg hebben dat bepaalde (karakteristieke) waterlopen zullen worden veranderd of dat er wijzigingen optreden in de waterhuishoudkundige situatie, zoals doorsnijding van een stelsel van waterlopen voor af- of toevoer van water, veranderingen in waterpeil?

### **7.5. Flora, vegetatie, fauna en gebiedscategoriën rijksbeleid.**

#### **7.5.1.**

Welke gebieden van ecologische betekenis met waardevolle vegetatie, broedvogels en overige fauna zullen door de aanleg van de spoorweg verloren gaan, worden verstoord of zullen worden versnipperd door de barrière-werking van de spoorweg? Om welke soorten gaat het hierbij? Bijzondere aandacht hierbij verdienen de gebiedscategoriën van het Rijksbeleid (Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud). Overigens dienen de effectbeschrijvingen zich niet tot deze gebiedscategoriën te beperken.



#### **7.5.2.**

Welke ecologische relaties worden door de aanleg van de spoorweg onmogelijk gemaakt of verstoord, zoals de relatie tussen zomer- en winterbiotopen van amfibieën, trekmogelijkheden voor zoogdieren of de functie van graslanden als voedselgebied voor pleisterende vogelsoorten en als broedgebied van weidevogels, etc.?

#### **7.5.3.**

Zijn er ook positieve effecten voor de natuur te vermelden als gevolg van de aanleg van de spoorweg, b.v. door de toepassing van natuurbouw?

In hoeverre zal nieuwe rail-infrastructuur voor bepaalde organismen/biotopen als 'verbinding' kunnen gaan functioneren?

### **7.6. Landschap, archeologische en cultuurhistorische objecten.**

#### **7.6.1.**

Op welke wijze zal de aanleg van de spoorweg ingepast kunnen worden in het bestaande landschap? Zal dit mogelijk kunnen zijn zonder of met zo min mogelijk verstoring van de samenhang tussen de verschillende typische landschapsvormen daarbinnen (zie ook 7.3) met de hun kenmerkende ontstaanswijze, bewoningsgeschiedenis en vormen van grondgebruik? Punten van aandacht zijn hierbij het visueel aspect van de bovenleiding, dijklichamen en ingravingen.

#### **7.6.2.**

Welke cultuurhistorische vindplaatsen, objecten en structuren lopen gevaar van verstoring en aantasting door de aanleg van de HSL?

#### **7.6.3.**

Geef aan of en hoe de aanleg van de spoorlijn kan bijdragen aan een versterking of verbetering van de ruimtelijke structuur van het landschap.

#### **7.6.4.**

Het verdient aanbeveling de ruimtelijke effecten van de nieuwe tracés voor diverse situaties en alternatieven in beeld te brengen met behulp van kaarten, tekeningen of luchtfoto's (met daarop de inpassing van de spoorweg), aanzichten of profielen vanuit enkele richtingen of fotomontages op ooghoogte.

## **7.7. Geluid en trillingen.**

### **7.7.1.**

Is het geluid van de hoge snelheidstrein vergelijkbaar met dat van conventionele treinen? Zo niet, welk toetsingskader wordt dan naast of in plaats van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen gehanteerd?

### **7.7.2.**

Welke equivalente en maximum geluidsniveaus zijn bij de te onderzoeken tracévarianten te verwachten? Uitgangspunt voor de bepaling van de emissiegegevens dient het TGV-materieel van de franse spoorwegen te zijn, rekening houdend met de meest recente technische ontwikkelingen.

### **7.7.3.**

Wat is de omvang van de geluidzône, welke begrensd wordt door de 60 dB(A) geluidcontour en door de 57 dB(A) geluidcontour in termen van etmaalwaarden volgens het "Besluit geluidhinder Spoorwegen"?

### **7.7.4.**

Hoeveel en welke geluidgevoelige objecten en bestemmingen liggen in deze zône?

### **7.7.5.**

Welke geluidwerende voorzieningen worden per alternatief getroffen en wat zijn de effecten daarvan op zich en op andere milieuaspecten?

### **7.7.6.**

Worden (potentiële) stiltegebieden en recreatiegebieden door de geluidzône geraakt of doorsneden?

### **7.7.7.**

Is er sprake van tijdelijke geluidhinder tijdens de aanleg van het tracé t.g.v. aanvoer- en werkwegen?

### **7.7.8.**

In welke mate treden trillingen op en welke grenswaarden worden gehanteerd? Bijzondere aandacht vragen bruggen, tunnels en kunstwerken alsmede de directe omgeving ervan.

## **7.8. Lucht.**

### **7.8.1.**

Het effect op de luchtverontreiniging is naar verwachting gering. Daarom kan vermoedelijk volstaan worden met een indicatie van het negatieve en positieve effect van de activiteit.

## **7.9. Volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid.**

### **7.9.1.**

Hoe wordt de leefbaarheid van de nabijgelegen woonkernen beïnvloed door o.a. de barriërewerking van de spoorweg?

### **7.9.2.**

In het MER zal tevens de algemene veiligheid aan de orde moeten komen (kruisingen, beveiliging e.d.); juist ook daar waar gebruik wordt gemaakt van bestaande railtracé's met gelijkvloerse kruisingen.

## **7.10. Indirecte gevolgen en gevolgen van secundaire activiteiten.**

### **7.10.1.**

Welke afgeleide activiteiten kunnen waar worden verwacht als gevolg van de aantrekkingskracht, die de nieuwe lijn zou kunnen uitoefenen op b.v. bedrijfsvestigingen en -sluitingen, nieuwe woongebieden en toerisme? Welke milieu-effecten brengt dit met zich mee? Worden door de voorgenomen activiteit eerder ontwikkelde plannen ter verbetering van het milieu in het studie-gebied in slechte zin doorkruist? (zie ook 6.6.).

### **7.10.2.**

Zullen er cumulatieve of synergetische effecten kunnen optreden in relatie met o.a. cultuurtechnische ingrepen (b.v. landinrichtingsprojecten), grootschalige infrastructuur enz.?

### **7.10.3.**

Zal de aanleg van de spoorweg tot gevolg hebben dat bebouwing moet worden geamoveerd of geïsoleerd? Om welke aantallen gaat het?

## **8. VERGELIJKING VAN DE VERBINDINGSALTERNATIEVEN EN DE TRACEVARIAN- TEN.**

### **8.1.**

De verschillende alternatieven moeten - althans met betrekking tot de milieu-gevolgen - worden vergeleken met de ontwikkeling van de bestaande toestand van het milieu zonder uitvoering van de activiteit (autonome ontwikkeling) als referentiekader (zie hoofdstuk 3 en 5 van deze richtlijnen). Kan een voorkeursvolgorde worden aangegeven per milieu-aspect? De vergelijking zal zoveel mogelijk kwantitatief dienen te worden onderbouwd.

### **8.2.**

Welke gangbare milieu-kwaliteitseisen en streefwaarden van het milieubeleid zijn daarbij beschouwd?

### **8.3.**

In welke mate denkt de initiatiefnemer zijn doelstelling te zullen en kunnen verwezenlijken bij elk van de alternatieven? (zie ook hoofdstuk 3).

## **9. OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE.**

### **9.1 .**

Een overzicht van leemten in kennis en informatie die blijven bestaan, moet in het MER worden gegeven. Welke betekenis moet daaraan worden gehecht voor dit niveau van besluitvorming? Waarom zijn deze leemten blijven bestaan en van welke aard zijn zij. (Onzekerheden en nauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en/of in de beschikbare gegevens; andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot de milieu-gevolgen op korte en langere termijn; gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden)? Te denken valt hierbij onder andere aan de milieu-effecten van de aanlegfase, waarover pas bij het bestek en de uitvoering nadere detaillering mogelijk is.

### **9.2.**

De vastgestelde leemten in kennis en informatie kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie. Zij behoren te worden betrokken bij een op te stellen evaluatieprogramma in hoofdlijnen van de werkelijke optredende gevolgen voor het milieu.

Deze nazorg, die een onderdeel vormt van m.e.r. kan ook betrekking hebben op de effectiviteit van de getroffen voorzieningen en de milieu-beschermende maatregelen. In het MER kan al een idee worden gegeven welke aspecten tot het evaluatie-programma zullen behoren (check-list), wie het programma gaat opzetten en wie het gaat uitvoeren.

# **BIJLAGEN**



## **Bijlage 1. Commentaar op inspraak reacties.**

### **Inleiding.**

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van de inhoud van de inspraakreacties en het commentaar van het bevoegd gezag daarop. In dit overzicht zijn de belangrijkste elementen van de reacties opgenomen. Het niet opnemen van een element in het overzicht betekent echter niet, dat dit element geen rol zal spelen in de studie die ten grondslag ligt aan de HSL-nota.

### **A. Algemeen.**

Voorafgaand aan de behandeling van elke reactie afzonderlijk wordt een aantal onderwerpen, die in veel reacties aan de orde komen, behandeld.

#### **1. De procedures rond de startnotitie.**

Een groot aantal reacties bevatte kritiek op de tervisieligging van de startnotitie, de aankondiging daarvan en de periode waarin dat gebeurde.

Bij de voorbereiding van de procedures die het hoge snelheidslijn-project (HSL-project) in Nederland moet doorlopen, werd het als wenselijk gezien dat de richtlijnen voor een milieu-effectrapport worden vastgesteld voordat de Minister van Verkeer en Waterstaat met haar buitenlandse collega's over het HSL-project zou gaan overleggen in oktober 1987. Hierdoor werd de datum van vaststelling bepaald op 1 oktober 1987.

De startnotitie kon niet eerder klaar zijn dan begin juni 1987. Hiermee lag de datum van de tervisielegging vast op 12 juni. Om zoveel mogelijk aan de bezwaren van tervisieligging in een vakantieperiode tegemoet te komen is de voor een startnotitie gebruikelijke termijn van één maand zoveel mogelijk verlengd en wel tot zes weken. Langer was niet mogelijk in verband met wettelijke termijnen en de vaststellingsdatum van 1 oktober.

De voorbereiding van het overleg van de minister is echter zodanig laat afgesloten dat er begin oktober onvoldoende duidelijkheid over het project was om tot vaststelling van de richtlijnen over te gaan. Daarom is gewacht tot na het ministersoverleg van 26 oktober 1987.

De advertentie waarin de tervisieligging werd aangekondigd (zie bijlage 2) heeft op 11 juni 1987 in de Staatscourant en in een 15-tal regionale dagbladen gestaan. Steeds zijn in elke regio die bladen gekozen die daar het meest worden gelezen.

Tevens is een persbericht uitgegaan naar onder meer landelijke en regionale bladen.

Voor de ter inzageligging is gestreefd naar een aantal plaatsen per provincie, en wel de provinciehuizen en de eigen districts kantoren van de betrokken ministeries. Gezien de reacties was het beter om de 'ter inzage' - plaatsen beter over de betrokken regio's te verdelen. In het vervolg van de procedure zal hiervoor worden gezorgd.

