



commissie voor de milieu-effectrapportage

Toetsingsadvies over de aanvulling
op het milieu-effectrapport
Hogesnelheidsspoorverbinding
Amsterdam – Rotterdam – Brussel – Parijs/Londen,
ten aanzien van de Studie tracé WB3
(bundeling met autosnelwegen A4 en A13)

C 11421

Toetsingsadvies over de aanvulling
op het milieu-effectrapport
Hogesnelheidsspoorverbinding
Amsterdam – Rotterdam – Brussel – Parijs/Londen,
ten aanzien van de Studie tracé WB3
(bundeling met autosnelwegen A4 en A13)

16 februari 1996

.....
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Informatie en Documentatie
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
Tel. 070-3518004 / Fax. 070-3518003

141-780

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over de aanvulling op het milieu-effectrapport Hogesnelheids-
spoorverbinding Amsterdam-Rotterdam-Brussel-Parijs/Londen ten aanzien van
de Studie tracé WB3 (bundeling met autosnelwegen A4 en A13)

/ [Commissie voor de milieu-effectrapportage].

- Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-976-9

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



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20903
2500 GX DEN HAAG

uw kenmerk
DGV/HSL/V-524344

uw brief
d.d. 15 december 1995

ons kenmerk
U-96\Sf\ab\141-779

onderwerp
Aanvullend toetsingsadvies over de nieuwe HSL Nota/MER, WB3-tracé

doorkiesnr.
(030) 234 76 38

Utrecht,
16 februari 1996

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 aanvullend toetsingsadvies uit te brengen over de aanvulling op het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de nieuwe HSL-Nota voor het Nederlands deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam - Rotterdam - Brussel - Parijs/Londen met betrekking tot de Studie tracé WB3 (bundeling met autosnelwegen A4 en A13).

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. De hoofdpunten uit dit advies worden gegeven in hoofdstuk 2. Daarnaast vraag de Commissie uw aandacht voor het volgende.

1. De Commissie benadrukt de wenselijkheid om tot een objectieve en consistente vergelijking van de tracé-alternatieven te komen ten behoeve van de besluitvorming op PKB-niveau of te motiveren waarom alternatieven zijn afgefallen. Dit geldt met name voor alternatief B3. Eén ontwerp-snelheid als uitgangspunt zou daarbij niet doorslaggevend moeten zijn.
2. Nogmaals wijst de Commissie op de wenselijkheid van een beschouwing over de vraag hoe de diverse tracés kunnen worden ingepast in het toekomstige spoorwegennet binnen Nederland. Dit mede om door bevordering van de substitutie van auto naar trein een bijdrage te leveren aan het bereiken van milieudoelstellingen door de aanleg van de HSL-Zuid.

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.

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

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

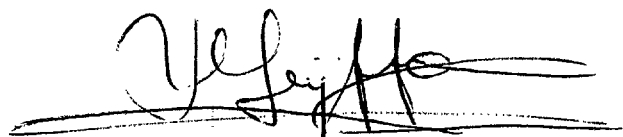
Toetsingsadvies over de aanvulling op het milieu-effectrapport
Hogesnelheidsspoorverbinding
Amsterdam – Rotterdam – Brussel – Parijs/Londen
ten aanzien van de Studie tracé WB3
(bundeling met autosnelwegen A4 en A13)

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieu-effectrapport over
Hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam – Rotterdam – Brussel – Parijs/Londen, ten
aanzien van de Studie tracé WB3 (bundeling met autosnelwegen A4 en A13),

uitgebracht aan de minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieu-
effectrapportage; namens deze,

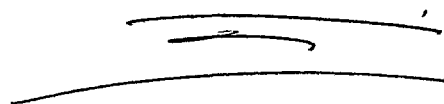
de werkgroep m.e.r. HSL-Zuid

de secretaris



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 16 februari 1996

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	1
2. Hoofdpunten uit het toetsingsadvies	3
3. Verder uitgewerkte opmerkingen voor de besluitvorming	5
3.1 Inleiding	5
3.2 Geluidhinder en trillingshinder	5
3.2.1 Geluid	5
3.2.2 Trillingshinder	5
3.3 Natuur en landschap	6
3.3.1 Natuur	6
3.3.2 Landschap	6
3.4 Diversen: stedenbouw, openluchtrecreatie en restruimten	7
3.5 Opmerkingen bij onderdelen van het WB3-tracé	8
3.6 Vergelijking van alternatieven	10

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 december 1995, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 242 d.d. 13 december 1995
3. Projectgegevens
4. Werkdocument over functionaliteit van de verschillende HSL-tracés
5. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1.

INLEIDING

Voorgeschiedenis

In juni 1987 is de milieu-effectrapportage (m.e.r.) gestart over het voornemen van het kabinet om het nederlandse deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam – Schiphol – Rotterdam – Brussel – Parijs/Londen (HSL-Zuid) aan te leggen. Aan de hand van de richtlijnen¹ is door de initiatiefnemers, de ministers van V en W (namens deze DG Vervoer) en van VROM een HSL-Nota/Milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Deze nota ondervond veel kritiek. In mei 1994 werd een geheel nieuwe HSL-Nota, met daarin het MER, ter visie gelegd. De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft op 2 december 1994 een toetsingsadvies uitgebracht over het opgestelde MER.

De Commissie constateerde dat de nieuwe HSL-Nota/MER veel goede en voor de besluitvorming relevante informatie presenteerde. Nadere informatie was echter nodig. In welke fase van de verdere besluitvorming volgens haar deze nadere informatie openbaar zou moeten worden gemaakt, liet de Commissie afhangen van twee benaderingswijzen bij het toetsingskader² voor het HSL-project.

Bij haar toetsing ging de Commissie uit van deze twee benaderingswijzen voor de HSL: of vooral als een internationaal geïntendeerd project of bovendien ook als een nieuw en integraal onderdeel van het nationaal openbaar-vervoernetwerk. Dit mede in verband met de achterliggende milieudoelstellingen die gerelateerd zijn aan de verschuiving van het gebruik van de auto en het vliegtuig naar gebruik van de trein (substitutie). De Commissie heeft daarom in haar toetsingsadvies gevraagd om een nadere beschouwing over het doel en belang van het HSL-project, met name ten noorden van Rotterdam, in samenhang met de te kiezen uitgangspunten voor de ruimtelijke structuur, het verstedelijkingspatroon en het mobiliteitspatroon op langere termijn. Met deze beschouwing kan volgens de Commissie door bevoegd gezag worden bepaald of de gevraagde nadere informatie zo essentieel voor de besluitvorming is, dat deze voorafgaande aan de Planologische Kern Beslissing (PKB) deel 3 ter visie zou moeten worden gelegd in het kader van m.e.r., of dat samen met PKB deel 3 bekend maken van deze nadere informatie voldoende is. De Commissie deed daarover geen expliciete uitspraak.

Daarnaast heeft de Commissie gevraagd om een nadere bestudering van de zogenoemde TUD-variant langs bestaand spoor en van de zogeheten WB3-variant volgens inspreker Bos. Ook eventuele aanpassingen bij een aantal milieuknelpunten van reeds uitgewerkte tracé-alternatieven achtte de Commissie nader onderzoek waard. Hoe gedetailleerd die nadere onderzoeken moeten zijn, hangt mede af van de manier waarop in PKB deel 3 en 4 wordt omgegaan met de bandbreedte van het gekozen tracé. De Commissie beval aan bij de vaststelling van de bandbreedte in de planologische kernbeslissing over de HSL voor bepaalde knelpunten nog voldoende ruimte open te houden en pas aan de hand van de resultaten van het nader onderzoek ten behoeve van de volgende fase van het ontwerp-tracébesluit (OTB), over de precieze ligging (zowel horizontaal als verticaal) en inpassing van het tracé te beslissen.

Over het WB3-tracé is een aanvulling op het MER vanaf 18 december 1995 ter visie gelegd. Tevens werd een Studie over de Bundeling van de Bestaande Lijn Noord (BBLN) Amsterdam – Rotterdam ter inzage gelegd. De Commissie is medegedeeld dat een strategische visie van de HSL in relatie tot het Groene Hart, buitengebieden en stedenbouwbeleid in de Planologische Kern Beslissing (PKB) deel 3 zal worden opgenomen.

1 Richtlijnen van 1 december 1987.

2 Zie toetsingsadvies van 2 december 1994, pag. 2 tot en met 7.

Per brief van 15 december 1995 is de Commissie gevraagd advies uit te brengen over de aanvulling op het MER over het WB3-tracé (verder afgekort tot: A-MER). Daarbij wordt de werkwijze volgens het richtsnoer aanvulling van een MER³] gevolgd.

Reikwijdte en toetsingskader van dit advies

Bij de opstelling van dit advies over het A-MER heeft de Commissie naar een toetsingskader gezocht. Het ligt voor de hand om naast de in 1987 vastgestelde richtlijnen ook het toetsingsadvies over het MER als kader te nemen, omdat in dat advies opmerkingen worden gemaakt over de behoefte aan nadere informatie. Het toetsingsadvies is als toetsingskader genomen voor zover dat relevant is voor de beoordeling van de WB3-tracé-studie. Daarbij acht de Commissie een goede vergelijkbaarheid van alle tot nu toe bestudeerde alternatieven voor de HSL ten noorden van Rotterdam, dus inclusief WB3, essentieel voor de (PKB) besluitvorming. In dat verband gaat de Commissie in dit advies ook in op een integrale vergelijking van de tracé-alternatieven. Dit mede in het licht van de strategische visie op de HSL in relatie tot het Groene Hart, buitengebieden en stedenbouwbeleid.

De studie BBLN is geen formele aanvulling op het MER. Recent is naar buiten gebracht dat in het bestuurlijk overleg van 25 januari 1996 is afgesproken dat er een onafhankelijke 'auditgroep' wordt benoemd die de uitgangspunten van BBLN zal vergelijken met de uitgangspunten van de visie van de Technische Universiteit Delft. De Commissie beperkt daarom haar commentaar in dit verband tot enkele aandachtspunten van belang voor de integrale vergelijking van de tracé-alternatieven ten noorden van Rotterdam.

Opzet van het advies

Hoofdstuk 2 van dit advies bevat het hoofdoordeel over het A-MER en een toelichting daarop. In hoofdstuk 3 komt na een inleidende paragraaf in de paragrafen 3.2 - 3.4 het A-MER nader aan de orde gezien vanuit relevante milieu-aspecten. In §3.5 komen bepaalde plaatsen van het WB3-tracé aan de orde waar gezien vanuit de ernst van de milieugevolgen dit tracé nadere uitwerking behoeft. In §3.6 wordt ingegaan op een integrale vergelijking van de (geactualiseerde) alternatieven, waarbij tevens wordt ingegaan op de mogelijke functie van de HSL in het nationale snelle spoorwegnet als onderdeel van bovengenoemde strategische visie.

Bijlage 1 bevat de brief waarin de Commissie wordt gevraagd te adviseren over het A-MER. Bijlage 2 bevat de tekst van de openbare kennisgeving van het A-MER. Bijlage 3 bevat de belangrijkste projectgegevens en de samenstelling van de werkgroep van de Commissie. Bijlage 4 bevat een werkdocument van een werkgroep lid over de functionaliteit van de verschillende HSL-tracés. Bijlage 5 tenslotte bevat een overzicht van de ontvangen inspraakreacties waaruit de Commissie de inhoudelijke aandachtspunten voor zover deze betrekking hebben op milieu-aspecten in beschouwing heeft genomen.

3 Richtsnoer aanvullingen op een milieu-effectrapport van 11-11-94.

2.

HOOFDPUNTEN UIT HET TOETSINGSADVIES

Hoofdoordeel over het A-MER

In de Aanvulling op het MER (het A-MER) zijn het WB3-tracé en een aantal mogelijke varianten voor onderdelen daarvan uitgewerkt en gepresenteerd in vergelijking met het tracé A1. Daarbij is in het tracé A1 een aantal verbeteringen aangebracht ten opzichte van dat tracé uit de nieuwe HSL-Nota/MER.

De Commissie constateert, dat het A-MER voldoende informatie bevat over het WB3-alternatief om het besluit te nemen op PKB-niveau. Dat neemt echter niet weg dat nadere toelichting nodig is voor een integrale vergelijking van alle alternatieven, inclusief het WB3-alternatief. De Commissie adviseert een dergelijke vergelijking op te nemen in de toelichting bij PKB deel 3. Daarnaast kan een aantal punten verder worden uitgewerkt op ontwerp-tracébesluit (OTB)-niveau indien het WB3-alternatief wordt gekozen.

Toelichting op het hoofdoordeel

Gegeven de korte tijd die voor de opstelling ter beschikking stond, is de Commissie van mening dat het A-MER de verschillen tussen het WB3-alternatief en het verbeterde A1-alternatief redelijk goed uitlegt. Met name de behandeling in het A-MER van de cumulatieve geluideffecten van rail- en wegverkeer is overtuigend. Bij de bundeling van WB3 met de A13 en A4 zijn kansen benut om door juiste plaatsing en dimensionering van geluidschermen op sommige tracédelen een netto geluidreductie te bereiken. De rapportage bevat evenwel diverse sporen van opstelling onder hoge tijdsdruk. Hierdoor laat de presentatie van het A-MER te wensen over. Hier wordt niet alleen gedoeld op storende onvolkomenheden⁴ maar vooral op een aantal onlogisch overkomende samenvattende waarderingen en het ontbreken van een duidelijke motivering daarvoor. Hierbij valt met name te denken aan de (eind)vergelijking van tracé WB3 met tracé A1 voor de beoordelingscriteria: stiltegebieden (zie §3.2.1) en natuur en landschap (zie §3.3.). De tekortkomingen met betrekking tot de aspecten stiltegebieden en natuur en landschap acht de Commissie van dien aard, dat zij adviseert hieraan bij de toelichting op de PKB deel 3 aandacht te schenken.

Daarnaast moet worden gesignaleerd dat er bij een keuze voor het WB3-tracé nog enkele milieuknelpunten resteren, zoals bij Leiderdorp en bij het Prins Clausplein (zie §3.5). De Commissie is van mening dat dit kan worden opgelost door bij de PKB deel 3 de bandbreedte op die plaatsen zodanig te kiezen dat bij de verdere besluitvorming in de tracé-uitwerkingsfase optimale oplossingen kunnen worden ontwikkeld.

Het belangrijkste hiaat in de voorliggende informatie is volgens de Commissie dat het WB3-alternatief niet goed integraal kan worden vergeleken met andere alternatieven zoals BBLN en eerdere alternatieven zoals B3, ook omdat niet gemotiveerd is waarom alternatieven zijn afgefallen. Allereerst komt dit omdat niet duidelijk is met welke verbeteringen in het A1-tracé in het A-MER rekening

⁴ Storend is bijvoorbeeld dat de op het kaartmateriaal aangegeven schalen niet kloppen, hetgeen mogelijk een gevolg is van de bij de reproductie toegepaste verkleining.

is gehouden maar ook omdat niet duidelijk is hoe de milieu-effecten van het verbeterde A1-tracé zich verhouden tot die van A1 uit de HSL-Nota/MER. Ten tweede omdat in de WB3-studie het nieuwe criterium stedenbouw (toekomst-waarde, gebruikswaarde, belevingswaarde) aan de orde komt. Dit criterium moet nog op een gelijkwaardige wijze worden toegepast op die alternatieven waarvoor dat nog niet is gedaan. Ten derde blijkt uit het A-MER (pag. 67 e.v.) en uit de nieuwe BBLN-studie bovendien dat de technische eisen aan het spooralignement intussen zijn aangepast.

Wanneer een dergelijke relevante vergelijking voor de PKB deel 3 zou worden opgesteld, kan tevens explicieter worden ingegaan op de mogelijkheden die de diverse tracés bieden om een rol te vervullen in de optimalisering van het snelle spoorwegennet in Nederland, mede in relatie tot de mogelijkheden en risico's voor nieuwe verstedelijking op de lange termijn.

