

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport
behorende bij de nieuwe HSL-Nota over het
Nederlandse deel hogesnelheidsspoorverbinding
Amsterdam - Brussel - Parijs/Londen

2 december 1994



141-654

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport bij de nieuwe HSL-Nota
over het Nederlandse deel hogesnelheidsverbinding

Amsterdam-Brussel-Parijs/Londen /

[Commissie voor de milieu-effectrapportage].

- Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-323-X

Trefw.: milieu-effectrapportage; spoorwegen; Nederland/ hogesnelheidstreinen;
Nederland.



commissie voor de milieu-effectrapportage

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

uw kenmerk
DGV/HSL/V-422417

uw brief
d.d. 14 juli 1994

ons kenmerk
U809-94/Sf/ab/141-653

onderwerp
Toetsingsadvies over de nieuwe HSL-
Nota/MER

doorkiesnr.
030 - 347638

Utrecht,
2 december 1994

Met bovengenoemde brief stelde u, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de nieuwe HSL-Nota voor het Nederlands deel van de hogesnelheidsverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs/Londen. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De hoofdpunten van het advies zijn samengevat in paragraaf 2.2. In de paragrafen 2.3.1 tot en met 2.4.5 en de hoofdstukken 3 en 4 worden de betreffende aanbevelingen nader uitgewerkt.

Daarnaast vraagt de Commissie uw aandacht voor het volgende.

1. Naar het oordeel van de Commissie is sprake van een MER waarin veel goede en voor de besluitvorming relevante informatie is gepresenteerd. Maar er is ten behoeve van de verdere besluitvorming nog wel behoefte aan een gedegen beschouwing over de consequenties van de twee mogelijke benaderingswijzen bij het HSL-project voor de verschillende tracévarianten. In de ene benaderingswijze wordt het HSL-project vooral gezien als een internationaal georiënteerd project en in de andere benaderingswijze bovendien ook als een nieuw en integraal onderdeel van het nationaal openbaar vervoernetwerk. In deze beschouwing dienen de te verwachten gevolgen van keuze van uitgangspunten voor de ruimtelijke structuur en voor het mobiliteitspatroon de aandacht te krijgen. Indien deze beschouwing en bestudering van nog niet nader onderzochte varianten -hierbij denkt de Commissie met name aan de zogenoemde TUD-variant en de Bosvariant (WB3)- dan wel beduidende aanpassingen van onderzochte varianten tot de conclusie leiden dat deze informatie essentieel voor de verdere besluitvorming over de HSL/HST is, dan is aanvulling van het MER noodzakelijk. Deze aanvulling zou dan voorafgaande aan PKB deel 3 formeel ter visie moeten worden gelegd in het kader van de m.e.r. Formele aanvulling en bekendmaking daarvan heeft het voordeel dat insprekers en instanties in de gelegenheid worden gesteld hun mening en commentaar te geven over de betrokken informatie zodat dat mee genomen kan worden bij de vaststelling van PKB deel 3.

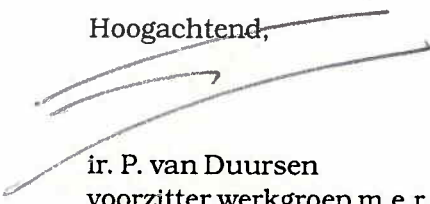
Indien echter de gevraagde beschouwing zou leiden tot de conclusie dat nadere studie niet essentieel voor de verdere besluitvorming over de HSL/HST is en dat over de onderzochte mogelijkheden voldoende informatie is verzameld om ook beide benaderingswijzen tot hun recht te laten komen, dan kan deze informatie samen met PKB deel

Indien echter de gevraagde beschouwing zou leiden tot de conclusie dat nadere studie niet essentieel voor de verdere besluitvorming over de HSL/HST is en dat over de onderzochte mogelijkheden voldoende informatie is verzameld om ook beide benaderingswijzen tot hun recht te laten komen, dan kan deze informatie samen met PKB deel 3 bekend worden gemaakt. Omdat bovengenoemde nadere informatie in ieder geval van belang voor de maatschappelijke discussie over het HSL-project zal zijn, beveelt zij aan deze informatie zodra zij beschikbaar is tenminste openbaar te maken.

2. Geadviseerd wordt voor een aantal milieuknelpunten bij PKB deel 3 en 4 van een voldoende ruime bandbreedte uit te gaan om aan de hand van een nadere uitwerking verbetering van deze knelpunten in de fase van het Ontwerp- Tracébesluit niet onmogelijk te maken.
3. Er blijft onzekerheid over het aansluitpunt met België. De Commissie heeft vernomen dat begin november jl. overeen is gekomen dat er eerst nog een effectenstudie voor het gehele traject tussen Rotterdam en Antwerpen zal komen waarin ook aandacht zal worden besteed aan milieu- (ondermeer geluid) en natuuraspecten. Hierdoor worden de effecten van tracés in Nederland en in België onderling goed vergelijkbaar. Daarbij merkt zij op, dat de milieugevolgen van het deeltracé GH volgens haar nog onderschat zijn in de HSL-Nota. Er zal nog veel nader onderzoek nodig zijn om voor dit deeltracé (voorzover binnen Nederland gelegen) tot een aanvaardbare geluidwerende, landschappelijke en ecologische inpassing te komen.
De Commissie zal graag vernemen hoe de inhoud van de effectenstudie zich verhoudt tot de inhoud van het voorliggende MER, wat de status van deze informatie in het kader van de lopende m.e.r-procedure zal zijn en of dan wel op welke wijze zij bij de beoordeling daarvan betrokken wordt.
4. In de inspraak wordt de vrees geuit, dat de HSL - door de daarbij gehanteerde dienstregeling en/of door de grote investeringen daarin- ten koste zal gaan van de handhaving en de uitbreiding van het dienstbetoon op het bestaande openbaar-vervoernetwerk in Nederland.
Bij de motivering van de besluitvorming zou verduidelijkt moeten worden of de HSL deze negatieve effecten zal hebben of dat de kwaliteit van het openbaar-vervoernetwerk, met name ook in de Randstad, tegelijkertijd en versneld verbeterd zal worden.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik heeft gemaakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,


ir. P. van Duursen
voorzitter werkgroep m.e.r. HSL

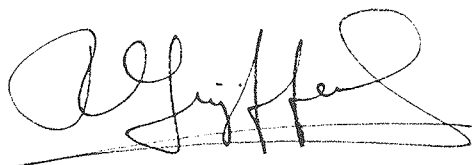
In afschrift aan: minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport behorende bij de nieuwe
HSL-Nota over het Nederlandse deel hogesnelheidsspoorverbinding
Amsterdam - Brussel - Parijs/Londen

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieu-effectrapport/de
nieuwe HSL-Nota,
uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag) door
de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

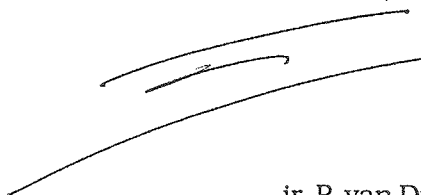
de werkgroep m.e.r. HSL

de secretaris



ir. R.I. Seijffers

de, voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 2 december 1994

INHOUDSOPGAVE

| | Pagina |
|---|---------------|
| 1. Inleiding | 1 |
| 2. Toetsing op onderwerpen met consequenties voor de besluitvorming over de PKB HSL | 2 |
| 2.1 Benaderingswijzen toetsingskader | 2 |
| 2.2 Hoofdpunten van de toetsing | 5 |
| 2.3 Doel, belang en besluitvorming | 8 |
| 2.3.1 Prognoses en kwaliteit onderliggende spoorwegnet | 8 |
| 2.3.2 Bandbreedte bij PKB deel 3 | 9 |
| 2.4 Tracè-alternatieven | 10 |
| 2.4.1 Tracè-alternatieven ten zuiden van Rotterdam, algemeen | 10 |
| 2.4.2 Knelpunten ten zuiden van Rotterdam | 11 |
| 2.4.3 Tracè-alternatieven ten noorden van Rotterdam en de onderlinge vergelijking daartussen, algemeen | 13 |
| 2.4.4 Knelpunten in tracè-alternatieven A ₁ en B ₃ en (partieel zessporig BBLN, alsmede de Bosvariant (WB3) | 15 |
| 2.4.5 Bevordering substitutie door binnenlands medegebruik | 19 |
| 3. Nadere uitwerking gevolgen voor het milieu | 20 |
| 3.1 Geluid- en trillinghinder | 21 |
| 3.2 Natuur en landschap | 21 |
| 3.3 Veiligheid | 21 |
| 3.4 Uitvoeringsaspecten | 22 |
| 4. Leemten in kennis | 23 |

BIJLAGEN

1. Brief van bevoegd gezag d.d. 14 juli 1994 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
- 2a. Openbare kennisgeving van de Planologische Kernbeslissing Hogesnelheidslijn Amsterdam-Brussel-Parijs/Londen in Staatscourant nr. 89 van 11 mei 1994
- 2b. Openbare kennisgeving van de hoorzittingen in Staatscourant nr. 186 d.d. 28 september 1994
3. Projectgegevens
4. Aanbiedingsbrief bij het advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport A4, Burgerveen-Leiden d.d. 17 oktober 1994
5. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Het kabinet heeft opnieuw een ontwerp-Planologische Kern Beslissing (PKB deel 1) vastgesteld over de realisatie van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs/Londen (HSL). Daartoe is ter vervanging van de eerdere HSL-Nota (van 28 maart 1991) een geheel nieuwe zogeheten Nieuwe HSL-Nota, inclusief milieu-effectrapport (MER) opgesteld, bestaande uit een samenvatting, een Beleidsnota, de Tracénota Zuid, de Tracénota Noord en 23 deelrapporten.

In de HSL-Nota staan de volgende keuzen op hoofdlijnen (PKB-niveau) centraal:

A. Strategische keuze:

- Is het wenselijk dat Nederland in zuidelijke richting onderdeel gaat uitmaken van het Europese net van hogesnelheidsspoorwegen?

B. Vervoerskundige keuze:

- Wat is het gewenste kwaliteitsniveau van de (inter)nationale treinverbinding naar het zuiden, opdat deze zo goed mogelijk bijdraagt aan de doelstellingen van het rijksbeleid?

C. Tracékeuze:

- Hoe kan de aanpassing van de railinfrastructuur met zo min mogelijk nadelige effecten en zo veel mogelijk voordelen geschieden?

Het project HSL is gebracht onder de werking van de bijzondere procedure uit de Tracéwet voor projecten van nationaal belang. Op het voorstellen is de in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen regeling voor milieu-effectrapportage (m.e.r.) van toepassing.

Met een brief van 14 juli 1994 stelde het bevoegd gezag de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid om een toetsingsadvies over het in de Nieuwe HSL-Nota vervatte MER uit te brengen. In de brief van het bevoegd gezag^{1]} wordt tevens medegedeeld, dat bij het na de PKB voorgezette Ontwerp-Tracébesluit een nader uitgewerkt MER zal worden gevoegd. Dat MER zal de Commissie ook ter toetsing worden voorgelegd.

In de Staatscourant van 11 mei 1994 is kennis gegeven van de ter visie legging van de ontwerp- PKB en de HSL-Nota/MER. Op 26 september 1994 is kennis gegeven van een aantal hoorzittingen in de periode van 10 oktober tot en met 1 november 1994^{2]}.

Dit toetsingsadvies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies 'de Commissie' genoemd^{3]}. Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie de via het bevoegd gezag ontvangen inspraakreacties, commentaren en opmerkingen^{4]} in beschouwing genomen.

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

3 Voor samenstelling zie bijlage 3. Bijlage 3 bevat tevens de voornaamste projectgegevens.

4 Voor een overzicht zie bijlage 5.

2. TOETSING OP ONDERWERPEN MET CONSEQUENTIES VOOR DE BESLUITVORMING OVER DE PKB HSL

In dit onderdeel van het advies wordt in § 2.1 allereerst ingegaan op het toetsingskader waar de Commissie vanuit is gegaan bij haar beoordeling van het MER. Daarvoor ziet zij twee hierna nader te bespreken benaderingswijzen. Daarna wordt in § 2.2 de hoofdconclusie van de Commissie over het MER verwoord en worden criteria gegeven voor en de aanbevelingen ingedeeld naar de wijze waarop de (eventuele) aanvullingen kunnen worden verstrekt.

De feitelijke aanbevelingen staan in § 2.3.1 tot en met § 2.4.5 en de hoofdstukken 3 en 4.

2.1 Benaderingswijzen toetsingskader

In de HSL-Nota worden conform richtlijn 3.6 de beleidsdoelstellingen van het Kabinet met dit project nader gespecificeerd (zie samenvatting nieuwe HSL-Nota pagina 5);

- "1. Het versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland door ondermeer het vergroten van de nationale en internationale bereikbaarheid.
2. Het verminderen van de milieubelasting door een verschuiving te bevorderen van het gebruik van auto en vliegtuig naar de trein.
3. Het zo goed mogelijk inpassen van eventuele nieuwe infrastructuur in de stedelijke en landelijke omgeving, waarbij zorgvuldig met de belangen van het woon- en leefmilieu en natuur en landschap rekening wordt gehouden en waarbij de potenties voor verbetering worden benut.
4. Het optimaal benutten van de bestaande en eventuele nieuwe infrastructuur.
5. Een winstgevende exploitatie van internationale personentreinen en partiële private financiering van eventuele nieuwe infrastructuur.
6. Het in beginsel voldoen aan de internationale afspraken in EG- en PKBA-verband."

Het is duidelijk dat lokaal gezien de consequenties van een HSL voor de leefbaarheid als afgeleide van de kwaliteit van het milieu, de natuur en het landschap en de ruimtelijke kwaliteit voornamelijk nadelig zullen zijn. De voordelen liggen daarentegen in het algemeen vooral op regionaal en (inter)nationaal niveau. Voorspellingen omtrent werkgelegenheidseffecten en de toegevoegde (macro-economische) waarde van een project als de HSL zijn altijd voor discussie vatbaar. Daar dit onderwerp echter in het kader van de reikwijdte van m.e.r. niet centraal staat, zal de Commissie daarover geen oordeel geven.

De bovengenoemde doelstellingen 2, 3 en 4 haken in op het milieubelang. Doelstelling 2 staat voor het beoogde substitutie-effect, dat ook aan doelstelling 4 kan bijdragen.

Voor het vliegverkeer is de algemene verwachting dat de HSL een beperkt deel van de groei in het vliegverkeer binnen Europa over middellange af-

stand voor zijn rekening zal kunnen nemen. Ook ten aanzien van de geleiding van de grensoverschrijdende mobiliteit per auto zal de HSL naar Brussel-Parijs/Londen en verder naar verwachting een beperkt deel van de autonome groei voor zijn rekening nemen ondanks een grote verbetering van de kwaliteit van het treinprodukt.

De HSL-nota stelt, dat bij een sterke bekorting van de reistijd tussen Amsterdam en Rotterdam een aanzienlijke binnenlandse vervoersbehoefte wordt aangeboord. Naast de HST over hogesnelheidslijnen draagt daaraan bij het medegebruik van zo'n lijn door hogere snelheidstreinen (Intercities) en "shuttles" van Amsterdam naar Breda en van Arnhem via Breda naar Antwerpen (naast de geplande HSL-Oost: Amsterdam/Schiphol-Utrecht-Arnhem-Keulen-Frankfurt). Opvallend bij de vergelijking van de diverse vervoersalternatieven in de HSL-Nota is echter het relatief grote aandeel van de zogeheten generatie-effecten: extra vervoersbehoefte wordt opgewekt door snellere binnenrandstedelijke verbindingen met als gevolg daarvan geheel nieuwe reizigerskilometers.

Gezien vanuit de gevolgen voor het milieu ziet de Commissie ten behoeve van het toetsingskader voor het MER in de richting van de voorgenomen activiteit zelf in hoofdzaak **twee** (gestileerde) **benaderingswijzen**, die in de HSL-Nota niet altijd helder uit elkaar worden gehouden. Een waarin **het HSL-project vooral als een afzonderlijk internationaal georiënteerd project** wordt beschouwd en een benaderingswijze waarbij **het HSL-project vooral ook als een nieuw maar integraal onderdeel van het uit te bouwen openbaar vervoernetwerk binnen Nederland** wordt gezien.

1. In het eerste geval staat de internationale functie van de HSL voorop: het zoeken van aansluiting op het internationale HSL-netwerk door HST materieel over een lijn te laten gaan met een ontwerp-snelheid van 300 km per uur⁵] om een zo aantrekkelijk mogelijk marktgericht produkt te creëren. De HST/HSL wordt hierbij nagenoeg als een geïsoleerd, afzonderlijk produkt en project beschouwd. Wel heeft het project het binnenlands verkeer nodig om de exploitatie rendabel te doen worden.

Het gaat er in dit geval om of de milieu-effecten (positief en negatief) van de HSL als geïsoleerd produkt goed zijn beschreven in het MER.

2. Een tweede benaderingswijze omvat bovendien een visie op hoe het best zou kunnen worden bijgedragen aan de milieudoelstellingen ook door medegebruik binnen Nederland van nieuwe of uitgebreide bestaande lijnen voor de HST. Het gaat daarbij met name om het bereiken van een hogere mate van substitutie. Dit kan enerzijds door een verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer en anderzijds door versterking van de ruimtelijke structuur van in het bijzonder de Randstad.

Deze bereikbaarheid wordt momenteel al verbeterd door uitvoering van Rail 21 en door allerlei in uitvoering zijnde en geplande stadsgewestelijke en randstedelijke rail- en weggebonden projecten. Een voorwaarde

⁵ Volgens de EU moeten nieuwe HSL-lijnen voor minimaal 250 km per uur en verbeterde bestaande lijnen voor rond de 200 km per uur worden ontworpen.

voor een algemene betere bereikbaarheid per openbaar vervoer zal zijn dat de komst van de HST/HSL niet ten koste gaat van de kwaliteit van het regionale openbare vervoer. Dit is een exploitatie- en financieringsvraagstuk. Daar komt bij dat een goed regionaal openbaar vervoersproduct vanwege voor- en natransport ook van belang is voor de totale reistijd die, naast comfort en betrouwbaarheid, de kwaliteit van het HSL-product mede bepaalt.

Dit zou ervoor pleiten om waar mogelijk de (onderliggende)verbindingen binnen Nederland en de internationale verbinding met andere belangrijke centra tegelijk (Rail 21 +HSL) te verbeteren.

In dit geval gaat het er met name om of de milieu-effecten (positief en negatief) van de HSL en van binnenlands medegebruik goed zijn beschreven.

De werkelijkheid zal ergens tussen deze twee extremen in liggen. Vooral is van belang hoe beide benaderingswijzen elkaar kunnen versterken.

Voor zowel de eerste als de tweede benaderingswijze komen in hoofdlijnen twee oplossingsrichtingen in aanmerking. Daarover gaat ook steeds de maatschappelijke discussie. Het betreft:

- Uitbreiding van de bestaande lijnen, met name ten noorden van Rotterdam.
- Verbetering van het openbaar vervoer door een nieuwe rechtstreekse lijn tussen Amsterdam/Schiphol en Rotterdam en door medegebruik van snelle binnenrandstedelijke verbindingen, ook naar Breda. Varianten zijn een zo direct mogelijke lijn (A) en een lijn langs de binnenflank van het westelijke deel van de Randstad (B).

2.2 Hoofdpunten van de toetsing

De omvang van alle documenten tezamen (de samenvatting + ontwerp-PKB; de Beleidsnota, de Tracénota Zuid, de Tracénota Noord en de 23 deelrapporten) is indrukwekkend. Volgens de bijgeleverde leeswijzer in deelrapport 23 moet vrijwel het geheel als het MER worden beschouwd. Dankzij de logische structuur van de diverse documenten is de toegankelijkheid goed. De samenvatting spoort echter niet op alle punten geheel met de andere (deel)rapporten.

Het MER geeft, op enkele uitzonderingen na, een uitgebreide, systematisch opgezette en heldere uitwerking van mogelijke alternatieven met de daarbij behorende milieu-effecten. De richtlijnen van november 1987 zijn over het algemeen goed gevolgd. Ook is rekening gehouden met de resultaten van de inspraak op de eerdere HSL-Nota van 28 maart 1991.

De hoofdconclusie van dit advies luidt als volgt:

In het MER is veel goede en voor de besluitvorming relevante informatie gepresenteerd.

Volgens de eerste benaderingswijze voor het toetsingskader (zie 2.1) bevat de HSL-Nota in het algemeen voldoende informatie voor de besluitvorming op PKB-niveau. Wel zullen met name voor een aantal nader te noemen knelpunten in de diverse in aanmerking komende tracés nog aanvullende milieubescherpende maatregelen moeten worden uitgewerkt.

Volgens de tweede benaderingswijze van het toetsingskader (zie 2.1) bevat de HSL-Nota ook al veel bruikbare informatie, maar in bepaalde opzichten ontbreekt nog een aantal essentiële elementen en dienen nog de volgende vragen te worden beantwoord:

- a. Hoe is de substitutie (mobiliteitsgeleiding/verandering modal split) te verbeteren door middel van het HSL-project als een nieuw en integraal onderdeel van het nationaal openbaarvervoernetwerk?**
- b. Welke tracering draagt daaraan het meeste bij en in welke mate?**

Ten aanzien van deze vragen wordt in het volgende door middel van een viertal systematisch geordende categorieën aangegeven op welke wijze volgens de Commissie aanvulling zou moeten plaatsvinden (bij iedere categorie is steeds aangegeven voor welke paragraaf van dit advies de betreffende aanbeveling geldt). Algemeen uitgangspunt daarbij is geweest de eis in artikel 7.35, lid 1 van de Wet milieubeheer (Wm), dat het bevoegd gezag bij het nemen van het besluit als bedoeld in artikel 7.27 van de Wm rekening houdt met alle gevolgen die de activiteit, waarop het besluit betrekking heeft, voor het milieu kan hebben.

De Commissie onderscheidt de volgende 4 categorieën van mogelijke aanvulling dan wel verduidelijking:

Categorie 1:

De informatie behoort direct in de vorm van een aanvulling op het MER te worden verstrekt voorafgaande aan het uitbrengen van PKB deel 3. De Commissie acht deze informatie namelijk dermate essentieel, dat zonder die aanvullende informatie niet verantwoord tot besluitvorming over PKB deel 3 kan worden gekomen. Conform het voornemen van de regering inzake de te volgen procedure bij het maken van aanvullingen op MER'en houdt dat in bekendmaking en inspraak over die aanvullende informatie en consultering van de Commissie.

Bij de toedeling aan deze categorie heeft de Commissie de volgende vragen gehanteerd:

- Moeten volgens de vastgestelde richtlijnen nog andere realistische alternatieven in de beschouwing worden betrokken die vanwege de bijbehorende milieugevolgen tot een doorslaggevende verandering in de strategische keuze voor een hoofdalternatief zullen leiden?
- Moeten naar aanleiding van de resultaten van de inspraak over het MER (in 1994) nog andere realistische alternatieven in de beschouwing worden betrokken die vanwege de bijbehorende milieugevolgen tot een doorslaggevende verandering in de strategische keuze voor een hoofdalternatief kunnen leiden?
- Kan door andere informatie over één of meer belangrijke milieuaspecten een essentiële verandering optreden in de strategische keuze voor een hoofdalternatief?