De startnotitie is toegestuurd aan de bij de wet voorgeschreven adviseurs en aan de betrokken provincies. De gemeentes zijn niet rechtstreeks op de hoogte gebracht van de startnotitie, omdat het in de startnotitie slechts om verbindingen en om een globale aanduiding van het gebied waar tracé's kunnen liggen ging, en niet om min of meer concrete tracé's. Indien een gemeente in deze fase van het opstellen van richtlijnen wilde reageren, dan kon zij dat naar aanleiding van de advertenties doen. Deze gang van zaken heeft, blijkens vele reacties, wrevel gewekt.

Achteraf gezien ware het juist geweest de gemeentes rechtstreeks op de hoogte te stellen waardoor de nu, ten onrechte, gewekte indruk van 'sluiks opereren' voorkomen had kunnen worden. Gezien het grote aantal reacties en de veelomvattendheid van de reacties kan bovendien worden gesteld dat een andere procedure niet tot wezenlijke andere richtlijnen zou hebben geleid.

De vastgestelde richtlijnen worden aan alle betrokken gemeenten toegestuurd. (zie ook A-3).

## **2. Tijdschema en procedures na het vaststellen van de richtlijnen.**

Een aantal reacties zette vraagtekens achter de haalbaarheid van het tijdschema na oktober 1987. De periode voor het opstellen van de HSL-nota werd te kort geacht voor een gedegen onderzoek. Bovendien sprak een groot aantal reacties een onaanvaardbaar uit over het samenvallen van de inspraakperiode van de HSL-nota met de zomervakantie van 1988.

In het licht van de besluiten van de Ministers van Verkeer op 26 oktober 1987 zal een herzien tijdschema worden opgesteld, zoals door de Minister van Verkeer en Waterstaat is toegezegd aan de Tweede Kamer. Hierin zal rekening worden gehouden met vakantieperiodes.

Wat de te doorlopen procedures betreft is er sprake van 3 procedures die: voor de planologische kernbeslissing, die voor de tracévaststelling en die voor de milieu-effectrapportage.

Omdat bij het bepalen van o.a. de milieueffecten en de planologische inpasbaarheid er lang niet altijd een duidelijk en zinvol onderscheid gemaakt kan worden tussen enerzijds de planologische kernbeslissing over de wenselijkheid van het project en de verbindingsalternatieven en anderzijds de tracévaststelling en omdat beide beslissingen mer-plichtig zijn is besloten de procedures gelijktijdig te doorlopen. Hierbij worden de bevoegdheden van de verschillende organen in de verschillende procedures niet aangetast.

De Ministerraad stelt de planologische kernbeslissing vast en de Minister van Verkeer en Waterstaat het tracé. Als de procedures gelijktijdig worden doorlopen kan wel worden volstaan met één nota, waarin een milieu-effectrapport is opgenomen. Voor de coördinatie moet dan één instantie worden aangewezen, in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat. De initiatiefnemer is voor de tracébepaling de Minister van Verkeer en Waterstaat, terwijl zij samen met haar Collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu-beheer de planologische kernbeslissing voorbereidt.

### **3. Het overleg met de lagere overheden en instanties.**

Een groot aantal gemeenten en instanties als landinrichtingscommissies heeft geprotesteerd tegen het feit dat ze niet rechtstreeks om een reactie zijn benaderd. Bovendien dringen ze sterk aan op rechtstreeks overleg en raadpleging in het vervolg van de procedure.

Tot nu toe heeft het internationale onderzoek zich voornamelijk gericht op de haalbaarheid van een hoge snelheidsverbinding Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam. Hierbij is aan de orde welke plaatsen met een station met elkaar worden verbonden. Voor zover hierbij sprake is van nieuwe lijnen was het tracé niet concreet uitgewerkt, maar beperkt tot een globale indicatie. Bewust wordt in de startnotitie alleen over verbindingen gesproken en is voor de tracé's van eventuele nieuwe lijnen volstaan met het aangeven van een ruim gebied waarin die tracé's kunnen liggen. Gezien de globaliteit van de startnotitie is gemeend in deze fase het accent te kunnen leggen op het overleg met de provincie. In het kader van de voorbereiding van de HSL-nota zal met de gemeenten worden overlegd op basis van concept-tracé's.

#### 4. De verbindingssalternatieven en tracévarianten

In de inspraak is zowel gereageerd op de negen verbindingssalternatieven als op de grootte van het studiegebied (= het gebied, waar de tracé's kunnen liggen). Een aantal reacties sprak het onaanvaardbaar uit over verbindingssalternatieven en tracé's en een aantal andere een voorkeur. Er waren ook reacties die pleitten voor vergroting van het studiegebied om tracévarianten mogelijk te maken die beter inpasbaar zijn.

De suggesties voor andere verbindingssalternatieven varieerden van een verzoek om aansluiting van een stad op de hoge snelheidsverbinding tot voorstellen voor hele netwerken met hoge snelheidslijnen.

Allereerst dient te worden opgemerkt dat het in deze fase van de procedure gaat om een vooroverleg: het inwinnen van suggesties voor de verdere studie, het peilen van meningen en het verkennen van de situatie. Deze fase wordt afgesloten met de vaststelling van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport over het project.

Bij de vaststelling van de richtlijnen is bezien welke verbindingssalternatieven en de bijbehorende milieu-effecten moeten worden onderzocht.

Voor de verschillende in de startnotitie en in de inspraak genoemde verbindingssalternatieven geldt, dat het in de onderhavige studie primair gaat om de uitwerking van een project uit het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV), nl. een hoge snelheidsverbinding Amsterdam-Rotterdam-Belgische grens en verder.

Dit betekent dat het SVV, samen met andere beleidsdocumenten (zie ook richtlijn 4.3), het kader voor de projectstudie vormt. Voorstellen om nu netwerken van hoge snelheidslijnen te bestuderen stijgen boven het doel van deze studie uit en worden niet in de richtlijnen overgenomen.

Ook suggesties om andere hoge snelheidsverbindingen, bijv. Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Duitsland te bestuderen worden niet gehonoreerd. Wel zullen in de studie de gevolgen voor andere projecten en voor het aantal reizigers op andere verbindingen aan de orde komen.

Voorstellen voor verbetering van de bestaande lijnen in de relatie Amsterdam-Rotterdam-Belgische grens en verder en voor verhoging van de baanvaksnelheden zullen in het kader van het nulplusalternatief en van het alternatief waarbij een hoge snelheidstrein (HST) geheel of gedeeltelijk gebruik maakt van bestaande lijnen worden bekeken.

In verband met problemen rond de ruimtelijke inpassing in Nederland en vooral België en de wenselijkheid in België ook Antwerpen en Luik te bedienen (Besluit van de Ministers van Verkeer op 26 oktober 1987) zijn de alternatieven gebaseerd op variant 3 uit de internationale haalbaarheidsstudie vervallen. (De alternatieven 3.6 en 9 uit de startnotitie).

Suggesties voor andere verbindingen in deze gebieden zijn hierdoor in het kader van deze studie niet meer relevant.

In de in de richtlijnen opgenomen alternatieven stopt de HST in Nederland op hooguit 3 à 4 plaatsen. Het laten stoppen van de HST in meer steden, zoals in enkele reacties wordt geopperd, kost zoveel extra reistijd dat het karakter van een hoge snelheidsverbinding wordt aangetast. Dit geldt nog meer voor die voorstellen, waarin in Den Haag CS of Utrecht CS kop moet worden gemaakt.

Deze voorstellen worden dan ook niet overgenomen.

Alternatieven waarbij treinstellen in bijv. Rotterdam worden gesplitst, zijn niet reëel, omdat uit de internationale haalbaarheidsstudie blijkt dat het vervoersaanbod tussen Rotterdam en Brussel met één treinstel kan worden verwerkt. Het laten rijden van twee gekoppelde treinstellen leidt tot een veel te lage bezettingsgraad. Wel zal op de verschillende halteplaatsen voor goede aansluitende verbindingen naar andere steden worden gezorgd. Ook bestaat de mogelijkheid dat enkele malen per dag de hoge snelheidstrein een andere route volgt dan de gebruikelijke, bijvoorbeeld via Den Haag. Als dit zou gebeuren via de Hofpleinlijn en de lijn Utrecht-Den Haag naar Den Haag CS, betekent dit echter wel dat er een boog bij Nootdorp moet worden aangelegd met de daarbijbehorende kosten.

In de studie voor een HSV gaat het om een verbinding van Amsterdam (Schiphol) en Rotterdam naar het zuiden in de richting van Brussel. Het beëindigen van de HSV op een station in de Brabantse stedenrij of Brussel betekent dat geen enkele plaats in de Randstad rechtstreeks wordt aangedaan, terwijl juist in de Randstad, met name in de regio's Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, het grootste aantal potentiële treinreizigers woont en werkt.

Een eindstation in Brabant of Brussel betekent dat het overgrote deel van hen een overstap zou moeten maken, hetgeen met een vervoersverlies gepaard zal gaan.

Dit voorstel is daarom niet overgenomen.

Hetzelfde geldt in mindere mate ook voor het laten beëindigen van de HSV in Rotterdam, zoals de commissie voor de milieu-effectrapportage voorstelt. Door het bevoegd gezag is dit nader gepreciseerd door Rotterdam CS tot eindpunt te maken. Ook dan dienen alle reizigers uit/naar de regio Amsterdam over te stappen. Dit alternatief is echter wel als te onderzoeken verbinding opgenomen om te laten zien wat het effect is als Schiphol en Amsterdam niet worden aangedaan. Dit is tevens illustratief voor andere voorstellen waarin Amsterdam niet wordt aangedaan, o.a. voor het voorstel om de HSV te laten lopen van Amsterdam CS over bestaande lijn naar Utrecht CS en vandaar over een grotendeels nieuwe lijn via of langs Breda naar België. Bovendien komen Rotterdam en Den Haag dan wel erg ver van de HSL-lijn te liggen. De vervoerswaarde van dit alternatief wordt hierdoor te gering.

Dit laatste voorstel is daarom niet in de richtlijnen opgenomen.

Door het vervallen van de alternatieven 3.6 en 9 uit de startnotitie is tevens het studiegebied in Limburg en het zuid-oostelijk deel van het studiegebied in Noord-Brabant geschrapt. Voor het overige zijn bezwaren tegen tracé's of delen van het studiegebied niet gehonoreerd, omdat pas bij de uitwerking van verbindingen in tracé's de voor- en nadelen van tracé's en de eventueel onoverkomelijke bezwaren goed tegen elkaar kunnen worden afgewogen.

# **DE REACTIES**



## **8. Adviseurs.**

### **Samenvatting reacties.**

#### **1. Commissie voor de milieu-effectrapportage, te Utrecht.**

Zie het betreffende advies van de commissie d.d 28-8-1987.

- Het advies van de Commissie is als basis genomen voor het opstellen van de richtlijnen.