Resumerend adviseert de Commissie ten behoeve van de besluitvorming in het kader van de PKB deel 3:

- *nader inzicht te verschaffen hoe bij de onderlinge vergelijking van de tracés WB3 en A1 is omgegaan met (de aantasting van) stiltegebieden en de waardering van ingrepen op de aspecten natuur en landschap. Tevens verdienen de ecologische verbindingen (uit de ecologische hoofdstructuur en mede in relatie tot de bestaande snelwegen) en mogelijke mitigerende en compense-rende maatregelen een nadere beschouwing;*
- *bij een keuze voor het WB3-tracé voor enkele resterende milieuknelpunten, zoals bij Leiderdorp en de boog bij het Prins Clausplein, de bandbreedte zo-danig ruim te kiezen dat in de verdere besluitvorming (de OTB-fase) optimale oplossingen kunnen worden ontwikkeld;*
- *aan te geven hoe aan de (eventuele) samenhang tussen de projecten HSL en verbreding A4 bij Leiderdorp wordt vormgegeven;*
- *de alternatieven uit de HSL-nota, aangevuld met WB3, alsnog integraal met elkaar te vergelijken met dezelfde set (nieuwe) maatstaven, waarbij bij de tracés zou moeten worden uitgegaan van actualiseringen/verbeteringen;*
- *een beschouwing (visie) te geven hoe de diverse tracé's ten noorden van Rotterdam kunnen worden ingepast in het toekomstige snelle spoorwegennet binnen Nederland. Dit mede om door bevordering van de substitutie van auto naar trein een bijdrage te leveren aan het bereiken van milieudoelstellingen door aanleg van de HSL-Zuid. Bij de besluitvorming zouden eisen ten aan-zien van de wijze van verknoping van Den Haag in het snelle spoorwegennet binnen Nederland moeten worden beschouwd;*
- *bij een integrale vergelijking van de alternatieven ook aandacht te besteden aan de mogelijkheden en risico's voor nieuwe verstedelijking op de lange ter-mijn en aan gebruiks- en inrichtingsmogelijkheden van restruimten die ont-staan.*

3. VERDER UITGEWERKTE OPMERKINGEN VOOR DE BESLUITVORMING

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komt allereerst in de paragrafen 3.2 tot en met 3.4 een aantal opmerkingen over het A-MER aan de orde gezien vanuit relevante milieu-aspecten. In §3.5 komen opmerkingen bij het WB3-tracé aan de orde, gezien vanuit de ernst van de milieugevolgen op bepaalde plaatsen. In §3.6 komt de integrale vergelijking van alle alternatieven aan de orde.

3.2 Geluidhinder en trillingshinder

3.2.1 Geluid

De behandeling in het A-MER van de cumulatieve geluideffecten van rail- en wegverkeer is overtuigend. Bij de bundeling van WB3 met de A13 en A4 zijn kansen benut om door de juiste plaatsing en dimensionering van geluidschermen op sommige tracédelen een netto geluidreductie te bereiken (zie ook §3.5).

De effecten 'aantasting stiltegebieden' en 'invloed op recreatiegebieden' worden in het A-MER niet behandeld. Op basis van de beschikbare en in het A-MER gebruikte gegevens had tenminste een globale inschatting moeten worden gemaakt van de te verwachten verschillen in effecten, met name op de stiltegebieden van Delfgauw-Akkerdijksche Polder, tussen Zoetermeer en Leiden en ten oosten van Leiden (inclusief de Polder Achthoven) en bij recreatiegebieden. De geluideffecten op stilte- en recreatiegebieden dienen dan ook bij de nadere tracé-uitwerking gekwantificeerd en zo veel mogelijk beperkt te worden.

De tijdelijke geluidhinder tijdens de aanleg dient nader in kaart gebracht te worden. Met name betreft dit de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van het HSL tracé in combinatie met de verbreding van de A4 tussen Zoeterwoude – Dorp en Leiderdorp (zie ook §3.5). Tot de maatregelen ter beperking van de hinder behoort ondermeer een coördinerende planning met als doel de constructiewerkzaamheden in een zo kort mogelijke tijd te laten plaatsvinden.

3.2.2 Trillingshinder

Gezien de ervaringen met de HSL-projecten in Frankrijk en Duitsland valt niet te verwachten dat trillingshinder een probleem van grote betekenis gaat vormen. Toch adviseert de Commissie met het oog op de andere bodemgesteldheid in Nederland de resultaten van het in het kader van de Betuweroute lopende onderzoek naar het ontstaan en de voortplanting van trillingen ten gevolge van railverkeer naar het HSL-tracé te vertalen. Op basis hiervan dient, voor zover onderscheidend bij de tracékeuze, de omvang van potentiële trillinghinder te worden ingeschat.

3.3 Natuur en landschap

3.3.1 Natuur

Het A-MER richt zich wat betreft de natuur-effecten vooral op het direct ruimtebeslag en de directe aantasting van aanwezige natuurgebieden en gebieden met natuurwaarden.

Bij de vergelijking tussen het A1-tracé en het WB3-tracé op het aspect natuurwaarden valt het op dat de beschrijvingen en waarderingsklassen moeilijk beoordeelbaar zijn gepresenteerd en op verschillende plaatsen in het rapport nogal verrassend uitpakken, waardoor de Commissie twijfelt aan de gebruikte grondslag van de resulterende kwalitatieve uitspraken. Deze twijfel wordt veroorzaakt doordat de kwantitatieve onderbouwing en de daarvoor gebruikte (kwaliteit van de) bronnen ontbreken. Het probleem is dat niet op beoordeelbare wijze is aangegeven van welke grootte van de waarden van de onderscheiden deelgebieden (in waarderingsklassen) is uitgegaan, dan wel hoe groot deze zullen worden in de autonome ontwikkeling (zonder HSL). Bijzondere aandachtspunten daarbij zijn:

- de Akkerdijkse plassen (natuurreservaat);
- de vogelpas Starrevaart (wetland van internationale betekenis);
- de polder Achthoven;
- de graslanden in de (intensief gebruikte) droogmakerijen bij Stompwijk en de (extensiever gebruikte) veenweiden van de Groote Westeindsche polder;
- de Blauwe Polder bij Hoogmade.

In het A-MER komt naast kwantitatief biotoopverlies ook kwalitatief biotoopverlies (verstoring en versnippering) aan de orde. Hoe bij deze verstoring en versnippering met het verlies in ha (met waarderingsklassen) is omgegaan, is onduidelijk. Ten aanzien van versnippering/barrièrewerking is het tevens onduidelijk in hoeverre het plaatsen van hekken langs de lijn is meegenomen.

De Commissie acht meer aandacht gewenst voor de gevolgen van de HSL op de ecologische verbindingen ((provinciale) ecologische hoofdstructuur) die door de lijn gekruist worden. Het gaat primair om de verbindingen ter hoogte van de Akkerdijkse Plassen, de vogelpas Starrevaart /Vlietlanden en in de omgeving van Hoogmade/ Rijkswatering (inclusief de polder Achthoven). De effecten ten gevolge van veranderingen in de waterhuishouding zijn hierbij mede van belang. Daarnaast ontbreekt een beschouwing over mogelijkheden tot natuurontwikkeling. In PKB deel 3 zou hier op moeten worden ingegaan, waarna nadere uitwerking in de OTB-fase kan plaatsvinden.

3.3.2 Landschap

Bij de vergelijking in §7.4 tussen het A1-tracé en het WB3-tracé op het aspect landschap valt het op dat WB3 op drie criteria (openheid, oriëntatie en cultuurhistorische waarden) gelijk en op twee criteria (kleinschaligheid en aardkundige waarden) duidelijk slechter scoort dan het A1-tracé. De Commissie heeft vooral twijfels over de uitslag ten aanzien van de eerste drie criteria, temeer daar de

gevraagde aanvulling (WB3) mede door landschappelijke redenen is ingegeven. Bij de beoordeling speelt kennelijk het niveau van abstractie en schaal een bepalende rol: het landschap in de directe omgeving van het tracé wordt beoordeeld en niet de effecten op de grote schaal van het landschap van het Groene Hart. Het is daarbij opvallend dat bij landschap het criterium kleinschaligheid voor WB3 slecht scoort, bij stedenbouw beeldkwaliteit zeer goed scoort en bij sociale aspecten visuele hinder ook goed scoort, hetgeen enigszins tegenstrijdig is. Overigens stemt de tekst op pag. 171 met betrekking tot de beoordeling van oriëntatie niet overeen met de tabel op pag. 170. Een nadere explicatie op dit punt is gewenst, waarbij de vraag beantwoord dient te worden in hoeverre doorsnijding van qua zware infrastructuur 'ongerepte' landschappen – ook al 'verdwijnt' een deel van het tracé in een open tunnelbak – positiever beoordeeld kan worden dan bundeling met reeds bestaande (zware) infrastructuur.

□ De Commissie beveelt aan bij de besluitvorming (over PKB deel 3) een nadere (kwantitatieve) onderbouwing te geven en inzicht te verschaffen hoe bij de onderlinge vergelijking van de tracés is omgegaan met de waardering van ingrepen op de aspecten natuur en landschap. Tevens verdienen bij de besluitvorming en de nadere uitwerking van het tracé de belangrijke ecologische verbindingen (mede in relatie tot de bestaande snelwegen) en mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen nadere aandacht..

3.4 Diversen: stedenbouw, openluchtrecreatie en restruimten

In het A-MER is 'stedenbouw' als nieuw beoordelingsaspect opgenomen. Het is opgebouwd uit drie deelaspecten: toekomstwaarde, gebruikswaarde en beleavingswaarde. Deze drie deelaspecten zijn beoordeeld aan de hand van in totaal zes criteria. Op zich zelf valt deze aanpassing van de methodiek toe te juichen. Deze criteria moeten nog op een gelijkwaardige wijze worden toegepast op die alternatieven waarvoor dat nog niet is gedaan.

In het A-MER vindt alleen toetsing plaats op aantasting van bestaande of geplande stedelijke structuren. Een beschouwing over de invloed van de HSL en zijn halten, op het ontstaan van nieuwe stedelijke structuren, zou hiervan ook onderdeel uit moeten maken (zie vastgestelde richtlijnen §7.10; zie ook §3.6).

In het tracévoorstel voor WB3 ontstaan tussen de A13/A4 en HSL op een aantal plaatsen restruimten. Het is niet steeds duidelijk welke nieuwe functies (verstedelijking, verzorging, opslag, landschappelijke inrichting, natuurontwikkeling, recreatie) eventueel aan deze restruimten toegekend zouden kunnen worden en welke eisen dat aan de omvang en kwaliteit van die restruimten stelt. Dit mede in het licht van de bestaande en toekomstige ruimtelijke functies aan weerszijden van de gebundelde infrastructuur. Dit kan ook op en nabij ondertunnelde deeltrajecten van belang zijn.

□ De Commissie beveelt aan bij een integrale vergelijking van de diverse alternatieven de beoordeling van het aspect stedenbouw volgens de nieuwe maatstaven te expliciteren en daarbij ook aandacht te besteden aan de mogelijk-

heden en risico's voor nieuwe verstedelijking op de lange termijn. Bij de nadere uitwerking is extra aandacht nodig voor de gebruiks- en inrichtingsmogelijkheden van ontstane restruimten (zie ook §3.3.2).

3.5 Opmerkingen bij onderdelen van het WB3-tracé

Uit het MER blijkt dat door de behandeling van de cumulatieve geluidseffecten van rail- en wegverkeer bij de bundeling van WB3 met de A13 en A4 en door het gebruik van daarop afgestemde geluidschermen op sommige plaatsen een netto geluidreductie wordt bereikt. Er zou moeten worden bezien of dit ook mogelijk is op andere plaatsen waar nog geen nauwe bundeling is voorzien. Hierbij kan ook in overweging genomen worden een plaatselijke verlegging van de bestaande autosnelweg in het kader van de voorgenomen verbreding en/of van de aanleg van de HSL. Ook kan overwogen worden flexibeler om te gaan met de ontwerp-snelheid van 300 km per uur, hetgeen ook kostenbesparend kan werken. Een iets geringere ontwerpsnelheid kan al veel betere inpassingsmogelijkheden geven zonder dat dit in een substantiële verlenging van de reistijd resulteert.

In het volgende komen de belangrijkste opmerkingen bij het WB3-traject aan de orde, gezien vanuit de ernst van de milieugevolgen op de verschillende delen van het traject.

Deeltraject Rotterdam – Delft

- De schets op pagina 154 van het A-MER met betrekking tot het Integraal Plan Noordrand Rotterdam houdt er nog geen rekening mee dat verplaatsing van het huidige vliegveld mogelijk van de baan is en dat het onzeker is of het huidige vliegveld op langere termijn gehandhaafd blijft. Bezien zou moeten worden door welk tracé en in welke uitvoering/ligging de (stads)ontwikkeling in dit deel van de Noordrand van Rotterdam het minst gefrustreerd wordt. Daarbij kunnen ook aan de orde komen de kruisingsproblemen tussen de HSL en de voorziene oost-westgerichte wegverbindingen (A16-13).
- Ter hoogte van de belangrijke (verder te ontwikkelen) ecologische verbinding tussen Midden Delfland en het Groene Hart via de Akkerdijkse plassen (de 'Blauwgroene Slinger') en het stiltegebied rondom Oude Leede ligt het WB3-tracé op ruime afstand van de A13 en wordt in het A-MER een verhoogde ligging voorgesteld. Nader onderzoek en overleg met betrokken instanties zouden moeten uitwijzen of om ecologische redenen en ter vermijding van de doorsnijding van het kreekruigenlandschap een strakkere bundeling met de A13 tussen de Doenkade en Delfgauw niet de voorkeur verdient en welke eisen de inrichting van (gewenste) ecologische verbindingen stelt aan tracé en uitvoering van de HSL ter plekke. Daarbij kan dan bekeken worden in hoeverre de (eventuele) restruimte tussen de A13 en de HSL een rol kan spelen als 'stepping stone' in deze ecologische verbinding. Onderdeel hiervan zal ook zijn het effect op de oppervlaktewaterhuishouding en op verstoring van grondwatersystemen en eventuele kwel.

Deeltraject Delft – Leidschendam

- De complexe problematiek ter hoogte van het Clausplein (Drievliet – Park Leeuwenbergh, verkeersknoop, de VINEX-locaties Leidschenveen en Ypenburg in voorbereiding en uitvoering, Leidschendam) vraagt om een nadere uitwerking van verschillende oplossingsmogelijkheden in samenspraak met betreffende gemeenten. Bijvoorbeeld kan een tracé in aanmerking komen dat, in de geest van het WBH en WB0-tracé in het A-MER, op laag niveau langs de oostzijde van de A4 vanaf het Prins Clausplein tot de aansluiting langs de A13 loopt. Gedacht kan worden deze tracés geheel of gedeeltelijk in een tunnelbak met (plaatselijke) afdekking aan te leggen. De kruising met de tak van het Prins Clausplein naar Gouda en met de spoorweg (Den Haag-Gouda) zou met een tunnel of een viaduct kunnen worden gerealiseerd. De aspecten van zo'n tracé, dat de VINEX-locaties Leidschenveen en Ypenburg doorsnijdt, zullen nader moeten worden afgewogen tegen die van het WB3-tracé ter plaatse. Daarbij is een aandachtspunt een eventueel station Den Haag Oost (zie ook §3.6). Bij PKB deel 3 zou voldoende bandbreedte opengelaten moeten worden (ook wat betreft de ontwerpsnelheid) om in een nadere uitwerking tot een optimale oplossing te komen.
- De verstoring van het grondwatersysteem bij de gecombineerde Starrevaart en Damhouderpolder, inclusief de Vlietlanden en de doorwerking daarvan op natuurwaarden verdient aandacht bij de nadere tracé-uitwerking. Ter plaatse is er veel (zoute) kwel.

Deeltraject Leidschendam – Zoeterwoude(-Dorp) – Leiderdorp – Schiphol

- **Samenhang met verbreding A4.**
Afhankelijk van de keuze van het tracé ten noorden van Rotterdam is er wel of geen sterke samenhang tussen de aanleg van de HSL en de verbreding van de A4 tussen Leiden en Burgerveen. In het A-MER wordt daar reeds op ingegaan. Een gefaseerde uitvoering van de HSL volgens tracé WB3 (of B3) en de verbreding van de A4 kan langdurig bouwoverlast geven. De effecten van een gecombineerde ingreep bij Leiderdorp/Zoeterwoude zullen ingrijpend zijn op het gebied van wonen, werken en leefmilieu. Ook al is na uitvoering van een gecombineerd tunneltracé het permanente effect betrekkelijk gering (en kan qua leefmilieu zelfs een duidelijke verbetering optreden ten opzichte van de huidige situatie), de 'tijdelijke effecten' tijdens de aanlegfase van 5-10 jaar zijn aanzienlijk. Deze 'tijdelijke effecten' dienen nader te worden uitgewerkt. Tot de maatregelen ter beperking van de hinder behoort vooral een coördinerende planning met als doel de constructiewerkzaamheden zo kort mogelijk te houden.