In het licht van deze vragen is er, ten behoeve van verdere besluitvorming, behoefte aan een gedegen beschouwing over de consequenties van de twee mogelijke benaderingswijzen bij het HSL-project voor de verschillende tracévarianten. **In de ene benaderingswijze wordt het HSL-project vooral gezien als een internationaal georiënteerd project en in de andere benaderingswijze bovendien ook als een nieuw en integraal onderdeel van het nationaal openbaar vervoernetwerk.** In deze beschouwing dienen de te verwachten gevolgen van keuze van uitgangspunten voor de ruimtelijke structuur en voor het mobiliteitspatroon de aandacht te krijgen. § 2.4.5 gaat hier nader op in. Indien deze beschouwing en bestudering van nog niet nader onderzochte varianten **-hierbij denkt de Commissie met name aan de zogenoemde TUD-variant en de Bos-variant (WB3);** de § 2.4.4 en § 2.4.5 gaan hier nader op in- dan wel beduidende **milieuvriendelijke** aanpassingen van onderzochte varianten tot de conclusie leidt dat deze informatie essentieel voor de verdere besluitvorming over de HSL/HST is, dan is aanvulling van het MER noodzakelijk. **Deze aanvulling valt dan onder categorie 1 en dient in de vorm van een aanvulling op het MER voorafgaande aan PKB deel 3 formeel ter visie te worden gelegd in het kader van de m.e.r.**

Indien echter de gevraagde beschouwing zou leiden tot de conclusie dat nadere studie niet essentieel voor de verdere besluitvorming over de HSL/HST is en dat over de onderzochte mogelijkheden voldoende informatie is verzameld om ook beide benaderingswijzen tot hun recht te laten komen, **dan kan deze informatie samen met PKB deel 3 bekend worden gemaakt (categorie 2).**

Categorie 2:

De informatie kan bij deel 3 van de PKB worden bekendgemaakt. Ter onderscheiding van de aanvullende informatie als bedoeld onder categorie 1 acht de Commissie de hier bedoelde informatie niet van dien aard dat het MER bij dit deel van de PKB aanvulling behoeft. Maar niettemin beschouwt de Commissie deze informatie belangrijk voor de kwaliteit van de besluitvorming op PKB-niveau door regering en parlement in de zin van artikel 7.35 van de Wm.

De betreffende onderwerpen worden behandeld in de volgende paragrafen van hoofdstuk 2 van dit advies.

Volgens de eerste benaderingswijze voor het toetsingskader (zie § 2.1) :

- **Bandbreedte bij PKB deel 3 (zie § 2.3.2).**
- **Knelpunten ten zuiden van Rotterdam (zie § 2.4.2).**
- **Tracé-alternatieven ten noorden van Rotterdam en de onderlinge vergelijking daartussen, algemeen (zie § 2.4.3).**
- **Knelpunten in tracé-alternatieven A1-, B3- en (partieel zessporig) BBLN, alsmede de Bosvariant (WB3) (zie § 2.4.4).**

Volgens de tweede benaderingswijze voor het toetsingskader (zie § 2.1) bovendien:

- **Prognoses en kwaliteit onderliggende spoorwegnet (zie § 2.3.1).**
- **Bevordering substitutie door binnenlands medegebruik (zie § 2.4.5).**

Categorie 3:

Het betreft nader gedetailleerde informatie over de precieze inpassing en dito milieu-gevolgen die in het kader van het Ontwerp-Tracébesluit ter beschikking kan komen.

Het betreft de onderwerpen behandeld in hoofdstuk 3 van dit advies.

Categorie 4:

De informatie kan via de evaluatie achteraf in het kader van m.e.r. (§ 7.7 Wm) worden gegenereerd. Dit omdat in het kader van het voorliggende MER niet kan worden verwacht dat reeds direct uitvoering wordt gegeven aan het verzamelen van de betreffende informatie.

Het betreft de onderwerpen behandeld in hoofdstuk 4 van dit advies.

2.3 Doel, belang en besluitvorming

2.3.1 **Prognoses en kwaliteit onderliggende spoorwegnet**

Ten aanzien van de aansluiting op het Europese HSL-net, de komst van de HST naar Nederland, heeft de Commissie volgens beide benaderingswijzen geen opmerkingen. De milieu-informatie is toereikend voor besluitvorming daarover.

Hetzelfde kan niet zondermeer gezegd worden voor de nauw met elkaar gerelateerde vervoerskundige en tracékeuzen binnen Nederland.

Bij de tweede benaderingswijze voor de lijn zijn met name de binnenlandse openbaar vervoer-prognoses van betekenis. In de na-oorlogse periode heeft Nederland steeds mobiliteitsgroei gezien. Er zal naar verwachting ook in de toekomst sprake zijn van groei in de mobiliteit, dat wil zeggen ook toenemend auto- en vliegtuiggebruik. De trein kan en moet proberen van deze groeiemarkt 'af te snoepen'. Hoe beter het treinproduct is hoe meer substitutie zal optreden, maar de precieze omvang valt niet aan te geven. In het MER wordt dit verstandig aangepakt door op twee onzekerheidsniveaus met scenario's te opereren, namelijk generieke Centraal Planbureau-scenario's en specifieke HSL-scenario's. De prognoses van de te verwachten treinreizigersaantallen met de HST vertonen inherente onzekerheden vanwege de introductie van een nieuw systeem in het bestaande spoorwegsysteem. Aan prognoses liggen aannamen ten grondslag die vaak grote invloed hebben op de uitkomsten. De marges, die wel in de deelrapporten 1 en 2 worden vermeld, hadden ook duidelijker in de Beleidsnota en in de samenvatting gepresenteerd moeten worden. Aangezien ook vele insprekers daar op wijzen, is het dan ook aan te bevelen alsnog te presenteren hoe wijzigingen in sleutelfactoren (zoals voor- en natransporttijden, knelpunten in het autoverkeersnet, kosten treinkaartje, reizigersaandeel van de Haagse agglomeratie) doorwerken op de te verwachten extra groei in de gegenereerde binnenlandse treinmobiliteit en de mate van substitutie van auto naar trein (zie ook § 2.4.5).

In richtlijn 3.2 worden ondermeer de volgende vragen gesteld:

- 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 van frequenties, opheffing van lijnen)?
- Zal hierdoor wijziging in de verdeling over de vervoerswijzen (modal split) optreden?

Deze vragen zijn niet voldoende beantwoord, wat wel nodig is om de argumenten pro en contra de bestaande lijnen evenwichtig naast elkaar te zetten. Met name moet de vraag nog worden beantwoord in welke mate het gaan rijden van de HST over de bestaande, uitgebreide lijnen danwel over de nieuwe HSL-lijnen consequenties zal hebben voor de uitvoering van de dienstregeling voor het regionale personenvervoer over de bestaande lijnen, alsmede voor het goederenvervoer.

In de inspraak wordt de vrees geuit, dat de HSL- door de daarbij gehanteerde dienstregeling en/of door de grote investeringen daarin- ten koste zal gaan van de handhaving en de uitbreiding van het dienstbetoon op het bestaande openbaar-vervoernetwerk in Nederland. De Commissie beveelt aan in de motivering van de besluitvorming aandacht aan dit punt te besteden.

2.3.2 **Bandbreedte bij PKB deel 3**

In het voorliggende MER zijn de te treffen geluidwerende maatregelen en de landschappelijke en stedelijke inpassing nog niet precies en gedetailleerd uitgewerkt. De uitwerking is niet verder gegaan dan om een onderlinge vergelijking van de tracé-alternatieven op PKB-niveau mogelijk te maken en om tot een globale situering te kunnen komen van het te kiezen tracé ten zuiden en ten noorden van Rotterdam.

Dit roept wel de vraag op met welke nauwkeurigheid dit tracé in PKB deel 3 (en 4) kan worden vastgesteld in relatie tot de mate van uitwerking van de milieu-informatie die daartoe ter beschikking staat.

Dit kan volgens de Commissie op twee manieren.

1. Zolang er bij aparte (nog te specificeren) knelpunten over de precieze inpassing van een voorkeurstracé nog niet voldoende gedetailleerde milieu-informatie beschikbaar is, worden bij de beslissingen in PKB deel 3 voor deze knelpunten slechts zodanige bindende grenzen en beperkingen vastgelegd (nog een voldoende ruime "bandbreedte"⁶) open gehouden), dat de optimale oplossing pas in de Ontwerp-TracéBesluit(OTB)-fase op basis van meer concreet (inpassings)-onderzoek gekozen wordt. Daarbij is te overwegen het (waar nodig) eerder in andersoortige randvoorwaarden en criteria te zoeken dan in het aangeven van meters horizontale en verticale bandbreedte, dit zonder daarmee onnodige onzekerheid over de ligging van het tracé te scheppen.

Indien bij de nadere uitwerking voor het OTB bijvoorbeeld blijkt dat andere baanconcepten tot relatief betere resultaten kunnen leiden, dan mogen deze niet bij voorbaat uitgesloten zijn. Hierbij kan worden gedacht aan het plaatselijk iets verschuiven van het tracé, het verlengen en de aanleg van tunnels, de uitbreiding dan wel bouw van trajecten met verdiepte ligging en dergelijke. In dit kader zou ook nagegaan moeten worden in hoeverre bijvoorbeeld de toepassing van het dijk-tunnelconcept (V-tunnel of anderszins) of het Glide-over concept⁷ voor daartoe in aanmerking komende trajecten tot een gunstiger beoordeling kan leiden. Om deze concepten voor bepaalde knelpunten nader op hun merites te kunnen beoordelen zou in PKB deel 3 nog voldoende bandbreedte open gehouden moeten worden.

6 Het begrip "bandbreedte " komt in de Tracéwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening niet voor, wel in de Memorie van Toelichting bij de Tracéwet. Met bandbreedte worden te stellen grenzen en beperkingen bedoeld zoals genoemd in de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

7 Zie bijlage 4, reactie nr. 1106.

De gang van zaken bij de Betuweroute heeft laten zien dat het te snel kiezen voor een te beperkte bandbreedte of te enge grenzen of beperkingen voor het tracé kan leiden tot de onmogelijkheid om oplossingen te kiezen die zowel hetzelfde doel bereiken als maatschappelijk, ook vanuit milieu-overwegingen, meer acceptabel zijn.

2. Een andere mogelijkheid is voor de knelpunten wel stringente bindende grenzen en beperkingen vast te leggen in PKB deel 3, maar dan zou in dat stadium daarvoor ook afdoende gedetailleerde en integrale milieu-informatie ter beschikking moeten staan. Deze gedetailleerde (inpassings) informatie zou dan niet alleen voor het voorkeursalternatief, maar ook voor de andere nog in aanmerking komende (tracé-)alternatieven aanwezig moeten zijn.

Tijdens het overleg naar aanleiding van een concept-toetsingsadvies heeft de Commissie van de zijde van het projectbureau HSL vernomen, dat het voornemen is de eerste methode te hanteren bij het HSL-project.

2.4 Tracé-alternatieven

In het volgende wordt een onderscheid gemaakt tussen de tracé-alternatieven ten zuiden en ten noorden van Rotterdam, dit vanwege een verschillende problematiek en vanwege een mogelijke fasering in de aanleg.

2.4.1 **Tracé-alternatieven ten zuiden van Rotterdam, algemeen**

Hoewel er nog grote onzekerheid heerst over het aansluitpunt met België is er voor de keuze voor een tracé binnen Nederland ten zuiden van Rotterdam naar België voor de besluitvorming op PKB-niveau over het algemeen voldoende milieu-informatie van goede kwaliteit beschikbaar, dit onder het voorbehoud van het gestelde onder § 2.3.2 over het omgaan met de bandbreedte.

De Commissie constateert, dat niet alleen de milieu-effecten van de tracés in Nederland zijn aangegeven, maar dat in deelrapport 6 ook de milieu-effecten in België vanaf Antwerpen tot de Nederlandse grens in beeld zijn gebracht. Zij acht het een goede zaak dat in begin november 1994 overeen is gekomen, dat voorafgaande aan de keuze van het aansluitpunt met België er eerst nog een effectenstudie voor het gehele traject tussen Rotterdam en Antwerpen zal komen waarin ook aandacht zal worden besteed aan milieu- (ondermeer geluid) en natuuraspecten, waardoor de effecten in Nederland en in België onderling goed vergelijkbaar worden.

Het is echter onduidelijk wat de status van deze effectenstudie is ten opzichte van de lopende m.e.r.

In dat licht gezien spitst de Commissie haar opmerkingen toe op de hoofdknelpunten gezien vanuit het milieu bij de diverse deeltracé-alternatieven. In de inspraakreacties van de provincie Noord-Brabant van 2 september 1994 en van Zuid-Holland van 19 september 1994 (en tijdens de hoorzitting van 26 oktober 1994 in Rotterdam Noord) op de Nieuwe HSL-Nota komen de resultaten (van het gebundeld overleg) uitgebreid aan de

orde.

In de laatste alinea van § 2.4.4 worden in algemene zin te overwegen oplossingen genoemd.

2.4.2 **Knelpunten ten zuiden van Rotterdam**

Tracédeel Fn

Bij het tracédeel Fn zijn de doorsnijdingen van het Develgebied en van de oeverzones van de Oude Maas de voornaamste milieuknelpunten.

De hoogte van de kruising van de Waal bij Heerjansdam zou gering kunnen worden gehouden indien het uittakken van de bestaande spoorlijn en het ongelijkvloers kruisen van een deel van de bestaande spoorlijn bij Rotterdam-Lombardijen zou kunnen plaatsvinden, waarover blijkens de inspraak⁸⁾ inmiddels overeenstemming groeit.

Voor het Develgebied dient nadrukkelijk naar een verantwoorde landschappelijke en geluidwerende inpassing te worden gezocht.

Ten zuiden van de kruising met de Oude Maas verdienen archeologische vindplaatsen nadere aandacht⁹⁾.

Deeltracé Fz

Bij **Zevenbergschen Hoek** is de HSL volgens Fz in de Nota geprojecteerd tussen de A16 en het bestaande spoor. Voorgesteld wordt dwarswegen hoog te kruisen of om te leggen. Tevens wordt de woonbebouwing dicht genaderd. Begin 1995 wordt naar verwachting de reconstructie van de A16 verder in procedure gebracht. Het is aan te bevelen de hiermee gepaard gaande geluidhindersanering af te stemmen op inpassingsmaatregelen voor de HSL en te bezien of een deels meer verlaagde of verdiepte ligging van het HSL-tracé tot de mogelijkheden behoort.

Het belangrijkste milieuknelpunt in het Fz deeltracé (met varianten Fzw en Fzo) is de doorsnijding van het stedelijk gebied bij **Breda/-Prinsenbeek**, mede in relatie tot de verbreding van de A16, de reconstructie van het verkeersknooppunt Princeville en de aanleg van verbindingbogen naar bestaande sporen. Dat is zo'n belangrijk knelpunt vanwege de cumulatie van geluidhinder, mitigerende maatregelen en stedelijke inpassing. Het betreft een zeer complexe situatie, waarvoor nog diverse betere oplossingen mogelijk lijken. Bijvoorbeeld door gebruikmaking van een keerwand ter hoogte van Prinsenbeek kan het HSL-tracé wellicht iets westwaarts worden verplaatst. Verder zijn (geboorde) tunnelvarianten, al of niet in een omgelegd tracé en verdiepte tunnelbakoplossingen mogelijk. In dit verband wordt verwezen naar de studie HSL-A16

8 Vergelijk de inleiding van de wethouder van Milieu, Buitenruimte en Verkeer en Vervoer, tevens lid van het dagelijks bestuur van de Stadsregio Rotterdam tijdens de hoorzitting op 27 oktober 1994 in Rotterdam Noord.

9 Zie bijlage 4, reactie nr. 812.

verricht door het Raadgevend Ingenieursbureau Lieveense B.V. (rapport nr. 94606 van 30 augustus 1994). Ook de hoogteligging van de verbindingbogen en de plaats van de fly-overs zouden kunnen worden geoptimaliseerd.

Al met al is het aan te bevelen het HSL-tracé voor de bovengenoemde plaatsen te- samen met de reconstructie van de A16 aan te pakken en te overwegen in PKB deel 3 met behulp van passende grenzen en beperkingen waar nodig ruimte open te laten voor een integrale nadere uitwerking in de fase van het Ontwerp-Tracé-besluit.

De landschappelijke en natuur-inpassing ten zuiden van Breda verdient vanwege diverse knelpunten, met name ter hoogte van het **Aa of Weerijdsdal** bijzondere aandacht (faunapassages, maatregelen om veranderingen in de grondwaterhuishouding te voorkomen en dergelijke). Bij het tracé Fzo vraagt ook de aantasting van de westelijke randzone van het Mastbosch en de doorsnijding van het boscomplex Trippelenberg aandacht.

Deeltracés BLZ/BBLZ

De milieugevolgen van de doorsnijding van Oudenbosch en Roosendaal zijn voor een tracékeuze op PKB-niveau in de HSL-Nota voldoende uitgewerkt.

Deeltracé H

Bij de passage van rijksweg 59 en de oude Heijningsedijk zou een ander baanconcept moeten worden overwogen.

Deeltracé FH

Er zou moeten worden bezien of een strakkere bundeling met de A17 in plaats van met de leidingstraat tot de mogelijkheden behoort.

Tracé GH

Uit de beschrijving in de HSL-Nota blijkt dat het GH-deeltracé, gezien vanuit natuur- en landschappelijke (inclusief cultuurhistorische) waarden, met vele milieuknelpunten gepaard gaat. Het gaat daarbij niet alleen om diverse ecologische verbindingzones en natuurkerngebieden, zoals de Wouwse Plantage en Agger/Kapitale-Uitwatering bij Woensdrecht, maar ook om de randzone van de Brabantse Wal, om de Zuidkant van het landgoed "De Mattenburgh" en om passages bij Korteven en bij Woensdrecht. Ook het gebied ten zuidwesten van Roosendaal is nog relatief ongestoord en heeft nog veel relatief gave beekdalen (Rissebeek, Bieskensloop, Zoom, Turfgracht en dergelijke), reliëfpatronen, alsmede landschappelijke en natuurwaarden.

De Commissie heeft de indruk dat de milieugevolgen van dit deeltracé nog onderschat zijn gebleven in de HSL-Nota. Er zal nog veel nader onderzoek nodig zijn om tot een aanvaardbare geluidwerende, landschappelijke en natuur-inpassing te komen voor dit deeltracé, voorzover

binnen Nederland gelegen. Er zal nog een flink aantal mitigerende en compenserende maatregelen moeten worden uitgewerkt. Een aandachtspunt daarbij is ook het mitigeren van ingrepen in de (complexe) waterhuishouding en bodemstructuur.

2.4.3 **Tracé-alternatieven ten noorden van Rotterdam en de onderlinge vergelijking daartussen, algemeen**

De milieu-gevolgen van de beschouwde tracé-alternatieven ten noorden van Rotterdam zijn nog sterk afhankelijk van de mate waarin daarbij plaatselijk nog voor andere baanconcepten (verlengde tunnel, dijk-tunnel, verdiepte ligging, overkapping en dergelijke) wordt gekozen.

In de inspraak worden allerlei aanvullende maatregelen voorgesteld voor de reeds uitgewerkte tracé-alternatieven en wordt om nadere uitwerking verzocht van bijvoorbeeld een partieel zessporige BBLN-variant, zoals voorgesteld door de Technische Universiteit Delft in het rapport "De hogesnelheidstrein via Den Haag?" en de Bosvariant (WB3).

Voor een zo objectief mogelijke afweging is het nodig dat er een duidelijk beoordelingskader ter beschikking is hoe voor bepaalde meerkosten de baten voor het milieu en voor de ruimtelijke kwaliteit zo groot mogelijk zijn. Daarbij moet het belang van het treffen van een mitigerende maatregel, zoals een tunnel, in stedelijk gebied dan wel in landelijk gebied (met natuur- en landschapswaarden) tegen elkaar worden afgewogen.

Tunnels in bestaand stedelijk gebied zijn wel duurder maar hebben ook meer toegevoegde waarde omdat ze tot verbetering van de situatie leiden in een bestaande wijk die door spoor-infrastructuur wordt doorsneden (geluidsanering, minder barrièrewerking, herstel van de stedelijke structuur en samenhang, nieuwe stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden, ruimte voor groenvoorzieningen). Het zal dan veelal wel om complexe oplossingen gaan die in de aanlegperiode met hinder gepaard zullen gaan.

In een nog in te richten stedelijk gebied zal de aanleg van een tunnel (of verdiepte bak) minder problematisch zijn en komt dit op termijn de leefbaarheid en de kwaliteit van het milieu en de ruimtelijke kwaliteit ten goede. Soms zal dit wel tot aanpassing van de gedachte inrichting moeten leiden, ook als de planontwikkeling al ver gevorderd is.

Bij een tunnel in landelijke gebieden met landschappelijke en natuurwaarden –vaak schaars stiltegebied– is de verstoring relatief groot, vooral in de aanlegfase. De kosten van onteigening en aanleg zullen veelal relatief geringer zijn.

Natuur en landschap

In het algemeen zijn de aspecten van landschap en natuur goed geanalyseerd en is een goed beoordelingskader opgezet (deelrapport 9). In de verwerking van gegevens zijn echter opmerkelijke bewerkingen gedaan,

welke de conclusies kunnen beïnvloeden¹⁰]. Al met al worden de potenties van een B₃-lijn voor de toekomst onderbelicht en worden de nadelen van de A₁-lijn voor het Groene Hart rooskleurig ingeschat. De Commissie kan de resultaten van de onderlinge afweging tussen de tracés A₁ en B₃ dan ook niet geheel verklaren.

De Commissie beveelt daarom aan de onderlinge vergelijking van A₁ en B₃ ten aanzien van het aspect natuur en landschap nader te onderbouwen. Dit kan bijvoorbeeld met behulp van een gevoeligheidsanalyse met diverse sets gewichten voor de aannamen en effectvariabelen om daarmee de resultaten meer relief te geven.