#### **2. Hoofdinspectie van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu, te Leidschendam.**

- 2.1. Er wordt een opsomming gegeven van een aantal (algemene) richtlijnen waaraan het MER moet voldoen.
- 2.2. Omdat het om één milieu-effectrapport gaat, is er ook slechts één initiatiefnemer (de minister van Verkeer en Waterstaat) en één bevoegd gezag (de ministerraad).
- 2.3. Alle aspecten die bij de pkb en de tracévaststelling aan de orde komen dienen in het MER te worden verwerkt.
- 2.4. Er moet meer duidelijkheid komen over de wisselwerking tussen besluitvorming op nationaal niveau en die op internationaal niveau.
- 2.5. De bijdrage van een HSL aan verbetering van de mobiliteit moet duidelijk worden beschreven.
- 2.6. De in de RPD-notitie ruimtelijke perspectieven beschreven alternatieven dienen kritisch te worden beschouwd en zo nodig als volwaardig alternatief te worden meegenomen.
- 2.7. In het MER dienen per verbindingsalternatief de milieu-effecten van de concreet te beschouwen tracévarianten te worden aangegeven.
- 2.8. Voor de geluidsbronnen dient te worden aangegeven of er sprake is van rolgeluid, aandrijfgeluid danwel aerodynamisch geluid.
- 2.9. De omvang van de zone omsloten door de 60dB(A) geluidscintour, het aantal gehinderden daarbinnen, en de te treffen maatregelen om de hinder te verminderen moeten worden aangegeven.

- Is verwerkt in de richtlijnen
- Zie A.2.
- In het MER-deel van de HSL-nota komen slechts de voor de MER voorgeschreven aspecten aan de orde. De overige elders in de HSL-nota.
- De besluiten van het internationale ministersoverleg van 26 oktober zijn in de richtlijnen verwerkt.
- Zie richtlijnen in hoofdstuk 3
- Zie A.4.
- Zie richtlijnen 5.1.3., 5.2.3, 5.4.2 en 5.4.3.
- Bij de toepassing van richtlijn 7.7.1 en bij het nemen van maatregelen als het geluidniveau te hoog is zullen de drie 'bronnen' bezien worden.
- zie richtlijnen 7.7.3, 7.7.4 en 7.7.5.

- 2.10. Aandacht moet worden besteed aan maatregelen die aantasting van stiltegebieden en andere relatief stille gebieden voorkomen.
- 2.11. Een beschouwing over te hanteren grenswaarden voor trillingen en het optreden daarvan is wenselijk.
- 2.12. De effecten van aanleg van de HSL op bodem en grondwater dienen te worden beschouwd.  
Maatregelen om aantasting daarvan in waterwingebieden te voorkomen moeten worden beschreven.
- 2.13. De keuze van een voorkeursalternatief dient onderbouwd te worden op basis van zowel milieuhygiënische als andere criteria.
- 2.14. Het behoud van grootschalige landelijke gebieden is een belangrijk criterium bij de vraag welk alternatief als het meest milieuvriendelijke moet worden beschouwd.

- zie richtlijn 7.7.6

- zie richtlijn 7.7.8

- zie richtlijn in paragraaf 7.3

- zie richtlijn 5.2.1.

- zie richtlijn 5.6.1.

**3. Ministerie van Landbouw en Visserij, Directie Natuur, milieu en faunabeheer, te Den Haag.**

- 3.1. Er wordt een opsomming gegeven van een aantal (algemene) richtlijnen waaraan het MER moet voldoen.
  - Is verwerkt in de richtingen.
- 3.2. De nota dient aan te geven, welke beslissing in welk stadium wordt genomen.
  - zie richtlijnen 4.1. en 4.2.
- 3.3. Aansluiting op het HSL-net behoeft niet te impliceren, dat in Nederland ook hogesnelheidsspoorlijnen worden aangelegd.
  - zie richtlijnen in paragraaf 5.3.
- 3.4. De nota dient duidelijk aan te geven welke (verkeers)problemen door de realisatie van een HSL kunnen worden opgelost.
  - zie richtlijnen in hoofdstuk 3
- 3.5. Bij de aanleg van nieuwe baanvakken dient bundeling met het hoofdwegennet te worden gezien.
  - Is verwerkt in richtlijn 5.4.1.
- 3.6. Paragrafen 3.2.5 en 3.2.6 uit de startnotitie kunnen beter worden vervangen door de volgende indeling:
  - landschapsbeeld;
  - geomorfologische, archeologische, cultuurhistorische en landschapsecologische aspecten;
  - flora en fauna;
  - gebiedscategorieën rijksbeleid.
  - De indeling van de te onderzoeken aspecten is in de richtlijnen enigszins aangepast t.o.v. de startnotitie. Bij de uitvoering van het MER zal worden gezien welke indeling het duidelijkst de milieu-effecten weergeeft.
- 3.7. Welke invloed zullen de ligging en het gebruik van de tracés door hoge snelheidstreinen hebben op de geluidbelasting in de omgeving (stedelijk en landelijk)? Welke geluidswerende voorzieningen zijn nodig?
  - zie de richtlijnen in paragraaf 7.7.
- 3.8. Veroorzaken trillingen verdichting van de bodem in de buurt van baan?
  - zie richtlijn 7.7.8. Indien blijkt dat trillingen in belangrijke mate optreden, zullen de (milieu)-effecten hiervan moeten worden beschreven
- 3.9. In hoeverre zal het reliëf bij de aanleg van de HSL worden gewijzigd? In hoeverre zal grond van elders moeten worden aangevoerd?
  - zie richtlijnen 5.1.2., 6.2 en paragraaf 7.3.

- 3.10 Wat is de invloed van de HSL op de bodemgesteldheid van met name de veenweide gebieden?
- 3.11 (Tijdelijke) invloed op grondwaterstand? En daardoor weer op de processen in de bodem?
- 3.12 Welke invloed zal de aanwezigheid van de spoorbanen hebben op het landschapsbeeld en de beleving ervan?
- 3.13 Afzonderlijke aandacht dient te worden gegeven aan mogelijke verdwijning van landschapskenmerken met een grote natuur- en/of cultuurhistorische informatiewaarde.
- 3.14 Waar en in welke mate zullen door de HSL vegetaties met aanzienlijke natuurwaarden verdwijnen en aangetast worden?
- 3.15 In hoeverre verdwijnen door het HSL biotopen van bijzondere diersoorten?
- 3.16 Welke belemmeringen impliceert de HSL voor migrerende diersoorten?
- 3.17 Welke (complexen) natuurterreinen, cultuurbossen en biologisch waardevolle agrarische gronden worden door de HSL op enigerlei wijze beïnvloed? Welke effecten op natuur- en landschapswaarde?
- 3.18 De gevolgen van een HSL op het normale treinverkeer dienen te worden beschreven.
- 3.19 In hoeverre staat de realisering van een HSL de financieringen van andere openbaar vervoer-projecten in de weg?
- 3.20 Welke zijn de consequenties van de verschillende tracés voor land- dan wel herinrichtingsprojecten? In hoeverre noodzaken de tracés tot aanpassings- dan wel herinrichtingen?
- 3.21 Consequenties van de barrièrewerking voor het lokale en regionale verkeer?
- zie richtlijnen in par. 7.3.
- zie richtlijn 5.1.2. en 7.3.4.
- zie richtlijn 7.6.1.
- dit aspect is verwerkt in richtlijnen 6.3, 7.5.1., 7.6.1. en 7.6.2.
- voor 3.14 t/m 3.17: zie richtlijnen 7.5.1. en 7.5.2.
- zie richtlijn 3.2.
- Dit aspect valt buiten het kader van de HSL-nota.
- Deze consequenties zullen in de HSL-nota aan de orde komen. Zie ook richtlijn 6.6 en 7.10.1.
- Richtlijn 7.9.1. geeft aan dat ook de sociale aspecten van de barrière moeten worden beschreven.

## C. Provincies en provinciale samenwerkingsverbanden.

### 1. Provincie Noord-Brabant, te 's-Hertogenbosch.

- 1.1 Als alternatief dient ook te worden gezien een HSL-verbinding tussen Parijs en Brussel waarbij Nederland wordt bediend met "super-intercitytreinen".
- 1.2. Indien Nederland toch wordt aangetakt, zou de HSL kunnen eindigen op een station in Nederland, waar vandaar andere belangrijke binnenlandse bestemmingen met "super-intercitytreinen" snel bereikbaar zijn. Zo'n station kan in de Brabantse stedenrij liggen. Voordeel: weinig nieuwe baan in Nederland.
- 1.3. Alle te beschouwen alternatieven dienen te worden gezien in hun relatie tot het in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening op te nemen verstedelijkingsmodel.
- 1.4. Het gebied met tracémogelijkheden dient tot enigszins ten oosten van de A16 te worden vergroot.
- 1.5. Opname van het grondgebied van de gemeente Baarle-Nassau in het studiegebied is weinig zinvol.
- 1.6. Tracé-alternatieven op variant F die de tracélijn N2 uit het rapport van de internationale werkgroep volgen, zijn onaanvaardbaar.

- voor 1.1. t/m 1.3. Zie A.4 en richtlijn 4.3.

- Het gebied is aangepast.

- Voor 1.5. en 1.6., zie A.4.

### 2. Provincie Noord-Holland te Haarlem.

- 2.1. In het MER dienen alle wezenlijk van elkaar verschillende tracévarianten te worden beschreven.
- 2.2. In principe positief tegenover een HSL, mits Amsterdam en Schiphol halteplaatsen worden.
- 2.3. De doelomschrijving van het project dient te worden geplaatst in het maatschappelijk kader van heden, waarbij uitvoering van het project niet ten koste mag gaan van vastgestelde overheidsinvesteringen in het openbaar vervoer en de bijdrage van het project aan het welzijn positief moet zijn.

- Tijdens de studie zal blijken welke tracévarianten zullen worden beschreven. Zie ook richtlijnen in paragraaf 5.4.

- Zie A.4.

- Zie richtlijnen in hoofdstuk 3

2.4. Als er een aparte baan voor de HSL wordt gekozen, dient deze zoveel mogelijk te worden gebundeld met bestaande infrastructuur om aldus open gebieden van formaat zoveel mogelijk intact te laten.

- zie richtlijn 5.4.1.

2.6. De alternatieven moeten duidelijk worden omschreven.

- zie richtlijn 5.1.1.

2.7. Voor elk van de alternatieven moeten de directe en indirecte cumulatieve effecten worden onderzocht.

- zie richtlijn 6.6. en 7.10.2.

2.8. Bij de inschatting van de milieu-effecten van de verbindingsalternatieven moet worden uitgegaan van een tracé met de voor het milieu meest vergaande gevolgen.

- Bij de inschatting van de milieu-effecten zal uitgegaan worden van tracé's, die volgens richtlijn 5.4.1. zijn bepaald. Dit zijn dus niet tracé's met de meest vergaande gevolgen.

2.9. Ook recreatieve voorzieningen en locaties voor woonboten dienen bijzondere aandacht te krijgen voor wat betreft geluidhinder.

- zie richtlijnen 7.7.1. en 7.7.6.

2.10. Bij de tracéring van de HSL dient met waterwingebieden rekening te worden gehouden.

- zie richtlijn 7.3.6.

2.11. De aanleg van de HSL kan kwel veroorzaken met gevolgen voor de kwaliteit van het oppervlaktewater.

- zie richtlijn 7.3.4.

2.12. Besteed aandacht aan doorsnijding van bufferzones en landschap.

- Beide aspecten zullen in de HSL-nota aan de orde komen. Zie ook richtlijnen 5.4.1. en 4.3.

2.13. De verkavelingsproblematiek dient eveneens te worden beschouwd.

- idem

### 3. Provincie Utrecht, te Utrecht.

3.1. Bekijk ook een variant Cc: Van Amsterdam CS via Amsterdam Amstel naar Utrecht CS, alwaar wordt gestopt, vervolgens via bestaande, deels nieuwe lijn naar Rotterdam CS.