Voor het traverseren van Leiderdorp door de aan te leggen HSL volgens het (W)B3-tracé met de te verbreden A4 zijn verschillende varianten mogelijk. Een aantal hiervan is uitgewerkt. Nadere studie kan tot verbeteringen leiden.

- *De Commissie beveelt aan de studie, welke tot verbeteringen kunnen leiden, voort te zetten en in PKB deel 3 een zodanige bandbreedte te hanteren, dat potentiële modificaties van oplossingen mogelijk blijven.*

3.6 Vergelijking van alternatieven

De Commissie acht het voor de besluitvorming over de tracékeuze tussen Rotterdam en Schiphol/Amsterdam van belang dat er een integrale vergelijking van alle (geactualiseerde/verbeterde) alternatieven wordt opgesteld, waarbij tevens aandacht wordt besteed aan de mogelijke functie van de HSL in het nationale snelle spoorwegnet.

Een integrale vergelijking van alle geactualiseerde/verbeterde alternatieven

Tussentijds is de methodiek van beoordeling enigszins gewijzigd. Bij de vergelijking van de effecten tussen WB3 en A1 komt de categorie stedenbouw als nieuw hoofdcriterium aan de orde. Met name uit de BBLN-studie valt af te leiden dat ook de technische eisen aan het alignement, de boogstralen, afstand tussen sporen e.d., zijn aangepast dan wel dat er nog onderzoek plaatsvindt. Het gebruik van de nieuwe maatstaven voor stedenbouw en de technische spooreisen dienen nog naar de andere tracé-alternatieven voor het traject Rotterdam CS-Schiphol te worden vertaald, gevolgd door een duidelijke, integrale vergelijking tussen alle tracé-alternatieven.

De Commissie noemt in dit verband met name:

- **Alternatief A1**, waarin, zoals gemeld in het A-MER, reeds verbeteringen zijn aangebracht.
- **Alternatief BBLN**, dat volgens de recente studie van december 1995 is geactualiseerd.
- **Alternatief WB3**, behoeft nog een aantal verbeteringen. Hierbij kunnen mogelijk enkele elementen uit de inspraakreactie van ir. C.J.W. Bos^{5]} van nut zijn (zie ook §3.5).
- **Alternatief B3**, (bundeling met A4 en Hofpleinlijn) komt in het A-MER niet aan de orde. Dit alternatief is niet geactualiseerd.

Indien dit alternatief volwaardig in de integrale vergelijking wordt meegenomen, kan bij deze actualisering voor het traject Schiphol-Stompwijk/Leidschendam-Noord, dat samenvalt met het WB3-tracégedeelte, gebruik gemaakt worden van de resultaten van het A-MER en suggesties uit de hierboven aangehaalde inspraakreactie van ir. C.J.W. Bos. Het traject Schiebroek-Noord-Rotterdam CS valt samen met dat van het A1-tracé. Verbeteringen kunnen worden ontleend aan de desbetreffende analyses. Blijft over het tussen gelegen traject met als aandachtspunten: Berkel-Rodenrijs en Pijnacker, alsmede de overgang van het tracé langs de A4 naar dat langs de Hofpleinlijn^{6]}. Ter verbetering van deze overgang kan worden gedacht aan verlenging van de bundeling door toepassing van een cirkelboog met een straal van 3 tot 4,5 km in plaats van 8 km in het MER.

5 Zie inspraakreactie nr. 320, bijlage 5.

6 Zie ook het toetsingsadvies van 2 december 1995, pag. 17.

Ook verdient het aanbeveling om het verschil van mening inzake de ideeën van de TU-Delft (met andere uitgangspunten en randvoorwaarden dan bij BBLN) bij deze integrale vergelijking te betrekken of een argumentatie te geven waarom dat niet mogelijk en/of zinvol is. De Commissie heeft vernomen dat in het bestuurlijk overleg van 25 januari 1996 is afgesproken dat er een onafhankelijke 'auditgroep' wordt benoemd die de uitgangspunten van BBLN zal vergelijken met die van de visie van de TU Delft. Het is mogelijk dat hieruit een aanpassing van BBLN zal voortkomen.

□ *De Commissie beveelt aan een integrale vergelijking van de (waar nodig te actualiseren) tracé-alternatieven ten noorden van Rotterdam op te stellen, waarbij dezelfde (nieuwe) maatstaven worden toegepast.*

HSL en strategische visie

In haar toetsingsadvies heeft de Commissie twee benaderingswijzen beschreven voor wat met de HSL kan worden beoogd (zie ook hoofdstuk 1 van dit advies).

Een van de achtergronden is hoe door het bevorderen van de substitutie van auto naar trein binnen Nederland een bijdrage kan worden geleverd aan milieudoelstellingen en mobiliteitsgeleiding. Dit voorzover de HSL-lijn daaraan als integraal onderdeel van het nationale OV-netwerk, mede door het binnenlands medegebruik van de spoorlijn door IC-treinen, een bijdrage kan leveren. Ook gaat het om een visie op de HSL in relatie tot het toekomstige ruimtelijke beleid ten aanzien van verstedelijking in de Randstad en ten aanzien van 'het Groene Hart'. De Commissie wijst erop dat er in dit kader een samenhang zal bestaan met de rond de zomer van 1996 te verschijnen Randstadvisie van de minister van VROM.

Het is niet de bedoeling in dergelijke visie(s) het huidige beleid te herschrijven of te 'herijken'. Wel kunnen met behulp van langere-termijn-scenario's – gerelateerd aan de kenmerken van de verschillende gebruiksopties voor de HSL – de mogelijkheden en risico's van de verschillende HSL-alternatieven voor het ruimtelijke- en het mobiliteitsbeleid verkend worden.

De vraag blijft welke tracering ten noorden van Rotterdam het meeste bijdraagt aan de doelstellingen van de HSL in Nederland en wat dat betekenen kan voor de toekomstige inrichting van het snelle (inter)nationale HSL-IC-spoorwegstelsel. In deze complexe problematiek wordt het zoeklicht sterk op de omgeving van Den Haag gericht, omdat bij alle tracés, behoudens uiteraard BBLN, dit gebied niet of nauwelijks door HSL-treinen zou worden bediend.

Uit een verkenning (zie het werkdokument van een werkgroep lid in bijlage 4) valt af te leiden dat er mogelijkheden zijn om met alle HSL-tracés Den Haag/Haaglanden in het snelle nationale spoorwegnet een wezenlijke plaats te geven. Een onderscheidend element tussen de tracé-alternatieven is een denkbaar station Haaglanden/Den Haag Oost⁷. Daarom is het aan te bevelen dat hiernaar nadere studie wordt verricht, temeer daar zo'n station grote consequenties zal hebben voor het tracéverloop ter plaatse.

7 Zie ook het toetsingsadvies van 2 december 1994, pag. 19, 20.

□ *De Commissie beveelt aan bij de besluitvorming een nadere beschouwing te geven hoe de diverse tracé's ten noorden van Rotterdam kunnen worden ingepast in het toekomstige spoorwegennet binnen Nederland, dit mede om door bevordering van de substitutie van auto naar trein een bijdrage te leveren aan het bereiken van milieudoelstellingen door de aanleg van de HSL-Zuid.*

BIJLAGEN

**bij het
toetsingsadvies over de aanvulling
op het milieu-effectrapport
Hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-
Rotterdam-Brussel-Parijs/Londen
ten aanzien van Studie tracé WB3
(bundeling met autosnelwegen A4 en A13)**

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 december 1995 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
Commissie voor de Milieu-effect-
rapportage
t.a.v. de voorzitter
ir. P. van Duursen
A. van Schendelstraat 800
3511 ML Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingskomen :	19 DEC. 1995
nummer :	1778-95
dossier :	141A - 723
kopie naar :	Sf-S-pas-b.961

15 DEC. 1995
Contactpersoon
15 DEC. 1995
Datum

Doorkiesnummer

Bijlage(n)
div.

Uw kenmerk

Ons kenmerk
DGV/HSL/V-524344

Onderwerp
Nederlands deel hogesnelheidsspoorverbinding A'dam-Brussel-Parijs/Lon-
den; aanvulling op het MER

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u, mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 5 exemplaren van de aanvulling op het Milieu-effectrapport betreffende de hogesnelheidslijn-zuid, variant WB3 die bundelt met de autosnelwegen A4 en A13.

Tot de aanvulling op het MER hebben wij besloten naar aanleiding van het onderzoek naar de mogelijkheden de HSL te bundelen met de autosnelwegen A4 en A13. De informatie uit dit onderzoek achten wij essentieel voor de besluitvorming.

De aanvulling op het MER zal, conform uw toetsingsadvies d.d. 2 december 1994, vanaf 18 december 1995 ter visie liggen. Tot 26 januari 1996 is er gelegenheid om schriftelijk en mondeling te reageren, waarbij er in de week van 8 januari 1996 4 voorlichtingsbijeenkomsten worden gehouden.

Mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verzoek ik uw commissie een toetsingsadvies over deze aanvulling op het MER uit te brengen vóór 23 februari 1996.

Naar aanleiding van uw toetsingsadvies hebben wij ook nader onderzoek laten verrichten naar de mogelijkheden om de HSL-zuid met de bestaande spoorlijn via Den Haag te bundelen en naar de ideeën die in 2 studies van de TU-Delft zijn neergelegd. De resultaten van dit nadere onderzoek zijn verwoord in bijgaande 'Studie Bundeling Bestaande Lijn Amsterdam-Rotterdam'. De resultaten van de Studie hebben o.a. geleid tot gedetailleerde informatie over de BBLN, maar niet tot een ander beeld van

Postadres postbus 20903, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Koninginnegracht 19

Telefoon 070-3517469
Telefax 070-3516344

Bereikbaar met tramlijn 1 (station cs), tramlijn 9 (station hs en cs) en buslijn 18 (station cs)



DGV/HSL/V-524344

de voor- en nadelen van een bundelingsvariant dan het beeld dat in de Nieuwe HSL-Nota is geschetst. Naar onze mening is hier dan ook geen sprake van essentiële informatie voor de besluitvorming in de zin dat een aanvulling op het MER gerechtvaardigd is. Wel volgen wij uw aanbeveling op om deze informatie in het belang van de maatschappelijke discussie openbaar te maken voorafgaand aan de regeringsbeslissing. Genoemd rapport treft u in 5-voud aan bij deze brief. Het rapport ligt eveneens vanaf 18 december 1995 op de gebruikelijke plaatsen ter inzage.

Hoogachtend,

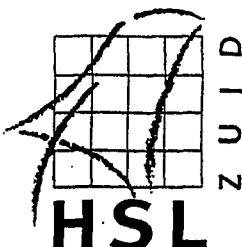
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A. Jorritsma-Lebbink

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de aanvulling op het milieu-effectrapport HSL ten aanzien van de Studie tracé WB3 in Staatscourant nr. 242 d.d. 13 december 1995

De hogesnelheidslijn in Zuid-Holland



Onlangs heeft u in de media kunnen vernemen dat er sprake is van een subvariant van een tracé voor de hogesnelheidslijn-zuid (HSL). Dit zogeheten WB3-tracé (ook wel het Bos-tracé genoemd) is een alternatieve tracévariant voor de hogesnelheidslijn tussen Amsterdam-Schiphol-Rotterdam. Tracévariant WB3 bundelt met de rijkswegen A4 en A13. Om ook deze variant in de besluitvormingsprocedure mee te nemen is een aanvulling op het Milieu-EffectRapport (MER) noodzakelijk.

In deze advertentie wordt aangegeven hoe WB3 wordt meegenomen in de besluitvorming, waar en wanneer er uitleg over dit tracé wordt gegeven en op welke wijze u kunt reageren.

De Nieuwe HSL-Nota

In 1994 heeft het kabinet in de Nieuwe HSL-Nota (PKB deel 1) een voorstel gepresenteerd voor de aansluiting van Nederland in zuidelijke richting op het Europese net van hogesnelheidslijnen. Dit spoorwegnet is speciaal geschikt voor treinen met snelheden tot 300 km/uur. In de Nieuwe HSL-Nota zijn voor het traject Amsterdam-Schiphol-Rotterdam 3 tracés geselecteerd: tracé A1/A1v, tracé B3 en het BBLN-tracé dat bundelt met de bestaande spoorlijn. Het tracé dat ten oosten van Zoetermeer loopt, tracé A1/A1v, is het voorkeurstacé in het beleidsvoornemen van het kabinet.

Wat is er allemaal gebeurd?

Het voorstel voor een hogesnelheidslijn doorkoopt onder andere de besluitvormingsprocedure Planologische Kernbestemming (PKB), met daaraan gekoppeld een m.a.s.-procedure. Ten behoeve van deze procedures heeft vorig jaar een uitgebreide inspraakronde plaatsgevonden. Op basis van de reacties en in overleg met gemeenten zijn op diverse locaties de voorstellen aangepast. Hierover zijn de betrokken gemeenten en inwoners inmiddels geïnformeerd. Daarnaast hebben diverse wettelijk ingestelde adviesorganen adviezen uitgebracht. Zowel vanuit de inspraak als door diverse adviesorganen is er verzoekt nog eens te kijken naar de mogelijkheden van bundeling met de rijkswegen A4 en A13 (variant WB3). Eveneens is dit verzoekt voor de mogelijkheden van bundeling met de bestaande spoorlijn (tracé BBLN). De resultaten van dit laatstgenoemde onderzoek geven geen reden tot het maken van een aanvulling op het Milieu-EffectRapport.

Tracévariant WB3: een aanvulling op het Milieu-EffectRapport

Door voor tracévariant WB3 een aanvulling op het Milieu-EffectRapport te maken kan deze variant volwaardig in de besluitvorming worden meegenomen. Deze aanvulling, Studie tracé WB3, zal ter inzage worden gelegd. Reageren hierop is mogelijk. De Commissie voor de milieu-effectrapportage zal daarna haar aanvullend toetsingsadvies uitbrengen. Dit advies en de inspraakreacties zullen te zijner tijd ter inzage worden gelegd.

Voorlichting over tracévariant WB3

Om alle betrokkenen zo goed mogelijk te informeren over de hogesnelheidslijn en tracévariant WB3 zullen informatiebijeenkomsten worden georganiseerd. De data en locaties waar de informatiebijeenkomsten worden gehouden zijn:

maandag 8 januari Rotterdam
Rotterdam Airport Hotel
16.00 - 20.00 uur
Vliegveldweg 59-61

dinsdag 9 januari Leiderdorp
Cultureel Centrum Muzenhof
16.00 - 20.00 uur
Cor Gordijnsteeg 4

woensdag 10 januari Delft
Zalencentrum Delftstede
16.00 - 20.00 uur
Phoenixstraat 66

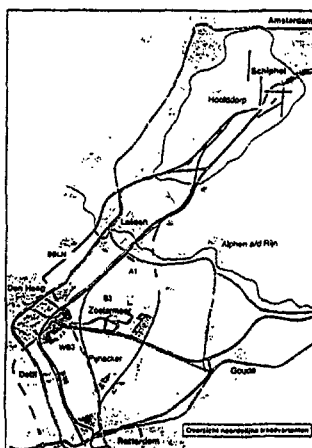
donderdag 11 januari Leidschendam
Het Veurs College
17.00 - 21.00 uur
Burg. Kolfshotenlaan 5

Hoe kunt u reageren op de aanvulling op het Milieu-EffectRapport?

Vanaf maandag 18 december 1995 ligt de aanvulling op het Milieu-EffectRapport, Studie tracé WB3, ter inzage. Tot en met vrijdag 26 januari 1996 kunt u hierop schriftelijk reageren. Uw reactie kunt u sturen naar:

Inspraak aanvullend MER HSL-Zuid
Postbus 97611
2509 GA DEN HAAG

Als u alleen mondeling wilt reageren op het rapport Studie tracé WB3, aanvulling op het Milieu-EffectRapport kan dat ook. Deze reacties worden op eenzelfde manier behandeld als de schriftelijke inspraakreacties. Hiervoor kunt u van 19.00 tot 21.00 uur



terecht op de volgende data in dezelfde locaties:

maandag 15 januari Rotterdam
Rotterdam Airport Hotel

dinsdag 16 januari Leiderdorp
Cultureel Centrum Muzenhof

woensdag 17 januari Delft
Zalencentrum Delftstede

donderdag 18 januari Leidschendam
Het Veurs College

Tijdschema besluitvorming

Nadat de aanvulling is afgerond kan het kabinet in april 1996 het definitieve besluit nemen over de hogesnelheidslijn (PKB deel 3). Zowel de reacties op de Nieuwe HSL-Nota als de reacties op de WB3-tracévariant zullen in de besluitvorming worden meegenomen. Het kabinetbesluit zal aansluitend ter behandeling worden aangeboden aan de Tweede en Eerste Kamer (PKB deel 4). Na de PKB-procedure volgt er nog een tracé-procedure. Indien er wordt besloten tot de aanleg van een hogesnelheidslijn zal in 1998 worden begonnen met de bouw. Het is de bedoeling dat de hogesnelheidslijn in 2003 gereed is.