10

Enkele voorbeelden:

- a. In de Beleidsnota is op pag. 128 een effectentabel opgenomen voor bijvoorbeeld het nieuwe lijnen-tracé A₁-Fn-Fzw, niet voor de afzonderlijke tracés A₁ en Fn-Fzw apart. Dit laatste is wel opgenomen in de Samenvatting op de pagina's 24 en 26. In de Beleidsnota zijn de effecten van de noord- en zuidtracés dus samengevoegd, hetgeen tot wonderlijke conclusies leidt, bijvoorbeeld voor openheid in het landschap scoort A₁ ongunstig en Fn-Fzw gunstig (zie de samenvatting); voor hetzelfde aspect scoort A₁ + Fn-Fzw ongunstig in de Beleidsnota. Op deze wijze is de samenhang tussen samenvatting en Beleidsnota niet duidelijk.
- b. In deelrapport 14 (MMA) is op pag. 68 een tabel opgenomen met een integrale tracévergelijking voor de tracés ten noorden van Rotterdam. Bij de categorie landschap blijkt BBLN duidelijk beter dan bijvoorbeeld A₁ of B₃. In deze tabel zijn onderaan de verschillende landschapaspecten samengevoegd en krijgen BBLN, A₁ en B₃ dezelfde ongunstige waardering. Hier zijn dus categorieën op een onduidelijke manier samengevoegd, wat tot een verkeerde interpretatie kan leiden. Overigens is in de Samenvatting deze fout niet gemaakt. In dezelfde tabel blijken voor B₃ twee ecologische aspecten (verbroken ecologische relaties en kwalitatief biotoopverlies (versnippering) beter te scoren dan voor A₁, daartegenover staan twee aspecten die beter scoren voor A₁ (kwalitatief biotoopverlies (verstoring) en kwantitatief biotoopverlies); in de samenvattende tabellen in de Samenvatting en in de Tracénota Noord scoort B₃ voor Ecologie vier keer ongunstig en A₁ 3 keer, waardoor A₁ als totaal beter scoort dan B₃. Deze interpretatie lijkt voor dit aspect aanvechtbaar.
- c. In deelrapport 3 (HSL en Ruimtelijke Ordening) is op pagina 47 een tabel 1 opgenomen met een voorkeursvolgorde van de tracés; daarin scoort A₁ beter dan B₃ dankzij een veel betere waardering voor effecten op de verstedelijking. Daarbij lijken potenties van een B₃-lijn voor de verdere toekomst onderbelicht gebleven en de nadelen van de A₁-lijn voor het Groene Hart rooskleurig te worden ingeschat. Zie hiervoor ook de opmerkingen onder b. en c.

2.4.4

Knelpunten in tracé-alternatieven A₁ en B₃ en (partieel zessporig) BBLN, alsmede de Bosvariant (WB3)

Aan de hand van de inhoud van het MER is het nog moeilijk op milieugronden een weloverwogen keuze tussen de verschillende tracés te maken. Dit wordt ondermeer veroorzaakt doordat in het MER geen volledige uitwerking is gegeven aan een (realistische) meest milieuvriendelijke uitwerking van het alternatief dat gebruik maakt van het bestaande spoorwegtracé (zie richtlijn 5.6.2¹¹). Maar ook bij de alternatieven A₁ en B₃ zijn verbeteringen (al dan niet met meerkosten) mogelijk gezien een aantal suggesties voor betere en milieuvriendelijker oplossingen die in de inspraak naar voren zijn gebracht.

Het is dan ook aan te bevelen alsnog een voldoende uitwerking te geven van mogelijk meer milieuvriendelijke oplossingen ter plaatse van knelpunten in de nog in aanmerking komende vervoerskundige en tracé-alternatieven en de milieu- en andere consequenties daarvan, dit ten behoeve van de strategische keuze van het voorkeursalternatief op PKB-niveau. Dit voor zover daar door een voldoende ruim open houden van de bandbreedte ter plaatse en een nadere uitwerking in de Ontwerp-Tracébesluitfase (zie onder § 2.3.2) mogelijk niet geheel verantwoord in kan worden voorzien.

In het volgende komen de voornaamste, resterende knelpunten, gezien vanuit de ernst van de milieugevolgen, bij de tracés boven Rotterdam aan de orde.

Deeltraject Nieuw-Vennep-Leiden (bij A₁, A₁-verschoven, B₃ en B₃-verschoven)

In verband met vooral de aantasting van de Veender- en Lijkerpolder, de Blauwe polder en de hoogteligging van de kruisingen nabij Hoogmade verdienen ook de mogelijkheden van een strakke bundeling van de HSL en de A4 op maaiveldligging tussen Hoogmade via Rijkswetering (eventueel tunnelbak) en het aquaduct onder de Ringvaart alsnog nadere uitwerking en overweging¹². Dit heeft uiteraard ook consequenties voor de tracéligging en kruisingen in de Haarlemmermeerpolder.

Een verschoven variant ter plaatse van Hoogmade/Rijkswetering/Nieuwe Wetering hoort ook bij het B-alternatief tot de mogelijkheden; met overigens soortgelijke milieu-gevolgen als bij A₁ verschoven. De keuze van het HSL-tracé en van de eventuele verbreding van de A4 tussen Burgerveen

11 Richtlijn 5.6.2:

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 toegepast, 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 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 (bijvoorbeeld maximum snelheid in bepaalde gebieden). De meest milieuvriendelijke oplossing dient volledig te worden uitgewerkt tot het niveau van de overige tracévarianten".

12 Zie ook bijlage 4, het voorstel van C.J. Bos van 12 september 1994.

en Leiden vertonen in het betreffende gebied een sterke samenhang. Om het landschap zo min mogelijk te versnipperen en om efficiënt gebruik te kunnen maken van mitigerende voorzieningen voor de geluidhinder en barriërewerking is een zo strak mogelijke bundeling van beide verbindingen gewenst. In dit kader is het aan te bevelen de onderlinge afstemming van beide projecten te laten plaatsvinden door een vorm van coördinatie van beide besluitvormingsprocedures (zie in bijlage 4 de aanbiedingsbrief bij het advies voor richtlijnen voor het MER. A4, Burgerveen-Leiden).

Deeltraject Noordrand Rotterdam (bij A₁ en B₃)

Voor de tracés A₁ en B₃ dient ter plaatse alsnog een westwaartse verplaatsing te worden gezien, die eventueel minder ver gaat dan het MN8-alternatief ter plaatse, bijvoorbeeld tot langs de G.K. van Hogendorpweg of langs de nieuwe stadsas, dit al dan niet deels met verdiepte of tunnelling. In dit kader kan ook een (geringe) verplaatsing van de Hofpleinspoorlijn tot de mogelijkheden behoren, mede in verband met de te ontwikkelen metro, Randstadrail en Zoetermeer/Rotterdamlijn (ZORO). Deze projecten zijn echter nog niet in procedure gebracht. Een en ander zal ook afhankelijk zijn van de ontwikkeling van de plannen voor Noordrand I, II en III en het Integraal Plan Noordrand Rotterdam (met of zonder vliegveld).

Andere knelpunten die nadere aandacht verdienen, zijn de deeltrajecten:

- **De polder Achthoven/Leiderdorp**

In de polder Achthoven bij Leiderdorp is bij tracé A₁ naast een verdiepte ligging en een dijk-tunnel een langere tunnel (onder de Oude Rijn, de autosnelweg en de spoorbaan Leiden-Alphen aan de Rijn) te overwegen.

- **Tussen de A12 en Bergschenhoek (Bleiswijk)**

Naast de optie op het maaiveld volgens de HSL-Nota voor tracé A₁ zou om het ruimtebeslag in dit kassengebied te minimaliseren een spoorviaduct kunnen worden overwogen. Op deze manier wordt ondermeer de doorsnijding van de kavels verminderd en de barriërewerking gereduceerd.

- **Leiderdorp**

Voor de passage van het B₃-tracé door Leiderdorp, gekenmerkt door een strakke bundeling met de A4, dient gelet op de daaraan verbonden milieubelangen een verlenging aan beide zijden van de geplande tunnel en/of met aansluitende verdiepte baansecties, te worden gezien. Voorts verdient het aanbeveling een tunnelconcept voor de HSL en de A4 tesamen te beschouwen (zie ook advies voor richtlijnen MER A4, Burgerveen-Leiden). In elk geval dient bij oplossingen voor de HSL rekening te worden gehouden met mogelijkheden voor toekomstige aanpassingen van de A4; hierbij kan ondermeer worden gedacht aan een verdiepte ligging.

- **Stompwijk - Nootdorp**

Dit traject van het B₃-tracé loopt door een deel van het Groene Hart gevormd ondermeer door de drooggemaakte Grote Polder en de Nieu-

we Driemanspolder en doorsnijdt de percelen onder een hoek. Mede ter eliminering van de geplande bovengrondse oplossing zou aan een (boor)tunnel kunnen worden gedacht.

- **Pijnacker**

Voor de tunnel die is voorzien in Pijnacker als onderdeel van het B₃-tracé dient een verlenging aan beide zijden te worden beschouwd. Hierdoor is sloop van woningen en enkele bedrijven niet nodig, kunnen milieugevolgen worden gereduceerd en belemmeringen voor geplande bouwlocatie worden voorkomen.

- **Berkel en Rodenrijs**

Nabij het geplande Noordrand III project zou bij het B₃-tracé een verdiepte ligging of een dijk-tunnel kunnen worden overwogen.

- **Bosvariant (WB3) tussen de A4 bij Stompwijk en Rotterdam**

Door inspreker C.W.J. Bos is de zogenoemde WB3-variant ingebracht. De WB3-variant wordt gekenmerkt door een verdergaande bundeling (met de autosnelwegen A4 en A13) dan het B₃-tracé. Omdat deze variant gunstige aspecten voor het milieu kan hebben, zeker na optimalisering, dienen de technische, vervoers-, ruimtelijke en milieu-aspecten, alsmede de kosten van deze variant nader te worden bezien en te worden vergeleken met de varianten A₁ en B₃.

(Partieel) zessporige bestaande lijn

In de inspraak is een nieuwe (TUD-)variant naar voren gebracht die uitgaat van partiële zessporigheid en een andere dienstregelingsmodel (wisselend halteren in Den Haag in plaats van splitsen in Rotterdam). Deze variant of een soortgelijke kan deels worden beschouwd als een variant voor de gefaseerde uitbouw van het BBLN-alternatief. Onduidelijk is of deze variant blijvend of slechts voor een beperkte periode voldoende vervoerscapaciteit kan geven. Ook is het de vraag in welke mate doorwerking op (omliggende) delen van het spoorwegnet kan optreden (bijvoorbeeld beperking van dienstregeling). Een ander aandachtspunt is de storingsgevoeligheid van de HST-treinen en de overige (Rail 21) treinen in de reconstructieperiode en de mogelijke tijdelijke danwel permanente gevolgen. Dit zal vooral spelen waar deze lijnen nog niet tot 4 sporen zijn uitgebreid.

De problematiek van het gebruik van de bestaande lijn indien deze partieel met nieuwe sporen wordt uitgebreid, is complex. Op het ogenblik kunnen de voor- en nadelen in vervoerskundige zin, voor het milieu (geluid, risico's, kwaliteit leefmilieu in de reconstructiefase en dergelijke) en voor de ruimtelijke en technische inpassing van deze variant en de kosten daarvan niet voldoende worden vergeleken met de alternatieven die wel in de HSL-Nota zijn uitgewerkt. Gelet op de centrale plaats die de TUD-variant in vele inspraakreacties heeft gekregen, is het aan te bevelen hierover geen onduidelijkheid te laten voortbestaan.

In het MER wordt niet voldoende duidelijk gemaakt in welke mate de vervoerscapaciteit van (reeds volgens Rail 21 uitgebreide) bestaande lijnen, nog kan verbeteren door technische en organisatorische maatregelen.

len. Volgens een recente studie van bureau Mc Kinsey¹³⁾ zou een (theoretische) capaciteitswinst van 10-20 % mogelijk zijn. Mogelijkheden zijn er door een versnelde ombouw van de bovenleiding naar 25kV wisselstroom en de invoering van een nieuwe generatie Automatische Trein Beveiliging(ATB).

Tevens zou moeten worden gezien in hoeverre door de keuze van andere uitgangspunten, zoals een andere veilige afstand tussen twee sporen (in het licht van de ervaringen in het buitenland) mede in relatie tot een per baantraject aangepaste maximale (ontwerp-)snelheid, een optimaal tracé-alternatief kan ontstaan dat zowel voor het binnenlandse openbaar vervoerssysteem als voor het internationale, grensoverschrijdende openbaarvervoerssysteem een optimale capaciteit en kwaliteitsverbetering geeft. Dit alles ook ter verhoging van de substitutie ook over de kortere afstanden, opdat een significante, voor het milieu en de ruimtelijke kwaliteit gunstige, verschuiving van de modal split kan gaan optreden.

Nader moet worden beargumenteerd hoe het substitutie-effect van alternatieven met bundeling met bestaande lijnen zich verhoudt tot die van de nieuwe lijnen-alternatieven (zie ook § 2.4.5). Daarbij zou ook rekening moeten worden gehouden met de mate waarin werknemers die bijvoorbeeld Den Haag als werkplek hebben niet in Den Haag wonen.

Knelpunten die met name een nadere uitwerking van baanconcepten behoeven, zijn ondermeer:

- **Deeltraject Delft**
- **De inpassing bij station Rijswijk**
- **De passage van station Den Haag HS** (danwel tunnel Rijswijk-Den Haag/Mariahoeve)
- **Station Mariahoeve**
- **Traject Leidschendam-Voorschoten**
- **Station De Vink**
- **Station Leiden en**
- **de bocht bij Warmond**

Afhankelijk van het deeltraject en de daarlangs aanwezige milieuwaarden (in de breedste zin) kunnen voor de knelpunten in de § 2.4.2 en § 2.4.4 in het algemeen ondermeer worden beschouwd: (langere) tunnels, dijk-tunnels en viaducten.

13 "Benutten naast bouwen" van juli 1994.

2.4.5

Bevordering substitutie door binnenlands medegebruik

Substitutie door binnenlands medegebruik blijkt een belangrijke voorwaarde voor succes van de HSL-plannen te zijn, want daarmee wordt zowel een milieubelang als een economisch belang gediend. Vanuit het belang van een duurzame kwaliteit van het milieu en van de ruimtelijke kwaliteit is het dan ook aan te bevelen de tracékeuze mede te laten bepalen door de mate waarin ze, ook door het medegebruik van de lijn, kan helpen de substitutie (van auto naar trein) te bevorderen door een verbetering van de kwaliteit en de flexibiliteit van het openbaar vervoer (inclusief een gedachtengang over een dienstregeling; met name over frequenties).

Met een nieuwe HSL-lijn kan een aanzet worden gegeven tot een hogere orde van infrastructuur (vergelijk bijvoorbeeld het ARGUS-concept) bestaande uit een (hoge en hogere) snelheids-spoorbaanennetwerk (ook richting Duitsland). Ook hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan een betere kwaliteit van het binnenlands openbaar vervoer waardoor het voor automobilisten en reizigers per vliegtuig naar bestemmingen op middellange afstand, zeker na verbetering van de stadsgewestelijke OV-netwerken in de Randstad (het kritische voor- en natransport), aantrekkelijker wordt het openbaar vervoer te nemen.

Daarnaast is in de HSL-Nota sprake van een "shuttle"-verbinding Arnhem-Brabantse steden-Antwerpen, die ook kan bijdragen tot de substitutie.

In de Beleidsnota (pagina 14) wordt ingegaan op het verschil tussen de Franse en de Duitse benadering zonder aan te geven wat de Nederlandse visie in dit verband is. In bepaalde opzichten is de Duitse situatie met verscheidene knooppunten op relatief geringe afstand meer vergelijkbaar met de Nederlandse situatie dan een sterke gerichtheid op een grote kern (Parijs). Dit zou pleiten voor integratie van het HSL-project met het onderliggende (Rail 21) spoorwegnet binnen Nederland met zonodig een differentiatie van snelheden waarmee bestemmingen kunnen worden bereikt.

Om een groter deel van de Randstad via medegebruik te laten profiteren van de aanwezigheid van een nieuwe lijn kan aan een nieuw station in de Noordrand van Rotterdam worden gedacht, teneinde de automobilist die thans de stations in de stadscentra per auto niet kan bereiken te bewegen voor iets langere afstand de trein te nemen. Dit is analoog aan recente franse ontwikkelingsplannen rondom de TGV.

In de HSL-Nota ontbreekt (als uitwerking van de VINEX) een argumentatie waarom geen nieuwe stedelijke knooppunten aan de oostkant van de westvleugel van de Randstad kunnen worden aangesloten op dit netwerk in uitbouw. Zo zou gedacht kunnen worden aan de mogelijkheid om in de regio Haaglanden een nieuw hoofdsnijpunt van infrastructuur te vormen om tenminste het medegebruik van de HSL-lijn en daardoor de

substitutie te bevorderen. Voor zo'n hoofdspijpunt ¹⁴ten oosten van Den Haag CS ter hoogte van de lijn Den Haag-Zoetermeer-Utrecht zal een goede ontsluiting via overig openbaar vervoer (waaronder (trein)taxi) en een goede ontsluiting via auto(snel)wegen en P+R (ruime parkeergelegenheid) kunnen worden gewaarborgd.

Dit kan leiden tot de ontwikkeling van nieuwe locaties met een hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven en tot concentratiepunten voor woningbouw. De ontwikkelingen kunnen ten koste gaan het vestigingsklimaat in de steden. Nieuwe locaties die aan het Groene Hart grenzen zouden in ieder geval een duidelijke begrenzing moeten krijgen om aan toekomstige druk tot verdere verstedelijking een halt toe te kunnen roepen. In dit kader kan het gewenst zijn de steeds weer optredende discussie over de toekomstige relatie tussen de ruimtelijke ontwikkeling van de westelijke flank van de Randstad en het 'Groene Hart' en de bijbehorende hoofdinfrastructuur verder te voeren, dit om te beziën welk tracé-alternatief van de HSL-Noord daaraan het beste bij kan dragen. Aan deze indirecte en secundaire effecten op langere termijn wordt in de HSL-Nota weinig aandacht geschonken. Aan de te verwachten bijdrage door elk afzonderlijk tracé-alternatief is alsnog een beschouwing te wijden.

Het bovenstaande houdt volgens de Commissie de wenselijkheid in van een nadere analyse van de potenties voor medegebruik van een geheel of partieel (TUD-variant) zessporige bestaande lijn, van de B₃- en A₁- alternatieven, alsmede de Bos-variant WB3 voor de bediening van de 'Randstad' via de bestaande (centrale) knooppunten, respectievelijk te realiseren knoop/transferpunten direct langs de oostflank van de (toekomstige) bebouwing van de 'Randstad'. Een en ander zonder tekort te doen aan de milieufacten.

3. NADERE UITWERKING GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Nadat een traject definitief in PKB deel 4 is vastgelegd (met hier en daar meer of minder bandbreedte) dienen voor dit traject in de Ontwerp-Tracébesluitfase de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkelingen daarvan, het nader ontwerp van de spoorbaan en de milieugevolgen daarvan nog concreter dan nu te worden uitgewerkt. Het betreft met name de volgende **categorie-3-informatie**:

14 Hierbij zou kunnen worden gedacht aan een halteplaats voor de HSL maar wellicht geeft de voersbehoefte en de dienstregeling van de bestaande lijn Den Haag- Rotterdam meer aanleiding tot een kleiner station of transferium waar alleen IC en shuttles halteren. Een (overstap)station op deze plaats kan reizigers afkomstig uit ondermeer Den Haag, Leidschendam, Voorburg, Rijswijk, Zoetermeer en eventueel Delft de mogelijkheid bieden gebruik te maken van tenminste de shuttlevbindingen.

3.1 Geluid- en trillinghinder

De geluidwerende maatregelen dienen volgens de Standaard Rekenmethode II, zoals aangepast voor de HSL, nader te worden uitgewerkt. Daarbij dient met name aandacht te worden besteed aan een geïntegreerde aanpak van de geluid-effecten ten gevolge van in het invloedgebied liggende nieuwe en bestaande spoorverbindingen (vaak saneringssituatie) en daarmee gebundelde weginfrastructuur.

Behalve aan de geluidhinder in de bewoonde gebieden dient ook aandacht te worden besteed aan het behoud van de milieukwaliteit in de nu nog stille landelijke gebieden van bijvoorbeeld het 'Groene Hart' en in andere delen van Zuid-Holland en West Noord-Brabant. Voor deze gebieden zou moeten worden gezien hoe kan worden bereikt dat het verschil tussen de bestaande en de nieuwe situatie zo klein mogelijk kan worden gehouden. Dit geldt zeker voor die gevallen waarbij het met relatief eenvoudige maatregelen mogelijk is een verhoging van de geluidbelasting te beperken, ook wanneer de wettelijk toegestane grenswaarden nog niet bereikt zijn.

Het optreden van trillinghinder van enige betekenis wordt in de Nieuwe HSL-Nota buiten een afstand van 60 meter aan weerszijden van het spoor niet waarschijnlijk geacht. In het licht van diverse inspraakreacties daarover beveelt de Commissie echter aan dit met behulp van resultaten van nog lopend onderzoek verder te onderbouwen en bij het Ontwerp-Tracébesluit te betrekken.

3.2 Natuur en landschap

De landschappelijke inpassing van het gekozen tracé dient nader worden uitgewerkt in de vorm van een landschapsplan. Naast mitigerende maatregelen (zoals faunapassages en eventuele afscherming van de zichtbaarheid van de lijn) dienen ook compenserende maatregelen voor niet verder te vermijden schade te worden uitgewerkt. Deze compenserende maatregelen behoeven volgens het Structuurschema Groene Ruimte niet persé direct naast de spoorbaan gelegen te zijn maar kunnen ook elders worden gesitueerd, dus buiten de gekozen bandbreedte van het tracé. Vooral ook dient te worden aan gegeven welke (beleids) instrumenten beschikbaar zijn en daadwerkelijk zullen worden ingezet om deze compenserende maatregelen op korte termijn feitelijk te realiseren.

3.3 Veiligheid

Een nadere risico-analyse van de in- en externe veiligheid is gewenst, waarbij rekening wordt gehouden met de verschillende baantypen. De Commissie gaat er van uit dat op grond hiervan veiligheidsbevorderende maatregelen worden getroffen met inbegrip van voorzieningen voor de bereikbaarheid, vluchtwegen en dergelijke.

Voorts verdient het aanbeveling het individuele en het groepsrisico (intern en extern) langs het tracé te bepalen. De Commissie acht het in dit verband van belang tot een norm voor de externe veiligheid voor hogesnelheidstreinen (als bewegende bron) te komen.

3.4 Uitvoeringsaspecten

Nadat een traject definitief in PKB deel 4 is vastgelegd (met hier en daar meer of minder bandbreedte) dient voor dit traject in de Ontwerp-Tracé-besluitfase de volgende informatie vanwege de bijbehorende milieu-gevolgen nader te worden uitgewerkt (**categorie 3**).

Geohydrologisch, geotechnisch en waterstaatkundig

De toe te passen maatregelen om tijdelijke of permanente beïnvloeding van het grondwater te voorkomen of te verminderen, dienen nader te worden uitgewerkt. Het gaat vooral om de gevolgen voor grondwaterstanden en stijghoogten, grondwaterwinningen, daling van het maaiveld en de zetting en schade aan bestaande gebouwen en infrastructurele werken ten gevolge van aanleg en bemalingen, vooral bij de grote kunstwerken (inclusief tunnels).