- zie A.4.

3.2. Houdt in studie ook rekening met eventueel toekomstige HSL-verbinding Amsterdam/Rotterdam-Utrecht-Ruhrgebied.

- zie A.4.

### 4. Provincie Zuid-Holland, te 's-Gravenhage.

4.1. Een nieuwe spoorlijn dwars door het Groene Hart wordt afgewezen, terwijl een eventuele nieuwe lijn ten zuiden van Rotterdam een zorgvuldige inpassing vereist.

- zie A.4.

- 4.2. Een nieuwe spoorlijn dient gebundeld te worden met bestaande verkeersinfrastructuur. Bijvoorbeeld bundeling met A29 en met A4 ten noorden van 's-Gravenhage.
- 4.3. Geluiduitstraling in, en doorsnijding van stiltegebieden moet worden voorkomen.
- 4.4. Onderzoek of de geluidbelasting van een HSL beoordeeld kan worden met het Besluit Geluidhinder Spoorwegen.
- 4.5. Houdt rekening met bodembeschermingsgebieden, waterwingebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en bodemsaneringslokaties.
- 4.6. Let bij de tracering op de verschillende aspecten van de grondwaterhuishouding en de oppervlaktewaterhuishouding.
- 4.7. Naast het nationale referentieniveau (onder andere uitgangspunten van het structuurschema Natuur- en Landschap-behoud) is ook het regionale referentieniveau (aangegeven in onder meer de streekplannen) van groot belang.
- 4.8. Belangrijk aandachtspunt voor het aspect landschap is het onderscheid "verstedelijkt landschap versus niet-verstedelijkt landschap" op de verschillende schaalniveaus. Daarnaast is de structuur van het landschap een aandachtspunt.
- 4.9. Op welke wijze zijn compenserende maatregelen voor de natuur en het landschap mogelijk.

## 5. Bestuurscommissie Noorden des Lands.

- 5.1. Aansluiting van Nederland op een HSL-net spoort met de integratiegedachten die binnen de EG leven.
- 5.2. Ook Centraal- en Noord-Nederland dienen op een Europees HSL-net te worden aangesloten middels een hoogwaardige spoorverbinding Amsterdam-Groningen-Scandinavië.
- 5.3. Voor de onderhavige studie is van belang dat een tracé wordt gekozen waarop een goede aftakkingmogelijkheid aanwezig is.  
Dit lijkt tracé C te zijn.

- zie richtlijn 5.4.1.
- zie richtlijn 7.7.6.
- zie richtlijn 7.7.1.
- In richtlijn 5.4.1. en in de richtlijnen in hoofdstuk 7 zijn deze aspecten verwerkt.
- zie richtlijnen in paragraaf 7.3. en 7.4.
- zie richtlijn 4.3. Het regionale referentieniveau zal o.a. aan de orde komen, waar de verhouding tussen de HSL-alternatieven en tracévarianten enerzijds en anderzijds de provinciale streekplannen besproken wordt.
- Dit aspect is verwerkt in richtlijn 7.6.1.
- zie richtlijn 5.5.2.
- Voor kennisgeving aangenomen.
- zie A.4.
- Aftakking is in deze studie niet aan de orde.  
Overigens lijken tracé A en B betere mogelijkheden te hebben om de HSL eventueel naar het noorden door te trekken.



## 6. Provincie Flevoland.

6.1. zie voorts reactie van de Bestuurscommissie Noorden des Lands.

- zie aldaar.

## 7. Provincie Limburg.

7.1. Een tracé door Limburg dient onlosmakelijk verbonden te zijn met een halteplaats in de omgeving van de luchthaven Zuid-Limburg.

- voor 7.1 en 7.2: Een tracé door Limburg is verval-  
len. Zie ook A.4.

7.2. Studiegebied in noordelijke richting uitbreiden tot en met rijksweg A-76 en de spoorverbinding Geleen - Heerlen. Idem in zuidelijke richting tot aan de geplande uitbreiding van de luchthaven Zuid-Limburg.

7.3. Aan de te behandelen onderwerpen toevoegen:  
de water- en erosieproblematiek en de doorsnijding van de ecologische infrastructuur.

- zie o.a. richtlijnen 7.3.2. en 7.5.1.

## D. Gemeenten en gemeentelijke samenwerkingsverbanden.

### 1. Gemeente Zundert.

1.1. Wijst een HSL over het grondgebied van de gemeente op grond van met name doorsnijding van de bos- en natuurschoongebieden en vele kwekerijgebieden af.

- zie A.4.

1.2. Pleit voor tracering langs reeds bestaande verbindingen.

- Is verwerkt in richtlijn 5.4.1.

### 2. Intergemeentelijk samenwerkingsorgaan Midden-Holland.

2.1. Wijst een tracé door het Groene Hart af.

- zie A.4.

2.2. Pleit voor zoveel mogelijk gebruik maken van de bestaande - te verbeteren - spoorwegverbinding Rotterdam-Den Haag-Schiphol-Amsterdam.

- Gebruik van de bestaande spoorlijn is één van de te onderzoeken alternatieven; zie richtlijn in para-  
graaf 5.3.

### 3. Gemeente Pijnacker.

- 3.1. Wijst op aanwezigheid van een nieuwe woonwijk, een bedrijven-terrein en een glastuinbouwgebied op haar grondgebied.

- Bij de tracering van de verbindingen komen deze aspecten aan de orde.

### 4. Gemeente Koudekerk aan den Rijn.

- 4.1. Is bezorgd over eventuele tracering op haar grondgebied.

- zie A.4.

### 5. Gemeente Zoeterwoude.

- 5.1. Heeft bezwaar tegen tracering op haar grondgebied, vanwege mogelijke aantasting van het woon- en werkgebied Zoeterwoude-Rijndijk, alsmede van het open veenweidegebied met zijn hoge natuur- en landschappelijke waarden.

- zie A.4.

- 5.2. Pleit voor gebruik van bestaande spoorverbindingen.

- Dit is één van de te onderzoeken alternatieven.

### 6. Gemeente Rucphen.

- 6.1. Wijst op consequenties van tracé's N0 en N2 voor natuur- en landbouwgebieden.

- zie richtlijn 5.4.1.; Verbinding N<sub>2</sub> is vervallen; zie ook A.4.

- 6.2. Vreest voor isolerende werking ten opzichte van de nabuurgemeenten.

- zie richtlijn 7.9.1.

### 7. Gemeente Binnenmaas.

- 7.1. De Hoeksche Waard heeft recht op rust.

- 7.2. De gemeente verwijst naar allerlei regeringsnota's en -stukken en naar het provinciale beleid ten aanzien van de Hoeksche Waard. In dit beleid past geen spoorlijn in de Hoeksche Waard.

- Voor 7.1. en 7.2. kan worden verwezen naar de richtlijnen 4.3. en 5.4.1. en A.4.

- 7.3. De gemeente wijst een tracé in de Hoeksche waard op principiële gronden af.

- zie A.4.

- 7.4. In het MER dient ook aandacht aan het milieu-aspect 'mens' te worden besteed.

- Het aspect 'mens' is o.a. verwerkt in richtlijnen 7.7.4, 7.7.6, 7.8.1 en 7.9.1.

- 7.5. De HSL zal samen met de A29 de Hoeksche Waard in drieën delen, met als gevolg een onverantwoorde inbreuk op het bestaande groene landschap.

- zie richtlijnen 5.4.1. en 7.6.1.

- 7.6. Het voorzieningenniveau in de Hoeksche Waard mag niet worden aangetast.
- 7.7. De gevolgen van de HSL op het gebied van planologie, infrastructuur, geluidhinder en kosten dienen met name voor de gemeente en haar inwoners, te worden onderzocht.
- 7.8. In hoeverre doorkruist de HSL bestuurlijk planologische doelstellingen van de diverse (lagere) overheden?

#### 8. Gemeente Heerjansdam.

- 8.1. De HSL zal een aantasting van de bufferzone betekenen.
- 8.2. De HSL zal de reeds aanwezige geluidhinder (van spoorwegactiviteiten) verder vergroten met alle planologische en financiële consequenties van dien.

#### 9. Gemeente Barendrecht.

- 9.1. Geen opmerkingen over de inhoud van de startnotitie.

#### 10. Gemeente Willemstad.

- 10.1. Gemeente is van mening dat internationale variant 02 en het door de provincie voorgestelde traject (bundeling met A16) voor de gemeente in alle opzichten het minst ingrijpend zijn.
- 10.2. De variant 01 en 03 worden vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening en het milieu wel als ingrijpend gezien.

#### 11. Gemeente 's-Gravendeel.

- 11.1. zie 7.1 t/m 7.6.
- 11.2. Gemeente wijst erop dat een deel van haar woningbouwtaakstelling in 1982 is geschrapt, omdat de Hoeksche Waard groen moest blijven. Het is onjuist nu het groene karakter aan te tasten.

#### 12. Gemeente Leimuiden.

- 12.1. Gelet op het landelijke karakter van de gemeente is het ongewenst dat de HSL binnen de gemeente komt te liggen.

- Op dit aspect zal in de HSL-nota worden ingegaan.

- De genoemde aspecten zullen in de HSL-nota aan de orde komen.

- Dit aspect is verwerkt in richtlijn 4.3.

- De gevolgen van een HSL in de bufferzone zullen worden beschreven; zie o.a. richtlijn 4.3.  
- Cumulatie van effecten zal in het MER worden beschreven; zie richtlijn 6.6.

- Voor kennisgeving aangenomen.

- zie A.4.

- De consequenties van de verschillende verbindingen zullen nog nader worden gezien. Variant 03 is vervallen.

- zie aldaar

- Het groene karakter van de Hoeksche Waard zal één van de aandachtsonten in de verdere studie zijn.

- zie A.4.

**13. Gemeente Rijsaterwoude.**

zie 12.

- zie aldaar

**14. Gemeente Stein.**

14.1. De gemeente is tegen een HSL op haar grondgebied gezien de huidige milieubelasting (o.a. t.g.v.-DSM)

- Een tracé door Limburg is vervallen.  
Zie ook A.4.

**15. Gemeente Cromstrijen.**

15.1. Zie 7.1., 7-2. 7-4, 7-5.

- zie aldaar.

15.2. De gemeente wijst erop dat bij gebruik van de bestaande spoorlijn de milieu-effecten voor mens, dier en plant veel minder groot zijn dan bij een tracé dwars door de Hoeksche Waard.

- Zoals in A.4. beschreven zal pas bij de uitwerking van verbindingen in tracé's de voor- en nadelen van de verschillende mogelijkheden goed beschreven kunnen worden.

**16. Gemeente Baarle-Nassau.**

16.1. De gemeente wijst vooralsnog op milieu en planologische gronden een doorsnijding van haar grondgebied door een HSL principieel van de hand.

- voor 16.1 t/m 16.4: Een eventuele verbinding over het grondgebied van de gemeente is vervallen. Zie ook A.4.

16.2. De tot nu toe voorgestelde tracé's hebben belangrijke negatieve gevolgen voor de gemeente qua geluidhinder, natuur- en faunawaarden, landschap, barrièrewerking, enz.