Lokaties van terinzagelegging

- de gemeentehuizen van de (deel)gemeenten Alkemade, Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek, Bleiswijk, Delft, Den Haag, Haarlemmermeer, Jacobswoude, Leiden, Leiderdorp, Leidschendam, Lisse, Nootdorp, Oegstgeest, Pijnacker, Rijnwoude, Rijswijk, Roelofarendsveen, Rotterdam, Sassenheim, Schiedam, Voorburg, Voorschoten, Warmond, Wassenaar, Zoetermeer en Zoeterwoude.
 - de andere gebruikelijke locaties voor terinzagelegging in bovenstaande gemeenten.
 - provinciehuis Noord-Holland, Dreef 3, Haarlem.
 - provinciehuis Zuid-Holland, Prinses Beatrixlaan 15, Den Haag.
 - de vestigingen van Rijkswaterstaat in Haarlem, Toekanweg 7, Rotterdam, Boompjes 200.
 - het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Pleinweg 1 - 6, Den Haag.
 - het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Rijnstraat 8, Den Haag.
- Op bovenstaande locaties ligt gelijktijdig met Studie tracé WB3, aanvulling op het Milieu-EffectRapport ook het onderstaande rapport van de Studie bundeling Bestaande Lijn Amsterdam-Rotterdam ter inzage. Tijdens de informatiebijeenkomsten wordt hieraan ook aandacht besteed.

Besteladres onderzoeksrapporten

- Studie tracé WB3, aanvulling op het Milieu-EffectRapport (125,- per stuk)
- Studie bundeling Bestaande Lijn Amsterdam-Rotterdam (125,- per stuk)

SDU Servicecentrum Uitgeverijen
Postbus 20014
2500 EA DEN HAAG
Telefoon 070 - 378 98 80

Informatie

Voor informatie over de hogesnelheidslijn-zuid kunt u contact opnemen met:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Projectorganisatie Hogesnelheidslijn-Zuid
Coördinatie Voorlichting
Postbus 20903
2500 EX DEN HAAG
Telefoon 070 - 351 77 15



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

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-Rotterdam-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 deel 1 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 medegebruik 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

kennisgeving Aanvulling MER over Studie Tracé WB3: 13 december 1995

aanvullend toetsingsadvies over Studie Tracé WB3 uitgebracht : 16 februari 1996

Bijzonderheden:

In 1991 is de eerste HSL-Nota ter visie gelegd en zijn voorlichtingsbijeenkomsten en hoorzittingen gehouden. Er was veel kritiek op de inhoud van deze Nota. In november 1991 is de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal medegedeeld, dat de adviestermijnen van de Commissie, de RARO en de toenmalige Raad van de Waterstaat zijn verlengd tot extra informatie gereed zal zijn. Deze informatie had ondermeer betrekking op de (on)mogelijkheden bestaande spoorlijnen te verbeteren, over alternatieve tracés en andere informatie, zoals de mate van geluidhinder van de HSL.

In mei 1994 werd een kennisgeving gepubliceerd van een geheel nieuwe HSL-Nota, met daarin het MER. In de periode van 24 mei tot en met 8 juli 1994 werden 24 voorlichtingsbijeenkomsten gehouden die goed bezocht werden. Schriftelijke inspraak was tot 19 september 1994 mogelijk. Het betrof ongeveer 16.000 reacties waarvan circa 1250 verschillend van inhoud waren. Er werden 15 openbare hoorzittingen gehouden in de periode van 10 oktober tot en met 1 november 1994, waarvan twee voor instanties.

In haar toetsingsadvies stelt de Commissie, dat de nieuwe HSL-Nota/MER veel informatie bevat die goed bruikbaar is voor de besluitvorming op PKB-niveau. De informatie dient nog wel op een aantal punten te worden aangevuld. Deze punten worden deels ook in de inspraak naar voren gebracht.

Bij haar toetsing ging de Commissie uit van twee benaderingswijzen van het HSL-project: of vooral als een internationaal georiënteerd project of bovendien ook als een nieuw en integraal onderdeel van het nationaal openbaar-vervoernetwerk.

De resultaten van een nadere beschouwing over het doel en belang van het HSL-project, met name ten Noorden van Rotterdam, in samenhang met de te kiezen uitgangspunten voor de ruimtelijke structuur, het verstedelijkingspatroon en het mobiliteitspatroon bepalen volgens de Commissie of de gevraagde nadere informatie zo essentieel voor de besluitvorming is dat deze voorafgaande aan PKB deel 3 ter visie zou moeten worden gelegd in het kader van m.e.r., of dat samen met PKB deel 3 bekend maken van deze nadere informatie voldoende is. De Commissie kon daarover geen uitspraak doen.

Daarnaast vraagt de Commissie om een nadere bestudering van de zogenoemde TUD-variant langs bestaand spoor en de zogeheten WB3-variant volgens inspreker Bos. Deze laatste tracévariant bundelt waar mogelijk met de A13 en de A4. Ook eventuele aanpassingen bij een aantal milieuknelpunten van reeds uitgewerkte tracévarianten acht de Commissie nader onderzoek waard. Hoe gedetailleerd die nadere onderzoeken zouden moeten zijn, hangt mede af van de manier waarop in PKB deel 3 en 4 wordt omgegaan met de bandbreedte van het tracé. De Commissie beveelt aan om bij de vaststelling van de bandbreedte in de planologische kernbeslissing over de HSL nog voldoende ruimte open te houden om pas aan de hand van de resultaten van het nader onderzoek ten behoeve van de volgende fase van het ontwerp-tracébesluit over de precieze ligging (zowel horizontaal als verticaal) en inpassing van het tracé ter plaatse te beslissen. Ten zuiden van Rotterdam is de voorkeur uit de diverse tracés vooralsnog duidelijk. Zolang de aangekondigde nadere effectenstudie voor het totale traject tussen Rotterdam en Antwerpen er nog niet is, blijft onzekerheid over de grensovergang met België. De Commissie heeft de ministers gevraagd of deze effectenstudie nog gevolgen voor de m.e.r.-procedure kan hebben.

Eind september 1995 is het tussenrapport *"Vergelijkende Studies van de Tracés voor de Hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Rotterdam"* bekendgemaakt. Het dient als informatiebron voor de intussen gestarte Gewestplanprocedure in Vlaanderen. Het eindrapport na de inspraak zal richtinggevend zijn voor de gezamenlijke Vlaams-Nederlandse tracékeuze. Op 18 december 1995 is een Aanvulling op het MER, de studie *"Tracé WB3"* ter visie gelegd. Tevens is daarbij een studie *'Bundeling Bestaande Lijn (Noord BBLN) Amsterdam – Rotterdam'* openbaar gemaakt.

Na een viertal voorlichtingsbijeenkomsten begin januari 1996 volgden medio januari 1996 vier hoorzittingen. Tot en met vrijdag 26 januari 1996 kon schriftelijk worden gereageerd. Er waren ruim 800 schriftelijke reacties waarvan circa 400 duidelijk verschillend van inhoud waren. In haar aanvullend toetsingsadvies constateert de Commissie dat de Aanvulling op het MER over

de Studie Tracé WB3 voldoende informatie bevat over het WB3 alternatief om het besluit te nemen op PKB-niveau. Dat neemt echter niet weg dat nadere toelichting nodig is voor een integrale vergelijking van alle alternatieven, inclusief het WB3-alternatief met behulp van dezelfde set (nieuwe) maatstaven. De Commissie adviseert een dergelijke vergelijking op te nemen in de toelichting bij PKB deel 3. Daarnaast kan een aantal punten verder worden uitgewerkt op ontwerp-tracébesluitniveau indien het WB3-alternatief wordt gekozen. Verder doet de Commissie een aantal aanbevelingen voor de besluitvorming.

Samenstelling van de werkgroep:

prof.dr.ir. J.F. Agema
dr. H. Cohen (voorzitter richtlijnenfase en eerste toetsing)
prof.dr.ir. J.C. van Dam
ir. P. van Duursen (voorzitter toetsing nieuwe HSL-Nota en Aanvulling MER)
drs. W.J. ter Keurs
prof.mr. C. Lambers (toetsing en Aanvulling MER)
ir. W.H.A.M. Keijsers (Aanvulling MER)
prof.dr.ir. F.M. Maas
dr.ing. A. von Meier
ir. P.G. Meijer (richtlijnenfase en toetsing)
ing. W. Meijnen (richtlijnenfase en toetsing)
prof.dr. P. Nijkamp
prof.ir. M. van Witsen (Aanvulling MER)

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

BIJLAGE 4

Werkdocument van prof. ir. M. van Witsen over de functionaliteit van de verschillende HSL-tracés

Doel van de HSL-Zuid

Het doel van de aanleg van de HSL-Zuid is primair de aansluiting van Nederland - meer in het bijzonder van de Randstad Holland - op het Europese HSL-spoorweginet in zuidelijke richting. In feite zal deze aansluiting al tot stand zijn gebracht, wanneer de HSL-verbinding Rotterdam-Antwerpen gereed is gekomen. Het thans voorhanden spoorwegstelsel kan dan zorgen voor de distributie van de reizigers over de Randstad en de rest van Nederland.

De zwaarste eis daarbij is de aansluiting van de vijf Nederlandse hoofdvervoerkernen: Amsterdam, Rotterdam, 's-Gravenhage, Utrecht en Schiphol (ARGUS). Voor Rotterdam is dit probleem bij de HSL-Zuid automatisch opgelost, voor het middelgrote Utrecht zal te Rotterdam moeten worden overgestapt, maar voor 's-Gravenhage, Schiphol en Amsterdam is het de vraag welke vorm een snelle verbinding zou moeten krijgen. De Nederlandse regering heeft inmiddels haar (voorlopige) voorkeur kenbaar gemaakt. Het tracéverloop is echter nog aan discussie onderhevig. Een volwaardige vergelijking van de onderzochte alternatieven blijft in dit stadium dan ook van belang.

De belangrijkste vraag voor de voortgang van het keuzeprocess is op welke punten de gepresenteerde alternatieven essentieel van elkaar verschillen. In het volgende zal worden getracht de essentiële verschillen tussen de hoofdoplossingen te schetsen in het licht van de vervoerkundige visie waarop zij berusten.

Bestaande lijn

Van Rotterdam via 's-Gravenhage en Schiphol naar Amsterdam via de oude lijn. Deze kent het vervoerkundige bezwaar van de omweg voor Schiphol en Amsterdam (ruim 10 minuten tijdverlies binnen de Randstad, inclusief enkele minuten haltering). Deze variant vergt (hoge) investeringen ten behoeve van snelheidsverhoging en capaciteitsuitbreiding. Dit alternatief leidt tot verstoringen in de stedelijke structuren van ondermeer Den Haag en Leiden, maar het kan ook nieuwe potenties geven aan de stadscentra langs het tracé.

A-bundel

Door het "Groene Hart", zij het met allerlei mitigerende maatregelen. Deze kent de bezwaren van de directe en potentiële milieu-aantasting (natuur, landschap, geluidhinder) van dit gebied, alsmede het ontbreken van een directe aansluiting van Den Haag (CS of HS).

B-bundel

De tussen O en A liggende tracé's **B3** en het tracé **WB3**, dat thans in het A-MER aan de orde komt, vertonen (vooralsnog) enkele bezwaren van een compromis. Den Haag wordt slechts geraakt, niet rechtstreeks aangesloten en er is voorts sprake van een geringe omweg. Bovendien is de afstand tot de bestaande spoorlijn op vele plaatsen gering.

Het beperkte draagvlak voor de HSL-doortrekking van Rotterdam naar Schiphol op basis van het internationale HSL-vervoer is te vergroten door zo'n snelle spoorweg in de Randstad ook het nationale vervoer ten goede te laten komen.

Bij het beschouwen van de verbetering van het snelle spoorwegennet van Nederland kan de HSL-aansluiting van de Randstad Holland op de HSL-Zuid voorts niet los worden gezien van de andere voorziene HSL-verbindingen, zoals de HSL-Oost, welke de Randstad via Utrecht en Arnhem zal aansluiten op Düsseldorf, Keulen en verder richting Frankfurt. Ook hier dient zich weer het belang van een snelle onderlinge spoorverbinding tussen de vijf 'ARGUS'-kernen aan en in tweede instantie een

snelle spoorverbinding met de overige negen stedelijke knooppunten (Breda, Tilburg, Eindhoven, Maastricht, Arnhem, Hengelo, Zwolle, Groningen en Leeuwarden) van Nederland.

De agglomeratie Den Haag

In het bijzonder de agglomeratie Den Haag/Haaglanden is verontrust over de mogelijke gevolgen van de aanleg van tracé A1. Niet alleen dat de internationale HSL-treindienst richting Brussel dan Den Haag niet meer zal aandoen, maar NS heeft bovendien aangekondigd, om binnenlandse IC-treinen via tracé A1 tussen Amsterdam en Rotterdam te voeren en door te leiden naar Breda. Dat betekent dat er ook een verslechtering zal komen in de verbinding tussen Den Haag en Breda (en verder), alsmede tussen Den Haag en Schiphol en Amsterdam. De troost dat er enkele HSL-treinen naar Den Haag zouden worden geleid, is schraal. Combineren en splitsen te Rotterdam zou veel tijdverlies betekenen, zodat alleen in spitsperioden enkele ongedeelde 'extra' treinen hiervoor in aanmerking zouden komen.

Voorts is het van belang hoe het nieuwe HSL-Zuid- tracé zal passen in het toekomstige totale internationale en nationale lange- afstandsspoorwegstelsel van Nederland. Daarom zullen in het volgende de verschillende tracés worden gezien op hun vervoerfunctionaliteit, waarbij tevens de volledige samenhang met de voorziene HSL-verbinding met Duitsland en met het denkbare binnenlandse IC-stelsel in genschouw zal worden genomen.

Uitgangspunten

Alleen de nader in studie genomen HSL-Zuid-tracés tussen Rotterdam en Schiphol zullen onderling worden vergeleken;

A1 : Schiphol-Zoetermeer Oost- Rotterdam;

WB3 : Schiphol-Leiderdorp-Den Haag Ypenburg-Rotterdam;

B3 : Schiphol-Leiderdorp-Pijnacker-Rotterdam¹;

BBLN: Schiphol-Leiden-Den Haag HS-Delft-Rotterdam;

Voor het gedeelte ten zuiden van Rotterdam wordt telkens uitgegaan van het Nederlandse voorkeustracé via Breda-West. Als HSL-Oost wordt beschouwd de voor hoge snelheid in te richten en uit te breiden bestaande spoorwegverbinding Schiphol-Amsterdam Zuid/WTC-Utrecht-Arnhem-Düsseldorf-Keulen.

Als verbindingseis aan het toekomstige Nederlandse HSL-IC-net wordt gesteld, dat de vijf hoofdvervoerkernen in de Randstad Holland (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Schiphol):

- rechtstreeks onderling worden verbonden;
- rechtstreeks, respectievelijk bij uitzondering met eenmaal cross platform overstappen (directe aansluiting) worden verbonden met de overige negen Nederlandse stedelijke knooppunten, alsmede met de buitenlandse steden, gelegen langs de HSL-lijnen richting Brussel, Keulen en eventueel Berlijn/Hamburg.
- In het binnenlandse IC-net kunnen enkele buiten de Randstad gelegen stations extra worden opgenomen. Dit is van nut omdat deze ver van de Randstad zijn verwijderd, extra voeding aan de IC-treinen geven op de minder zwaar bezette eindtrajecten en aldaar een IR (Inter-Regio)-treindienst overbodig maken. De schade vanwege verlangzaming van de IC-treinen door deze extra opname van stations is gering, omdat deze verlangzaming zich alleen op de eindtrajecten manifesteert.
- 'Onder' het IC-stelsel bevindt zich een IR-treinstelsel dat behalve de circa 20 door de IC-treinen bediende hoofdkernen nog een 60-tal stations van snelvervoer voorziet; voorts zullen op nage-noeg alle lijnen stoptreindiensten blijven rijden. Deze beide stelsels zijn onderling- en met het HSL-IC-stelsel verknoot; zij blijven hier verder buiten beschouwing.