Ook de wisselwerking tussen het oppervlaktewater en het ondiepe grondwater en het diepe grondwater in de doorlatende zandlagen van het Pleistoceen bij volledige of gedeeltelijke doorgraving van het Holoceen (veen en klei) verdient waar relevant een nadere uitwerking. Een van de gevolgen kan verandering in de mate van (zoute) kwel zijn¹⁵. Een ander gevolg kan zijn de inzijging van water van ongewenste kwaliteit in de nabijheid van permanente grondwaterwinningen, zoals bij de Wacht, gemeente 's-Gravendeel.

Vooraf indien cunetten worden opgevuld met zeezand, dat een zeer grote doorlatendheid bezit, en het technisch gezien nodig is de gehele holocene deklaag te verwijderen, zullen aanvullende maatregelen aan de orde zijn. De berekening van de ontzilting (zie deelrapport 20, bijlage 3) verdient nog nadere aandacht.

Baggerspecie

Vooraf bij een tracékeuze die aanleg van een gegraven tunnel in het Hollandsch Diep met zich mee brengt, verdient (gezien de potentiële hoeveelheden) de problematiek van het (verwerken en) verwijderen van vrijkomende (al dan niet verontreinigde) baggerspecie nog nadere aandacht.

Doorvaarthoogte bruggen

De kruisingen van de HSL met vaarroutes dienen nog nader te worden getoetst aan de uitgangspunten voor maximale doorvaarthoogten voor de diverse waterwegtypen (onder andere staande mastenroutes); zie hiertoe de Beleidsvisie recreatietoervaart in Nederland, 1990.

15 Zie bijlage 4, reactie nr. 21: Waterschap Groot Haarlemmermeer.

4. LEEMTEN IN KENNIS

De Commissie kan behoudens ten aanzien van het hiervoor in § 2.3.1 tot en met § 2.4.5 gestelde, verder de stelling in het MER onderschrijven, dat de aard en de omvang van de in het MER gesignaleerde leemten in kennis en informatie (zie de samenvatting pagina 33, 34, Beleidsnota § 11.3, deelrapport 9 pagina 137, 138 en dergelijke) een verantwoorde tracékeuze op PKB-niveau niet in de weg staan.

In de vervolgfases van het project (zie ook hoofdstuk 3) dienen deze leemten wel opnieuw in behandeling te worden genomen ten behoeve van de nadere uitwerking en inpassing van de in de PKB gekozen tracés ten noorden en ten zuiden van Rotterdam.

De volgende **informatie** zou, naast de in de HSL-Nota terzake reeds genoemde onderwerpen, **via de evaluatie achteraf** in het kader van m.e.r moeten worden gegenereerd (**categorie 4**):

- Ter verbetering van de veiligheid en voor een toename in de vervoerscapaciteit is een nader (langjarig) onderzoek naar een verbeterd beheerssysteem voor het treinverkeer gewenst.
- Nader onderzoek is nodig aan de HST naar verdere bronmaatregelen om de geluidemissie met enkele dB's terug te dringen. Aandachtspunten daarbij zijn ondermeer de ruwheid van de wielen van de TGV- locomotieven (deels nog voorzien van blokremmen) en de hoge uitlaat van de koeling.
- De risico's voor de gezondheid van mens, voor het milieu en de landbouw door de ontwikkeling en verspreiding door een HST van fijn stof en koper verdienen een nadere verkenning. Datzelfde geldt voor het ontstaan van electromagnetische effecten als gevolg van de overschakeling van 1500 op 25000 Volt.
- De ontwikkeling in het vervoer voor deeltrajecten binnen Nederland en internationaal.

BIJLAGEN

bij het advies
over het milieu-effectrapport
behorende bij de nieuwe HSL-Nota over het
Nederlandse deel hogesnelheidsverbinding
Amsterdam - Brussel - Parijs/Londen

(bijlagen 1 t/m 5)


BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 14 juli 1994 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de Voorzitter van de
Commissie voor de
Milieu-effectrapportage,
de heer Ir. P. van Duursen
A. van Schendelstraat 800
3511 ML Utrecht

| | |
|--|--|
|  | Commissie voor de milieu-effectrapportage |
| ingekomen : | 18-07-'94 |
| nummer : | 952-94 |
| dossier : | 141-554 |
| kopie naar : | Sc - SF - Bibl. Pres |

Contactpersoon
K.H. van Hout
Datum
14 juli 1994
Oms kenmerk
DGV/HSL/V-422417
Onderwerp
Nieuwe HSL-Nota

Doorkiesnummer
070 - 351.6707
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
-

Zeer geachte heer Van Duursen,

Onlangs heb ik uw Commissie, mede namens mijn collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Nieuwe HSL-Nota doen toekomen. De Nieuwe HSL-Nota vervangt de HSL-Nota van maart 1991 en bestaat uit een samenvatting, de ontwerp-PKB-tekst zoals bedoeld in art. 41a Wet RO, een beleidsnota, twee tracénota's en 23 deelrapporten. Het MER is integraal in de nota verwerkt. In deelrapport 23 is een MER-leeswijzer opgenomen.

De Nieuwe HSL-nota is per 16 mei 1994 ter inzage gelegd, waarmee de PKB-procedure van de Wet RO (opnieuw) is aangevangen.

Mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verzoek ik uw Commissie conform de artikelen 2.17 en 7.14 van de Wet Milieubeheer een toetsingsadvies over het in de Nieuwe HSL-Nota vervatte MER uit te brengen binnen de daarvoor geldende wettelijke termijnen.

Postadres postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 070-3516171
Telefax 070-3517895
Telex 32562 minvw.nl

Bereikbaar met tramlijn 1 vanaf station cs, tramlijn 9 vanaf station cs en hz, buslijn 22 vanaf station cs, buslijn 65 vanaf Leidschendam, buslijn 88 vanaf Orgaspeest



DGV/HSL/V-422417

Tenslotte deel ik u mee, dat bij het na de PKB voorziene
Ontwerp-Tracébesluit een nader uitgewerkt MER zal worden
gevoegd. Ook dit MER zal u ter toetsing worden voorgelegd.

Hoogachtend,

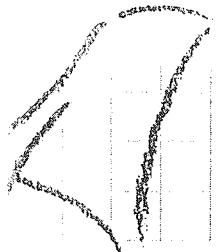
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.R.H. Maij-Weggen

BIJLAGE 2a

Openbare kennisgeving van de Planologische KernBeslissing Hogesnelheidslijn Amsterdam - Brussel - Parijs/Londen in Staatscourant nr. 89 van 11 mei 1994

Meepraten over de hogesnelheidslijn in Nederland



HSL

In Europa wordt hard gewerkt aan een netwerk van hogesnelheidslijnen. Dit zijn spoorlijnen waar treinen met snelheden tot 300 km/uur kunnen rijden. Het kabinet vindt een voldoende aansluiting op het Europese hogesnelheidsnet noodzakelijk voor de duurzame ontwikkeling van

Nederland. Het levert een positieve bijdrage aan het vestigingsklimaat van de Randstad en de binnenlandse bereikbaarheid wordt erdoor verbeterd. Door de aanleg van een hogesnelheidslijn is ook een verbeterde groei van Schiphol mogelijk.

Waar komt de hogesnelheidslijn te liggen?

Het kabinet heeft in de ontwerp-Planologische Kernbeslissing drie noodkeuze voorstellen gedaan voor de aanleg van een nieuw hogesnelheidsspoor. De spoorlijn moet Nederland in zuidelijke richting aansluiten op België, Frankrijk en Groot-Brittannië. Voor het traject Amsterdam - Schiphol Rotterdam gaat de voorkeur uit naar een tracé dat ten noorden van Zoetermeer loopt (tracé A1, A1v). Ten zuiden van Rotterdam geeft het kabinet de voorkeur aan een tracé dat vanaf het Hollandse Diep zo zuidelijk mogelijk loopt (tracé A2, A2v). Antwerpen loopt (tracé F1, F1v, F2, F2v). Tot op heden zijn er met België geen definitieve afspraken over dit tracé gemaakt.

De Nieuwe HSL-nota
De plannen van de hogesnelheidslijn staan in de Nieuwe HSL-nota. Deze nieuwe nota vervangt een oud voorstel uit 1991 en bevat de argumentatie en toelichting op het voorstel van het kabinet.

Het besluitvormingsproces

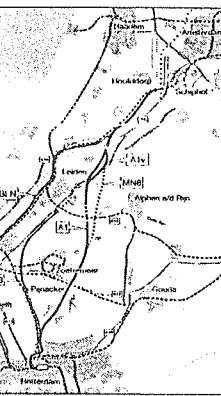
Een project als de aanleg van een hogesnelheidslijn heeft voor Nederland grote gevolgen. Daarom wordt een uitgebreid besluitvormingsproces doorlopen. Iedereen krijgt de mogelijkheid om alle stukken in te zien en op de voorstellen te reageren. De besluitvormingsprocedures die worden doorlopen zijn de Planologische Kernbeslissing (PKB), de milieueffectrapportage (MER) en de tracéprocedure.

Voorlichting over de hogesnelheidslijn

Om de betrokken particulieren en organisaties zo goed mogelijk te informeren over de hogesnelheidslijn worden voorlichtingsbijeenkomsten gehouden. Op deze bijeenkomsten worden mondelinge toelichting gegeven op de plannen. Er zullen medewerkers aanwezig zijn van o.a. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de NV Nederlandse Spoorwegen. Tijdens de bijeenkomsten bestaat er de mogelijkheid om vragen te stellen. De besluiten van de voorlichtingsbijeenkomsten worden gehouden zijn.

- 24 mei Pijnacker
De Ontmoetingskerk
Klappolderweg 91
- 25 mei Eijnaard
Dorpshuis de Witte Boek, sportzaal
Eemgijn Eemstraat 53
- 26 mei Rosendaal
Schouwburg De Krug
Kerkstraat 1

- 30 mei Hazerswoude-Rijndijk
Het Anker
Chopinslaan 2
- 31 mei Zevenbergen
Sporthal De Kolenberg
Kolenbergstraat 1
- 1 juni Bleiswijk
Restaurant Hentri
Klappolder 130
- 2 juni Hoogmade
De Schuur
Kerkstraat 51
- 6 juni Standaard buiten
gymzaal achter
Gemeenschapshuis
De Standaard
Sportstraat
- 7 juni Rijdsbergen
Ontmoetingscentrum
Koutershof
St. Hervastraat 10
- 8 juni Prinsbeek
Café-restaurant Marktzicht
Markt 10
- 13 juni Breda
Het Tuifschip
Chassieveld 15



- 14 juni Rijpwetering
Dorpshuis Rijpwetering
Pastoor van de Plaatstraat
- 15 juni Hoogerheide
Gemeenschapshuis
Het Trefpunt
Huijbergsweg 18
- 16 juni Barendrecht
Sporthal De Dierspog
Marijkesingel 24
- 20 juni 's-Gravendeel
Sporthal De Schenkel
Schenkelde 7a
- 21 juni Nieuw Venneep
Hotel-restaurant
De Rustende Jager
Vennepersweg 471
- 22 juni Numansdorp
Sociaal-cultureel centrum
De Boersteer
Welkommer Van de
Velddweg 5
- 27 juni Heerjansdam
Café Het Dorpshuis
Molensweg 4
- 28 juni Schiedamschen
Sportshal Schiedamschen
Van Enckevortlaan 35
- 30 juni Putterhoek
Cultureel centrum
De Drie Leides
Champsplein 7

- 4 juli Zoetermeer
Prins Willem Alexander-
centrum
Oostwaarts 23
- 5 juli Den Haag
Zalencentrum Centraal
Station
Kon. Julianaoplein 10
- 6 juli Zoeterwoude-Rijndijk
Sporthal De Eendekooi
Koekerspad 1
- 7 juli Leiderdorp
Sporthal De Doos
Hoogmadeweg 54a

De voorlichtingsbijeenkomsten beginnen om 19.30 uur. Vanaf 19.00 uur kunt u persoonlijk met medewerkers van de hogesnelheidslijn-organisatie spreken. Op de voorlichtingsbijeenkomsten in Hazerswoude-Rijndijk, Hoogmade, Leiderdorp, Nieuw Venneep, Rosofarendsveen en Zoeterwoude-Rijndijk, wordt ook voorlichting gegeven over de verbreding van de Rijksweg A4 tussen Burgerveen en Leiden.

Voor extra informatie over de hogesnelheidslijn en de verbreding van de Rijksweg A4 kunt u een bezoek brengen aan de informatiestands op

Hoe kunt u inspreken op de plannen van de hogesnelheidslijn?

Met de teinzagelegging van de voorstellen over de aanleg van de hogesnelheidslijn is de PKB procedure gestart. Hierin wordt vastgesteld waar het tracé ongeveer komt te liggen. Binnen de marges kan dan nog met het tracé worden geschoven. In deze fase is het mogelijk om op de voorstellen van het kabinet (en de Nieuwe HSL-nota) in te spreken. Een schriftelijke officiële reactie, eventueel aangevuld, moet u voor 19 september 1994 invrezen aan:

Inspiraak Nota Hogesnelheidslijn
Postbus 97611
2509 GA DEN HAAG

U kunt mondeling reageren op de voorstellen tijdens hoorzittingen, waar u tevens uw ingezonden reactie mondeling kunt toelichten. Dit maakt in de schriftelijke reactie worden aangegeven. De hoorzittingen zijn gepland in oktober. De data en adressen worden tenaantkoming bekendgemaakt.

Wat wordt er met de reacties gedaan?

Op basis van uw reacties, overleg met provincies, gemeenten en waterschappen, en de adviezen van wetelijk ingestelde adviesorganen, neemt het kabinet een definitieve beslissing. Daarna wordt het kabinetbesluit door de Tweede en Eerste Kamer behandeld (gepland voorjaar 1995).

Als inderdaad wordt besloten tot de aanleg van een nieuw hogesnelheidsspoor, start de tracéprocedure (gepland eind 1995). Daarna wordt het gekozen tracé gestructureerd uitgevoerd. Op die voorstellen kunt u welkomen reageren. Uiteindelijk wordt het definitieve tracé vastgesteld (= Tracébesluit) en zal de hogesnelheidslijn worden aangelegd (gepland eind 1997 - 2003).

Bestellen van de Nieuwe HSL-nota

De Nieuwe HSL-nota bestaat uit 4 hoofdstukken en 23 deelpartijen. Alle delen zijn uitsluitend te bestellen bij de SNU Servicecentrum Uitgeverijen en via de loodhandel. Het eerste hoofdstuk (15, 1) bestaat uit:
- de Samenstelling,
- de Inspiraaknotizen, en
- de ontwerp-Planologische Kernbeslissing.
Het tweede hoofdstuk is de Beleidsnota (15, 2) en behandelt de vragen of Nederland moet worden aangesloten op het Europese hogesnelheidsnet en op welke wijze.
Twee Van-Nota's beschrijven de verschillende tracévarianten respectievelijk ten noorden en ten zuiden van Rotterdam (120, per stuk).
De volgende deelpartijen bevatten de onderbouwing en andere grondinformatie:

1. Vervoersprognoses (120, 1).
2. Exploitatieplan (120, 2).
3. Hogesnelheidslijn en ruimtelijke ordening (115, 1).
4. Verkenning van de tracévarianten (115, 2).
5. Mogelijkheden van de bestaande lijn (120, 3).
6. Voorlopige resultaten van de Belgisch/Vlaams/Nederlandse studies (120, 4).
7. Tracé-varianten ten noorden van Rotterdam (120, 5).
8. Tracé-varianten ten zuiden van Rotterdam (120, 6).
9. Besluitingskader en vergelijking van de tracévarianten (120, 7).
10. Vervoersaspecten van de alternatieven (120, 8).
11. Milieu en ruimtelijke ordening: effecten ten noorden van Rotterdam (175, 1).
12. Milieu en ruimtelijke ordening: effecten ten zuiden van Rotterdam (175, 2).
13. Economische effecten (120, 9).
14. Meest milieuvriendelijke alternatieven (120, 10).
15. Geluid en trillingen (115, 3).
16. Hogesnelheidslijn en landschap (130, 1).
17. Hogesnelheidslijn en stedelijke gebieden (120, 11).
18. Spoorwaaiconcepten (120, 12).
19. De grote knooppunten (130, 1).
20. Geotechnische en waterstaatkundige aspecten (120, 13).
21. Kostenramingen (115, 4).
22. Inspiraakreacties op de oude HSL-nota (115, 5).
23. Richtlijnen Milieu-effectrapportage (115, 6).

Besteladres Nieuwe HSL-nota
SNU Servicecentrum Uitgeverijen
Postbus 20014
2500 EA DEN HAAG
telefoon 070 - 378 98 80

Informatie
Voor vragen over de hogesnelheidslijn kunt u contact opnemen met:
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Projectbureau Coördinatie Centrum
Coördinatie Voorlichting
Postbus 20903
2500 EX DEN HAAG
telefoon 070 - 351 77 15

Het Nederlandse verkeers- en vervoerbeleid is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2) uit 1992. Dit SVV is gericht op het verzekeren van een goede bereikbaarheid voor zowel zakelijke als andere doeleinden. Maakt voor het te voeren beleid is echter duurzame ontwikkeling. Het streven naar goede bereikbaarheid hoort soms niet het streven naar duurzame ontwikkeling. Daarom is het nodig op het terrein van verkeer en vervoer intelligente en creatieve oplossingen te vinden, die economische groei mogelijk maken binnen de context van een duurzame samenleving. Het SVV bevat tal van projecten en acties die dit mogelijk moeten maken. Het project hogesnelheidslijn is zo'n actie, speciaal gericht op het internationale verkeer over verkeer tussen de verschillende (economische) centra in Europa.



BIJLAGE 2b

Openbare kennisgeving van de hoorzittingen in Staatscourant nr. 186 d.d. 28 september 1994

Aankondiging

Hoorzittingen over de hogesnelheidslijn in Nederland

Het kabinet heeft zijn voorstellen over de hogesnelheidslijn in Nederland uiteengezet in de Nieuwe HSL-nota. Hierin zijn plannen ontwikkeld om Nederland in zuidelijke richting aan te sluiten op het Europese net van hogesnelheidspoorlijnen, waardoor er een rechtstreekse verbinding met Brussel, Londen en Parijs ontstaat. Voorgesteld wordt nieuwe hogesnelheidspoorlijnen aan te leggen tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam, en tussen Rotterdam en de Belgische grens. Vanaf 16 mei is de Nieuwe HSL-nota ter inzage gelegd. Vanaf 24 mei tot en met 8 juli zijn er over de plannen voorlichtingsbijeenkomsten gehouden.



Tot 19 september 1994 heeft iedereen schriftelijk kunnen reageren op de plannen. In die reactie heeft een ieder aan kunnen geven of men ook nog mondeling wil reageren tijdens een hoorzitting. Deze hoorzittingen worden gecombineerd met de hoorzittingen die worden gehouden op basis van de Wet Milieubeheer (MER, artikel 7.24).

Waar en wanneer worden de hoorzittingen gehouden?

| | |
|--|---|
| Maandag 10 oktober 1994 In Roosendaal Schouwburg 'De Kring', kleine zaal, Kerkstraat 1. | Woensdag 26 oktober 1994 In Barendrecht Cultureel Centrum Het Kruispunt, Middenbaan 111. |
| Maandag 10 oktober 1994 In Hazerswoude Dorp Het Dorpshuis, Pieter de Hooghstraat 3. | Donderdag 27 oktober 1994 In Bleiswijk Restaurant Fleur Inn, Klappolder 130. |
| Dinsdag 11 oktober 1994 In Pijnacker De Ontmoetingskerk, Klipwijkseweg 91. | Donderdag 27 oktober 1994 In Hoogerheide Gemeenschapshuis 'Het Trefpunt', Huijbergseweg 18. |
| Woensdag 12 oktober 1994 In Nieuw Vennepe Hotel-Restaurant De Rustende Jager, Venneperweg 471. | Dinsdag 1 november 1994 In Zevenbergschenhoek Gemeenschapshuis De Zevensprong, Olavstraat 29. |
| Donderdag 13 oktober 1994 In Rotterdam-Noord Partycentrum Lommerrijk, Straatweg 99. | De hoorzittingen beginnen om 19.30 uur, zaal open om 19.00 uur. |
| Donderdag 13 oktober 1994 In Breda Gemeenschapshuis 'De Koe', Ambachtenlaan 1. | Ten behoeve van organisaties en instanties zullen ook nog twee middagzittingen worden gehouden. Deze vinden plaats: |
| Maandag 24 oktober 1994 In Rijpwetering Dorpshuis Rijpwetering, Pastoor van de Ploastraat. | Maandag 10 oktober 1994 In Roosendaal Schouwburg 'De Kring', kleine zaal, Kerkstraat 1. |
| Dinsdag 25 oktober 1994 In 's-Gravendeel Partycentrum Concordia, Dr. Bossertstraat 11. | Woensdag 26 oktober 1994 In Rotterdam-Noord Partycentrum Lommerrijk, Straatweg 99. |
| Dinsdag 25 oktober 1994 In Leiderdorp Cultureel Centrum Muzenhof, Cor Gordijnsingel 4. | Deze hoorzittingen beginnen om 14.00 uur, zaal open om 13.30 uur. |

Tijdens deze openbare hoorzittingen wordt iedereen die daarom in zijn of haar schriftelijke inspraakreactie heeft gevraagd, in de gelegenheid gesteld ook mondeling op de plannen van het kabinet voor de hogesnelheidslijn in Nederland te reageren. Indien u alsnog voornemens bent uw standpunt mondeling op een hoorzitting naar voren te brengen, dan wordt het om praktische redenen op prijs gesteld wanneer u zich uiterlijk 8 oktober aanmeldt bij het Secretariaat Hoorzittingen Hogesnelheidslijn.

Inzage verslagen hoorzittingen

Vanaf 22 november worden de verslagen van de hoorzittingen gedurende één maand op de volgende locaties ter inzage gelegd:

- de gemeentehuizen van de (deel)gemeenten Alkemade, Amsterdam, Barendrecht, Bergen op Zoom, Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek, Binnenmaas, Bleiswijk, Breda, Cromstrijen, Delft, Den Haag, Dinteloord, Dordrecht, 's-Gravendeel, Fijnaart en Heijningen, Haarlemmermeer, Heerjansdam, Hoeven, Hooge en Lage Zwaluwe, Hoogerheide, Huijbergen, Jacobswoude, Korendijk, Klundert, Leiden, Leiderdorp, Leidschendam, Lisse, Nootdorp, Oegstgeest, Oostflakkee, Ossendrecht, Oud-Beijerland, Oud-Gastel, Oudenbosch, Pijnacker, Prinsenbeek, Rijnowe, Rijnsbergen, Rijswijk, Roetofarendsveen, Roosendaal, Rotterdam, Sassenheim, Schiedam, Standaar buiten, Sleenbergen, Strijen, Terheijden, Ulvenhout, Voorburg, Voorschoten, Warmond, Wassenaar, Willemstad, Wouwe, Zevenbergen, Zoetermeer, Zoeterwoude en Zwijndrecht.
- alle provinciehuizen.
- de vestigingen van Rijkswaterstaat in:
 - Haarlem, Toekanweg 7.
 - Rotterdam, Boompjes 200.
 - Den Bosch, Waterstraat 16.
- het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Plesmanweg 1-6, Den Haag.