16.3. Een verbinding waarbij Antwerpen niet wordt aangedaan is nog onvoldoende beargumenteerd.

16.4. Gemeente onderschrijft het standpunt van de provincie Noord-Brabant.

**17. Stadsgewest Breda.**

- zie aldaar.

17.1. Sluit zich aan bij reactie van de provincie Noord-Brabant.

- Suggestie is verwerkt.

17.2. Uitbreiding onderzoeksgebied tot ten oosten van de A16.

- Het grondgebied van de gemeente valt nu buiten het studiegebied. Zie ook A.4.

17.3. Twijfelt aan het nut van het opnemen van grond van de gemeente Baarle-Nassau in het onderzoeksgebied.

#### 18. Gemeente Leiderdorp.

18.1. Een tracé ten oosten van Zoetermeer zal het "Groene Hart" aantasten, waarbij tevens in het deel ten westen van het tracé ongewenste planologische ontwikkelingen kunnen ontstaan.

18.2. Een tracé ten westen van Zoetermeer kan worden gebundeld met de A4. In de bebouwde kom van Leiderdorp zal dit zeer grote problemen geven in verband met ruimtebeslag en geluidhinder.

#### 19 Gemeente Driebruggen.

19.1. Gezien het gestrekte tracé van bestaande spoorlijn is er geen aanleiding om een ander tracé voor een HSL te onderzoeken dan een tracé op of naast de bestaande spoorlijn.

19.2. Elk nieuw tracé stuit op vrijwel onoverkomelijke bezwaren, gezien de grote landschappelijke, natuurwetenschappelijke en landbouwkundige waarden.

#### 20. Gemeente Strijen.

20.1. zie 7.1. 7.2, 7.4, 7.5

20.2. De verschillende tracé's doorsnijden enkele gebieden, die vanuit landschappelijk, natuurwetenschappelijk en/of cultuur-historisch oogpunt belangrijk zijn.

20.3. De uitvoering van de ruilverkaveling Hoeksche Waard-Oost kan ernstig worden bemoeilijkt.

20.4. De gemeente pleit voor het gebruik maken van de bestaande spoorlijn Breda-Dordrecht-Rotterdam.

#### 21. Gemeente Vlist.

21.1. Gezien het gestrekte tracé van de bestaande spoorlijn is er geen aanleiding om een ander tracé voor een HSL te onderzoeken dan op of naast de bestaande spoorlijn.

21.2. Andere tracé's stuiten op onoverkomelijke landschappelijke, natuurwetenschappelijke en landbouwkundige bezwaren in de Krimpenerwaard.

- Bij de uitwerking van de verbindingen in tracé's zal dit aspect worden gezien.

- De genoemde aspecten zullen in de HSL-nota aan de orde komen; zie ook de richtlijnen in par. 7.7.

- Bij de uitwerking van de verbinding in een tracé zal worden gezien in hoeverre van de bestaande lijn kan worden gemaakt. Zie ook A.4.

- De genoemde aspecten zullen in de HSL-nota aan de orde komen.

- genoemde aspecten zijn opgenomen in de richtlijnen in hoofdstuk 7

- Dit aspect komt in de HSL-nota aan de orde.

- zie A.4.

- Zie het commentaar bij de reactie van de gemeente Driebruggen.

- Zie het commentaar bij de reactie van de gemeente Driebruggen.

## 22. Gemeente Utrecht.

- 22.1. Gemeente verzoekt om een tracé te bekijken dat van de Belgische grens en via Utrecht naar Amsterdam voert. Een dergelijke tracé biedt ruimtelijke voordelen en heeft een gunstiger milieu-effect.
- 22.2. Indien tracé C zou worden gekozen dient ook Utrecht-centraal een halte te zijn.

- zie A.4.

- idem.

## 23. Gemeente Nuth.

- 23.1. De gemeente verwacht grote problemen op het gebied van ruimtelijke ordening, volkshuisvesting landschapsbehoud, natuur en milieu als gevolg van een tracé binnen het aangegeven gebied.
- 23.2. De gemeente pleit voor een koppeling van het nieuwe tracé van de HSL aan de autosnelweg A76 en/of de spoorlijn Sittard-Heerlen.

- voor 23.1. en 23.2: Een tracé door Limburg is vervallen. Zie ook A.4.

## 24. Gemeente Klundert.

- 24.1. Gemeente maakt zich ernstig zorgen over een mogelijk nieuw tracé ten westen van Klundert, vanwege het ruimtebeslag en de doorsnijding van een zeer waardevol open landschap.
- 24.2. Voorts wijst de gemeente op een dreigende isolering door het industrieterrein Moerdijk, de aanwezige rijkswegen en de geplande HSL.
- 24.3. Gemeente pleit voor bundeling met verkeersassen.

- zie richtlijnen 5.4.1. en 7.6.1.

- zie richtlijn 7.10.2.

- zie richtlijn 5.4.1.

## 25. Gemeente Rotterdam.

- 25.1. Gemeente wijst op andere plannen in het onderzoeksgebied, namelijk: doortrekking rijksweg A16 en het Integraal Plan Noordrand Rotterdam.
- 25.2. Het verkorten van de reistijd tussen plaatsen in Nederland is meer dan een bijkomend doel, (zie ook mobiliteitsscenario).
- 25.3. Tracévariant C is weinig zinvol, omdat Schiphol niet wordt aangedaan.

- zie richtlijn 6.6.

- Het standpunt van de gemeente kan op zich worden onderschreven. In het kader van **deze** studie is het hoofddoel de verbinding Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam waarbij het verkorten van de reistijd binnen Nederland een bijkomend aspect is.

- zie A.4.

25.4 Om het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken, is bundeling wenselijk.

25.5. Ten zuiden van Rotterdam dienen minstens een tracé parallel aan de lijn richting Barendrecht en een tracé langs de haven spoorlijn, het Vaanplein en de A29 te worden bekeken.

25.6. Een rechtstreekse HSL-verbinding met Keulen is zeer wenselijk.

25.7. Naar aanleiding van de Willemspoortunnel is vastgelegd dat maatregelen tegen contactgeluid worden getroffen daar waar bij bestaande woonbebouwing de 45 dB(A) wordt overschreden.

## 26. Gemeente Benthuisen

26.1. Een nieuw tracé betekent een ernstige aantasting van natuur en landschap, met name voor het Groene Hart. Er ontstaat een grote barrière terwijl ten westen hiervan planologisch ongewenste ontwikkelingen ontstaan.

26.2. Gebruik van een verbeterde bestaande spoorverbinding is de enige aannembare oplossing.

## 27. Gemeente Den Haag.

27.1. Den Haag als regeringsstad moet een halte aan de HSL krijgen.

27.2. Een tracé Rotterdam-Nootdorp-Den Haag CS verdient ook de aandacht.

27.3. Bij lijnvoering van de HSL over de 'oude lijn' zullen de baanvakken verbeterd moeten worden. De dan ontstane capaciteitsverbetering schept mogelijkheden om nieuwe stations te openen met daardoor een toenemend treingebruik.

27.4. De HSL dient het ruimtelijke orderingsbeleid van Rijk, provincie en gemeenten, gericht op ondersteuning van het functioneren van de grote steden te versterken en er niet haaks op te staan.

27.5. Voorkeur voor een HSL over bestaande tracés.

- Is in richtlijn 5.4.1. verwerkt.

- Dit zal bij de uitwerking in tracé's worden meegenomen.

- Een rechtstreekse HSL-verbinding is niet meer aan de orde nu de Ministers van Verkeer hebben besloten dat Luik en Antwerpen moeten worden aangedaan.  
- Ook als de hoge snelheidstrein door de Willemspoortunnel gaat rijden, blijven de gemaakte afspraken over het contactgeluid van kracht.

- zie richtlijn 5.4.1.

- zie A.4.

- Dit aspect zal in de keuze uit de alternatieven meewegen.

- zie A.4.

- In de HSL-nota zal worden ingegaan op de ontstane situatie als baanvakken worden verbeterd.

- zie richtlijnen 3.1. en 4.3.

- zie 4.4.

**28. Gemeente Berkel en Rodenrijs.**

28.1. In het MER dient aan de planologische consequenties aandacht te worden besteed.

- De planologische consequenties komen niet zozeer in het MER als wel in het overige deel van de HSL-nota aan de orde.

28.2. Ook de niet in de internationale haalbaarheidsstudie bestudeerde varianten dienen in het MER te worden beschouwd, met name variant C.

- zie A.4.

**29. Gemeente Korendijk.**

29.1. Gemeente betuigt adhesie aan de brieven van de gemeenten Binnenmaas, Cromstrijen, 's-Gravendeel en Strijen.

- zie aldaar.

**30. Gemeente Maastricht.**

30.1. Voorkeur voor het tracé Brussel-Keulen via Beek, vanwege centrale ontsluiting Euregio en vanwege een minder geaksidenteerd terrein dan bij een tracering via Luik.

- voor 30.1 t/m 30.3. Een tracé Brussel-Keulen via Beek is vervallen.  
Zie ook A.4.

30.2. Als er goederenvervoer over de HSL gaat, dient externe veiligheid aan de te onderzoeken aspecten te worden toegevoegd.

30.3. Een tracé ten zuiden van Beek/Elsloo, dat ter hoogte van Maastricht Airport de Maas kruist geeft minder problemen dan het tracé dat in de startnotitie staat. Graag het onderzoeksgebied verbreden.

**31. Gemeente Zevenhuizen.**

31.1. Gemeente vindt het onaanvaardbaar dat een eventueel tracé over haar grondgebied loopt. Zij wijst op de landschappelijke, recreatieve en natuurwetenschappelijke functie van het buitengebied.

- zie A.4.

- Voor de genoemde aspecten zie o.a. richtlijn 7.6.1. en 7.5.1.



## 32. Gemeente Rijsbergen.

32.1. Gemeente stelt voor het onderzoeksgebied tot ten posten van de A16 uit te breiden.

- Is gebeurd, zie richtlijn 6.1.  
Overigens valt het grondgebied van de gemeente nu buiten het studiegebied.

## 33. Gemeente Standdaarbuiten.

33.1. Gemeente ondersteunt de visie van de provincie Noord-Brabant.

- zie aldaar.

## 34. Gemeente Breda.

34.1. Het grondgebied van de gemeente zal binnen de invloedssfeer van de HSL kunnen liggen en moet dus bekeken worden.

- zie richtlijn 6.2.

34.2. Onderschrijft het standpunt van het Stadsgewest Breda.

- zie aldaar

## 35. Gemeente Heerlen.

35.1 De startnotitie is voor kennisgeving aangenomen.

- geen commentaar.

## 36. Gemeente Hoeven.

36.1. Een mogelijk tracé over het grondgebied brengt o.a. geluidshinder en aantasting van het ruilverkavelingsgebied met zich mee.

- zie richtlijnen in hoofdstuk 7 en richtlijnen 4.3. en 6.6.

## E. Organisaties, instellingen, verenigingen en particulieren.

### 1. Milieuvereniging Oosterhout.

1.1. Het geld kan beter worden besteed aan verbetering van het huidige openbaar vervoer.

- Bij de uiteindelijke keuze is de kosten/baten verhouding één van de beoordelingsaspecten.

1.2. Alleen gebruik van bestaande spoorlijnen is bespreekbaar.

- zie A.4.