1 Tracé B3 komt vervoerfunctioneel sterk overeen met tracé WB3.

Denkbaar HSL-IC-net na aanleg van tracé A1 (zie ook figuur 1)

Vanzelfsprekend zullen de HSL-Zuidtreinen, afkomstig van België, langs tracé A1 worden gevoerd. Er wordt gedacht aan tenminste een halfuurdienst. Voorzover er vraag is, zullen er voorts IC-"shuttles" tussen Rotterdam en Amsterdam rijden. In samenhang hiermee zal treindienst lijn B rijden tussen Heerlen-Eindhoven-Rotterdam en Den Haag CS, met direct cross platform-aansluiting te Rotterdam, zodat tevens uitstekende verbindingen ontstaan, enerzijds tussen Noord-Brabant en Schiphol en Amsterdam anderzijds tussen België en Den Haag CS. Zodoende wordt de rechtstreekse verbinding tussen België en Den Haag HS ingeruild voor de overstapverbinding met het meer aantrekkelijke eindpunt Den Haag CS. De aldus gedachte lijn B heeft op zijn beurt weer directe cross platform-aansluiting te Eindhoven op lijn C: Maastricht-Eindhoven-Utrecht-Amsterdam-Schiphol, waarbij de treinen van lijn B en C om en om hun beginpunt te Eindhoven hebben.

Terwijl de tijdligging van lijn A en hiermee van lijn B en C wordt bepaald door het internationale patroon vanuit België, geldt het internationale tijdpatroon van Duitsland voor lijn D: Frankfurt-Keulen-Düsseldorf-Arnhem-Utrecht-Amsterdam-Schiphol. In principe gaat het hier om een uurdienst, welke vanaf Arnhem kan worden verdicht tot een halfuurdienst door omleiding van de hierop aan te passen internationale treinen uit de richting Berlijn/Hamburg-Hengelo via Zutphen. Hierdoor wordt bovendien de gehele Randstad beter op Duitsland en Twente en Arnhem aangesloten, omdat te Utrecht een directe aansluiting wordt gedacht op lijn E: Leeuwarden-Zwolle-Utrecht-Rotterdam en lijn G: Utrecht-Den Haag. Lijn E op zijn beurt heeft weer een directe cross platform-aansluiting te Zwolle op lijn F: Groningen-Zwolle-Lelystad-Amsterdam-Schiphol-Den Haag CS. Te Zwolle beginnen om en om de treinen van lijn E en F. Met de laatstgenoemde treindienst lijn F wordt via de nieuwe Hanzelijn een verbinding gecreëerd tussen het Noorden des lands en Den Haag via Amsterdam-Schiphol. Daarom wordt lijn E geheel naar Rotterdam geleid. Bovendien behoudt Den Haag aldus ook een snelle verbinding met Schiphol en Amsterdam Zuid.

Wat aldus opvalt, is dat aan de vorenvermelde uitgangspunten en eisen goed wordt voldaan. Voorts dat het HSL-IC treinverkeer op een duidelijke wijze te Den Haag wordt geconcentreerd in CS; te Amsterdam in Zuid/WTC. De doorgaande treinen op lijnen C, D en F zouden immers via Amsterdam CS een grote omweg moeten maken, terwijl de ligging van Zuid /WTC, zeker na aanleg van de Noord-Zuid (metro)lijn, gunstig is. Bovendien zullen er frequente sneldiensten verkeren tussen Amsterdam CS en Schiphol en Utrecht. Tenslotte kan worden opgemerkt dat er een sterke concentratie wordt bereikt van het HSL-verkeer, zowel gunstig voor de investeringen in de infrastructuur, als in het materieel. De navolgende maximum-snelheden kunnen gelden voor de zojuist beschreven HSL-IC-diensten:

- < 300 km/uur: lijnen A en D;
- < 200 km/uur: lijn B;
- < 160 á 200 km/uur: lijnen C, E, F en G.

Denkbaar HSL-IC-net na aanleg van tracé WB3 of B3 (zie ook figuur 2)

Uiteraard zullen ook hier de internationale HSL-Zuid-treinen op lijn A via het nieuwe tracé (in dit geval dan via tracé WB3) worden geleid. Men kan zich de vraag stellen of hierlangs tevens Den Haag adequaat zou kunnen worden bediend door het inlassen van een halte nabij het Prins Claus-viaduct. Afgezien van het tijdverlies voor doorgaande reizigers naar Schiphol en Amsterdam en afgezien van de (hoge) aanlegkosten van een dergelijk station, moet worden geconstateerd dat ook dan nog altijd zou moeten worden overgestapt om Den Haag centrum te bereiken. Nog sterker: cross platform-overstap te Rotterdam op de in het vorige hoofdstuk beschreven lijn B zou dan toch aantrekkelijker blijven. Dit heeft als consequentie, dat het volledige ontwerp, annex de beschrijving van het overige HSL-IC-net (lijnen B t/m G) ook bij tracé WB3 identiek moet blijven aan dat van de variant tracé A1.

Wel zou een station Den Haag 'Oost' (omgeving Prins Clausviaduct) aantrekkingskracht uitoefenen op automobilisten uit de Haagse agglomeratie bij het voortransport naar de HSL. Wellicht zouden hiertoe enkele HSL-treinen te Den Haag Oost kunnen stoppen, maar de waarde hiervan lijkt beperkt

en de overzichtelijkheid van het reizen van en naar Den Haag met dan 3 hoofdstations zou niet worden vergroot. Tracé WB3 biedt nochtans een tweede, parallelle spoorverbinding tussen Leiden en Rotterdam. Daarom zou kunnen worden overwogen om niet zozeer enkele HSL-treinen van lijn A tussen Schiphol en Rotterdam te laten stoppen, maar om een afzonderlijke IR-treindienst in te leggen tussen Amsterdam en Rotterdam via dit tracé, stoppende in hiertoe speciaal te bouwen (P & R-) stations te Leiden Oost, Den Haag Oost en Delft Oost. Zo'n treindienst zou een functionele meerwaarde kunnen hebben ten opzichte van tracé A1, maar kan ook juist ongewenst zijn op grond van de te verwachten indirecte ruimtelijke effecten (stimulans van de groei binnen het Groene Hart). Waar nodig moet het spoorwegtracé WB3 nog worden geoptimaliseerd.

In grote lijnen gelden dezelfde vervoerkundige overwegingen voor tracé B3. Een eventueel station Haaglanden-Oost komt dan op een andere plaats te liggen, bij voorkeur op het kruispunt met de Hofplein- en Zoetermeerspoorlijn. Dit betekent een gunstige aansluiting op een groot aantal stations langs deze lijnen. Voor de lijnvoering op het HSL-IC net en voor de eventueel toe te voegen IR-treindienst tussen Amsterdam en Rotterdam via de nieuwe spoorweg heeft dit echter geen consequenties, zodat hiervoor kan worden verwezen naar tracé WB3.

Denkbaar HSL-IC-net na aanleg van tracé BBLN (zie ook figuur 3)

Doordat in dit geval de HSL-treinen van en naar België (lijn A) via Den Haag blijven rijden, zal als stopplaats Den Haag HS voor dit verkeer gehandhaafd worden. Binding met de treinen van lijn B vanuit de richting Eindhoven is dan niet nodig. Mede omdat concentratie van het 'Oude Lijn'-treinverkeer op station Den Haag HS in dit geval voor de hand ligt, zou lijn B kunnen worden doorgetrokken naar Schiphol-Amsterdam-Lelystad-Zwolle en Groningen (d.w.z. een combinatie van de in het hoofdstuk 'tracé A1' beschreven lijnen B en F). De tijddigging van deze lange lijn B moet dan worden afgeleid (zie ook hoofdstuk 'tracé A1') van de verknoping te Zwolle met lijn E: Rotterdam-Utrecht-Zwolle-Leeuwarden, wier tijddigging op zijn beurt weer wordt bepaald door de verknoping te Utrecht met lijn D: Frankfurt-Arnhem-Utrecht-Amsterdam-Schiphol (tijd gedicteerd door Duitsland).

Uit het voorgaande betoog kan worden vastgesteld, dat het HSL-IC-net in geval van tracé BBLN zich alleen van dat van tracé A1 zou onderscheiden (zie ook de betreffende figuren):

- in de route van lijn A, n.l. uiteraard via Den Haag HS;
- in de doorgaande route van lijn B: Heerlen-Eindhoven-Rotterdam-Amsterdam-Lelystad-Zwolle-Groningen via Den Haag HS, dit met als bijkomend voordeel een hoge gecombineerde frequentie tussen Rotterdam-Den Haag-Schiphol en Amsterdam.

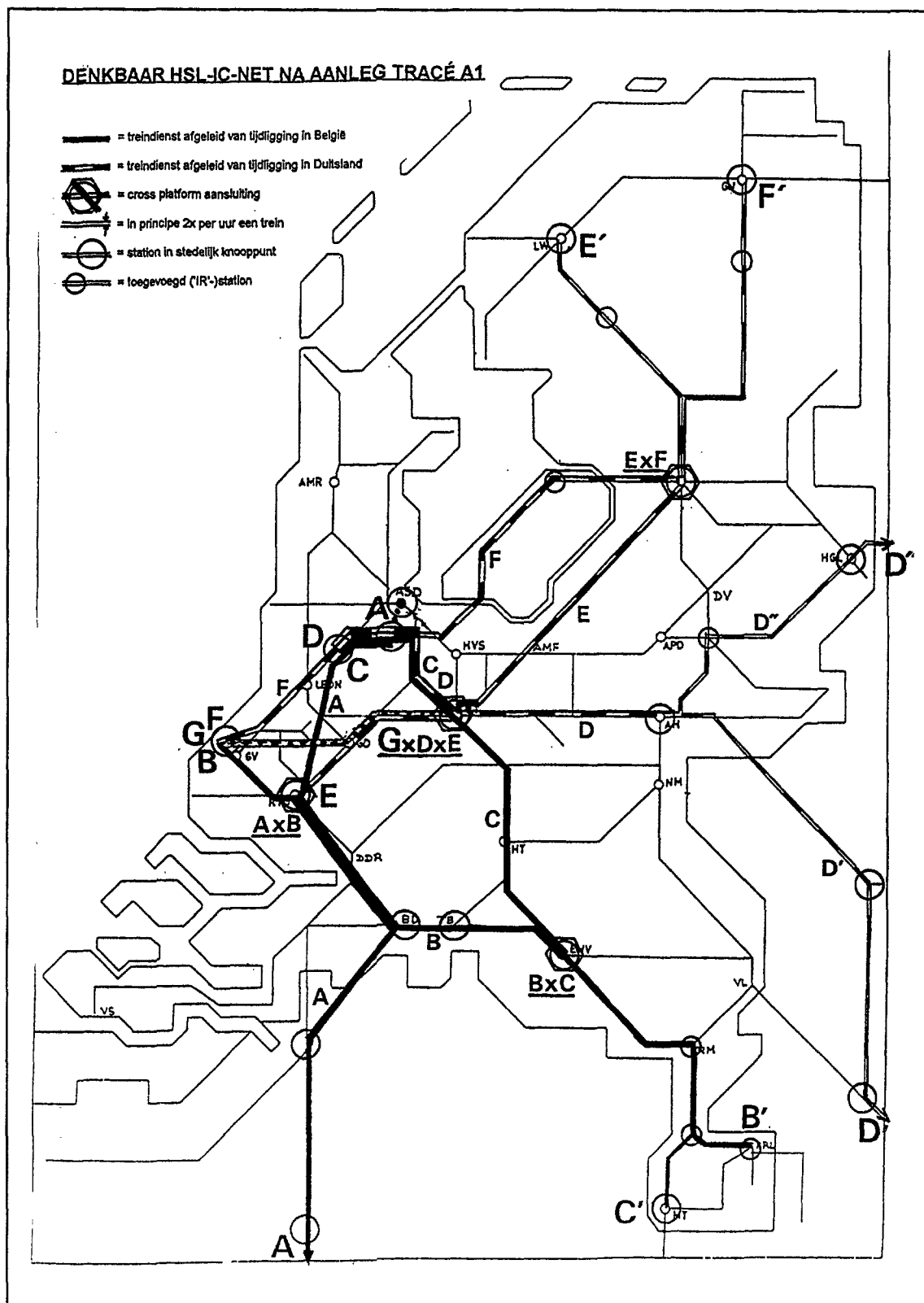
Vergelijkingssaldo van de denkbare HSL-IC-netten met tracés A1, WB3/B3 en BBLN

Gebaseerd op de functionele elementen van onderscheid kan de volgende vergelijkingstabel ten opzichte van de huidige situatie worden samengesteld:

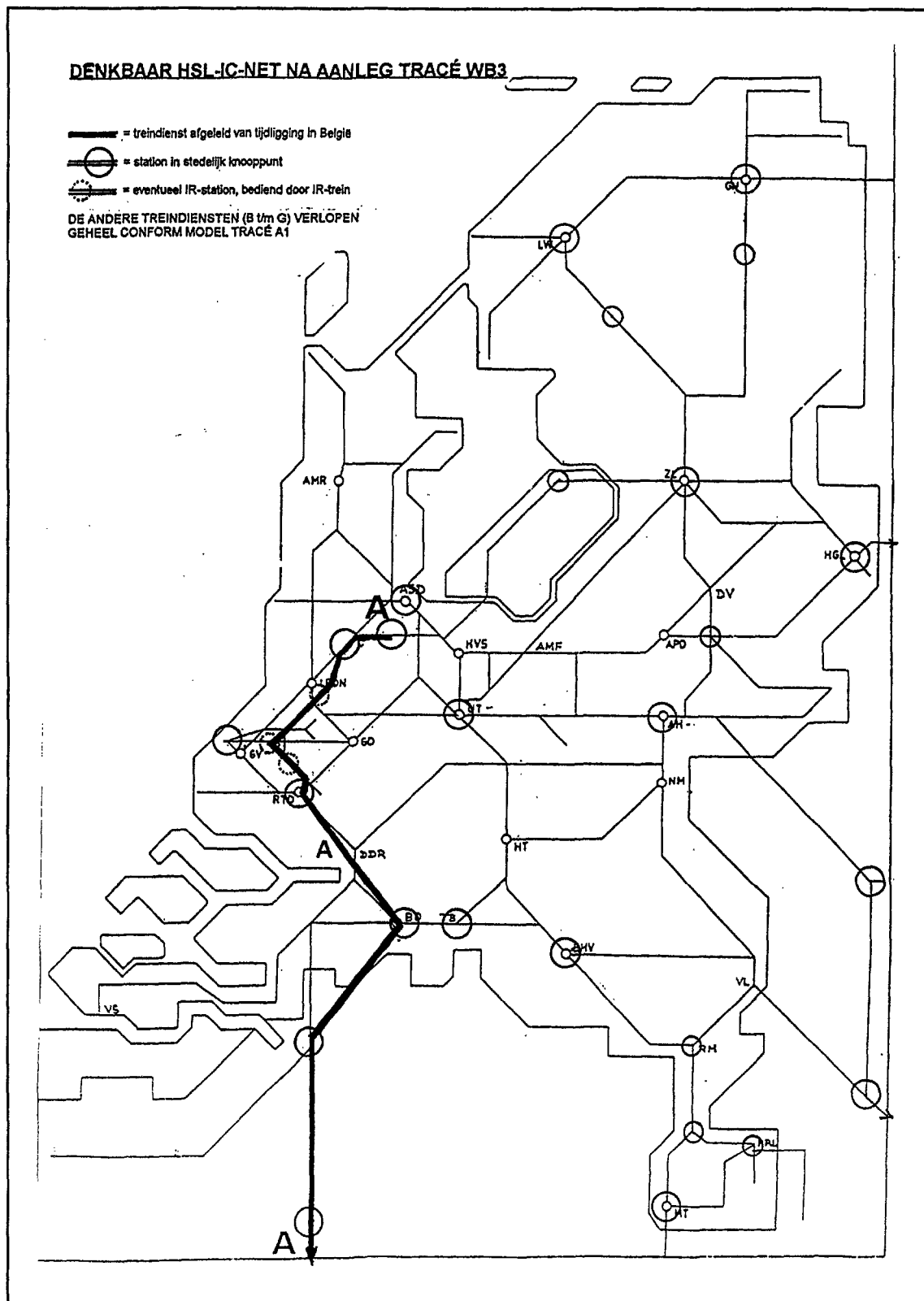
Vergelijkingssaldo van de denkbare HSL-IC-netten met tracés A1, WB3/B3 en BBLN:

element	tracé A1	tracéWB3/B3	tracé BBLN
rijtijdwinst Schiphol-Rotterdam (-België)	20 min.	18 min.	(14 min.)
idem met stop in Den Haag	n.v.t.	14 min.	10 min.
verbinding Den Haag-België	vanaf CS met directe overstap te Rotterdam	vanaf CS met directe overstap te Rotterdam	vanaf HS rechtstreeks
IC-dienst A'dam-Schiphol-Den Haag-Rotterdam	2x per uur, met eindpunt te Den Haag CS; voorts 2x per uur buiten Den Haag om	2x per uur, met eindpunt te Den Haag CS; voorts 2x per uur buiten Den Haag om	4x per uur
ontsluiting Oostflank Leiden-Rotterdam	-----	denkbare IR-dienst met 3 'Oost'-stations	-----
samenhangend HSL-IC-net internationaal en nationaal	uitstekend mogelijk	uitstekend mogelijk	uitstekend mogelijk