Informatie

Voor verdere informatie over de hoorzittingen kunt u zich wenden tot het Secretariaat Hoorzittingen Hogesnelheidslijn, Kneuterdijk 6, 2514 EN Den Haag. Telefoon (070) 361 87 19.

Voor informatie over de hogesnelheidslijn kunt u contact opnemen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Projectbureau Hogesnelheidslijn, Coördinatie Voorlichting, Postbus 20903, 2500 EK Den Haag. Telefoon (070) 351 77 15.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

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

Bevoegd gezag: voor de Planologische Kernbeslissing (PKB): de Ministerraad; voor het Tracébesluit: de Ministers van V en W en VROM

Besluit: Planologische Kernbeslissing en Tracébesluit

Categorie Besluit m.e.r.: 2.1

Activiteit: Het voornemen betreft de aanleg en gebruik van het Nederlandse deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs/Londen. Op hoofdlijnen (PKB-niveau) staan de volgende keuzen centraal:

- A. Strategische keuze:
Is het wenselijk dat Nederland in zuidelijke richting onderdeel gaat uitmaken van het Europese net van hogesnelheidsspoorwegen?
- B. Vervoerskundig keuze:
Wat is het gewenste kwaliteitsniveau van de (inter)nationale treinverbinding naar het zuiden, opdat deze zo goed mogelijk bijdraagt aan de doelstellingen van het rijksbeleid?
- C. Tracékeuze:
Hoe kan de aanpassing van de railinfrastructuur met zo min mogelijk nadelige effecten en zo veel mogelijk voordelen geschieden?

In de ontwerp-PKB worden de essentiële beslissingen als volgt verwoord:

- "Nederland gaat in zuidelijk richting volwaardig deel uitmaken van het Europese net van hogesnelheidsspoorverbindingen.
- Hiertoe worden nieuwe spoorlijnen voor hoge snelheden aangelegd tussen Amsterdam/Schiphol en Rotterdam en tussen Rotterdam en de Belgische grens naar Antwerpen.
- Voor de nieuwe lijn tussen Amsterdam/Schiphol en Rotterdam wordt gekozen voor de tracévariant **A1**, inclusief de daartoe noodzakelijke aanpassingen van de bestaande infrastructuur en overige bijkomende werken.
- Voor de nieuwe lijn in de verbinding Rotterdam-Antwerpen wordt gekozen voor de tracévariant **Fnoord-Fzuid** met ter plaatse van de grens een westelijke ligging. Dit inclusief twee spoorverbindingen die medegebuik door andere snelle personentreinen mogelijk maken en de noodzakelijke aanpassingen van de bestaande infrastructuur en overige bijkomende werken.
- De hogesnelheidsspoorlijn is een groot project van nationaal belang, zoals bedoeld in de Tracéwet en in het aan de Wet op de Ruimtelijke Ordening toegevoegde artikel 41a."

Procedurele gegevens:

Kennisgeving startnotitie: 12 juni 1987

richtlijnenadvies uitgebracht: 28 augustus 1987

richtlijnen vastgesteld: 1 december 1987

kennisgeving eerste HSL -Nota/MER: 3 april 1991

kennisgeving nieuwe HSL -Nota/MER: 11 mei 1994

toetsingsadvies uitgebracht: 2 december 1994

Samenstelling van de werkgroep:

prof.dr.ir. J.F. Agema

dr. H. Cohen (voorzitter richtlijnen en eerste toetsing)

prof.dr.ir. J.C. van Dam

ir. P. van Duursen (voorzitter toetsing nieuwe HSL-Nota)

drs. W.J. ter Keurs

prof.mr. C. Lambers

prof.dr.ir. F.M. Maas

dr.ing. A. von Meier

ir. P.G. Meijer

ing. W. Meijnen

prof.dr. P. Nijkamp

Secretaris van de werkgroep: ir. R.I. Seijffers, bijgestaan door drs. T. Gorter.

BIJLAGE 4

Aanbiedingsbrief bij het advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport A4, Burgerveen - Leiden d.d. 17 oktober 1994



commissie voor de milieu-effectrapportage

aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. de Directeur-Generaal
van de Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
IO175231

uw brief
d.d. 19 mei 1994

ons kenmerk
U694-94\SF\mw\615-38

onderwerp
Advies voor richtlijnen m.e.r. A4, Burger-
veen - Leiden

doorkiesnr.
030 - 347638

Utrecht,
17 oktober 1994

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de (verbreding van de) A4, traject Burgerveen - Leiden.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. Behoudens voor de hoofdpunten van het advies wordt uw aandacht in het bijzonder gevraagd voor het volgende.

Uit de startnotitie blijkt, dat dit project een sterke samenhang vertoont met de aanleg van de hogesnelheidslijn (HSL) indien deze volgens een nieuwe lijn ten Noorden van Rotterdam zal gaan lopen. In het studiegebied is een bundeling van beide verbindingen wenselijk om het landschap zo min mogelijk te versnipperen en om efficiënt gebruik te kunnen maken van geluidhinder-mitigerende voorzieningen. Vanwege de stand van zaken in de besluitvorming over de HSL acht de Commissie het van belang, dat precies aangegeven wordt hoe de samenhang in de besluitvorming over beide projecten verder zal worden vormgegeven.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,

ir. P. van Duursen,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
A4, Burgerveen - Leiden

Secretariaat: Arthur van Schendelstraat 600
Utrecht, tel.: 030 - 347 666
Telefax: 030 - 33 12 55

Correspondentie-adres:
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

BIJLAGE 5

Lijst van inspraakreacties en adviezen

| | | | | | |
|----|---|----|--|-----|---|
| 1 | J.W. van der Stoel, 's-Gravenhage | 48 | P. Rodenburg, Roelofarendsveen | 89 | Bewonersvereniging d'Ossau, Zoetermeer |
| 2 | D. de Groot, Lelystad | 49 | A.R. Hensing, Leiderdorp | 90 | S. Luijten, Zevenbergschen Hoek |
| 3 | R.W. van Rossum du Chattel, Bloemendaal | 50 | K.E. Vosskühler, Leiden | 91 | H. Dingjan, Leiderdorp |
| 4 | ing. J.G. Blaauboer, Schagen | 51 | J.H. Bielderman, Strijen | 92 | A.F. van Hecke (mede namens mw A.M.H. Hogervorst), Leiderdorp |
| 5 | P.P. Mooring, Delft | 52 | mw Th. van Ginderen-van Loon, Roosendaal | 93 | mw M.A.A. Moos-van Leer, Roosendaal |
| 6 | C.J. van der Haven, Hazerswoude-Dorp | 53 | P.G. van Velzen, Hazerswoude | 94 | H. van Hemert, 's-Gravenhage |
| 7 | J. van der Palen, Breda | 54 | Provincie Friesland, Leeuwarden | 95 | N. van Oosterhout, Zevenbergschen Hoek |
| 8 | Nederlandse Mycologische Vereniging (Paddestoelen en Natuurbesch.), Utrecht | 55 | mw I.M. Jansen-Helmes, Pijnacker | 96 | Gemeente Warmond, Warmond |
| 9 | Pi-Arrow, Rotterdam | 56 | Fam. J. Kortsmid, Zevenbergschen Hoek | 97 | Gemeente Rijnwoude, Hazerswoude-Rijndijk |
| 10 | A. Tepe, Amstelveen | 57 | A. Dankers, Standdaarbuiten | 98 | Bewonersgroep HSL (actie: 320), Zoeterwoude |
| 11 | W.H. Stam, Dordrecht | 58 | G. van Kleef (actie: 3), Hazerswoude | 99 | mw J.G. Mets-Zevenhoven (actie: 4), Benthuizen |
| 12 | C.P.A.M. Vincenten, Breda | 59 | A.G.J. Hazen, Hoogerheide | 100 | J.W. Ettema, 's-Hertogenbosch |
| 13 | mw W. Spek, 's-Gravenhage | 60 | C. van Dongen, Bergen op Zoom | 101 | Landinrichtingscommissie Rijnstreek-Zuid, Gouda |
| 14 | dr J. Faber, Voorschoten | 61 | P. Winkel, Voorschoten | 102 | J. van der Pouw Kraan, Rijpwetering |
| 15 | ir J. Peelen, 's-Gravenhage | 62 | Gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle, Zevenhuizen | 103 | J. van Brenkelen, Zevenbergschen Hoek |
| 16 | M.E. van Lit, Breda | 63 | Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Noordrand Rotterdam, Rotterdam | 104 | Fam. J. ten Berge, Pijnacker |
| 17 | A.P.C. Hop, Zwijndrecht | 64 | J.A. Voorwinden, Rotterdam | 105 | Coöperatieve Tuinbouwveiling RBT/internationaal Agro Business Centrum BV, Breda |
| 18 | ir J.C. Werkman, Nieuwerkerk aan den IJssel | 65 | mw A.L. Bartels, Hazerswoude-Rijndijk | 106 | Fam. T.R. Riemersma, Mookhoek |
| 19 | Buro Witsenburg, Amsterdam | 66 | M.E.M. Aalsma, Zwijndrecht | 107 | Fam. H. van der Sanden, Zevenbergschen Hoek |
| 20 | NV PEN Energiebedrijf Noord-Holland, Alkmaar | 67 | Hoekse Lijst (Belangenpartij Zevenbergschen Hoek-Langeweg), Zevenbergschen Hoek | 108 | C. Suijkerbuijk, Wouwse Plantage |
| 21 | Waterschap Groot-Haarlemmermeer, Hoofddorp | 68 | Fam. H. Timmers, Rijpwetering | 109 | P. Doekes, 's-Gravenhage |
| 22 | A. van Loenen, Zwijndrecht | 69 | A.J. Bomans, Amsterdam | 110 | W. Geertsema, Zwijndrecht |
| 23 | G. Holwerda, Nootdorp | 70 | J.H. Ardon en P.A. Deltenre, 's-Gravendeel | 111 | H.J. Verdegaaal, Hazerswoude |
| 24 | mw L. van Atten, Pijnacker | 71 | H.G. Thoma, Hoogmade | 112 | J. van der Geert, Roelofarendsveen |
| 25 | Fam. G.J.R. Speelpenning, Pijnacker | 72 | Gemeente Oostflakkee, Oude-Tonge | 113 | B. van der Ree, Numansdorp |
| 26 | E.C. van der Kleij, Pijnacker | 73 | Natuur- en Milieuvereniging Rijsbergen, Rijsbergen | 114 | Landinrichtingscommissie Reconstrctiecommissie Gogerpolder, Gouda |
| 27 | H. van den Berg, Pijnacker | 74 | P.G.L. Lemoine, Heerjansdam | 115 | mw F.R. van den Beukel-Heins, Pijnacker |
| 28 | ir J. van Rosse, 's-Gravenhage | 75 | J. Sintnicolaas, 's-Gravendeel | 116 | Stichting Rechtsbijstand (namens T. Keijzer), Tilburg |
| 29 | Fam. W. van der Kooij, Pijnacker | 76 | J.A.J. Jungerhans, Amersfoort | 117 | Stichting Rechtsbijstand (namens Fa Van Dijk & Zn), aTilburg |
| 30 | C.A.M. Schilperoort en R. Wisman, Pijnacker | 77 | J.H. de Rouw, Breda | 118 | Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij NV, Haarlem |
| 31 | A.H.W. Kapteijn, Pijnacker | 78 | C. Iftekaralikhhan, Rotterdam | 119 | Volkstuinvereniging Alkemade, Roelofarendsveen |
| 32 | mw M.P. Baars-van den Berg, Pijnacker | 79 | F.T.J. Klein, Nieuwe Wetering | 120 | Gemeente Haarlemmermeer, Hoofddorp |
| 33 | R. de Koning, Hoogmade | 80 | Fam. G.J.M. van Beek, Roelofarendsveen | 121 | Fam. J.P. Nouws, Breda |
| 34 | Fam. C. Kop, Pijnacker | 81 | H. Wesselman, Rijpwetering | 122 | Stichting Rechtsbijstand (namens A.J.P. van Rijckevorsel), Tilburg |
| 35 | C. de Jong, Oud-Beijerland | 82 | Stichting Keerpunt (actie: 426), Roosendaal | 123 | Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland, Gouda |
| 36 | T. Raaijmakers, Roosendaal | 83 | Stichting Geen HSL door het Groene Hart (actie: 1032), Hazerswoude-Dorp | 124 | M.C. van Dommele & Zn BV, Breda |
| 37 | A.H. Verweij, Pijnacker | 84 | Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland (briefkaarten:33), Zoeterwoude | | |
| 38 | L. Luscuere, Pijnacker | 85 | HSL Proestgroep Alkemade/Hoogmade (actie: 465), Hoogmade | | |
| 39 | La Gro Advocaten (namens 19 bezwaarden), Gouda | 86 | mw A.M. van Hesse-Andela, 's-Gravendeel | | |
| 40 | Fam. Van Lith, Pijnacker | 87 | B.M. van Mulligen (actie: 5), Wouwse Plantage | | |
| 41 | mw M. König-van der Stoep, Pijnacker | 88 | R. Kessels, Prinsenbeek | | |
| 42 | Agrarische Grondzaken Holland BV (inz. Fa Gebr. V.d. Waal), Rijswijk | | | | |
| 43 | Waterschap De Groote Waard, Klaaswaal | | | | |
| 44 | dr H. Buijs, Breda | | | | |
| 45 | P. Leuvenink, Zevenbergschen Hoek | | | | |
| 46 | R. Ikkersheim en H.T. Turk, Rijpwetering | | | | |
| 47 | N.A.J. Langemeijer, Zoetermeer | | | | |

| | | | | | |
|-----|--|-----|--|-----|--|
| 125 | drs M.N. Nuyens, Zevenbergschen Hoek | 174 | mw A. van der Hoeven-Ruiter, Hazerswoude-Dorp | 218 | WLTO, afdeling Jacobswoude (actie: 4), Hoogmade |
| 126 | J. van Noorloos en M.L.E. Smulders, Zevenbergschen Hoek | 175 | G.P. van Schie, Oud-Ade | 219 | M. Maas/Actie Inwoners Roosendaal (actie: 5), Roosendaal |
| 127 | D.E.H. Diepenhorst, Breda | 176 | 't Schoutenhuis BV (namens Van Coeverden Adriani Stichting), Woudenberg | 220 | Socialistische Partij (actie: 1578), Rotterdam |
| 128 | B. Lichtmeijer, Gorinchem | 177 | P.C.M. van Wesel, Nispen | 221 | L. Schrier (actie: 9), Pijnacker |
| 129 | Vereniging Benegora Leefmilieu (mede namens Namiro, Stichting Hek van de Dam en Heemkundekring Het Zuid Kwartier), Putte | 178 | J. Keizer, Amsterdam | 222 | Fam. A.J.P.M. van Asten, Pijnacker |
| 130 | J.H.N. Lambert, 's-Gravenhage | 179 | Fam. G. Hendriksen, Hummelo | 223 | H. Cornelissen, Moerdijk |
| 131 | mw J.C.M. Tax, Roosendaal | 180 | mw G.G. Nederhof, Pijnacker | 224 | J.K.E. Bogers, Roosendaal |
| 132 | A.J. van der Kruk, Beetsterzwaag | 181 | J.G.F. Nieboer, Pijnacker | 225 | Werkgroep Gehavend Rotterdam, Rotterdam |
| 133 | F.E. van der Valk, Leiderdorp | 182 | M.C. van den Berg, 's-Gravendeel | 226 | Fam. W.J. van der Linden, Bergschenhoek |
| 134 | D. van der Vis, Alphen aan den Rijn | 183 | P.T.M. van Winden, Pijnacker | 227 | F.J. Wieser, Zoetermeer |
| 135 | VAC Zoeterwoude, Zoeterwoude | 184 | C.J. van Rijt, Zoeterwoude | 228 | J.A.M. Hoeks, Hoogerheide |
| 136 | mr drs A.R. Koops, Rotterdam | 185 | J.G.J. Ypma, Pijnacker | 229 | NCB, afdeling Ossendrecht, Hoogerheide |
| 137 | Fam. J.P. Steeneveld, Nootdorp | 186 | Fam. J. Albertsboer, Leiderdorp | 230 | Fam. A. Charité, Zoetermeer |
| 138 | NV Electriciteitsbedrijf Zuid-Holland/Energie Delfland NV, Voorburg | 187 | C. Minderman, Pijnacker | 231 | Gemeente Willemstad, Willemstad |
| 139 | J.H. Broers, 's-Gravenhage | 188 | Gemeente Zoetermeer, Zoetermeer | 232 | Gemeente Wouw, Wouw |
| 140 | R. Mittertreiner, Pijnacker | 189 | mw Ch.M. Simons, Mookhoek | 233 | mw E. Groenenboom-Lodders, Barendrecht |
| 141 | C. Boer, Maartensdijk | 190 | G. van der Burgh, Pijnacker | 234 | KvK Rotterdam en de Beneden-Maas, Rotterdam |
| 142 | J.P.P. Heemskerk, Warmond | 191 | mw E. Reinders-Hiep, Nieuwe Wetering | 235 | Landbouwschap, Gewestelijke Raad voor Noord-Brabant, Tilburg |
| 143 | ing. A.M.P.M. Meeuwissen, Prinsenbeek | 192 | Werkgroep BART, Amsterdam | 236 | Bureau Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest-Nederland, Roosendaal |
| 144 | L. den Heijer, Woensdrecht | 193 | M. van der Wee, Dongen | 237 | Stadsgewest Haaglanden/KVK Den Haag, 's-Gravenhage |
| 145 | A.C.A.M. van Oosterhout, Roosendaal | 194 | Industrie- en Havenschap Moerdijk, Moerdijk | 238 | W. van Eeden Petersman, Bleiswijk |
| 146 | P.J. Kumm, Zwijndrecht | 195 | Kopersvereniging Florazoom, Zoetermeer | 239 | L.W. Laban, Benthuisen |
| 147 | Fam. P.J. Tetteroo, Rotterdam | 196 | drs N.P.M. Kuin en mw E.G. Melles, Zoetermeer | 240 | mw E. van den Bouwhuijsen-Kortman, Roosendaal |
| 148 | ARAG Rechtsbijstand (namens G. Bras & Zn BV), Leusden | 197 | A.A.J.M. Anssems, Zevenbergschen Hoek | 241 | Fam. R. Koorneef, Pijnacker |
| 149 | R. Reinders, Nieuwe Wetering | 198 | Stichting Rechtsbijstand (namens J.A. Verdaasdonk), Tilburg | 242 | A.J.M. Bergen Henegouwen, Pijnacker |
| 150 | A. de Ruiter, Zwijndrecht | 199 | Stichting Rechtsbijstand (namens A.M. Verdaasdonk), Tilburg | 243 | Kees van Gilst & Co v.o.f., Rotterdam |
| 151 | R.J. Carrière, Leiderdorp | 200 | Waterschap De Ham, Made | 244 | P.J.M. Lansbergen, Zoeterwoude-Dorp |
| 152 | mw Th.J. Carrière-van Schaik, Leiderdorp | 201 | D. en L. van der Veer, Mookhoek | 245 | J.G. Bethlehem, Hazerswoude |
| 153 | Gemeente Pijnacker, Pijnacker | 202 | Stichting HSL Eronder (actie: 1976), 's-Gravendeel | 246 | Fam. A.J.D. van der Linden, 's-Gravendeel |
| 154 | W.J.P. Voskuil, Rijpwetering | 203 | Vereniging Hoekschewaards Landschap (actie: 338), Oud-Beijerland | 247 | B. van der Rest, Pijnacker |
| 155 | dr A.A.B. Lycklama à Nijeholt, Leiderdorp | 204 | Fam. G.W. van Vloten, Pijnacker | 248 | Fam. J.M. van Dijk, Zoetermeer |
| 156 | J.C. Haije, Diemen | 205 | ir J.H. Langendam, Zwijndrecht | 249 | ir H.J.A. Schuurmans, Leiden |
| 157 | mw H.J.J. Heijnen-Zwart, Numansdorp | 206 | J. van der Veen, Delft | 250 | mw C.M. van Rossum-Nieboer, Pijnacker |
| 158 | ALSRV Asopos de Vliet, Leiden | 207 | Fam. H. Bik, Berkel en Rodenrijs | 251 | M.J.M. Aernoudts, Breda |
| 159 | Maatschap Steendijk, Heijningen | 208 | Vereniging Golfclub Cromstrijen/BV Golfbaan Cromstrijen/exploitant clubhuis, Numansdorp | 252 | H. van Tol, Roelofarendsveen |
| 160 | Fam. J. van de Linde, Bergschenhoek | 209 | Fam. P.J. Kuip, Pijnacker | 253 | Actie Benthuisen (actie: 217), Koudekerk aan den Rijn |
| 161 | A.A. van Leeuwen, Driebergen | 210 | Fam. C. Oostdijck, Heijningen | 254 | Ondernemersvereniging Zevenbergschen Hoek, Zevenbergschen Hoek |
| 162 | C.G. en D.M. van Dongen, Pijnacker | 211 | Gebr. De Mooij Breda BV, Breda | 255 | Maatschap A. en F. van Geel, Zevenbergschen Hoek |
| 163 | J.J.D. de Vos, Heijningen | 212 | J. Bruijne, Koudekerk aan den Rijn | 256 | J. Spliet, Zevenbergschen Hoek |
| 164 | Gemeente Rijsbergen, Rijsbergen | 213 | Fam. A.P. van der Ploeg, Pijnacker | 257 | Fam. A. Broeders (actie: 8), Zevenbergschen Hoek |
| 165 | Waterschap De Agger, Hoogerheide | 214 | mw Q. Pouw, Roelofarendsveen | 258 | Fruittelbedrijf Sonneveld, Zoetermeer |
| 166 | A.F. Klijnhout, Zoeterwoude | 215 | C.P. Nieman en J.L. van der Meij, Pijnacker | 259 | D. Bol, Hazerswoude |
| 167 | Gemeente Heerjansdam, Heerjansdam | 216 | Platform Ondernemend Amsterdam (handtekeningenlijst: 34), Amsterdam | 260 | K.D. Rieb, Pijnacker |
| 168 | R.G. Vleeming, Leiden | 217 | Stichting Platform Hogesnelheidstrein Nederland, Zoeterwoude | 261 | G. Goedhart, Nieuwe Wetering |
| 169 | C.M.M. Vos, Roosendaal | | | | |
| 170 | Fam. A. Lennings, Pijnacker | | | | |
| 171 | H. Besling, Hazerswoude-Rijndijk | | | | |
| 172 | NCB, afdeling Hoogerheide-Woensdrecht, Hoogerheide | | | | |
| 173 | A.C. Dingemanse, Hoogerheide | | | | |