### 2. Vereniging Das & Boom.

2.1. De parallelschakeling van pkb-en tracéprocedure doet geen recht aan het abstractieniveau en de beleidsmatige en inhoudelijke aspecten die bij de twee verschillende procedures aan de orde zijn. Pleit voor één pkb- en twee tracéprocedures.

- Ondanks de verschillende abstractieniveaus is het Bevoegd Gezag van mening dat de verschillende procedures goed gelijktijdig kunnen worden doorlopen, mede omdat bij de discussie over de verbinding er meestal ook naar tracé's wordt gekeken.

2.2. Het doel van de studie moet ruimer: waar willen we heen met de westeuropese sociaal, economische en politieke integratie? Hoe past de Randstad binnen de mogelijke antwoorden? Wat zijn de mogelijkheden van doortrekking van de HSL in noordelijke richting? wat zijn alternatieven?

- Zie A.4.

2.3. In het Zuidlimburgse Mergelland is een HSL volslagen uit den boze.

- Een tracé door Limburg is vervallen. Zie ook A.4.

### 3. Instituut voor natuurbeschermingseducatie, afdeling Spaubeek.

3.1. Aanleg van een HSL door Zuid-Limburg volgens variant 03 en 04 wordt afgewezen, omdat:

- het gebied is reeds dicht bevolkt en belast met infrastructuur en dergelijke met de daarbij behorende milieubelasting (geluidhinder, stank);
- het gebied is van natuur, landschappelijke en cultuurhistorische waarde;
- variant 01 is economisch meer haalbaar en minder milieubelastend.

- Een tracé door Limburg is vervallen. Zie ook A.4.

### 4. Stichting 'Het Zuidhollands Landschap'.

4.1. Uitgangspunt is: een HSL is alleen aanvaardbaar indien gebruik wordt gemaakt van bestaande verbindingen.

- zie A.4.

4.2. Kan het hoofddoel van de HSL ook bereikt worden bij gebruikmaking van bestaande lijnen?

- Gebruikmaking van de bestaande lijnen is één van de te onderzoeken alternatieven.

4.3. In de studie moet aandacht besteed worden aan effecten van de HSL op de behoefte aan capaciteit van andere verkeersvoorzieningen.

- Dit aspect zal in de HSL-nota aan de orde komen. zie ook richtlijn 5.1.1.

### 5. Koninklijk Nederlands Watersport Verbond.

5.1. Nadelige effecten als gevolg van vaste bruggen op de door vaartheogten van de vaarwegen moeten onderdeel van het MER zijn.

- Zal in de HSL-nota worden behandeld

### 6. Instituut voor Natuur beschermingseducatie, afdeling Elsloo.

6.1. Het instituut heeft bezwaar tegen de variant, waarbij het Julianakanaal, het Elsloose bos en de woongemeenschap Catsop wordt doorkruist, onder andere vanwege de geluidsoverlast en de sociale ontwrichting die voor die woongemeenschap dreigt.

- Een tracé door Limburg is vervallen. Zie ook A.4.

6.2. Het tracé zal grote schade aanrichten aan flora en fauna in het Elsloose bos.

**7. Instituut voor natuurbeschermingseducatie, afdeling Nuth-Wijnandsrade en omstreken.**

- 7.1. Uit een oogpunt van ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, landschapsbehoud, natuur en milieu worden de nodige problemen bij een tracering door Zuid-Limburg verwacht.
- 7.2. Voor Variant 03 zijn alternatieven mogelijk, bestaande uit kleine aanpassingen, waardoor aansluiting kan worden verkregen op het Duitse en Belgische spoorwegnet.
- 7.3. Is een uitbreiding van de intercity-verbindingen tussen Nederland, België en Duitsland niet een beter alternatief voor de HSL.
- 7.4. Ook cumulatieve effecten dienen in het MER aan de orde te komen (luchthaven Zuid-Limburg).

- voor 7.1 t/m 7.4: Een tracé door Limburg is vervallen. Zie ook A.4.

**8. Landinrichtingscommissie IJsselmonde.**

- 8.1. Gelet op de idee-ontwikkeling ten behoeve van de inrichting van het landinrichtingsgebied spreekt de commissie haar voorkeur uit voor het gebruik maken van de bestaande spoorlijn Rotterdam-Dordrecht, dan wel van de in het streekplan Rijnmond gereserveerde strook tussen de A29 en Barendrecht.
- 8.2. Verwijst naar Streekplan Zuid-Holland-Zuid en de daar geformuleerde beleidsstrategie, waarin scheiding van de agglomeraties Rotterdam en Drechtsteden door een bufferzone wordt voorgestaan. Deze bufferzone dient een extensieve inrichting te krijgen, gericht op landbouw, recreatie, bosbouw, natuur en landschap.  
Een nieuw aan te leggen tracé voor een HSL is hierin niet in te passen.
- 8.3. Andere opties dan die door de commissie worden voorgestaan lijken een evenwichtige en integrale belangenbehartiging in het Landinrichtingsgebied IJsselmonde te verstoren.

- zie A.4.

- Indien een tracé door de bufferzone wordt overwogen, zal de inpassing heel zorgvuldig moeten worden uitgewerkt.

- zie A.4.

## 9. Vereniging geen uitbreiding vliegveld Beek.

- 9.1. Uit de nota blijkt niet duidelijk dat de HSL een heel ander gebruik van het spoorwegnet zou kunnen inhouden, met verschuivingen in de vervoersstromen en milieuhygiënische verbeteringen.
- 9.2. Er wordt een link gelegd met de nachtvluchten op vliegveld Beek (goederenvervoer).
- 9.3. Vanuit inpasbaarheid en milieubelasting zou een HSL zoveel mogelijk over bestaande trajecten moeten rijden.
- 9.4. Het aangegeven tracé door Limburg gaat door zeer kwetsbare gebieden. Geldt ook voor het tracé in Belgisch Limburg.
- 9.5. Als alternatieven worden genoemd;
- een meer zuidelijke route, zoals van Brussel naar Leuven, Hasselt, Bilzen, Maastricht, Valkenburg en dan verder via Kerkrade naar Aken over bestaande baan.
  - Vanuit Antwerpen langs het Albertkanaal naar Maastricht via een nieuw tracé en dan verder over bestaande baan.
- 9.6. Voorkeur voor een alternatief, waarbij geheel over bestaande baan wordt gereden.

## 10. Instituut voor Natuurbeschermingseducatie, afdeling Stein.

- 10.1. Aanleg van een HSL volgens tracé 03 en 04 is onaanvaardbaar, gezien de enorme milieubelasting en gezien de reeds aanwezige DSM, de autosnelwegen, de sterk vervuilde Maas en de luchthaven Zuid-Limburg.

## 11. Landinrichtingscommissie Hoeksche Waard-Oost.

- 11.1. De commissie wijst op het provinciale beleid ten aanzien van de Hoeksche Waard en het Landinrichtingsgebied in het bijzonder. Bovendien geeft de commissie veel informatie over het gebied.

- voor 9.1 t/m 9.6: Een tracé door Limburg is vervallen. Zie ook A.4.

- zie A.4.  
Een tracé door Limburg is vervallen.

- geen commentaar.

- 11.2. De commissie wijst reeds nu de komst van de HSL in het ruilverkavelingsgebied af, gezien:
- het onevenredige verlies aan natuur en landschapswaarden;
  - de verwachte aanslag op de optimale bedrijfseconomische omstandigheden in de landbouw;
  - De komst van de HSL zal een vertraging van de uitvoering van het na vele jaren opgestelde ruilverkavelingsplan betekenen of direct na afronding van de uitvoering een aanpassingsinrichting.

**12. Instituut voor natuurbeschermingseducatie, afdeling Nieuw Ginneken.**

- 12.1. Het instituut zet vraagtekens bij het nut van een TGV.
- 12.2. Men wijst op de milieubelasting en het ruimtebeslag van de reeds aanwezige en de in aanleg zijnde rijksweg. Verdere aanslagen op het natuurgebied worden afgewezen.
- 12.3. Slechts akkoord indien voor de HSL bestaande spoorlijnen worden gevolgd.

**13. Zuid-Hollandse Milieufederatie.**

- 13.1. Een meer integrale benadering van de HSL binnen het totale verkeer- en vervoerssysteem is wenselijk.
- 13.2. Per variant moet worden aangegeven wat de invloed is op de huidige knelpunten in het railvervoernet.
- 13.3. Wat is de invloed van de HSL op de modal-split, met name binnen de Randstad.
- 13.4. Naast de ecologische barrière-werking zal ook ondermeer de sociale, recreatieve, hydrologische en agrarische barrière-werking aan de orde moeten komen. En ook op hogere abstractieniveaus (GLE's, relatienotagebied en dergelijke).

- zie A.4.

- Voor de genoemde aspecten zij verwezen naar richtlijn 5.4.1. en de richtlijnen in hoofdstuk 7.

- De richtlijnen in hoofdstuk 3 zijn bedoeld om het nut van een TGV goed beschreven te krijgen.

- Over de cumulatie van effecten is richtlijn 6.6. opgenomen.

- zie A.4.

- zie A.4. en de richtlijnen in o.a. hoofdstuk 3 en 4.

- zie o.a. richtlijn 3.2.

- zie o.a. richtlijn 3.2.

- zie de richtlijnen in hoofdstuk 7.

13.5. In hoeverre worden bij elke variant interne relaties binnen een regio verstoord. Wat zijn de maatschappelijke kosten hiervan. Dit moet binnen een kosten/batenanalyse tot uiting komen.

13.6. Hoe ligt de verhouding HSL-ruimtelijk orderingsbeleid?

#### 14. Stichting Brabantse Milieufederatie.

14.1. In de pkb gaat het om meer dan alleen de vraag "of een bepaald lijngedeelte moet worden aangelegd".

14.2. Nut en wenselijkheid van een HSL zijn nog zeer onduidelijk en omstreden.  
Het doel moet worden aangescherpt, onder andere door het project in te bedden in een integrale visie op het openbaar ver-  
voer.

14.3. Naast de genoemde variant, dient een 'verbetervariant', ver-  
betering van railverbindingen, te worden onderzocht.

14.4. Het internationale overleg mag geen invloed hebben op het  
aantal uit te werken varianten.

14.5. Er moet worden afgezien van een tracé door de oostelijke ar-  
cering van kaart 3, in de gemeenten Nieuw Ginneken en  
Baarle-Nassau; onder andere vanwege de zeer lange, diep in-  
grijpende diagonale doorsnijding van West-Brabant.

14.6. De reikwijdte van de MER moet verbreed worden met:  
- de modal split;  
- de effecten op bestaand railverkeer en het openbaar ver-  
voer in het algemeen;  
- de sociale gevolgen (woonconcentraties, recreatiegebie-  
den);  
- de ruimtelijke structuur en bestaande zonerings.

14.7. Positieve invloeden op vermindering van het weg- en luchtver-  
keer zijn niet te verwachten bij het bestaande halfslachtige  
beleid (uitbreiding regionale luchthavens, nieuwe grensover-  
schrijdende autosnelwegen).

- Aan de verstoring van interne relaties, kortweg  
barrièrewerking genaamd, zal in het MER aandacht  
worden besteed, waarbij ook de maatschappelijke as-  
pecten worden behandeld. zie richtlijn 7.9.1.