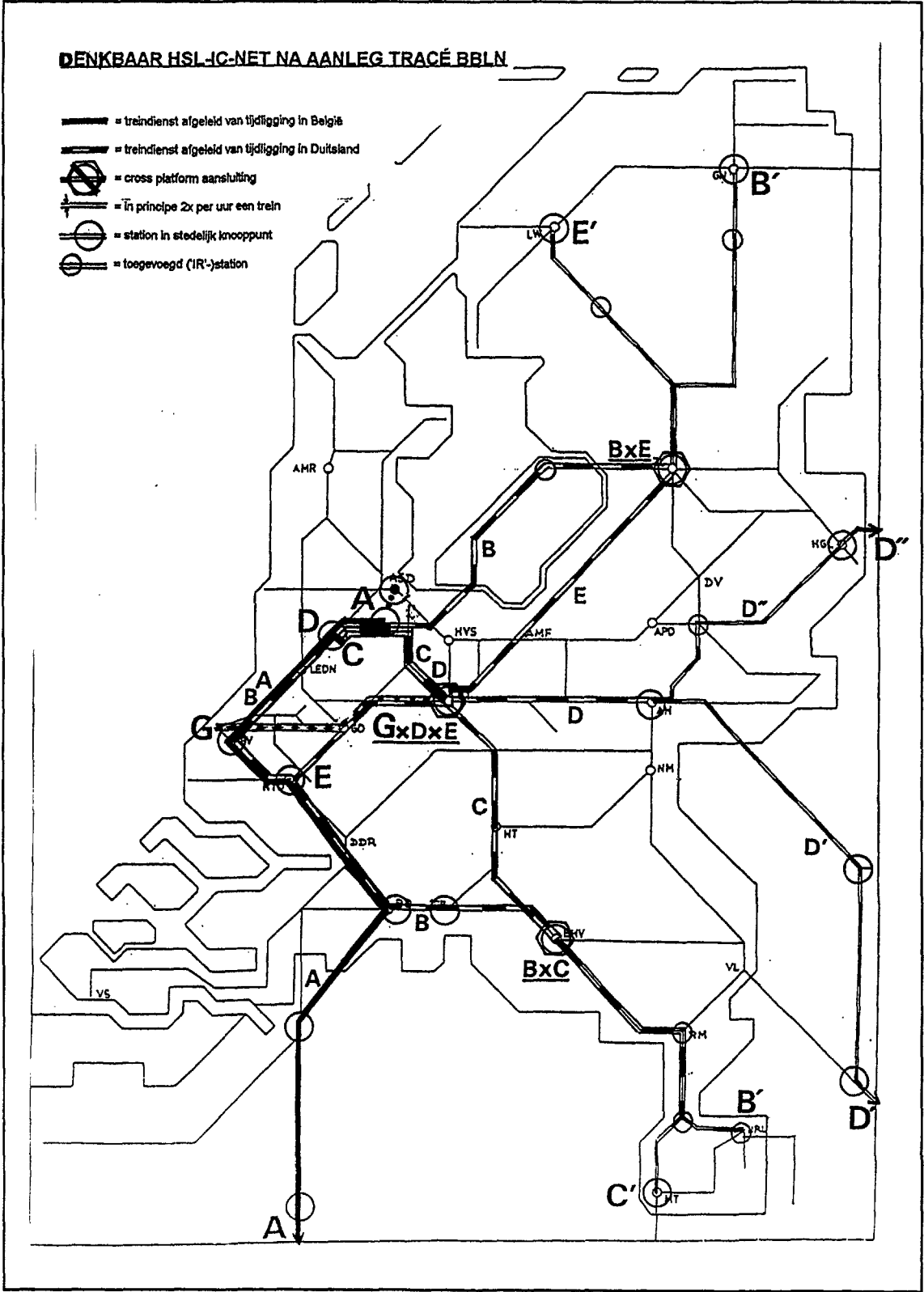
Figuur 1



Figuur 2



Figuur 3



BIJLAGE 5

lijst van inspraakreacties en adviezen

001	M. Clason, Amsterdam	051	A.C. van Duren, Leidschendam
002	R.J. Sperna Weiland, Leiderdorp	052	J.C.A. Kneteman en M.H.W. van Heuven, Pijnacker
003	Gaasbeek & Gaasbeek Advocaten, Haarlem	053	G.H. Derkzen, Voorburg
004	G.A.Th. Bruinsma, Zoeterwoude-Dorp	054	mw M.E. Niemeijer, Voorburg
005	Delvis BV int., Delfgauw	055	I. Luidinga, Rijswijk
006	F.L. Boon, 's-Gravenhage	056	S.E.C. de Vries, Leidschendam
007	H. Talmon, Delft	057	R.P. ten Hoopen, Leidschendam
008	R.G. Vleeming, Leiden	058	Th. Pilaar, Voorburg
009	R.W. van Rossum du Chattel, Bloemendaal	059	B. Uitenbroek, Rijswijk
010	Vogelwerkgroep Koudekerk/Hazerswoude e.o., Leiderdorp	060	A. Bruining, Delft
011	drs J. de Savornin Lohman, Voorburg	061	B.H.J. Verhaar, Leiderdorp
012	ing. M.G. van der Vlist, Voorburg	062	F.J. van Lunteren, Rijswijk
013	C.C. Collee, Voorburg	063	P. Wijland, Leiderdorp
014	W. Lindeboom, Rijswijk	064	F.J. Laméris, Leidschendam
015	G.F.J. Kruijtzer, Voorburg	065	mr P.C. Selman en drs A. Selman-Gerris (6 een- sluidende reacties), Voorburg
016	Fam. J.W.J. van Wesemael, Leidschendam	066	W.J. Aalders, Voorburg
017	A.L. Houwink, Voorburg	067	P. Kamminga, Zoetermeer
018	B.J. van Bommel, Voorburg	068	G.A. Werdmüller von Elgg, Voorburg
019	A.Th.M. Gerritsen, Voorburg	069	ir P.P. Furnée, Leiden
020	C.T. van der Linden, Leidschendam	070	Gemeente Bleiswijk, Bleiswijk
021	D.W. Abegg RA, Rijswijk	071	ir P.A. Staring, Voorburg
022	't Schoutenhuis BV (namens Van Coeverden Adriani Stichting), Woudenberg	072	P. Castenmiller en M. Bank, Delft
023	dr A.J. Philipszoon, Voorburg	073	D.W. Brinkman, Rijswijk
024	N. Kuipers, Rijswijk	074	Fam. J.M. van der Poel, Leidschendam
025	S.W.E. Reddingius, Voorburg	075	Vereniging Beheer Forepark, Leidschendam
026	ing. J.H. Vester, Voorburg	076	Fam. J.P.M. Paardekooper, Zoeterwoude
027	W. Hilverda, Leiderdorp	077	mw M.J.H. Verwayen-Hendriks, Voorburg
028	Fam. I. Schreuder, Rijswijk	078	V.L.S. Romeo, Leidschendam
029	ir J. Wittemans en H.C. Wittemans-Ritsema, Voorburg	079	mr A.J. Krom, Voorburg
030	J.W. Straaten en L.M.J. van Straaten-Clasie, Voorburg	080	Algemene Woningbouwvereniging Leiderdorp, Leiderdorp
031	H.W. Broekarts-Steyn, Voorburg	081	mr J.E. Rog, Leidschendam
032	C. van Gelder en M. Raadsen, Rotterdam	082	W. Takens, Rijswijk
033	Betonijzervlechtersbedrijf Romijn, Leidschendam	083	A.P.C.M. van der Post, Zoeterwoude
034	H.J. Dulfer, Voorburg	084	A. Rodenburg, Rotterdam
035	F.H. Brenninkmeijer, Voorburg	085	H. Hoogenraad, Rijswijk
036	J. Gommer, Voorburg	086	P.J.M. Lansbergen, Zoeterwoude
037	mw G.J.M. Steenstra-Boerboom, Voorburg	087	D.E. Tuijten, Leiderdorp
038	mw V. Ploem-Beek, Voorburg	088	Fam. H. Petten, Leidschendam
039	W. Burg, Voorburg	089	J.A.C. Quik, Voorburg
040	J.C. de Bree, Voorburg	090	Gemeente Voorburg, Voorburg
041	C. Boersma, J.A. Smiers, Th. van Vliet en A. Wit, Leidschendam	091	C.Th. de Jong, Rijswijk
042	B.A.M. Janssen en B.W.M. Gouweleeuw, Leid- schendam	092	J. Hordijk, Delft
043	Actie Bewoners Virulylaan 20-26 (3 eensluidende reacties), Leidschendam	093	Pluimvee/Poeliersbedrijf Fa. A.P. van Boheemen, Stompwijk
044	A.F. Dom, Voorburg	094	R.J. Carrière en Th.J. Carrière-van Schaik, Leider- dorp
045	Rijnlandse Molenstichting, Leiden	095	H.A. van der Stap, Delft
046	D.J.M.G. van Slingeland, Voorburg	096	ir T.C.J. van Bijleveld, Leiderdorp
047	drs H.H. de Klerk, Leidschendam	097	J.L.C. Heskes, Voorburg
048	ir K.W.F.M. Doorman, Rijswijk	098	mw Chr.A. Houthuijzen, Voorburg
049	M.J.B.E. Bovenlander en J.A. Oosterman, Rijswijk	099	Fam. J.W. van Kleef, Leidschendam
050	Socialistische Partij, Rotterdam	100	Gebr. P. en C. Duijndam, Delft
		101	prof. dr G.W. Barendsen, Leidschendam
		102	G.H.M. van Santen, Leidschendam
		103	M.T.A. van der Zande, Leiderdorp

- 104 mw A.E. Karres-Veelo, Rijswijk
105 mw drs K. Barendsen-Bos, Leidschendam
106 H.W. van Wijk Veehandel, Leidschendam
107 G.S. Nagtegaal en J.W. Nagtegaal-Vermeer, Leiden
108 mw M.S. Bosch, Leidschendam
109 drs J.A.M. Heemskerk, Leiden
110 mw R. Cartrysse-Decorte, Leidschendam
111 ir R.H.C. Vermader, Leidschendam
112 Fam. F.W. de Cock Buning, Voorburg
113 Amateurtuindersvereniging Levenslust, Delft
114 S. Smilde, Voorburg
115 T. Paulus en I. Paulus-Buzurski, Leidschendam
116 mw Z.A.J. de Joode-Schelhaas, Voorburg
117 Postduivenhoudersvereniging Het Westen, Delft
118 B.W. Reddingius, Voorburg
119 mw W. Oyevaar-Boer, Leidschendam
120 mw E.J. van den Berg-Grottendieck, Putte
121 R.W. Portielje, Voorburg
122 ir J.S.W. van Gennip, Voorburg
123 Niesje Mast BV, Pijnacker
124 C. Mast, Rijswijk
125 mw N. Vermeulen-Mast, Pijnacker
126 drs P.W. Haans en drs J.M. Haans-Mens, Voorburg
127 V.S. Fopma, 's-Gravenhage
128 Th.S. Franx, Leidschendam
129 H.C. Parmentier, Leidschendam
130 P.S. Jacobs en Y.J.I. Jacobs-Brandt, Voorburg
131 N.L. Passies en G.M. Passies-van Velzen, Zoeterwoude
132 ir S. Krijnen en J.H. Krijnen-Hoorn, Leidschendam
133 drs G.M. Duijvestein, Voorburg
134 R.J.M. Hogenboom en A.J.E. Hogenboom-Senne, Stompwijk
135 A. Drabbe, Voorburg
136 R.N. Smakman en J.M.C. Gelauff, Leidschendam
137 mw H.W.G. Schooten-Olthof, Voorburg
138 Fam. S.H. Bolt, Voorburg
139 N. den Haan, Leidschendam
140 Scherpschuttersvereniging Doel Treffend, Delft
141 drs J.A.H. de Jong, Leidschendam
142 GroenLinks Leidschendam, Leidschendam
143 ir A.P.J.V.A. Maaskant, Leidschendam
144 J.F.T. Maréchal, 's-Gravenhage
145 mw Th.M. Zaaijer-Loof, Leidschendam
146 Fam. P. Verhoeven, Rotterdam
147 mw J.C.E. Buijs-Gijswijt, Rijswijk
148 ir H.R. de Kleijn, Rijswijk
149 G.H.J. van Emst, Leidschendam
150 J.E.H. van Emst, Leidschendam
151 Kwekerij Meeslouwer, Stompwijk
152 Fam. L.U.A. Decocker, Leidschendam
153 mw M. de Bruijn-Rullens (Handtekeningenlijst: 96 handtekeningen), Delft
154 G. Jonker Agenturen- en Handelonderneming BV, Leidschendam
155 R. Jansen, Rijswijk
156 drs J.A. Piet, Leidschendam
157 Stichting Leefbaar Leiderdorp, Leiderdorp
158 mr ing. M.M. Beekman, Voorburg
159 M. Dikmans, Delft
160 mr A.M.A. van Ginkel sr, Leidschendam
161 ir J.H.A. Doeve, 's-Gravenhage
162 mw H.J.F. Lansbergen-van der Zee, Zoeterwoude
163 W.A. Urban en M.J. Urban-Sabee, Leidschendam
164 E. Pakvis, Voorburg
165 Muziekvereniging TTK Prins Willem-Alexander, Delft
166 mw W.E.J. de Groot-Boodt, Leidschendam
167 drs K.A. Arkema, Leidschendam
168 ir M.J.A. van der Krabben en M.E. van der Krabben-Barten, Leidschendam
169 ir T. Huizinga, Rijswijk
170 S. Koster en M.G. de Graaf (Handtekeningenlijst: 324 handtekeningen), Leiderdorp
171 Fam. L.S.M. van der Meer, Leidschendam
172 J.D. Zaaijer, Leidschendam
173 Fam. G.S.L. Belt en J. Belt-Teunissen, Zoetermeer
174 G.P. van Dijk, Rotterdam
175 G.J.E. Hoogeveen, 's-Gravenhage
176 W.A. Berting, Oegstgeest
177 B.P. van Heere en P. Pegels, Rotterdam
178 Actiegroep Hogesnelheidslijn Zoetermeer, Zoetermeer
179 J.R.H. Moeliker en E.H. Moeliker-Duyser, Leidschendam
180 Gebr. A. en L. Kranenburg, Nieuw-Vennep
181 Gebr. G.A. en J.C.A. Geluk, Nieuw-Vennep
182 mw mr P. Arkema-Hummel, Leidschendam
183 Vrouwen Advies Commissie voor de Woningbouw, Voorburg
184 W.W. Kersten en A. Kersten-Kemmers, Voorburg
185 Hotel De Kok, Delft
186 WLTO, Afdeling Roelofarendsveen "Sint Benedictus", Roelofarendsveen
187 M.B. Elstrodt en H.J. Elstrodt-Mensing, Leidschendam
188 P.L. van den Elshout en C.A. van den Elshout-Smit, Leidschendam
189 W.A. Vermader, Leidschendam
190 Hoogheemraadschap van Schieland, Rotterdam
191 Chr.M. van Mierlo, Rijswijk
192 Tuinvereniging Zestienhoven (Handtekeningenlijst: 101 handtekeningen), Rotterdam
193 Christelijke Schoworkesten Excelsior, Delft
194 Stichting Damsigt - Park Leeuwensteyn, Voorburg
195 Platform Leefbaarheid Nieuwe Wetering, Nieuwe Wetering
196 prof. dr E. den Tex, Zoeterwoude
197 mw K. Robertz, Zoeterwoude
198 mw M. Diekema, Leidschendam
199 Fam. C. Weerheim, Delfgauw
200 Stichting Promotie Meubelplein Leiderdorp, Leiden
201 Vereniging De Hollandsche Molen, Amsterdam
202 R. de Groot, Leidschendam
203 H.Q. den Boogert, Leidschendam
204 P.B. Mulder, Leidschendam
205 M. en B. Dekker, Leidschendam
206 dr R. de Wijk en D.P. van Lent, Leidschendam
207 J.M. Jansen (namens bewoners van Karel Doormanstraat 1-11 / 4-10), Leidschendam
208 mw C.J.A.M. Hiel-Piët, Zoeterwoude
209 H.W.M. Lensen en F.I.S. Lensen-Vermeesch, Leidschendam
210 Vereniging Eigenaren 'In de Wereldt is veel Gevaer', Voorburg
211 W.P. de Goede, Zoeterwoude