| | | | | | |
|-----|--|-----|---|-----|---|
| 262 | C.A.P.M. Herijgers, Rijsbergen | 306 | Stichting Rechtsbijstand (namens Fa Gebr. P. & A. & C. van Egmond), Tilburg | 355 | Stichting Rechtsbijstand (namens S.C.L. Hoogeveen), Tilburg |
| 263 | mw drs H.Ph. van der Willik-van der Kruit, Oude Wetering | | | 356 | J.N. Veeger, Breda |
| 264 | Rabobank Nederland BA (Activiteit Vastgoed), Utrecht | 307 | Landinrichtingscommissie Hoeksche Waard-Oost, Klaaswaal | 357 | mw M. Alkemade-Borst, Rijpwetering |
| 265 | I.C. Boer, Fijnaart | | | 358 | P.G. Akkermans, Zevenbergschen Hoek |
| 266 | J.R. Kromkamp, Pijnacker | 308 | Dorpsraad Badhoevedorp, Badhoevedorp | 359 | Kappersbedrijf A. Rombout, Mookhoek |
| 267 | Kopersvereniging Veiling RBT Breda, Riel | 309 | mw drs M. Zoeteman, Leiden | | |
| 268 | V.H. Rotteveel, Rijpwetering | 310 | H.G. Merkus, Pijnacker | 360 | W.T. Helleman, Oud-Ade |
| 269 | Fam. L.P. Sintnicolaas, Maasdam | 311 | C. en J.M. Visser, 's-Gravendeel | 361 | KNOV, district West-Brabant, Delft |
| 270 | mw W.B.M. Visser-Zoet, Pijnacker | 312 | prof. dr E. den Tex, Zoeterwoude | 362 | P.J. van Elten, Pijnacker |
| 271 | A.P. Schilperoord, Mijnsheerenland | 313 | Comité HSL-Trac Nee (actie: 27), Pijnacker | 363 | mw A. van der Valk, Amsterdam |
| 272 | Woningbouwvereniging Pijnacker, Pijnacker | 314 | mw E.J. van den Berg-Grottendieck, Putte | 364 | H.J.J. Mulders, Zegge |
| 273 | Fam. J.Q.G. de Vette, Pijnacker | 315 | B.A.J. Kouters, Wouwse Plantage | 365 | G.P. Langereis, Leiderdorp |
| 274 | J.M. Erkens, Rijsbergen | 316 | W. Peeters, Oud Gastel | 366 | Fam. J.I.P. Wilbrink, Pijnacker |
| 275 | Van der Valk, Motel Sassenheim BV, Sassenheim | 317 | G. Daamen, Rijsbergen | 367 | Fam. F.Th. Swarte, Hoogmade |
| 276 | A.J. Leijgraaff, Zoetermeer | 318 | W. Brooijmans, Woensdrecht | 368 | Sens Label/Stadler & Sauerbier BV, Rotterdam |
| 277 | Fam. C.J.J. Krijnen, Nispen | 319 | P. Claassen, Standdaarbuiten | 369 | S.E.M.M. Broos, Kruisland |
| 278 | Fam. W. Hoogendam, Pijnacker | 320 | C.L. Flipsen, Woensdrecht | 370 | Fam. M.C. Goossens, Nispen |
| 279 | A.G.M. Knipscheer, Moerdijk | 321 | M. Hendrickx, Breda | 371 | Fa C. van Aken, Oudenbosch |
| 280 | Stichting Rechtsbijstand (namens A.J.M. Uitdehaag), Tilburg | 322 | H. Jansen, Rijsbergen | 372 | R. Mattheussens, Ossendrecht |
| 281 | Stichting Rechtsbijstand (namens A.L. van der Helm), Tilburg | 323 | A.C.M. van de Weijgaert, Nispen | 373 | Autoservice Van der Horst, Zoeterwoude-Rijndijk |
| 282 | Stichting Rechtsbijstand (namens T.M.C. Derks), Tilburg | 324 | P. van Tilburg, Roosendaal | 374 | Lansen Caravans, Moerdijk |
| 283 | Gemeente Bergen op Zoom, Bergen op Zoom | 325 | prof. dr L.A. Clarenburg, Pijnacker | 375 | Stadsgewest Breda, Breda |
| 284 | Fam H. Kortland, Breda | 326 | L.S.G. van der Kleijn, Pijnacker | 376 | mw M.J. van Gelderen, Zevenbergschen Hoek |
| 285 | M. van Merriënboer, Zevenbergschen Hoek | 327 | Fam. C.A.G. Touw, Pijnacker | 377 | I.J. Klaver, Roosendaal |
| 286 | F.C.A. Ruijgrok en J. Veerman, Pijnacker | 328 | J. Jochems, Rijsbergen | 378 | J.R.B. Tebra, Alphen aan den Rijn |
| 287 | A. Wevers, Zevenbergschen Hoek | 329 | S.J. de Waard, Zoetermeer | 379 | B. Niemansverdriet, Mookhoek |
| 288 | Heemkundekring De Heerlijkheid Nispen, Nispen | 330 | M.C.J. van Breukelen, Pijnacker | 380 | Fam. J.N.M. Wesselman, Roelofarendsveen |
| 289 | J.B.A. Kranenburg, Pijnacker | 331 | R.C. Lamens, Pijnacker | 381 | H.M.J. Elstgeest, Hoogmade |
| 290 | mw G. Heemskerk-van der Geest, Rijpwetering | 332 | J.M.J.G. van Oorschot, Lage Zwaluwe | 382 | Buruma Maris (namens Kamsteeg Onroerend Goed BV), 's-Gravenhage |
| 291 | Fam. L.F.G. Hoogenes, Bergschenhoek | 333 | Fam. J.A. Westerman, Hazerswoude-Dorp | 383 | Gemeente Klundert, Klundert |
| 292 | Fam. G.A.D. van Zullekom, Rotterdam | 334 | Vollebregt-Oudshoorn BV, Bleiswijk | 384 | mr A.J.H. Lambert, Rotterdam |
| 293 | N. Plugge, Zoetermeer | 335 | Fam. M.A.M. Vollebregt, Bleiswijk | 385 | drs D.W.F. Häcker, Oud-Ade |
| 294 | Fam. J.G.J. Lippens, Roelofarendsveen | 336 | mw A.M.A. van den Berg, Roelofarendsveen | 386 | T.C. Hillenaar, Hoogmade |
| 295 | Nederland Distributieland, 's-Gravenhage | 337 | WLTO, afdeling Zoeterwoude-Leiden, Leiden | 387 | J. Pennings, Lisse |
| 296 | J.L. van Eekelen, Roosendaal | 338 | Fam. G.S.L. Belt, Zoeterwoude | 388 | Th.J. Valk, Leiden |
| 297 | mw A. Bödicker-Bansberg, Prinsenbeek | 339 | Fam. G.S.L. Belt, Zoeterwoude | 389 | mw R. Hillebrand, Roelofarendsveen |
| 298 | Gemeente Steenberg, Steenberg | 340 | A.P. Rijlaarsdam, Hoogmade | 390 | Rabobank Zevenbergschen Hoek, Zevenbergschen Hoek |
| 299 | A. Paenen, Zevenbergschen Hoek | 341 | P. Bos, Hoogmade | 391 | W. Bakker, Zoetermeer |
| 300 | HSL Protestgroep Alkemade/Hoogmade (actie: 1213), Hoogmade | 342 | J.J. van der Ploeg, Rijpwetering | 392 | Fam. J. van Otterloo, Sassenheim |
| 301 | ing. A.Ch. Meijer, Zevenbergschen Hoek | 343 | G.H. Dierkens Schuttevaer, Hazerswoude | 393 | J.C. Hoogeveen, Hoogmade |
| 302 | Fam. A. Buijs, Prinsenbeek | 344 | Woningbouwvereniging Alkemade, Roelofarendsveen | 394 | Bewonerscomité Reyerwaardseweg e.o., Barendrecht |
| 303 | Fam. T.J.M. van der Made, Zevenbergschen Hoek | 345 | W.Th.P. Groen, Rijpwetering | 395 | mw E.C. Nieuwenhuizen, Hoogmade |
| 304 | J. en C. Visser, 's-Gravendeel | 346 | W.P.M. van der Meer, Noordwijk | 396 | C. Steenwijk, Abbenes |
| 305 | J.D. Verstrate, Oud-Sabbinge | 347 | O. Mouwen, Roosendaal | 397 | mw C. Geuze-van Steen, Prinsenbeek |
| | | 348 | M. Roovers, Prinsenbeek | 398 | C.A. Geuze, Prinsenbeek |
| | | 349 | P.J. Rotteveel, Rijpwetering | 399 | Stichting Rechtsbijstand (namens W.P. Houtepen), Tilburg |
| | | | Verhagen Rentmeesters (namens A.J.H. baron Sweerts de Landas Wyborgh), Oud-Beijerland | 400 | Gemeente Zevenbergen, Zevenbergen |
| | | 350 | Verhagen Rentmeesters (namens Sint Laurens Instituut), Oud-Beijerland | 401 | Gemeente Ossendrecht, Ossendrecht |
| | | 351 | F. Kern, Bergschenhoek | 402 | M.J.M. van den Oord, Prinsenbeek |
| | | 352 | F.B.M. Smit en Y.M. Kraaneveld, Rijpwetering | 403 | S.P.A. Wesselingh, Hazerswoude-Rijndijk |
| | | 353 | W. Brouwer, Hoogmade | | |
| | | 354 | P.J. Graveland, Klaaswaal | | |

| | | | | | |
|-----|---|-----|--|-----|--|
| 404 | J.P. Vroom, Prinsenbeek | 448 | Fam. J.J. van der Meer, Hoogmade | 484 | Gemeente Standdaarbuiten, Standdaarbuiten |
| 405 | P.H.M. Kablau, Prinsenbeek | 449 | M.J. van der Linden, Zwijndrecht | 485 | Belangenvereniging BOS, Prinsenbeek (actie: 35), Prinsenbeek |
| 406 | J. van Prooijen, 's-Gravendeel | 450 | Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde, Barendrecht | 486 | Maatschap Pals, Zevenbergschen Hoek |
| 407 | Gemeente Rotterdam, Deelgemeente Overschie, Rotterdam | 451 | P.K. van der Valk, Rijpwetering | 487 | A.C.M. van der Geest, Oud-Ade |
| 408 | mw F.J. Peterse-Bos, Zoeterwoude-Rijndijk | 452 | M. Daane, Pijnacker | 488 | mw N.M.H. van Beers-Wouters, Wouwse Plantage |
| 409 | R.F. van der Kwaak en J.S.G.M. van der Valk, Leiderdorp | 453 | Algemene Woningbouwvereniging Leiderdorp, Leiderdorp | 489 | mw E. van Latum en J. Singelenberg, Hazerswoude-Dorp |
| 410 | P.M.R. Castelijin, Rijpwetering | 454 | mw W. van der Meer-Heemskerk, Hoogmade | 490 | Fam. C.T. Fransen, Pijnacker |
| 411 | mw C. de Koning-van der Meer, Hoogmade | 455 | Greenib Onroerend Goed BV, Sassenheim | 491 | L. Goudriaan, Zwijndrecht |
| 412 | Provinciaal Overleg Gehandicaptenbeleid Noord-Brabant, Tilburg | 456 | RPF-3-B-Hoek, Bergschenhoek | 492 | Fam. P. Hoogenboom, Hoogmade |
| 413 | G.J. Castelijin, Rijpwetering | 457 | Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Amsterdam, Amsterdam | 493 | M. Raadsman en C. van Gelder, Rotterdam |
| 414 | Fam. G. Akkermans, Roosendaal | 458 | Bewoners Bospad/Zuidzijderweg/Hofdijk aan Oud-Ade (handtekeningennl.: 37), Oud-Ade | 494 | H.C. Scheffer, 's-Gravenhage |
| 415 | mw T.M.G. van Grevenbroek-Verkleij, Leiderdorp | 459 | mw C. Kleemans-Jansen (mede namens 2 andere insprekers), Prinsenbeek | 495 | ARAG Rechtsbijstand (namens Maatschap A. van den Berg & Zn), Leusden |
| 416 | mw W. Brouwer, Pijnacker | 460 | EVO, regiobestuur Zuid-Holland, Leidschendam | 496 | ARAG Rechtsbijstand (namens R.F.H. de Vries), Leusden |
| 417 | Fam. P.H.Th. Ripken, Pijnacker | 461 | L.M. van den Berg, Bergschenhoek | 497 | ARAG Rechtsbijstand (namens G.C. de Graaf), Leusden |
| 418 | J.G. Groenewegen, Zoetermeer | 462 | dr J. Wolters, Rijpwetering | 498 | ARAG Rechtsbijstand (namens W. Groeneveld), Leusden |
| 419 | mw H. Janse-Herweijer, Maasdam | 463 | Gereformeerde Kerk Pijnacker/Nootdorp, Pijnacker | 499 | ARAG Rechtsbijstand (namens A.G.J. van Arendonk), Leusden |
| 420 | A.B.M. van Zuylen, Zevenbergschen Hoek | 464 | L. Jonker, Leiden | 500 | ARAG Rechtsbijstand (namens Maatschap Vrolijk), Leusden |
| 421 | W.G. van den Bosch, Pijnacker | 465 | L. Noordam, Hazerswoude-Dorp | 501 | J.M. Swaan, 's-Gravenhage |
| 422 | W. van der Star, Rijpwetering | 466 | F.A.J. en O.W.B. Kavelaars, Zevenbergschen Hoek | 502 | ARAG Rechtsbijstand (namens T.G. Baars en mw H. 't Jong), Leusden |
| 423 | J.A. Doggen, Zevenbergschen Hoek | 467 | J.A.M. en P.J.M. Kavelaars, Zevenbergschen Hoek | 503 | ARAG Rechtsbijstand (namens Fam. Camman), Leusden |
| 424 | A.J.C. van de Luitgaarden, Standdaarbuiten | 468 | P. van Meer, Zevenbergschen Hoek | 504 | ing. P.N.J. Breuers, Roosendaal |
| 425 | M.P.M. Mulkens, Pijnacker | 469 | Agrarische Werkgroep "Geen HSL door Rijnwoude en Leiderdorp", Hazerswoude-Rijndijk | 505 | Fam. C. de Pater, Pijnacker |
| 426 | W. Doeven, Hoogmade | 470 | Th.A.M. Ammerlaan, Pijnacker | 506 | G.J.J. Dirven, Breda |
| 427 | P. Tax, Rijsbergen | 471 | M. Gommeren, Nispen | 507 | Provincie Noord-Holland, Haarlem |
| 428 | J.A. Maris, Zevenbergschen Hoek | 472 | F. Jacobs Migdielsen, Woensdrecht | 508 | C.R.M. Bontje, Rijpwetering |
| 429 | Maatschap T.G.J. en J.K. van der Marel, Hoofddorp | 473 | Hoogenboom Bouwbedrijf BV, Nieuwe Wetering | 509 | NV Nederlandse Gasunie, Groningen |
| 430 | C.R. de Vreede en J.P.A. Rietbroek, Roelofarendsveen | 474 | Fam. A. Sweep, Zevenbergen | 510 | Stichting Rechtsbijstand (namens F.W.M. van de Aa), Tilburg |
| 431 | Gemeente Berkel en Rodenrijs, Berkel en Rodenrijs | 475 | J. Schrauwen, Zevenbergschen Hoek | 511 | Fam. J. Verhoeven, Mookhoek |
| 432 | NCB, afdeling Roosendaal-Nispen, Roosendaal | 476 | Fam. J.R. Oostra, Pijnacker | 512 | W.V.M. Weijnen, Wouwse Plantage |
| 433 | NCB, afdeling Zevenbergschen Hoek, Zevenbergschen Hoek | 477 | C.J.W.M. Jongenelen, Hoeven | 513 | ir M.H.L. Hounjet, Hoogmade |
| 434 | F. van Lakwijk, Woensdrecht | 478 | Fam. P. Schouten, Roelofarendsveen | 514 | mw ing. T. Knol-de Vos, Pijnacker |
| 435 | mw M.F. van Etten-Kneppers, Pijnacker | 479 | Stichting Rechtsbijstand (namens Maatschap C.G. Laban), Tilburg | 515 | Fam. C.J.A. Vermeeren, Rijsbergen |
| 436 | mw A. van der Zanden, Prinsenbeek | 480 | Stichting Rechtsbijstand (namens 46 bezwaarden), Tilburg | 516 | J.A. Smit, Wouwse Plantage |
| 437 | A. Bossers, Langeweg | 481 | Stichting Rechtsbijstand (namens C.P.G. Persoon), Tilburg | 517 | H.J. de Jong, Rijpwetering |
| 438 | H. Uitdehaag, Nispen | 482 | Stichting Rechtsbijstand (namens J.A.M. Vollebregt), Tilburg | 518 | WLTO, afdeling Nootdorp, Nootdorp |
| 439 | P.J.M. van Rijckevorsel, Breda | 483 | Stichting Rechtsbijstand (namens A.A.C. van den Berg), Tilburg | 519 | Fam. P. Keijzer, Pijnacker |
| 440 | C.H. van den Hoek, 's-Gravendeel | | | 520 | Vertegaal v.o.f., Wouwse Plantage |
| 441 | Fam. A. Groenewegen, Pijnacker | | | 521 | drs H.J. de Veer, Rotterdam |
| 442 | L.H.M.J. Bakker van der Donk, Rijpwetering | | | 522 | Vogelwerkgroep Koudekerk/Hazerswoude e.o., Leiderdorp |
| 443 | drs J.S. de Vries, Pijnacker | | | 523 | A.P.C.M. van der Post, Zoeterwoude-Rijndijk |
| 444 | M.J.W.M. Bakker, Rijpwetering | | | 524 | mw E. Kerckhoffs-de Heij, Leiden |
| 445 | Stichting Platform Lichamelijk Gehandicapten 's-Gravendeel, 's-Gravendeel | | | 525 | P.J. van Helsdingen, Oegstgeest |
| 446 | A.J.C. en J.A.R. Karremans, Zevenbergschen Hoek | | | 526 | drs J.A.M. Heemskerk, Leiden |
| 447 | Pluimvee/Poeliersbedrijf Fa A.P. van Boheemen, Stompwijk | | | | |

| | | | | | |
|-----|---|-----|--|-----|--|
| 527 | J.C.P. Schoteldraaijer, Oegstgeest | 573 | L.P.J. Hoogenboom en C. Kooij, Nieuwe Wetering | 623 | C.T.M.E. Vermeeren, Rijsbergen |
| 528 | J.C.M. van Tilburg, Roosendaal | 574 | ing. W.F. Clotscher, Zoetermeer | 624 | mw L. Hendrickx-Oostoogt, Breda |
| 529 | Maatschap L.C. en G.W.M. Oosterlaan, Bleiswijk | 575 | Samenwerkingsverband Regio Zuid-Holland Zuid, Dordrecht | 625 | H. Sanders (handtekeningenlijst: 22), Essen Hoek (België) |
| 530 | mw D. Ganzevles-Hoogervorst, Rijpwetering | 576 | P. Groen, Benthuisen | 626 | Stichting Seniorenraad Prinsenbeek, Prinsenbeek |
| 531 | T.G.L. Rijkelijkhuisen, Roelofarendsveen | 577 | T. Rotteveel, Rijpwetering | 627 | Maatschap M.E.H. van der Poel en M.W. Hoogeveen, Rijpwetering |
| 532 | mw H.E.A. Berserik-de Waal, Voorschoten | 578 | P. Monnier, Berkel en Rodenrijs | 628 | KCW-Woonwagenwerk (inzake centrum Rotterdam-Lombardijen) (handtekeningen: 15), Rotterdam |
| 533 | D. Pardon, Leiden | 579 | Fam. J. Poot, Pijnacker | 629 | KCW-Woonwagenwerk (inzake centrum Rotterdam-Schiebroek) (handtekeningen: 10), Rotterdam |
| 534 | W.E.J. Aper, Zevenbergschen Hoek | 580 | G.S. Schellinger, Prinsenbeek | 630 | mr A.M. van Doorn (mede namens J. Sijssens), Breda |
| 535 | P.M.J.L. van Beers, Wouwse Plantage | 581 | Fam. W.J. Brugman, Rijpwetering | 631 | GroenLinks, afdeling Alkemade, Roelofarendsveen |
| 536 | drs H.L.M. Beulens, Noordhoek | 582 | Fam. J.J.M. Neelen, Heerle | 632 | P. van Rijn en J. Kromkamp, Pijnacker |
| 537 | P.A.J. van de Sanden, Wouwse Plantage | 583 | P.J. Polflet, Blaricum | 633 | J. van Leenhoff, Leiden |
| 538 | Fam. S. Smit, Bergen op Zoom | 584 | B. en J. van Steenhoven, Moerdijk | 634 | Jachthaven J. Jonkman & Zonen BV, Sassenheim |
| 539 | WLTO, afdeling Roelofarendsveen (Sint Benedictus), Roelofarendsveen | 585 | C. Sprangers en A. Vermeeren, Rijsbergen | 635 | mw S. Schiopus-Aué, Rotterdam |
| 540 | A.W. van Zion, Leiden | 586 | C.G. Kranenburg, Pijnacker | 636 | R. Rhijnsburger, Koudekerk aan den Rijn |
| 541 | H.C.G.A. Schrauwen, Zevenbergen | 587 | F.J. Rombouts, Heijningen | 637 | E. Krombert, Haarlem |
| 542 | Fam. P.A. de Vries, Pijnacker | 588 | D.W. de Romph, Westmaas | 638 | H. den Butter, Abbenes |
| 543 | A.F.C.M. Deelen, Wouwse Plantage | 589 | S. Duyvis, Wouwse Plantage | 639 | W. Roos, Bleiswijk |
| 544 | P. Vijfhoek, Fijnaart | 590 | drs T. Tjalkens, Haarlem | 640 | Stuurgroep Rijn/Schelde Delta, Rotterdam |
| 545 | mw F.J.M. Turk-Olijverhoek, Rijpwetering | 591 | mw Z. Vollebregt-Schurer, Zoetermeer | 641 | WLTO (namens S. Biemond), Rijswijk |
| 546 | Fam. H.J. van Zwienen, Huijbergen | 592 | C.H.J. van Leeuwen (handtekeningenlijst: 30), Hoogmade | 642 | WLTO (namens C. en A. van Brugge), Rijswijk |
| 547 | J.A.P. Heemskerk, Koudekerk aan den Rijn | 593 | Th.J. van Wieringen, Hoogmade | 643 | WLTO (namens C.H.J. van de Griend), Rijswijk |
| 548 | A.H.M. Dorrestein, Koudekerk aan den Rijn | 594 | K.J. Witkamp en J. Witteman (actie: 5), Leiden | 644 | WLTO (namens J. Herweyer), Rijswijk |
| 549 | J.P. Brugman, Rijpwetering | 595 | Bewonersvereniging Holtlant, Leiderdorp | 645 | WLTO (namens D. de Jong), Rijswijk |
| 550 | J.M. van Kessel, Eindhoven | 596 | FNV, afdeling Fijnaart en omgeving, Fijnaart | 646 | WLTO (namens P. de Jong), Rijswijk |
| 551 | Fam. F.J.M. van Berkel, Roelofarendsveen | 597 | A.M. de Jong, Boskoop | 647 | WLTO (namens Gebr. L.W. en W.A. Kooy), Rijswijk |
| 552 | mw P.A.S. van der Valk-van der Geest, Rijpwetering | 598 | C. Goossens, Huijbergen | 648 | WLTO (namens P.A., A.P., J.P. en A.P. Maasdam sr), Rijswijk |
| 553 | drs B.C. van de Pol en drs H.B. de Wit (actie: 4), Zoetermeer | 599 | Fam. A. Voeselek, Breda | 649 | WLTO (namens Fam. B.P.J. Hoogeveen), Haarlem |
| 554 | Fam. A.M. Bruinen, Pijnacker | 600 | Gemeente Rotterdam, Rotterdam | 650 | WLTO (namens Fam. A. de Jong), Haarlem |
| 555 | ir C.B. Beijer, Leiden | 601 | W.E. Rijnveld, Strijen | 651 | WLTO (namens L.C. en P. Noordam), Haarlem |
| 556 | Y.A. van der Loop (handtekeningenlijst: 24), Oud-Ade | 602 | A.L.A. Kouters, Woensdrecht | 652 | WLTO (namens A.M. van Voorst-Verbeij, W.M. van Haaster-Verbeij en A.G.M. Bettenhaussen-Verbeij), Haarlem |
| 557 | Rassers, Jacobs & Spiegel Advocaten (namens A.N.M. de Wit), Breda | 603 | P.T.M.M. Verschuren, Prinsenbeek | 653 | Gemeente Cromstrijen, Numansdorp |
| 558 | Fam. A.C.M. Wouters, Breda | 604 | J.L.N. van der Burg v.o.f., Pijnacker | 654 | F.P. Israel, Leiden |
| 559 | G.H. Nieuwenhuis, Heijningen | 605 | C.A.M. Krijnen, Noordhoek | 655 | C. en L. Damen, Terheijden |
| 560 | hr dr L.M. de Brauw, Oud-Ade | 606 | Fa N.A. Haket, Pijnacker | 656 | J.F.M. Elst, Wouwse Plantage |
| 561 | P.C. Duivenvoorden, Abbenes | 607 | J.J. de Graaf, Leiderdorp | 657 | C.A.H. Hermus, Zevenbergschen Hoek |
| 562 | Meersma BV/Vero II g.g.w. BV, Naaldwijk | 608 | J.D. van Leeuwen, Leiderdorp | 658 | T. Neelen, Zevenbergschen Hoek |
| 563 | Kopersvereniging De Ark, Zoetermeer | 609 | Fam. R. de Graaf, Pijnacker | 659 | |
| 564 | ir J.P. van Soest, Pijnacker | 610 | Th.J.A. van den Berg, Bleiswijk | | |
| 565 | VAC Pijnacker, Pijnacker | 611 | C. Groen en A. Kammeraat v/h Groka BV, Bleiswijk | | |
| 566 | H. Bijl, Leiderdorp | 612 | Fam. L. van Kasteren, Klundert | | |
| 567 | ir C.W.J. Bos, Zoetermeer | 613 | A. en C. Jansen, Ossendrecht | | |
| 568 | J.G. Wortman, Rijpwetering | 614 | Stadsregio Rotterdam, Rotterdam | | |
| 569 | H.F. Steenhoek, Pijnacker | 615 | Maatschap J.B. en A. Uit den Boogaard, Rijpwetering | | |
| 570 | AVN 's-Gravenhage en omstreken, 's-Gravenhage | 616 | Fam. G.A. van Zanten, Hazerswoude | | |
| 571 | A.P.M. van der Zalm, 's-Gravenhage | 617 | J. Steeneveld, Nootdorp | | |
| 572 | Werkgroep Behoud Landschap Leidschendam/Nootdorp, Leidschendam | 618 | M.P. van Abswoude, Rijpwetering | | |
| | | 619 | J. Hendrickx, Breda | | |
| | | 620 | E.A. de Bruin en H.T. Scheele, 's-Gravendeel | | |
| | | 621 | Roevereniging Barendrecht (mede namens Kanovereniging Lekko en de Zeeverkennergroep Brandaen), Barendrecht | | |
| | | 622 | Maatschap Krijnen, Standdaarbuiten | | |