- zie richtlijn 3.1. en 4.3.

- In de pkb gaat het om de vraag of een HSL-verbin-  
ding, en zo ja welke, moet worden gerealiseerd.

- zie richtlijnen 3.1. en 4.3.

- zie richtlijn 5.3.2.

- Als in het internationale overleg blijkt dat een  
verbindingsalternatief absoluut niet haalbaar is,  
heeft dit vanzelfsprekend invloed op het aantal te  
onderzoeken alternatieven.

- zie A-4.

- De eerste drie punten zijn in de richtlijnen voor  
het MER opgenomen (3.1., 3.2, hfst. 7).  
In de HSL-nota zal ook het 4<sup>e</sup> punt aan de orde  
komen.

- Of de HSL positieve invloed heeft zal in de HSL-  
nota worden beschreven.

14.8. Ook essentiële beleidscategorieën uit het structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud moeten worden bekeken.

- zie richtlijn 7.5.1.

14.9. Een nieuw tracé voor de HSL wordt afgewezen.  
Een HST over verbeterd bestaand spoor is wel aanvaardbaar.

- zie A.4

#### 15. Stichting Milieufederatie Limburg.

15.1. Onderschrijft de reactie van de Stichting Natuur en Milieu.

- zie aldaar

#### 16. Vereniging Milieudefensie.

16.1. Er dient rekening te worden gehouden met gebieden zoals aangegeven in het structuurschema natuur- en landschapsbehoud (onder andere GLE's).

- zie richtlijn 7.5.1.

16.2. In de startnotitie zitten onvoldoende aanknopingspunten voor uitwerking van de indirecte milieu-effecten.

- Daar is de startnotitie ook niet voor bedoeld.  
In de HSL-nota zal hier verder worden op ingegaan (richtlijn in par. 7.10).

16.3. Nieuwe doorsnijdingen van het "Groene Hart" zijn ontoelaatbaar.

- Zie A.4.

16.4. Naast de beschreven nul-variant zou een verbetervariant (minder stops, minder grensoponthoud en dergelijke) moet worden bekeken.

- Een nulplus alternatief is één van de te onderzoeken alternatieven.

16.5. GLE's dienen bij tracering te worden vermeden.  
Er moet bundeling met bestaande grote infrastructuur worden nagestreefd.

- zie richtlijn 5.4.1.

16.6. Bekeken moet worden:

- verwachte invloed HSL op nationale en internationale relaties (weg-, lucht- en treinverkeer);
- invloed HSL op eventuele aanleg andere infrastructuur;
- de bijbehorende milieu-effecten;
- de milieu gevolgen van zwaartepuntverschuivingen van economische activiteiten als gevolg van de HSL.

- zie richtlijnen in hoofdstuk 3 en 7.

16.7. Een tracé Breda-Utrecht wordt voorgesteld.  
Dit tracé geeft tevens een lang gemiste schakel in het NS-net.

- zie A.4.

**17. Vereniging Hoekschewaards Landschap en Milieuwerkgroep Hoeksche waards Alarm.**

17.1. In verband met aanwezige flora en fauna dient gekeken te worden naar grondwaterstromen en kwelsituaties (zout/zout).

- zie richtlijn 7.3.4.

17.2. De verstoring van menselijke samenlevingspatronen en agrarische bedrijfsvoering dient ook aan de orde te komen.

- zie richtlijn 7.9.1.

17.3. Voorgesteld wordt een variant met meer halteplaatsen te bekijken.

- zie A.4.

**18. Stichting Natuur en Milieu.**

18.1. In hoeverre is het 'Voornemen' dat uit het internationale overleg resulteert, bindend en dus op het nationale niveau te beschouwen als een 'besluit'.

- Het 'voornemen' heeft de status van een inspanningsverplichting.  
Als uit het overleg voortkomt dat in Nederland eventueel een nieuw baanvak wordt aangelegd, zal de gecombineerde procedure worden voortgezet om tot een besluit te komen.

18.2. De relatie tussen enerzijds aanleg en exploitatie van een HSL en anderzijds de rest van het railvervoersysteem en het totale vervoerssysteem dient te worden beschreven, met name de financiële aspecten.

- zie richtlijn 3.2.

18.3. In de studie dient de relatie tussen de HSL, het luchtverkeer en het personen-autovervoer te worden beschreven, onder andere de modal-split en de daarbij behorende milieu-effecten.

- idem

18.5. Het onderzoek naar de ecologische relaties dient zich uit te strekken naar alle categorieën uit het Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud.

- zie richtlijn 7.5.1.

18.6. Bij barrièrewerking dienen ook de sociale aspecten aan de orde te komen.

- zie richtlijn 7.9.1.

**19. N.V. Luchthaven Schiphol.**

19.1. Een directe aansluiting van de luchthaven op de HSL is van groot belang.

- Dit belang wordt onderkend.

19.2. Varianten zonder aansluiting dienen niet nader in beschouwing te worden genomen.

- zie A.4.



## 20. E.S.M. Wortel.

- 20.1. Ook de verbinding Amsterdam-Arnhem-Oberhausen dient als alternatief naast de verbinding Amsterdam-Beek/Luik-Keulen te worden onderzocht.
- 20.2. Bij de tracering van een HSL dient ook gelet te worden op eventueel medegebruik door conventionele treinen.
- 20.3. De HSL problematiek dient binnen een breder kader (4<sup>e</sup> nota ruimtelijke ordening, herziening SVV) te worden geplaatst en dient hierop niet vooruit te lopen.
- 20.4. Een tracé Breda-Utrecht-Amsterdam dient ook te worden bezien.

- zie A.4.

- zie richtlijn 5.1.1., waar gesproken wordt over het gebruik van de baan.

- zie richtlijn 4.3.

- zie A.4.

## 21. 57 particulieren te Spaubeek.

- 21.1. Bezwaar tegen HSL-verbinding door Limburg op grond van doorsnijding dorp Spaubeek.

- zie A.4. Een tracé door Limburg is vervallen.

## 22. Ing. H.F.L.L. Vrooman te Spaubeek.

- 22.1. De startnotitie geeft geen alternatieven voor de doorsnijding van Zuid-Limburg.
- 22.2. Als alternatief voor de aansluiting van Limburg door de aanleg van een nieuw baanvak door Limburg wordt voorgesteld de Nederlandsche-, de Belgische en de Duitse Intercity-netten over bestaande (waarnodig te elektrificeren) infrastructuur met elkaar te verbinden, in combinatie met de HSL-varianten 01 of 02.
- 22.3. Bezwaar tegen de doorsnijding van Limburgse dorpen door variant 03.
- 22.4. Rekening houden met cumulatieve milieu-effecten ten gevolge van uitbreiding vliegveld Limburg.
- 22.5. Variant 03 door Limburg is technisch onmogelijk.

- voor 22.1 t/m 22.5: Een tracé door Limburg is vervallen. Zie ook A.4.

**23. J.M. van Kessel, Eindhoven.**

23.1. Gepleit wordt voor een integrale benadering ten opzichte van realisering van verbindingen voor grensoverschrijdend verkeer over de weg, per rail en door de lucht.

- zie A.4.

**24. drie reacties van particulieren uit Nuth/Hulsberg.**

24.1. Variant 04 onhaalbaar.

- voor 24.1 t/m 24.4: Een tracé door Limburg is vervallen. Zie ook A.4.

24.2. Voor variant 03 wordt een alternatief voorgesteld. De verbinding Amsterdam - Aken - Keulen kan ook gerealiseerd worden door gebruik te maken van de bestaande (waarnodig te elektrificeren) infrastructuur en doortrekking van de Inter-city Amsterdam - Heerlen naar Aken en Keulen. Verder wordt aangesloten op de varianten 01 of 02. Voor de verbinding Maastricht-Luik wordt ook een IC voorgesteld.

24.3. Afzien van variant 03 vanwege doorsnijding woonkernen.

24.4. Rekening houden met cumulatieve milieu-effecten ten gevolge van eventuele uitbreiding vliegveld Zuid-Limburg.

**25. G.J. Knoben Spaubeek.**

25.1. Bezwaar tegen HSL verbinding door Limburg op grond van doorsnijding dorp Spaubeek.

- voor 25.1 en 25.2: Een tracé door Limburg is vervallen. Zie ook A.4.

25.2. Bezwaar tegen mogelijke waarde vermindering woning.

**26. Vereniging van eigenaren Willekenslaan, Rijswijk.**

26.1. Bezwaar tegen vergroting reeds bestaande hinder die bewoners van langsrijdende treinen ondervinden.

- zie richtlijn 7.10.2., 7.7.3. en 7.7.4.

26.2. Pleiten ervoor de HST niet via bestaande net te laten rijden.

- zie A.4.

**27. Namens PvdA, CDA, VVD en SGP in de Hoeksche Waard.**

27.1. Afwijzing tracé door Hoeksche Waard op grond van planologische, infrastructurele en landschappelijke bezwaren, alsmede bezwaren met betrekking tot waterhuishouding, ruilverkaveling en grondwater.

- De verschillende aspecten zijn in richtlijn 5.4.1. en de richtlijnen in hfst 7 verwoord.

**28. W. de Bruijn c.s. Wageningen.**

28.1. Gepleit wordt voor een samenhang tussen de HSL-planning en de ruimtelijke ordening.

- zie richtlijn 3.1. en 4.3.

28.2. De HSL moet deel uitmaken van een geïntegreerd verkeers- en vervoerbeleid.

- zie A.4.

28.3. Nationaal-economische effecten moeten bij de beoordeling een rol spelen.

- Dit aspect zal onderdeel zijn van de afweging in de HSL-nota

**29. 29 particulieren te Spaubeek.**

29.1. Bezwaar tegen HSL verbinding door Limburg op grond van doorsnijding dorp Spaubeek.

- Een tracé door Limburg is vervallen. Zie ook A.4.

**30. H.H. Merison. Numansdorp.**

30.1 Gemist wordt een hoofdstuk waarin de bevolking als invalshoek wordt genomen.  
(behoefte aan HSL, gebruikers categorieën, lasten voor niet-gebruikers etc.)

- Dit is in de richtlijnen verwerkt, in o.a. hfst 3 en 7.9

30.2. Gepleit wordt voor een waarderingssysteem voor de milieu-effecten.

- De te gebruiken systemen zijn nu niet aan te geven. Wel zal gestreefd worden naar een heldere en inzichtelijke presentatie (zie o.a. richtlijn 7.1.4 en hfst. 2)

30.3. Het nul-alternatief moet een variant beschrijven waarbij de TGV niet naar Nederland komt, maar waarbij door een verbetering van de bestaande voorzieningen de aansluiting met een TGV-net wordt verzorgd.

- Het nulalternatief is de referentievariant uit de internationale studie. Wat hier wordt bedoeld is in de richtlijnen als nulplusalternatief opgenomen.

### 31. Werkgroep TGV nee Baarle Nassau/Hertog.

31.1. Aanleg van nieuwe infrastructuur wordt afgewezen omdat de voorziening slechts aan een enkeling ten goede komt en schade aan het milieu wordt toegebracht.

- Het grondgebied van de gemeente valt nu buiten het studiegebied. Zie ook A.4. en de kaarten bij richtlijn 6.1.