212	W. Gallegos, Leidschendam	268	Stichting HSL-Protest Zoeterwoude, Zoeterwoude
213	G.P. Buitelaar, Leidschendam	269	Fa. H.P.W. van Santen en Zn., Leidschendam
214	W. Termorshuizen, Delfgauw	270	Algemeen Verbond van Volkstuinders Verenigingen in Nederland, Almere
215	T.C. Hillenaar, Hoogmade	271	F.J. Lobel, Leidschendam
216	Meersma BV/Vero II g.w.w. BV, Naaldwijk	272	F.B. Kets, Leidschendam
217	mw E.P.M.A. Pont, Leiderdorp	273	Fam. J.C.G. Drost, Leidschendam
218	A.C. Bos, Stompwijk	274	Triple EEE Management Support BV, Leidschendam
219	M. Bulir, Leidschendam	275	Garage Verkuil BV, Leiderdorp
220	Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft, Delft	276	drs T.H.M. van Kooten, Voorburg
221	G.R.A. Pauwels, Leidschendam	277	ir O. Renaud, Leidschendam
222	RKVV Meerburg, Zoeterwoude	278	G. Albertsboer, Leiderdorp
223	F. Holdert, Rijswijk	279	W.P. van Peski, Leidschendam
224	Wijkvereniging Voorburg-West, Voorburg	280	Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA), Amsterdam
225	Belangenvereniging Bewoners Overschie Kleiweg (111 eensluitende reacties), Rotterdam	281	Beers Bedrijfsauto BV, Leidschendam
226	mw K. van der Kooij-Kooij, N.M. van der Kooij en N. den Heijer, Leidschendam	282	drs L.H. van der Zwart, Leidschendam
227	mw J.P. Ong-Ruis, Delft	283	G. Gac en K. Rampelmann, Leidschendam
228	mw S. Noot, Leidschendam	284	mw M.T.M. Neijenhoff-den Ouden, Rotterdam
229	mw C.J. van Haersma Buma-Kutsch Lojenga, Leidschendam	285	Belangenvereniging A4-HSL, Leiderdorp
230	Rotterdamse Bond van Volkstuinders, Rotterdam	286	Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Noordrand Rotterdam, Rotterdam
231	Bieslandberaad Delft, Rijswijk	287	WLTO, Afdeling Jacobswoude, Hoogmade
232	mw K. Beck-Ruhl, Rijswijk	288	L.G.E. Smid, 's-Gravenhage
233	J.D. van der Zwan, Leidschendam	289	U. Costessi, Leidschendam
234	drs R. Rijkmans mr M. Rijkmans-Troost, Voorburg	290	Bedrijfschap Forepark, Leidschendam
235	Rijnland Ziekenhuis, Leiderdorp	291	mw D. de Bont, Leiderdorp
236	Van Dongen, De Deken en Drok (namens Hartmann & Braun Nederland BV), Delft	292	W.M. van Rooijen, Leiden
237	Gemeente Leidschendam, Leidschendam	293	mr H.B. Blommers, Voorburg
238	Gemeente Rotterdam, Rotterdam	294	D. Pardon, Leiden
239	Stichting Starrevaart, Leidschendam	295	Leiderdorpse Omroep Stichting, Leiderdorp
240	mr H.D. Dukker, Rijswijk	296	J.C. Knops, Leiden
241	ir H. van Kessel, Leidschendam	297	A.C. van Rossem sr, Leidschendam
242	J. Sietsma, Rijswijk	298	N. van der Wilk en K. van der Wilk-Carlton, Leidschendam
243	H.J. Dekker, Rijswijk	299	ir P.J. Krijnsen, Leidschendam
244	Fam. P.J. Verbakel, Voorburg	300	Gemeente Leiderdorp, Leiderdorp
245	Gemeente Nootdorp, Nootdorp	301	Stadsregio Rotterdam, Rotterdam
246	mw M. Wils, Voorburg	302	Werkgroep Milieubeheer Leiden, Leiden
247	H.C. Scheffer, 's-Gravenhage	303	mw N.P. Kroon en S. Kluit, Rijswijk
248	Fam. L.J.M. Onderwater, Zoetermeer	304	WLTO, Haarlem
249	drs J.M. O'Brien en M.J.A. Smit, Voorburg	305	C. van Paassen, Leidschendam
250	Gemeente Rotterdam, Deelgemeente Overschie, Rotterdam	306	J.B. van Sandijk, Leiderdorp
251	mw ing. C.A.M.M. v.d Wielen-van Paasen, Veghel	307	Fam. J.L. Chaillet, Rijswijk
252	Fam. F. Scheffers, Rijswijk	308	Koningshof Beheer BV, Rijnsburg
253	Fam. A. de Roeck, Leidschendam	309	Diaconessenhuis Voorburg, Voorburg
254	Waterschap Groot-Haarlemmermeer, Hoofddorp	310	Provincie Zuid-Holland, 's-Gravenhage
255	Gemeente Rijswijk, Rijswijk	311	Gemeente Delft, Delft
256	F. Wiljouw, Voorburg	312	WLTO (namens Holding Manège De Prinsenstad BV), Rijswijk
257	J.T.O. Bresters, Leiderdorp	313	P.P. Verroen, Leidschendam
258	P.R. van Dijk, Bergschenhoek	314	R. Begeer, Voorschoten
259	Buruma Maris (namens Kamsteeg Onroerend Goed BV), 's-Gravenhage	315	Bestuurlijk Overlegplatform A4/HSL Leidse Regio, Leiderdorp
260	Vogelbescherming Nederland, Delfgauw	316	DGW&T, Directie Zuid-Holland, Leiden
261	Stichting Medisch Kleuterdagverblijf Margriet, Leiderdorp	317	G. van den Bergh, Rijswijk
262	Vereniging Huygensmuseum Hofwijck, Voorburg	318	HSL-Protestgroep Hoogmade, Hoogmade
263	NV Electriciteitsbedrijf Zuid-Holland, Voorburg	319	Gemeente Pijnacker, Pijnacker
264	J. van der Veen, Delft	320	ir C.W.J. Bos, Zoetermeer
265	H. Postma, Leiden	321	Stichting Geen HSL door het Groene Hart, Hazerswoude-Dorp
266	J.J. Pronk, Voorburg	322	Zuidhollandse Milieufederatie, Rotterdam
267	J. Nieuwmans, Rijswijk	323	mw S. Hughes-Adam, Leidschendam

- 324 Buurtcomité Westeinde, Zoeterwoude
325 Vereniging Behoud Landelijk Gebied Vlietland
Omgeving Wijkerbrug, Voorburg
326 Wijkvereniging Oud Voorburg, Voorburg
327 Vereniging Huurders Vlietwijk, Voorburg
328 ing. G.J. Meijerink, Delft
329 mw I.H. Cusell-Herens, Leidschendam
330 Sociëteit Amicita, Rijswijk
331 mw B.G.A. de Zwart-Nijhof, Voorburg
332 J.D. Nijhof, Voorburg
333 J.M. Pieterse, Rotterdam
334 C. van Liere, Rotterdam
335 Platform Hogesnelheidstrein Nederland, Koudekerk
aan den Rijn
336 Amateursituindersvereniging Tedingerhof, Afdeling
Westvliet, Voorburg
337 mw. M.A.W. Riemens en dr G.D. Keizer (namens
bewoners Vleugelnootlaan), Zoeterwoude
338 Leefmilieu Stad en Land, Amsterdam
339 Ahold Vastgoed BV, Zaandam
340 Initiatiefgroep Bereikbaarheid Amsterdamse Regio
per Trein (BART), Amsterdam
341 TU Delft, Faculteit Bouwkunde, Delft
342 mw B. Hummels en S. Reinhard, Voorburg
343 drs A.J. van Lambalgen, Leidschendam
344 Stichting Natuur- en Milieuwacht, Berkel en
Rodenrijs
345 R.J. de Zwart, Voorburg
346 Stichting Milieugroep Leeuwenbergh-Westvliet,
Leidschendam
347 Gemeente Leiden, Leiden
348 Gemeenten:Leiden/Voorschoten/Oegstgeest/Wa-
mond/Sassenheim, Leiden
349 C.A.M. Zaat, Voorburg
350 Gemeente Zoeterwoude, Zoeterwoude
351 Hoogheemraadschap van Rijnland, Leiden
352 S.T.M. Altena, Zoetermeer
353 J.C. Haije, Diemen
354 J.P. Meulman, Leiden
355 Stichting Rechtsbijstand (namens J.M. van Rijn),
Leidschendam
356 Landinrichtingscommissie Leidschendam, Delft
357 Stichting Keerpunt, Roosendaal
358 Tuinbouwstructuurcommissie Zuid-Holland,
's-Gravenhage
359 mw A.M.C. Marius-van Eeghen, Voorburg
360 J. van Workum en I. van Kessel, Leidschendam
361 M.H. van der Meij, 's-Gravenhage
362 ing. H. d' Haese, Breskens
363 J.W. Bruning, Leiden
364 Muziekvereniging St. Caecilia, Voorburg
365 Gemeente Amsterdam, Amsterdam
366 mw E. Smeenk (Handtekeningenlijst: 38 handte-
keningen), Voorburg
367 mw J. de Keulenaar, Leidschendam
368 mw M. Ruijs-van den Bosch, Voorburg
369 mw Kok-Henschien, Rotterdam
370 Anonieme reactie, Leidschendam
371 Actie Bewoners Virulylaan 10-34 / 15-21 (9 een-
sluidende reacties), Leidschendam
372 J.P.H. en A.J.M. van Rijn, Leidschendam
373 N.G. Olsthoorn, Leidschendam
374 WLTO, Afdeling Ade (11 eensluidende reacties),
Rijpwetering
375 Actie Bewoners Delfgauwseweg 170-208 / 391-393
(18 eensluidende reacties), Delft
376 G. Versteegh, Rijswijk
377 Delfgauw Beheer BV, 's-Gravenhage
378 M.D. van der Deijl en H.P.P. Verschoor, Voorburg
379 Landbouwschap, 's-Gravenhage
380 Gemeente Haarlemmer, Hoofddorp
381 Volkstuinvereniging Eigen Hof (Handtekeningen-
lijst: 281), Rotterdam
382 Samenwerkende Belangenorganisaties Vlietrand
(Actie: 542), Voorburg
383 mr K. Aantjes, Rijswijk
384 H.J. Nieuwenburg, Voorburg
385 drs W. van 't Vlie, Leidschendam
386 ir W.H. Manger, Leidschendam
387 H.J. Struvel, Leidschendam
388 mw A.M.A. Choy-Hage, Leidschendam
389 M.A. Goppel, Leidschendam
390 R.P. van Es en E.L. van Es-van Leeuwen, Leid-
schendam
391 mw A.E. Gerris-van der Meij, Voorburg
392 ir G.M.L. Gielen, Zoetermeer
393 J. Post, 's-Gravenhage
394 mr N.L. Schenkman, Voorburg
395 A. Rogaar, Delft
396 F.W. Rogaar, Delft
397 R.J. Blaauw, 's-Gravenhage
398 H.J. Smittenaar, Voorburg
399 M. Erdman, 's-Gravenhage
400 E.M. Scheepmaker, Leidschendam
401 J.W. van Oosten, Rijswijk
402 A.M.C.M.C. Kroesmeijer, Voorburg
403 F. Landoulsi, Leiden
404 R. Gerritsen, Zoetermeer
405 G.L. Hermans, Leidschendam
406 J. van Arum, Leidschendam
407 J. van der Graaf, Leidschendam
408 P.C.R. Persoon, 's-Gravenzande
409 J.C. Klomp, Rijswijk
410 F.J.F. van der Weyden, Rijswijk
411 Fam. H.N. van Holstein, 's-Gravenzande
412 W.H. Homan, Zoetermeer
413 G.P. en K. Hekstra, Leidschendam
414 H.L. Doon, Leidschendam
415 E.J. van Vriesland, Leidschendam
416 mw S.Ch. van der Zwan-Schul, Leidschendam
417 S.D. van Zuiden, Rijswijk
418 M.T.J.J. Jungmann, Rijswijk
419 W. Rijgersberg, Delft
420 B. Pam, Rotterdam
421 mw J. van Gennip-Reichert, Voorburg
422 Fam. M.G.W. Bender, Leidschendam
423 D.J. Brand, Voorburg
424 mr M.L. Laumen, Wassenaar
425 L.H. van der Graaf, Nootdorp
426 F. Fopma, Voorburg
427 F. Grünfeld, 's-Gravenhage
428 D. Vermeulen, Leidschendam
429 M.C. Sanders, 's-Gravenhage
430 R.J. Rueb, Leidschendam
431 B.J.W. Vink Vink, Lisse