| | | | | | |
|-----|---|-----|---|-----|---|
| 660 | A. Nuyten, Zevenbergen | 702 | NV Waterwinningbedrijf Brabantse Biesbosch, Werkendam | 743 | P.J. Wevers, Zevenbergschen Hoek |
| 661 | A. van Oosterhout, Oud Gastel | | | 744 | J.H.A. van den Bosch, Zevenbergschen Hoek |
| 662 | A. en P. Palinckx, Ossendrecht | 703 | C.F.M. Daamen, Rijsbergen | 745 | ing. P. Sloven, Prinsenbeek |
| 663 | mw C.S.M. Schrauwen-van Aert, Oud Gastel | 704 | A.A. van der Poel, Hazerswoude-Dorp | 746 | mw P.H. de Groot-Kaijen en mw A.A. Hinke-de Groot, Zevenbergschen Hoek |
| 664 | P.A. en J.A.J. Weterings, Zevenbergschen Hoek | 705 | W.M. Wouters, Rijsbergen | 747 | mw J. Rasenberg, Zevenbergschen Hoek |
| 665 | Fam. A.E.M. Ackermans, Zevenbergschen Hoek | 706 | Fam. J. Adegeest, Hazerswoude-Dorp | 748 | mw E.C. van Gelderen-in 't Hout, Zevenbergschen Hoek |
| 666 | A.C. van Riel, Breda | 707 | B.C.J. Apeldoorn, Hoogmade | 749 | Fam. L.M. Broekman, Zevenbergschen Hoek |
| 667 | ARAG Rechtsbijstand (namens Maatschap C.J. van Breugem & Zn), Leusden | 708 | Fam. A.J.G. van Reijen, Breda | 750 | J.G.S.N. Visser, Roosendaal |
| 668 | ARAG Rechtsbijstand (namens Fa B. en G. Kouwenhoven), Leusden | 709 | K. Scholts, Meerssen | 751 | Fam. J.A. Leijs, Zevenbergschen Hoek |
| 669 | ARAG Rechtsbijstand (namens mw Kuyvenhove & mw Hollestelle), Leusden | 710 | Actiegroep HSL Develgebied, Zwijndrecht | 752 | M. Nuyens, Zevenbergschen Hoek |
| 670 | ARAG Rechtsbijstand (namens M.J. Kouwenhoven & Zonen), Leusden | 711 | Camping De Hof van Eeden, Lisse | 753 | A. Jansen, Rijpwetering |
| 671 | ARAG Rechtsbijstand (namens B. van Ree), Leusden | 712 | NCB, afdeling Wouwse Plantage, Wouwse Plantage | 754 | E.F. Nonnekes, Zevenbergschen Hoek |
| 672 | mr K.W. Cuperus, Capelle aan den IJssel | 713 | Fam. P.R. Impens, Heijningen | 755 | B. Willer en mw I. de Boer, Zevenbergschen Hoek |
| 673 | Gemeente Woensdrecht, Hoogerheide | 714 | P.J. Bins, Zoetermeer | 756 | Café-Restaurant Hof van Holland, Zevenbergschen Hoek |
| 674 | CDA, afdeling 's-Gravendeel, 's-Gravendeel | 715 | Huurdersvereniging Fijnaart & Heijningen, Fijnaart | 757 | mw C.L.D. Warnier-Wandel, Zevenbergschen Hoek |
| 675 | Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden, Dordrecht | 716 | J. Verkuyl, Abbenes | 758 | C.J. van der Luytgaarden, Zevenbergschen Hoek |
| 676 | P. de Regt, Nispen | 717 | L. van den Heuvel, Nieuw-Vennep | 759 | J. Kokke, Zevenbergschen Hoek |
| 677 | Fam. E.G.H.P. Roelofsma, Zevenbergschen Hoek | 718 | Fam. L.C.M. Kokke (actie: 8), Zevenbergschen Hoek | 760 | F. van Ouwerkerk, Rotterdam |
| 678 | Fam. J. van Wezel, Essen-Hoek (België) | 719 | mw A.E. Snabel-Vreeburg, Hazerswoude | 761 | mw J.M. Rombouts, Zevenbergschen Hoek |
| 679 | M.J. Bosman, Leiderdorp | 720 | C. Schrauwen, Zevenbergschen Hoek | 762 | Fam. A.R. van Soldt, Pijnacker |
| 680 | Kwekerij Wilhelmina, Nootdorp | 721 | W.P.N. Jaspars en R. Ketelaars, Zevenbergschen Hoek | 763 | P. van Kempen, Zevenbergschen Hoek |
| 681 | T.W.M. Miltenburg, Weesp | 722 | Fam. P. Loppersum, Zevenbergschen Hoek | 764 | W.J. Roos, Pijnacker |
| 682 | J.C. Visser, Numansdorp | 723 | C.Q. van Gils, Zevenbergschen Hoek | 765 | C. en M. Goossens, Nispen |
| 683 | Fam. M.J.J.A. van Eekelen Rasenberg, Klundert | 724 | D.M. Lankhuijzen, Zevenbergschen Hoek | 766 | F.C.M. van den Berg, Rijpwetering |
| 684 | ir M. Jacobs, Zoetermeer | 725 | ing. J.L.M. Kemerink, Zevenbergschen Hoek | 767 | P.G.J. van der Ploeg, Rijpwetering |
| 685 | KvK Zuid-Holland Zuid, Dordrecht | 726 | mw J. van Beek-Hopmans, Zevenbergschen Hoek | 768 | Leefmilieu Stad en Land, Amsterdam |
| 686 | Maatschap Gebr. G.A. en J.C.A. Geluk, Nieuw-Vennep | 727 | H.S. de Wit, Zwijndrecht | 769 | R.L. Lormann, Zevenbergschen Hoek |
| 687 | N. de Vos, Heijningen | 728 | Fam. J.A.W. Hagen, Zevenbergschen Hoek | 770 | ir J.P. Koster, Bilthoven |
| 688 | C. Kuiper, 's-Gravenhage | 729 | J.L.M. van Etten, Zevenbergschen Hoek | 771 | C. Suijkerbuijk, Oudembosch |
| 689 | L.G. van Dorp, Amsterdam | 730 | P. Roos, Abbenes | 772 | Tuincentrum Semperflorens BV, Zegge |
| 690 | Nederlandse Fruittelersorganisatie (NFO), 's-Gravenhage | 731 | Fam. A.A. Spitters, Zevenbergschen Hoek | 773 | M. Goossens, Roosendaal |
| 691 | Flying Dutchman Antiques, Rotterdam | 732 | S.C.A. Kuijpers, Zevenbergschen Hoek | 774 | J.H. Hillinga, Hazerswoude-Dorp |
| 692 | C.J. Rommens, Wouwse Plantage | 733 | Fam. A. Wedemeier, Zevenbergschen Hoek | 775 | Fa L.J. Struijk, Pijnacker |
| 693 | Fam. J.G.J. van Iterson, Leiderdorp | 734 | Fam. A.H.M. van Etten, Zevenbergschen Hoek | 776 | Inspraakgroep Bewoners Noordrand Berkel en Rodenrijs, Berkel en Rodenrijs |
| 694 | Belangenvereniging A4-HSL, Leiderdorp | 735 | A. Romme, Zevenbergschen Hoek | 777 | Loon & Verhuurbedrijf T. de Boer, Rijpwetering |
| 695 | J.M.M. Elst, Roosendaal | 736 | J.C.A. Tholenaar, Zevenbergschen Hoek | 778 | B. Dirven, Zevenbergschen Hoek |
| 696 | J.C.A. Barèl, Moerdijk | 737 | H. Timmers, Zevenbergschen Hoek | 779 | Fam. O.H. Bruins, Zwijndrecht |
| 697 | W.A. Berting, Oegstgeest | 738 | A. Pijnenburg, Zevenbergschen Hoek | 780 | J.L.M. Geenen, Brussel (België) |
| 698 | S.G. Brugman, Rijpwetering | 739 | mw C. Schindowski-Trommelen, Zevenbergschen Hoek | 781 | A. Akkermans, Zevenbergschen Hoek |
| 699 | L. van den Heuvel BV, Nieuw-Vennep | 740 | mw B. Cruisberg-Vervoort, Zevenbergschen Hoek | 782 | J. van Meer, Klundert |
| 700 | Gezamenlijke Landbouworganisaties Haarlemmermeer, Abbenes | 741 | J. Willemse, Zevenbergschen Hoek | 783 | M.D. Dubois, Zevenbergschen Hoek |
| 701 | P.R. van Dijk, Bergschenhoek | 742 | Stichting Natuur- en Milieuwacht, Berkel en Rodenrijs | 784 | O.D.L. van der Poel, Oud-Ade |
| | | | | 785 | A.G. Nymeyer, Cozes (Frankrijk) |
| | | | | 786 | Fam. H. Brugman, Rijpwetering |
| | | | | 787 | G. van der Kooy, Rijpwetering |
| | | | | 788 | R. de Lugt, 's-Gravenhage |

| | | | | | |
|-----|--|-----|---|-----|---|
| 789 | G. Cornel, Zevenbergschen Hoek | 837 | mw G.F. Plumicke (namens bewonersgroep Effen), Breda | 884 | W.E. Kuijlen, Hoogerheide |
| 790 | mw H. de Graaf-Wolters, Hoogmade | 838 | M.F. Bus, Breda | 885 | Samenwerkende Bewonersorganisatie Schiebhoek/Kleiwegkwartier/KI eihof, Rotterdam |
| 791 | Fam. P.J.M. Hazenberg, Breda | 839 | P. Roskott, Zoetermeer | 886 | Fam. N. Breugem, Bleiswijk |
| 792 | M.H.J. Wolters, Oud-Ade | 840 | J.C. Scheele, Prinsenbeek | 887 | A.C. van der Woude, Rucphen |
| 793 | Stichting Geen HSL door het Groene Hart, Hazerswoude-Dorp | 841 | R. Haffmans, Amsterdam | 888 | Gemeente Binnenmaas, Maasdam |
| 794 | Fam. F. de Jong, Hazerswoude | 842 | P.M.J.M. van der Heiden, Wouwse Plantage | 889 | Maatschap M. en B.E. Vreugdenhil, Bleiswijk |
| 795 | Fam. B.J. van Etten, Pijnacker | 843 | ACB Accountants en Belastingadviseurs BV (namens D. v.d. Slik), Bergschenhoek | 890 | Buruma Maris (namens Damsigt BV), 's-Gravenhage |
| 796 | A.J.M. van den Berg, Sassenheim | 844 | A. van Duijn, Oud-Ade | 891 | Kwekerij De Laan BV, Rotterdam |
| 797 | J. Uil, Klaaswaal | 845 | Bewonersvereniging Klapwijk, Pijnacker | 892 | Hoogheemraadschap van Schieland, Rotterdam |
| 798 | Fa Kwekerij Ammalutico, Berkel en Rodenrijs | 846 | Fam. M.H. Olieman, Rotterdam | 893 | Gemeente Hooge en Lage Zwaluwe, Hooge Zwaluwe |
| 799 | Bewonersvereniging Koningshof, Pijnacker | 847 | ir A. N. de Jong, Pijnacker | 894 | J.I.C. van Melle, Standdaarbuiten |
| 800 | H. in 't Hout, Pijnacker | 848 | A.J.M. Straathof, Hoogmade | 895 | Administratie- en Adviesbureau Dedel (namens 7 bezwaarden), Bleiswijk |
| 801 | A. de Vogel, Berkel en Rodenrijs | 849 | M.J.E. de Jong, Rijpwetering | 896 | Administratie- en Adviesbureau Dedel (namens Fa Van der Spek en Helderman), Bleiswijk |
| 802 | Gemeente Pijnacker (actie: 20), Pijnacker | 850 | Stuurgroep Bentwoud, 's-Gravenhage | 897 | Fam. F. van Bergen, Hazerswoude |
| 803 | Fam. A.C.P. van Overveld, Nispen | 851 | GroenLinks, afdeling Hoeksche Waard, Strijen | 898 | Fam. P.W. Steenbergen, Benthuizen |
| 804 | J.J.G. van Dijk, Pijnacker | 852 | M.H.E. van der Meer, Roelofarendsveen | 899 | Waterschap IJsselmonde, Barendrecht |
| 805 | P. Schilperoort, Pijnacker | 853 | mw B. van Dijk en M. Hilkhuijsen, Bergschenhoek | 900 | LAR Rechtsbijstand (namens C.J. Scholtes/Kwekerij De Poel), 's-Gravenhage |
| 806 | C.B.M. Welten, Zevenbergschen Hoek | 854 | J.M. Gerritsen, Hazerswoude | 901 | Comité Behoud 't Hout, Breda |
| 807 | C. Schalken, Zevenbergschen Hoek | 855 | Fam. C.P.C.M. Merkelbach van Enkhuizen, Breda | 902 | A.J.M. Lefeber, Lisse |
| 808 | Administratiekantoor Vermeer (namens mw J.C.M. Uittenbroek), Bergschenhoek | 856 | A. Verwijmeren, Prinsenbeek | 903 | R.N.A. van Vulpen en E.A. Brink, Rotterdam |
| 809 | A.M. Dijkman, 's-Gravenhage | 857 | J.T.O. Bresters, Leiderdorp | 904 | H.A. Jansen, Galder |
| 810 | G.J.M. Jansen en G.S. Dreise, Hazerswoude | 858 | ir H. aan de Wiel, Gorinchem | 905 | Fam. Sanders-Kamoen, Hoogerheide |
| 811 | J. van Dooren, Breda | 859 | Fam. E. Hoogvliet, 's-Gravendeel | 906 | F.M.J. Boomaerts, Rijsbergen |
| 812 | Stichting Oudheidkundig Bodemonderzoek Hoeksche Waard, Mijnsheerenland | 860 | J.W. Bazuin, Pijnacker | 907 | F. Boomaerts, Rijsbergen |
| 813 | Fam. H.P.A. Elshout, Prinsenbeek | 861 | Gemeente Brasschaat, Brasschaat (België) | 908 | L.G.E. Smid, 's-Gravenhage |
| 814 | ir A.J. Stoop, Zevenbergen | 862 | Gemeente Bergschenhoek, Bergschenhoek | 909 | Gemeente Putte, Putte |
| 815 | NV Luchthaven Schiphol, Luchthaven Schiphol | 863 | Stichting Rechtsbijstand (namens A.P.M. van Meir), Tilburg | 910 | Hollandse Landbouwwerksorganisaties (HLO), Haarlem |
| 816 | Kwekerij Nimafleur v.o.f., Berkel en Rodenrijs | 864 | C.F.M. Broeders en mw G. de Melker, 's-Gravendeel | 911 | A.M.F. van Velsen, Nieuwe-Wetering |
| 817 | A.J. de Haan, Rotterdam | 865 | M. Mol, Breda | 912 | mr F. Winkel, Voorhout |
| 818 | J.B.J. Hoogeveen, Rijpwetering | 866 | Stichting Het Kleinjan-Kleijburgfonds voor Oorlogsslachtoffers, Montfoort | 913 | WLTO, afdeling Ade, Rijpwetering |
| 819 | C.V.A. Tolenaars, 's-Gravendeel | 867 | Maatschap A.J. en A.H.A. Hessels, Terheijden | 914 | Gemeente Amsterdam, Amsterdam |
| 820 | F.W.M. Nijp, Voorschoten | 868 | mr H. Mobach, Pijnacker | 915 | Wildbeheereenheid De Zuid Plantage, Huijbergen |
| 821 | mw C. Bus-Dicke, Breda | 869 | D.S. Huisman, Mijnsheerenland | 916 | J.J. Michielse, Standdaarbuiten |
| 822 | J.P. Akkerman, Zoetermeer | 870 | drs J.M. Francke, Pijnacker | 917 | P.J.M. van Etten, Pijnacker |
| 823 | A.J. Sluiter, Zoetermeer | 871 | Comité HSL uit de Buurt, Rotterdam | 918 | Fam. J.W. de Groot, Moerdijk |
| 824 | A.A.C. Kouwenberg, Hoogerheide | 872 | mw C. Thunnissen, Leiderdorp | 919 | W.A. van Beusekom, Benthuizen |
| 825 | KLM NV, Luchthaven Schiphol | 873 | S.B. Volgers, Standdaarbuiten | 920 | mw S. Coertjens-van Loon, Breda |
| 826 | H.J. Rotteveel, Rijpwetering | 874 | mw C.W. Rhijnsburger-Noordsij, Koudekerk aan den Rijn | 921 | J.R. ten Donkelaar, Leiden |
| 827 | Fam. A. Jansen, Woensdrecht | 875 | KvK Amsterdam/KvK Haarlem en omstreken, Amsterdam | 922 | WLTO, kring Zuid-Holland Noord, Haarlem |
| 828 | WLTO/CBTB, afdeling Hoeksche Waard, Heinenoord | 876 | J.W. Bruning, Leiden | 923 | N.J. van der Wel, Zoetermeer |
| 829 | S. Mol, Mookhoek | 877 | W.N. van Daalen, Standdaarbuiten | 924 | Brabantse Milieufederatie, Tilburg |
| 830 | Fam. E. Groenhoff, Mookhoek | 878 | P. Fioole, Klundert | 925 | Landbouwschap, 's-Gravenhage |
| 831 | Fam. P.G. Schelling, 's-Gravendeel | 879 | F.L.M. Bergamin, Abbenes | 926 | Algemeen Verbond Bouwbedrijf (AVBB), 's-Gravenhage |
| 832 | Bouw- en Renovatieteam Vlaardingen BV, Vlaardingen | 880 | Hoogheemraadschap van Rijnland, Leiden | | |
| 833 | Fam. A.C. Voeselek, Prinsenbeek | 881 | E.C. Warmerdam, Alphen aan den Rijn | | |
| 834 | Maatschap A. en A. Akkermans, Zevenbergschen Hoek | 882 | J.W. Tanis, Pijnacker | | |
| 835 | Fa C.P.M. van der Knaap & Zn, Bleiswijk | 883 | Van Ruiten Handelskwekerij, Nieuwe Wetering | | |
| 836 | M.G. Vreugdenhil, Bleiswijk | | | | |