### 32. DSM-Limburg BV.

32.1. Gewezen wordt op de doorsnijding van een met installaties volgebouwd industrie terrein van DSM.

- voor 32.1 en 32.2: Een tracé door Limburg is vervallen. Zie ook A.4.

32.2. Gepleit wordt voor uitbreiding van de tracémogelijkheden ter plaatse naar het zuiden.

### 33. D'66 Limburg.

33.1. De ontwikkeling van het vliegveld Beek is gericht op lucht vracht; dit is niet te rijmen met een halte aan een hogesnelheidslijn voor personenvervoer.

- voor 33.1. t/m 33.5: Een tracé door Limburg is vervallen. Zie ook A.4.

33.2. Economische argumentatie voor een tracékeuze via Beek ontbreekt.

33.3. Gewezen wordt op aanzienlijke planologische en milieu-hygiënische bezwaren van een tracé via Zuid-Limburg.

33.4. De voorkeur wordt gegeven aan een tracé via de Luikse agglomeratie met een goede en snelle verbinding van Luik naar Maastricht.

33.5. Een tracé via Luik heeft voordelen voor het hele Euregiogebied, met de mogelijkheid een beroep te doen op daarvoor aanwezige E.E.G. fondsen.

### 34. Mr. dr. C.J.M.A. van Rooy te Eindhoven.

34.1. Nederland moet worden aangesloten op een Europees HSL-net.

- Deze beslissing staat centraal in de pkb.

34.2 Het niet aandoen van Den Haag verzwakt de agglomeratiewerking van de HSL voor de Randstad.

- zie A.4.

34.3 Aanleg Parijs-Brussel is het belangrijkste.

- In de voorliggende procedure gaat het om het gedeelte in Nederland van de verbinding.

34.4. Het verdient aanbeveling na te gaan met welke middelen de bestaande lijn Antwerpen-Rotterdam voor 200 km/u geschikt te maken is.

Hiervoor is wel een aanpassing van de passage van Roosendaal nodig en een bochtafsnijding bij Nardrecht.

- zie A.4.

34.5 Indien het gedeelte ten zuiden van Rotterdam geschikt gemaakt wordt voor 200 km/u, ligt het voor de hand dit ook voor het noordelijke gedeelte te doen. De oude lijn en de Schiedamlijn zouden dan, met aanpassing van de passage van Schiedam en Delft voor deze snelheid geschikt gemaakt moeten worden.

- zie A.4.

**35. Ir. M. Bierman, Overveen, namens Groenen: Noord-Brabant, Noord-Holland, Zuid-Holland.**

35.1 Het HSL-project dient zich te richten op het vinden van een goede aansluiting van bestaande conventionele rail-infrastructuur op het buitenlandse HSL-net, gezien vanuit nationaal oogpunt van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en milieu.

- zie A.4. en de richtlijnen in hoofdstuk 3.

35.2 Het aantal stooplaatsen moet zodanig zijn dat met bediening door conventionele railtechniek kan worden volstaan.

- zie A.4.

35.3 Eventueel aanvullende infrastructurele werken zullen gericht moeten zijn op goede aansluiting en integratie van de HSL in de nationale dienstregeling.

- zie A.4.

35.4 Nieuwe tracés moeten bij voorkeur worden gevonden door de aanbouw van in de goede richting gelegen verbindingen tot railinfrastructuur.

- zie richtlijn 5.4.1. Overigens wordt niet gedacht aan het ombouwen van wegen tot spoorlijnen.

35.5 De afweging zal ook de verbetering van voor- en natransport moeten omvatten.

- zie richtlijn 5.1.1.

**36. J.G. Jongenelen, Maastricht.**

- 36.1 Vanaf welk moment beginnen de mer- en tracéprocedure samen te lopen?
- 36.2 Is ter hoogte van Beek een spooraansluiting voorzien met het bestaande net?
- 36.3 Het is wenselijk naast de verbinding Amsterdam-Brussel-Parijs ook de andere hogesnelheidsverbinding die in het SVV genoemd wordt in de studie te betrekken.

**37. V. Erdin, Alphen aan de Rijn.**

- 37.1 Wat is de tijdwinst en wat is de milieubelasting in steden als er harder dan 160 km/u wordt gereden?
- 37.2 Welke stations komen er aan de HSL?
- 37.3 Een lijn door het Groene Hart is ongewenst.
- 37.4 De voorkeur gaat uit naar het gebruik van de bestaande lijn met zodanige verbeteringen dat hierop hoge snelheden kunnen worden gerealiseerd.
- 37.5 Het niet aandoen van Schiphol is ongewenst.
- 37.6 Er dient een internationale planning te komen voor op elkaar aansluitende hogesnelheidslijnen.
- 37.7 Voor de verbinding Rotterdam-Amsterdam worden nog twee alternatieven voorgesteld:
- via de Hofpleinlijn met een verbindingsboog naar den Haag Mariahoeve en dan richting Leiden;
  - met aanpassingen van Rotterdam cs via de Maddingxveenlijn naar Alphen en van daar via een nieuwe lijn naar Nieuw-Vennep.

- Vanaf het verschijnen van de startnotitie.

- Een verbinding door Limburg is vervallen.

- zie A.4.

- komt in de HSL-nota aan de orde

- zie A.4.

- idem

- idem

- Het belang van het aandoen van Schiphol wordt onderkend.

- Momenteel wordt niet gewerkt aan het opzetten van een dergelijke planning.

- In feite zijn dit tracévarianten op een verbinding tussen Rotterdam en Schiphol zonder stop in Den Haag waarbij de variant over Alphen gezien de inpassingsproblemen en verwachte milieu-effecten als niet reëel wordt gezien. Zie ook A.4.

**38. Ing. P.J.A. Keulers, Stein.**

38.1 Bezwaar tegen de varianten 03 en 04 i.v.m. ontoelSBtbare verhoging van de reeds hoge mileubelasting.

- Een tracé door Limburg is vervallen. zie ook A.4.

**39. H.F. Stroosnier-Faber te Voorschoten.**

39.1 De geluidsoverlast op de bestaande lijn is nu al groot. De IGV kan beter over een nieuwe lijn door de Vlietlanden.

- zie A.4.

**40. Paul Benjaminse, Amsterdam.**

40.1 De mogelijkheden tot verbetering van de nationale verbindingen in relatie tot de HSL moeten worden bekeken.

- zie A.4.

40.2 Bij het aspect luchtverontreiniging moet aandacht worden besteed aan vermindering van het luchtvaartverkeer.

- zie richtlijn 7.1.3.

40.3 Voorstel voor een geheel ander plan van hogesnelheidslijnen in Nederland.

- zie A.4.

**41. Dr. J.S. van Wieringen, Waalre.**

41.1 Nader onderzoek naar de mogelijkheden van snelheidsverhogingen op de bestaande baan door seintechhnische of infrastructuurele maatregelen.

- zie A.4.

41.2 Een nieuwe hogesnelheidslijn legt een te zware druk op een al overbelast milieu.

- Vanwege de cumulatie van milieu-effecten is onder andere richtlijn 7.10.2. opgenomen.

**42. Dr. ir. H. Hoestra, Rhenen.**

42.1 Bij het PBK/A project moet meer de nadruk op de zogenaamde 'combinatieformule' worden gelegd; hierbij rijden de HS-treinen voor een deel van het traject over HS-lijnen.

- zie A.4.

42.2 Bij realisering van de HSL dient het hele openbaar vervoer gestimuleerd te worden.

- Stimulering van het openbaar vervoer is ook zonder HSL nodig.

42.3 Ook de positieve milieu-aspecten dienen uitgebreid te worden behandeld.

- zie richtlijn 7.1.3.

42.4 Het PBK/A project dient in relatie met andere hogesnelheidslijnen te worden bekeken.

- zie A.4.

#### 43. J.C. Hays, Amsterdam.

43.1 Voorgesteld wordt een alternatief te bekijken waarbij het knooppunt Herenthals naar Bortel te verleggen, met een lijn naar Hengelo-Stockholm.

- zie A.4

#### 44. B.V. Nederlandse Spoorwegen.

44.1 Geen opmerkingen naar aanleiding van de startnotitie.

- Voor kennisgeving aangenomen.

#### 45. KLM te Schiphol.

45.1 Sterke voorkeur voor een variant waarin Schiphol als station is opgenomen.

- In de meeste alternatieven is een aansluiting van Schiphol voorzien. Het belang van aansluiting wordt onderkend.

45.2 De consequenties van een HSL voor het opheffen van knelpunten op het NS-net moet worden bezien. Wat zijn de gevolgen voor het station Schiphol?

- zie richtlijn 3.2.

45.3 Een groot aantal stations aan de HSL lijkt van belang om veel reizigers te werven.

- zie A.4.



**Advertentietekst.**

Onderstaande advertentie heeft op 11 juni 1987 in de Staatscourant gestaan en in een 15-tal kranten die in de verschillende regio's het meest worden gelezen.

**Milieu-effectrapportage  
Hogesnelheidsspoorlijn**

De Minister van Verkeer en Waterstaat deelt, gelet op de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) mee, dat ten behoeve van de besluitvorming over een mogelijk aan te leggen Hogesnelheidslijn in Nederland een studie zal worden uitgevoerd, waarbij een milieu-effectrapport zal worden opgesteld.

Het betreft het gedeelte tussen Amsterdam, Rotterdam en de Belgische grens en een gedeelte in Limburg. Een startnotitie met informatie over het project ligt van 12 juni tot en met 31 juli 1987 ter inzage. Een ieder kan tot 1 augustus reageren op die notitie. Mede op basis van de binnengekomen reacties zullen richtlijnen voor het te maken milieu-effectrapport worden opgesteld.

De startnotitie ligt op de volgende plaatsen ter inzage:

- In het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, afdeling Voorlichting, Plesmanweg 1-6 te Den Haag;
- In de Bibliotheken van de provinciehuizen van de provincies Limburg, Noord-Brabant, Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht;
- In de kantoren van de Rijksverkeersinspectie te Breda, Rotterdam, Diemen en Roermond;
- In het kantoor van het Directoraat-Generaal van de Milieuhygiëne, afdeling documentatie en bibliotheek, Dr. van der Stamstraat 2, Leidschendam;
- In de kantoren van de Inspectie van de Ruimtelijke Ordening te Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven.

Reacties dienen te worden gestuurd aan: het Directoraat-Generaal van het Verkeer, kamer 2108, postbus 20901, 2500 EX Den Haag.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
voor deze,  
de Directeur-Generaal van het Verkeer,  
ir. H. A. de Groot.

### Bijlage 3

#### BEGRIPPENLIJST.

hoge snelheidstrein

- een trein geheel bestaande uit spoorwegmaterieel geschikt voor snelheden aanmerkelijk hoger dan 200 km/h.

hoge snelheids(spoorlijn)lijn  
(HSL)

- een spoorlijn geschikt voor snelheden aanmerkelijk hoger dan 200 km/h.

hoge snelheidsverbinding  
(HSV)

- een treinverbinding die voor een aanmerkelijk deel van zijn parcours een maximum snelheid heeft van 250 km/h of meer.

MER  
mer

- het milieu-effectrapport
- de milieu-effectrapportage.