432	mw W.A.J. Brouwer-Baars, Voorburg	495	J.A. Spaan, Voorburg
433	W.F. Brieër, Voorburg	496	M.J.F. van Berkel, Voorburg
434	G. Lamsvelt, Voorburg	497	W. Hansen, Voorburg
435	R.R.F. Kuiters, Voorburg	498	P. van der Brul, Rijswijk
436	C. van Herk, Voorburg	499	G.H. Sigo, Gouda
437	J.P. van Bohemen, Voorburg	500	J. van Geest, Rijswijk
438	Ankor Handelsonderneming BV, Leidschendam	501	mw M.C.L. Abegg-Tempel, Rijswijk
439	P.H.M. de Langen, Voorburg	502	S.W. Hogerzeil, Voorburg
440	H. Spraakman, Leidschendam	503	P.E.M. Bollinger, Rijswijk
441	L.P. Velthuizen, Leidschendam	504	ir J.D. de Groot, Wassenaar
442	ir J.J. van den Ent, Leidschendam	505	L.C.F. Haans, Voorburg
443	P.A. en T.T.S.R. Gerrits, Voorburg	506	W.P.F.A.M. Omluo, Voorburg
444	J. Heyne, Leidschendam	507	M.C.M. Goddijn, Voorburg
445	F.T. Hesselink, Voorburg	508	C. de Jong, Leidschendam
446	W. Kaiser, Voorburg	509	J.W. Visser, Delft
447	mr C.H.A. Plug, Rijswijk	510	P.H.C. en E.G.A. vd Berg, Leidschendam
448	mw E.C. Keus-Gräffner, Voorburg	511	A.A.J. Langendorff, Voorburg
449	F.J.V. van Dijk, Rijswijk	512	J. Henken, Voorburg
450	D.R. Lagerwey, Rijswijk	513	P.B. den Bakker, Voorburg
451	C.N. van Houts en C. Uyterlinden, Rijswijk	514	F. Otter, Voorburg
452	mw O.P.C. van Brakel-Otten, Leidschendam	515	A.P. Wegerif, Voorburg
453	mw T.J. van Sprang-Nakken, Voorburg	516	mw M.B. Admiraal-van Mourik Broekman, Voorburg
454	W. Hilgersom en E. van Ewijk, Leidschendam	517	B.M. Roem, Voorburg
455	W. Vos, Rijswijk	518	D. Boon, Voorburg
456	H. Degen, Rijswijk	519	H.C. Wittermans en ir J. Wittermans, Voorburg
457	P.H.W. Büller, Voorburg	520	J.J. van Andel, 's-Gravenhage
458	J. Bleuland van Oordt, Voorburg	521	L. Bentvelzen, Leidschendam
459	J.H. Alberts, Voorschoten	522	J.P. Baak, Leidschendam
460	F. Thuys, Voorburg	523	C. den Heijer, Voorburg
461	R. Dümpel, Voorburg	524	J.M. Klein-van Oosten, Voorburg
462	R. Hoorens, Leidschendam	525	H.G.W.K. Bruijns, Voorburg
463	J. Stolk, Voorburg	526	J.G. van Schaik, Leidschendam
464	R.M. van Emst-Trott, Leidschendam	527	C. Schipper, Voorburg
465	W.J. Kortenbach, Voorburg	528	A.M. Verschoor, Rijswijk
466	R. Straver, Rijswijk	529	A.P.M. de Wit, 's-Gravenhage
467	mw M.M.Th.M. Stasse-van Elck, Voorburg	530	W.L. van Vloten, Voorburg
468	H.J. van der Vliet, Delft	531	M.J.C. van Bergen Hengouwen, Voorburg
469	J.F. van der Geest, Leidschendam	532	A.J. Wesseling, Leidschendam
470	M. Sprenger, Leidschendam	533	J. van Spronsen, Rijswijk
471	C.J.M. Niersman, Leidschendam	534	M.C.J. Witberg, Rijswijk
472	ir B. van Steenbrugge, Voorburg	535	H.C. van der Heiden, Voorburg
473	J.C.M. Dorrestein, Voorburg	536	mw P.A.A. Jansen, Voorburg
474	J.L.M. Salters en C.L.M.T. Korver-Salters, Rijswijk	537	H.J. de Vogel, Voorburg
475	ir Z.S. Doetjes, Voorburg	538	P.E. Sibilo, Leidschendam
476	R. Wijnands, Voorburg	539	mw J.C. Wesseling-Voordom, Leidschendam
477	J.A. Bomhoff, 's-Gravenhage	540	A.J. Hartoog, Voorburg
478	H.J. Stembord, Voorburg	541	T.C. van den Bosch, Rijswijk
479	M. Moonen, Voorburg	542	C.C. Heyman, Leidschendam
480	J.F.M. van der Hoeven, Leidschendam	543	mw K.B. Collée, Voorburg
481	Ph.S. Niemeijer, Voorburg	544	mw M.J.C. de Ranitz-Dorleijn, 's-Gravenhage
482	H. Uijtenbroek, Rijswijk	545	P.M. van Spronsen, Rijswijk
483	K. Kort, Rijswijk	546	I.J.W. Bloem, Voorburg
484	mw J.M.E. Bik-Spijker, Voorburg	547	W.H. Verwayen, Rijswijk
485	P.S.M. van der Lubbe, Leidschendam	548	N. Wildeboer, Rijswijk
486	drs W.H.P. van Velthuysen, Voorburg	549	J.J.A. Feijen, Voorburg
487	J.E.M. Spaa, Voorburg	550	Fam. G. Springer, Voorburg
488	H. Zeevalk, Voorburg	551	W.P. Kok, Hoek van Holland
489	J. Sprengers, Voorburg	552	P. Visser, Voorburg
490	mw A. Brok-Schaaper, Rijswijk	553	G.J. Top, Leidschendam
491	J.L. de Bueck, Leidschendam	554	H. Letter, Voorburg
492	M. van Doorn, Rijswijk	555	J.H. Bun en T.C.M. Bun-Bender, 's-Gravenhage
493	P.A. van Buuren, 's-Gravenhage	556	G.L.W. Kramer, Rijswijk
494	D.L. Rijnenberg, Voorburg		

557	D.A. Zweekhorst, Leidschendam	619	C. Zwinkels, Voorburg
558	R.J. van Dam, Voorburg	620	I.E. Verbeek, Voorburg
559	B.M.I. Baller en A.M.H. Bouman, Voorburg	621	B.J. Aalbers, Leidschendam
560	J.B.B. den Dekker, Rijswijk	622	L.C. van Santen, Leidschendam
561	S.A. Wilken, Voorburg	623	C.J.Th. Wennekers, Leidschendam
562	J. Schipperus, Leidschendam	624	M.E. Bijlsma, Rijswijk
563	P.G.J. Janssen, Leidschendam	625	E.A. van der Kruk, Voorburg
564	A. Visscher, Voorburg	626	dr P.C. Brinkerink, Rijswijk
565	J.J. de Haan, Leidschendam	627	B.J.C. Wiggenraad, Voorburg
566	H.J. van Zwieteren, Voorburg	628	A.W. Dijkman, Rijswijk
567	R. Matthijssen, Voorburg	629	G.G. Colvin, Rijswijk
568	F. en A. Dietz, Voorburg	630	A.M. Jongeleen, Delft
569	dr H. Neumann en A. Neumann-Bentham, Voorburg	631	J.H. de Vries, Voorburg
570	J.A. Walta, Leidschendam	632	N. Sickens de Wal, Voorburg
571	C.M. Brouwer, Zoeterwoude	633	A. den Hollander, Voorburg
572	J.A.L. Brothier, Leidschendam	634	A.P.T. Wellen, Rijswijk
573	H.A. de Boer, Voorburg	635	E. Kreytz, Voorburg
574	H. Nederhof, Leidschendam	636	M.Ph. Burgers, Voorburg
575	G.W. Sark, Voorburg	637	C.G.N. Korteweg, Voorburg
576	Fam. J.H. Ypma, Voorburg	638	A.W. Mijnlieff, Voorburg
577	G. Marangoni, Voorburg	639	G. Anema, Voorburg
578	M.J.K. Karres, Rijswijk	640	M. Kuipers, Rijswijk
579	mw B.M. Dekker-Kok, Leidschendam	641	H.A. Schuering, Rijswijk
580	P.C. Velthuisen, Voorburg	642	Vereniging Wijkcommissie Oud Zuid, Leidschendam
581	J.H. Hulshof, Wassenaar	643	P.K.A. Groot, Rijswijk
582	H.A.M. van der Pluijm, Voorburg	644	G.P.J. Dijkema, Voorburg
583	A. Koppenaal, Voorburg	645	J. Veringa, Voorburg
584	B.D. Elzas, Voorburg	646	mw J. Rijk-Hulscher, Leidschendam
585	mw A.P.M. Elzas-Speekenbrink, Voorburg	647	W.F.M. Arts, Voorburg
586	mw B.G.J. Welling-de Wilde, Voorburg	648	P.J. van der Zon, Voorburg
587	J. Kist, Voorburg	649	H.J. Barendregt, Wassenaar
588	J. van Os, Leidschendam	650	E.E. Meijer, Voorburg
589	T.M.M. Rotteveel, Voorburg	651	F. Hofman, Voorburg
590	H.C. van Kralingen, Voorburg	652	H. Reijenga, Voorburg
591	mw L. Broks-de Jonge, Voorburg	653	H.J. Hazewinkel, Voorburg
592	N. Schermer, Leidschendam	654	A.L. van der Molen, Voorburg
593	W.J. Jos, Voorburg	655	M.P.P.M. van Meerwijk, Rijswijk
594	A.J. van Eerd, Voorburg	656	J. van Brakel, Leidschendam
595	V.M. Blas, Leidschendam	657	H. Muller, Voorburg
596	E.A. Meurs, Rijswijk	658	A.A. van Velsen, 's-Gravenhage
597	C.L. van der Leer, Voorburg	659	L.A. van Son, Voorburg
598	H. Keus en M. Keus-Mansvelt, Voorburg	660	M.H.M. Brok, Rijswijk
599	I.E. Ooms, Voorburg	661	D. Bearzatto, Voorburg
600	W.H.L. van Kan, Voorburg	662	G. Hoogslag, Rijswijk
601	mw M. Arts-Vehmeyer, Voorburg	663	R.J. Harteveld, Voorburg
602	mr J.M. van der Geest, Rijswijk	664	H. Klijn, Leidschendam
603	mw M.R.T. van Beers, Voorburg	665	mw A.C. Matthiesen-Botti, Voorburg
604	P.J. van der Vet, Voorburg	666	J. Buys, Voorburg
605	A.C. Koutstaal, Voorburg	667	Y. Al, Voorburg
606	K.J. Doornbos, Voorburg	668	L.E. Reddingius, Rijswijk
607	A.I. Gunzel, Voorburg	669	B.J.M. van Hooijdonk, Voorburg
608	A. Boeren, Voorburg	670	K.A. Hollink, Voorburg
609	W. Bijster, Voorburg	671	A.A. Visser, 's-Gravenhage
610	H. Kokshoorn, Voorburg	672	H.M. Jansen, Voorburg
611	M.E. Choy, Voorburg	673	D. van der Zee, Leidschendam
612	R. Koning, Leidschendam	674	J.B. Gussenhoven, Voorburg
613	W.A.P. van Dongen, Voorburg	675	J.M.J. van Oosten, Voorburg
614	D.J. Gerbrands, Leidschendam	676	P.J.G. van der Hulst en E.C.M. van der Hulst-van der Kragt, Leidschendam
615	J.M.C.M. Klein, Leidschendam	677	E.F.M. van Putten en C.E. Wittermans, Voorburg
616	A. Leewens, 's-Gravenhage	678	L. van der Ruit, Voorschoten
617	J.P.M. van Rijswijk, Voorburg	679	F. Arcoleo, 's-Gravenhage
618	J.M. Koot, Voorburg		

680	L.J.M. Fillekes en E.N. van der Spoel, 's-Gravenhage	742	K. de Vries en J. te Riele, 's-Gravenhage
681	F.A.E. Versteeg, 's-Gravenhage	743	M.P. Westerkamp, Leiden
682	mw H. Zillinger, Utrecht	744	A.H.Th. Muller, Voorburg
683	mw D.H. Fokker-van Eys, Wassenaar	745	Th. van Emst, Leidschendam
684	ir B. te Nijenhuis, Rijswijk	746	M.A.C. Bouwmeester, Nootdorp
685	mw B. Tongeren-van Waas, Rijswijk	747	P. Leeuwestein, Leidschendam
686	mw P.W.J. Krijger-Herwijer, Rijswijk	748	mw G. Nagel-Bolt, Leidschendam
687	Fam. H. Hofland, Rijswijk	749	F. van Maarschalkerweerd en R.R. Joseph, Leidschendam
688	J. Jansen en A.J. Maas, Leidschendam	750	J.J. van Kooten, Leidschendam
689	F. Lassche, Leidschendam	751	ir J.J. Mol, Leidschendam
690	A.J. en J.J. Radder, Leidschendam	752	V.C.L. van Daalen, Leidschendam
691	J.C. Riedé, Leidschendam	753	L. Hoogeveen, 's-Gravenhage
692	I.J. Feeke, Leidschendam	754	D.T. Kanbier, Leidschendam
693	mw A. Kets-de Vree, Leidschendam	755	mw J. Touwen-Helge, Leidschendam
694	W.B. Opdam, Leidschendam	756	mw M.J.H. Stubbé-Kraaijvanger, Leidschendam
695	mw L. Toet-van der Meer, Leidschendam	757	A.W. Lambooy, Leidschendam
696	M.J. Okkerman, Leidschendam	758	J.E.M. Visser (Handtekeningenlijst: 67 handtekeningen), Voorburg
697	G. Zonneveld, Leidschendam	759	Anonieme reactie, Woonplaats onbekend
698	J.C. van Bergen Henegouw, Leidschendam	760	W. Bezoen, Zoetermeer
699	J. Kraakman, Leidschendam	761	J.S. van 't Hart, Voorburg
700	mw C.A. Ritter-Rupke, Leidschendam	762	C. Deutz, Rotterdam
701	P. Haltenhof, Leidschendam	763	H. van der Oord, Leiden
702	W.J. van Riel, Leidschendam	764	M.C.M. Boesenach, Leidschendam
703	A.H. Koelemij, Leidschendam	765	mw H. Balyon, Leiden
704	E.G. Belt, Leidschendam	766	mw P.A. de Kok, Leiden
705	mw M. Kouwenhoven-Pukás, Voorburg	767	B. Swalue, Berkel en Rodenrijs
706	L.N. Rijers, Voorburg	768	mw M. van den Houwen en J. van den Nouweland, Leidschendam
707	A. Alsemgeest, Voorburg	769	W. Weenink, Leiden
708	H.M. van den Boogaardt, Voorburg	770	mw L. Geldof, Zoetermeer
709	T.M.J. Platteel en M.L.M. Renckens, Voorburg	771	F.J.W. Mugge, Leiden
710	mw M.A.C. Kouijzer-Tettero, Voorburg	772	W.R.T. Los, Alphen aan den Rijn
711	S. Sleurink, Voorburg	773	drs P. Boverhoff, Voorburg
712	P.G. Robberse, Voorburg	774	J.W. van Leeuwen, Leiden
713	mw M.A. Gussenhoven-de Jong, Voorburg	775	F. Paal, Rotterdam
714	J.H. Scheer, Voorburg	776	mw I. Pols, Delft
715	drs M.A.H. van den Akker, Voorburg	777	mw J. Neeleman, Utrecht
716	mw I. Brenninkmeijer-Meijls, Voorburg	778	D. van der Noort, Leiderdorp
717	G. Mutis, Voorburg	779	J. van Dam, Rotterdam
718	mw G.D. Kazemier, Voorburg	780	R.M. Korthof, Leiden
719	ing. E. van Schagen, Voorburg	781	mw C. Melser, Utrecht
720	G.J. Everaars, Voorburg	782	A.S. Tettero, 's-Gravenhage
721	O.Z. van Sandick en S.E. Marseille, Voorburg	783	mw S. Verbeek, Barendrecht
722	Th. de Graaf, Voorburg	784	R.M. van Limburg Stirum, Delft
723	A.O. Houtzager, Voorburg	785	A.I.E. Kobus, Voorburg
724	F.R. Zwagers, Voorburg	786	P. Roest, 's-Gravenhage
725	mw P. Witmans-van Zuuren, Voorburg	787	mw A. Breeve, Rotterdam
726	M.L. van Dieren, Voorburg	788	J.J.M. de Leeuw, Rotterdam
727	F.G. Moquette, Voorburg	789	M.J. Leneman, Leiden
728	F. Breeuwsma, Voorburg	790	A. Maas, Alphen aan den Rijn
729	A. Pleumeckers, Voorburg	791	E. Krijgsman, Leidschendam
730	mw E.A. Hartkamp-Schnitzler, Voorburg	792	M. Deurloo, Zoetermeer
731	mw J.Ch. Flothuis-de Proon, Voorburg	793	B. Schoutsen, Leiderdorp
732	H.J.F. Freutel, Voorburg	794	C.J.M. Verbeem, Delft
733	drs A.J.D. Rozema, Voorburg	795	M.J. Vermeulen, Reeuwijk
734	mw van Golen-Kuijpers, Voorburg	796	mw J. van Vlodrop, 's-Gravenhage
735	mw C.D. van der Horst-Bruin, Voorburg	797	mw N. Sluis, Voorburg
736	Anonieme reactie, Voorburg	798	S. Badloe, Rotterdam
737	Stadsgewest Haaglanden, 's-Gravenhage	799	A. So-Rhebergen, 's-Gravenhage
738	E. Meershoek, Leidschendam	800	mw J.A. Lindeboom-Bos, Woerden
739	mw J.E.M. Goldberg-van Overbeek, Voorburg	801	J. de Gouw, De Meern
740	A. Zwolsman, 's-Gravenhage		
741	mw I.A.S. Dûmpel-Bergmans, Voorburg		

802 G.J. Minnee, Leiderdorp
803 P.J.P. Vogelaar, Reeuwijk
804 Fam. C. Kaars, Zoetermeer
805 H.G. Koorstra, Goes
806 H. de Vette, Leidschendam
807 D. Kasse, Gorinchem
808 S.H. van Krimpen, Barendrecht
809 mw M. van Krimpen-Melser, Barendrecht
810 van Ruitenbeek, 's-Gravenhage

811 Braat, Alphen aan den Rijn
812 NV Nederlandse Gasunie, Groningen
813 J. Geenen, Brussel
814 mw G. Visser-Luirink, Amsterdam

Verslagen van de Hoorzittingen over de Studie tracé WB3 (aanvulling op het MER):

815 15 januari 1996 te Rotterdam
816 16 januari 1996 te Leiderdorp
817 17 januari 1996 te Delft
818 18 januari 1996 te Leidschendam