| | | | | | |
|-----|---------------------------------|------|--------------------------------|------|--------------------------------|
| 927 | KvK Midden-Holland, Gouda | 970 | Gemeente Huijbergen, | 1013 | Fam. J.C.M. Kortekaas, |
| 928 | Westelijke | | Huijbergen | | Hazerswoude |
| | Accountantskantoren BV | 971 | Fam. P.H. de Blocq van | 1014 | C.A.M. Disseldorp, Leiden |
| | (namens J.W. Rodenburg sr, | | Scheltinga, Zoeterwoude | 1015 | S. Stolk, Berkel en Rodenrijs |
| | J.W. Rodenburg jr en P. | 972 | Fam. M. Eijkelenboom, | 1016 | Comité Bewoners van de |
| | Rodenburg), Gouda | | Benthuisen | | Noldijk, Barendrecht |
| 929 | J & W Bouwpartners v.o.f., | 973 | E. Honig, Zoetermeer | 1017 | Bewonersvereniging |
| | Wouwse Plantage | 974 | Fam. P.A.M. Musters, | | Barendrecht Noord (BeBaNo), |
| 930 | Bestuurlijk Overlegplatform | | Prinsenbeek | | Barendrecht |
| | A4/HSL Leidse Regio, | 975 | Gemeente Alkemade, | 1018 | mw drs A.G.L. Konijnendijk, |
| | Leiderdorp | | Roelofarendsveen | | Klaaswaal |
| 931 | Fam. H.J.M. Dekkers, | 976 | Gemeente Leiderdorp, | 1019 | Milieuvereniging De Groene |
| | Rijsbergen | | Leiderdorp | | Koepel, Breda |
| 932 | Belangengroep Achthoven, | 977 | Fam. F.A.D.M. v.d. Zanden, | 1020 | Plantenkwekerij Gebr. Van der |
| | Leiderdorp | | Roosendaal | | Klugt, Poeldijk |
| 933 | G.J. Vos en mw M.S.K. | 978 | 's-Gravendeelse | 1021 | ARAG Rechtsbijstand (namens |
| | Simonse, Pijnacker | | Winkeliersvereniging, | | J. Pieterman), Leusden |
| 934 | P.A. van Schie, | | 's-Gravendeel | 1022 | ARAG Rechtsbijstand (namens |
| | Hazerswoude-Rijndijk | 979 | prof. ir P.G. Luscuere en M.W. | | J.A.M. van de Voort), Leusden |
| 935 | Kerngroep Milieudefensie | | van Veen, Pijnacker | 1023 | ARAG Rechtsbijstand (namens |
| | Rijnwoude, | 980 | Regionaal Orgaan Amsterdam | | R.M. de Zeeuw), Leusden |
| | Hazerswoude-Rijndijk | | (ROA), Amsterdam | 1024 | Accountantskantoor Van |
| 936 | C. Laurijsse, Kruisland | 981 | Platform Spoorverdubbeling, | | Yperen & Alberts BV (namens A. |
| 937 | A.F.M. Bakx, Rijsbergen | | Dordrecht | | Vermeulen), Bleiswijk |
| 938 | Stichting Platform Rotterdam, | 982 | C. Hoogeveen en mw M. | 1025 | NV Koninklijke KNP BT, |
| | Rotterdam | | Schouten, Rijpwetering | | Amsterdam ZO |
| 939 | Tuinbouwstructuurcommissie | 983 | J. van Leeuwen, Pijnacker | 1026 | W.L. Landa, Rotterdam |
| | Zuid-Holland, 's-Gravenhage | 984 | mw H. Nelen en mw M. Smout, | 1027 | Gemeente Leidschendam, |
| 940 | Landinrichtingscommissie | | Essen (België) | | Leidschendam |
| | IJsselmonde, Klaaswaal | 985 | Stichting Ziekenhuizen | 1028 | A.P.W.M. Kosten, Pijnacker |
| 941 | Waterschap Meer en Woude, | | Rijnland, Leiderdorp | 1029 | Leiden Weer Gezellig/De |
| | Zoetermeer | 986 | E. en J. Bouwhuis, Puttershoek | | Groenen, Leiden |
| 942 | N. Robbemont, 's-Gravendeel | 987 | mw I. Visser, Zoetermeer | 1030 | Gemeente Schoten, Schoten |
| 943 | Boonkwekerij 't West v.o.f., | 988 | W.M. van Rooijen, Leiden | | (België) |
| | Hazerswoude-Dorp | 989 | Fa M. Visser & Zn, | 1031 | drs L.H. van der Meule, |
| 944 | A. van Dijk, Bergen op Zoom | | 's-Gravendeel | | Leidschendam |
| 945 | Stichting Natuur en Milieu, | 990 | NV Nederlandse Spoorwegen, | 1032 | J.A. van Bergen, Bleiswijk |
| | Utrecht | | Utrecht | 1033 | Th. den Hollander, Koudekerk |
| 946 | Gemeente Fijnaart en | 991 | mw F.C.J. Visser-de Jong, | | aan den Rijn |
| | Heijningen, Fijnaart | | Prinsenbeek | 1034 | P.M. Nieuwstad, Benthuisen |
| 947 | Gemeente Voorschoten | 992 | P. Molenaar, Bergschenhoek | 1035 | Gemeente Sassenheim, |
| | (namens 5 "bestaande lijn | 993 | P.B.M. Sweens, Prinsenbeek | | Sassenheim |
| | gemeenten"), Voorschoten | 994 | Fam. J. Ligtfoot de Wit, | 1036 | Fam. J.P.J. van Ierland, Breda |
| 948 | Gemeente Voorschoten, | | Standdaarbuiten | 1037 | Fam. J.C. Molenaar, Rotterdam |
| | Voorschoten | 995 | Fam. J. Peters, Breda | 1038 | Vereniging Milieudefensie |
| 949 | Gemeente Barendrecht, | 996 | M. Hoogerbrugge, Berkel en | | Zwijndrecht, Zwijndrecht |
| | Barendrecht | | Rodenrijs | 1039 | A. Brouwer, Rotterdam |
| 950 | Gemeente Den Haag, | 997 | D.W. Tuijten, Leiderdorp | 1040 | WLTO (namens Fam. Th.G. van |
| | 's-Gravenhage | 998 | Stichting Meer-Historie, | | der Plas), Haarlem |
| 951 | Gemeente Leiden, Leiden | | Vijfhuizen | 1041 | K. Vogelhaar, Rotterdam |
| 952 | C. Dingemans, | 999 | Vereniging Bewoners Tegen | 1042 | Maatschap Breugem-van der |
| | Standdaarbuiten | | Vliegtuigoverlast (BTV), | | Mast, Bleiswijk |
| 953 | Fam. R.W.J. Plazier, Zoetermeer | | Rotterdam | 1043 | J.A.C. Ooms, Wouwse Plantage |
| 954 | J.H. van Oostveen, Bussum | 1000 | Gemeente Delft, Delft | 1044 | ZMO, afdeling Noord Westhoek, |
| 955 | L. van de Merbel, Fijnaart | 1001 | mw M. van Heel, Koudekerk aan | | Heijningen |
| 956 | J.G. Hulst, Berkel en Rodenrijs | | den Rijn | 1045 | Gemeente Rotterdam, |
| 957 | J.D. Buitenhuis, Lisserbroek | 1002 | Standorganisatie, afdeling | | Deelgemeente IJsselmonde, |
| 958 | Gemeente Hoeven, Hoeven | | Princenhage (mede namens | | Rotterdam |
| 959 | Werkgroep Milieubeheer Leiden, | | Tuinbouwvereniging Effen en | 1046 | Kontakt Commissie |
| | Leiden | | Tuinbouwvereniging | | Princenhage (KKP), Breda |
| 960 | Stichting Centraal Comité | | Princenhage), Breda | 1047 | Stichting Medisch |
| | Anti-Bulderbaan, Rotterdam | 1003 | W. van de Merbel, Fijnaart | | Kleuterdagverblijf Margriet, |
| 961 | A. van Baasbank, | 1004 | L.P. van 't Hof, Prinsenbeek | | Leiderdorp |
| | Bergschenhoek | 1005 | J.W. Pon, Bussum | 1048 | C.P.M. van Tilburg, Roosendaal |
| 962 | S.T.M. Altena, Zoetermeer | 1006 | P. Breure, Heijningen | 1049 | mr A. Tukker, Rotterdam |
| 963 | B. Klijs, Roosendaal | 1007 | Fam. J.C. Schellhout, | 1050 | Provincie Noord-Brabant, |
| 964 | J.L. Aarts, W.C.M. Hagenaars | | Bergschenhoek | | 's-Hertogenbosch |
| | en W.J.M. Visser, Bergen op | 1008 | Jonge Democraten, afdeling | 1051 | Gemeente Wassenaar, |
| | Zoom | | Den Haag, 's-Gravenhage | | Wassenaar |
| 965 | Gemeente Bleiswijk, Bleiswijk | 1009 | ir drs P.J. Tack, Leiden | 1052 | KvK Delft en omstreken, Delft |
| 966 | H. van Dam, Zoetermeer | 1010 | Provincie Zuid-Holland, | 1053 | A.W. van Sprang, Willemstad |
| 967 | A.O. Mol, 's-Gravendeel | | 's-Gravenhage | 1054 | ir H. Ris, Mijnsheerenland |
| 968 | J.M. Huisman, Barendrecht | 1011 | drs F.A. Witteman, Hoogmade | 1055 | Intergemeentelijk |
| 969 | H. Engel, Leiden | 1012 | L. van Duuren, Zoetermeer | | Overlegorgaan Rijnstreek |
| | | | | | (IGOR), Alphen aan den Rijn |

| | | | | | |
|------|---|------|---|------|---|
| 1056 | Gemeente Rotterdam, Deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek, Rotterdam | 1092 | Vereniging Milieuvriendelijk Barendrecht, Barendrecht | 1139 | P. Dahm en G.H. Lankhorst, Rotterdam |
| 1057 | Vereniging Milieudefensie Alkemade, Roelofarendsveen | 1093 | Vellekoop Makelaardij BV (namens K. van der Valk), Bleiswijk | 1140 | Railned, Utrecht |
| 1058 | Vereniging Milieudefensie Leiden/Planologische Groengroep, Oegstgeest | 1094 | Dijkshoorn Produkt BV, Bleiswijk | 1141 | ing. W.H.M. Jansen, Prinsenbeek |
| 1059 | P.R. van Nifterik, Hilversum | 1095 | A.W.N. Dijkshoorn, Bleiswijk | 1142 | J.T.G.E. Kramer, Sassenheim |
| 1060 | Gemeente Zoeterwoude, Zoeterwoude | 1096 | P.M. Dijkshoorn, Bleiswijk | 1143 | Gemeente Nootdorp, Nootdorp |
| 1061 | Groen Brabant, Oosterhout | 1097 | Overlegorgaan Agrarische Belangen, Pijnacker | 1144 | B. van Delden, Zoeterwoude |
| 1062 | Gemeente Strijen, Strijen | 1098 | J.A. Buuron, Bergen op Zoom | 1145 | Overlegorgaan Nationaal Park De Biesbosch, Tilburg |
| 1063 | Streekcommissie Hoeksche Waard, Oud-Beijerland | 1099 | Gemeente Oud en Nieuw Gastel, Oud Gastel | 1146 | P. van Gorkum, Hazerswoude-Dorp |
| 1064 | NCB, afdeling Standdaarbuiten, Standdaarbuiten | 1100 | Gemeente Zwijndrecht, Zwijndrecht | 1147 | Gemeente Zundert, Zundert |
| 1065 | KvK Amsterdam/KvK Haarlem/KvK Rijnland, Amsterdam | 1101 | Gemeente 's-Gravendeel, 's-Gravendeel | 1148 | ANWB, 's-Gravenhage |
| 1066 | A. Dijkshoorn, Bleiswijk | 1102 | Gemeente Prinsenbeek, Prinsenbeek | 1149 | P. Linschooten en P. Chrispijn, Hoogmade |
| 1067 | ing. J.J.M. Karstel, Rotterdam | 1103 | mw M.M.J. van der Kleijn-Oudendijk, Pijnacker | 1150 | Gemeente Voorburg, Voorburg |
| 1068 | Fa S.J.P. Bregman, Pijnacker | 1104 | Platform Gehandicaptenbeleid Prinsenbeek, Prinsenbeek | 1151 | Hoogheemraadschap van Delfland, Delft |
| 1069 | J.P.J. van den Berg en H.G.C. Kennepohl, Bergschenhoek | 1105 | J. Vreeburg, Breda | 1152 | A.J. Neelen, Klundert |
| 1070 | Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB), Amersfoort | 1106 | Heerema-Grootint BV, Zwijndrecht | 1153 | J. Kaper, Oirsbeek |
| 1071 | Fietsersbond ENFB, Woerden | 1107 | ing. J.G. Kok, Zoetermeer | 1154 | H. Schoemaker (mede namens 5 andere bezwaardens), Delft |
| 1072 | Fam. L.D. de Geus, Mookhoek | 1108 | H. Assen, Pijnacker | 1155 | A. van Heezik, Zoetermeer |
| 1073 | A.A. Gort, Nieuw-Vennep | 1109 | Vereniging Milieudefensie Vlaardingen, Vlaardingen | 1156 | W.H. Ruyters, Rotterdam |
| 1074 | Beek Advocaten (namens W.P.M. Heemskerck), Capelle aan den IJssel | 1110 | T. Hage, Rotterdam | 1157 | D.O. Edeling, Zwijndrecht |
| 1075 | Gemeente Jacobswoude, Leimuiden | 1111 | Fam. J. Dekker, Hazerswoude | 1158 | Actiegroep Horizon, Leidschendam |
| 1076 | Gebr. Van den Torre BV, Bergschenhoek | 1112 | Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Pijnacker, Pijnacker | 1159 | Th. Mooren, Hoogmade |
| 1077 | Reijnders & Partners (namens M.W.A. v.d. Valk/M.J. Bogers), Breda | 1113 | C.H. Lebon, Breda | 1160 | Dorpsbelangen/Werknemersbelangen Rijsbergen, Rijsbergen |
| 1078 | Werkgroep Kerk en Milieu Sassenheim, Sassenheim | 1114 | A.J.H.M. Vermeer, Prinsenbeek | 1161 | drs J.J. Durieux, Berkel en Rodenrijs |
| 1079 | L. Koolhaas, Bleiswijk | 1115 | C. van Trignt, Rotterdam | 1162 | Maatschap De Lijster, Mookhoek |
| 1080 | Vereniging Natuurmonumenten, 's-Graveland | 1116 | G. Hoekstra, Roosendaal | 1163 | Gebr. Verkley, Hazerswoude |
| 1081 | SRK Rechtsbijstand (namens H. de Graaf), Zoetermeer | 1117 | Studiegroep Ondernemers Asperen, Asperen | 1164 | C. en D. van Venetiën, Voorschoten |
| 1082 | SRK Rechtsbijstand (namens v.o.f. H. Smaal & Zonen), Zoetermeer | 1118 | S.C. Boerman en ir J.W. de Feijter, Pijnacker | 1165 | A.H.J. Brummelhuis, Oldenzaal |
| 1083 | WLTO (namens Fa C. Notenboom), Rijswijk | 1119 | L. ten Napel, Zevenbergschen Hoek | 1166 | J.P. Braspenning, Rijsbergen |
| 1084 | WLTO (namens A.P.M. Ammerlaan), Rijswijk | 1120 | Fietsersbond ENFB, afdeling Barendrecht, Barendrecht | 1167 | Venkel Compagnie v.o.f., 's-Gravendeel |
| 1085 | WLTO (namens Fam. J. Bregman), Rijswijk | 1121 | J.J.V.M. Czerwinski, Berkel en Rodenrijs | 1168 | Fa Erven Steenwijk, Abbenes |
| 1086 | Private Partijen Ontwikkeling Plangebied Zoetermeer-Oost, Zoetermeer | 1122 | G.J. Strang van Hees, Utrecht | 1169 | R.C.N. Hin en H.J.M. Truijens, Heerjansdam |
| 1087 | Actiegroep HSL Zoetermeer, Zoetermeer | 1123 | J.H.M.F. Huybrechts, Breda | 1170 | mw A. Deckers-Keijzer, Hoogmade |
| 1088 | TU Delft, onderzoeksatelier De Groene Metropool, Delft | 1124 | C.J. Vogel, Alphen aan den Rijn | 1171 | C.H. Kettler, Rijswijk |
| 1089 | KvK's langs de toekomstige HSL (gezamenlijke reactie), Amsterdam | 1125 | R. Begeer, Voorschoten | 1172 | J.A.M. Verkley, Leiderdorp |
| 1090 | Stichting Het Zuidhollands Landschap, Rotterdam | 1126 | mw P.J. Reichenfeld-de Koning, Rotterdam | 1173 | Fam. A. Steenwijk, Abbenes |
| 1091 | Koninklijk Nederlands Watersport Verbond (KNWV), Bunnik | 1127 | mw C.J.A.M. Hiel-Piët, Zoeterwoude | 1174 | C.J.M. Mangelaars, Nispen |
| | | 1128 | J. Nelen en mw I. van Helmond, Wouwe Plantage | 1175 | Bewoners Rijsbergseweg 181-203/Bewoners Elzenburgstraat (handtekeningenlijst:30), Breda |
| | | 1129 | W. Termorshuisen, Delfgauw | 1176 | F. Liebers, Nijmegen |
| | | 1130 | Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER), Amersfoort | 1177 | Fam. K. van Bavel, Pijnacker |
| | | 1131 | mw M.G. van Dam-van Scherpenzeel, Rotterdam | 1178 | Fam. Spitters-Swart, Pijnacker |
| | | 1132 | N.J. van der Meulen, Breda | 1179 | Fam. J.L. van Winden, Pijnacker |
| | | 1133 | M.N.H. Kieboom en P.J.M. Bergers, Roosendaal | 1180 | A.H. Hillebrand, Roelofarendsveen |
| | | 1134 | L.O.M. Aelen, Zwijndrecht | 1181 | mw G. Rijnkels-Leijendeckers, Prinsenbeek |
| | | 1135 | Fam. A.J. Huisman, Oud-Ade | 1182 | Fam. C. Broos, Prinsenbeek |
| | | 1136 | J.A.M. van Hagen en G.M.J. Tubbing, Pijnacker | 1183 | C.N. Groenhart, Leiden |
| | | 1137 | ir J.L. Terwey, Pijnacker | 1184 | J.G.M. Aarts, Moerdijk |
| | | 1138 | G.F. Glotze, Voorschoten | 1185 | Nederlandse Bond van Plattelandsvrouwen, afdeling Hoeksche Waard, Mookhoek |
| | | | | 1186 | R.J. Heijink, Zoetermeer |
| | | | | 1187 | Belangenvereniging Bewoners rondom de TGV, Numansdorp |
| | | | | 1188 | A. Maat, Nieuw-Vennep |
| | | | | 1189 | W.L. Punt, Zwijndrecht |

| | | | |
|------|--|------|---|
| 1214 | Stichting Houdt Standdaarbuiten Leefbaar (actie: 283), Standdaarbuiten | 1231 | Agro AdviesBuro Bram Marrewijk BV (namens De Vreede Orchideën BV i.o.), Den Hoorn |
| 1215 | ing. P.C.J. de Vries (actie: 14), Pijnacker | 1232 | Agro AdviesBuro Bram Marrewijk BV (namens Fa C. Persoon & Zn), Den Hoorn |
| 1216 | Stichting HSL-Protest Zoeterwoude (actie: 1441), Zoeterwoude | 1233 | WLTO (namens Fa A. en P. Alblas), Rijswijk |
| 1217 | C. en J. van Agtmaal (actie: 16), Wouwse Plantage | 1234 | WLTO (namens Gebr. B.J. en W.J. Spruit BV), Rijswijk |
| 1218 | Actiegroep HSL Develgebied Zwijndrecht (actie: 1296), Zwijndrecht | 1235 | WLTO (namens Maatschap J.C.M. van de Nieuwe\eland en M.J. van de Nieuweland- Czepek), Rijswijk |
| 1219 | Actiegroep HSL Develgebied Heerjansdam (actie: 968), Heerjansdam | 1236 | WLTO (namens Maatschap A. Huisman en N.I. Huisman-Gardien), Rijswijk |
| 1220 | Welzijnscommissie Nispen (actie: 20), Nispen | 1237 | WLTO (namens Fa Wubben Nootdorp), Rijswijk |
| 1221 | Socialistische Partij, afdeling Zoetermeer (actie: 17), Zoetermeer | 1238 | WLTO (namens Gebr. Jacobs), Rijswijk |
| 1222 | A.F. Lourens (actie: 26), Pijnacker | 1239 | WLTO (namens A.C.M. van Wijk), Rijswijk |
| 1223 | Fam. A. Huisman, 's-Gravendeel | 1240 | WLTO (namens Fa Gebr. H. en J. Steeneveld), Rijswijk |
| 1224 | Agro AdviesBuro Bram Marrewijk BV (namens A.W. Fransen), Den Hoorn | 1241 | WLTO (namens Fa B. en H. van Reeuwijk), Rijswijk |
| 1225 | Agro AdviesBuro Bram Marrewijk BV (namens P.N.G. van der Helm), Den Hoorn | 1242 | WLTO (namens Fa C.J.M. van Schie & Zn), Rijswijk |
| 1226 | Agro AdviesBuro Bram Marrewijk BV (namens Maatschap J.J.M. Bentvelsen en J.L.C. Bentvelsen- Arkesteijn), Den Hoorn | 1243 | VNO/NCW, 's-Gravenhage |
| 1227 | Agro AdviesBuro Bram Marrewijk BV (namens Hollandplant BV), Den Hoorn | 1244 | Stichting Keerpunt (TGV neel), Roosendaal |
| 1228 | Agro AdviesBuro Bram Marrewijk BV (namens Potplantenkwekerij De Wilgenlei BV), Den Hoorn | 1245 | J. van Bostelen, Koudekerk aan den Rijn |
| 1229 | Agro AdviesBuro Bram Marrewijk BV (namens F.M. Vellekoop), Den Hoorn | 1246 | Belangenvereniging BOS, Prinsenbeek (actie: 169), Prinsenbeek |
| 1230 | ©Agro AdviesBuro Bram Marrewijk BV (namens Kwekerij De Springplank CV), Den Hoorn | 1247 | Leidsch Dagblad (lezers-enquête), Leiden |
| | | 1248 | Administratie- en Adviesbureau Dedel (actie: 15), Bleiswijk |
| | | 1249 | drs. J.F. Bakker, Utrecht |
| | | 1250 | Gemeente Korendijk, Pieshil |
| | | 1252 | D. Dons, Wormerveer |
| | | 1253 | Gemeente Brecht, (België), Brecht |
| | | 1254 | dr. F. Muller, Rotterdam |
| | | 1255 | A. Kouwenberg-Verkooijen, Zevenbergschen Hoek |

Verslagen van hoorzittingen over de nieuwe HSL-Nota en bijbehorende stukken van:

| | |
|------|--|
| 1256 | 10 oktober 1994 middag te Roosendaal |
| 1257 | 10 oktober 1994 avond te Roosendaal |
| 1258 | 10 oktober 1994 avond te Hazerswoude Dorp |
| 1259 | 11 oktober 1994 avond te Pijnacker |
| 1260 | 12 oktober 1994 avond te Nieuw Vennep |
| 1261 | 13 oktober 1994 avond te Rotterdam Noord |
| 1262 | 13 oktober 1994 avond te Breda |
| 1263 | 24 oktober 1994 avond te Rijpwetering |
| 1264 | 25 oktober 1994 avond te 's-Gravendeel |
| 1265 | 25 oktober 1994 avond te Leiderdorp |
| 1266 | 26 oktober 1994 middag te Rotterdam Noord |
| 1267 | 26 oktober 1994 avond te Barendrecht |
| 1268 | 27 oktober 1994 avond te Bleiswijk |
| 1269 | 27 oktober 1994 avond te Hoogerheide |
| 1270 | 1 november 1994 avond te Zevenbergschen Hoek |