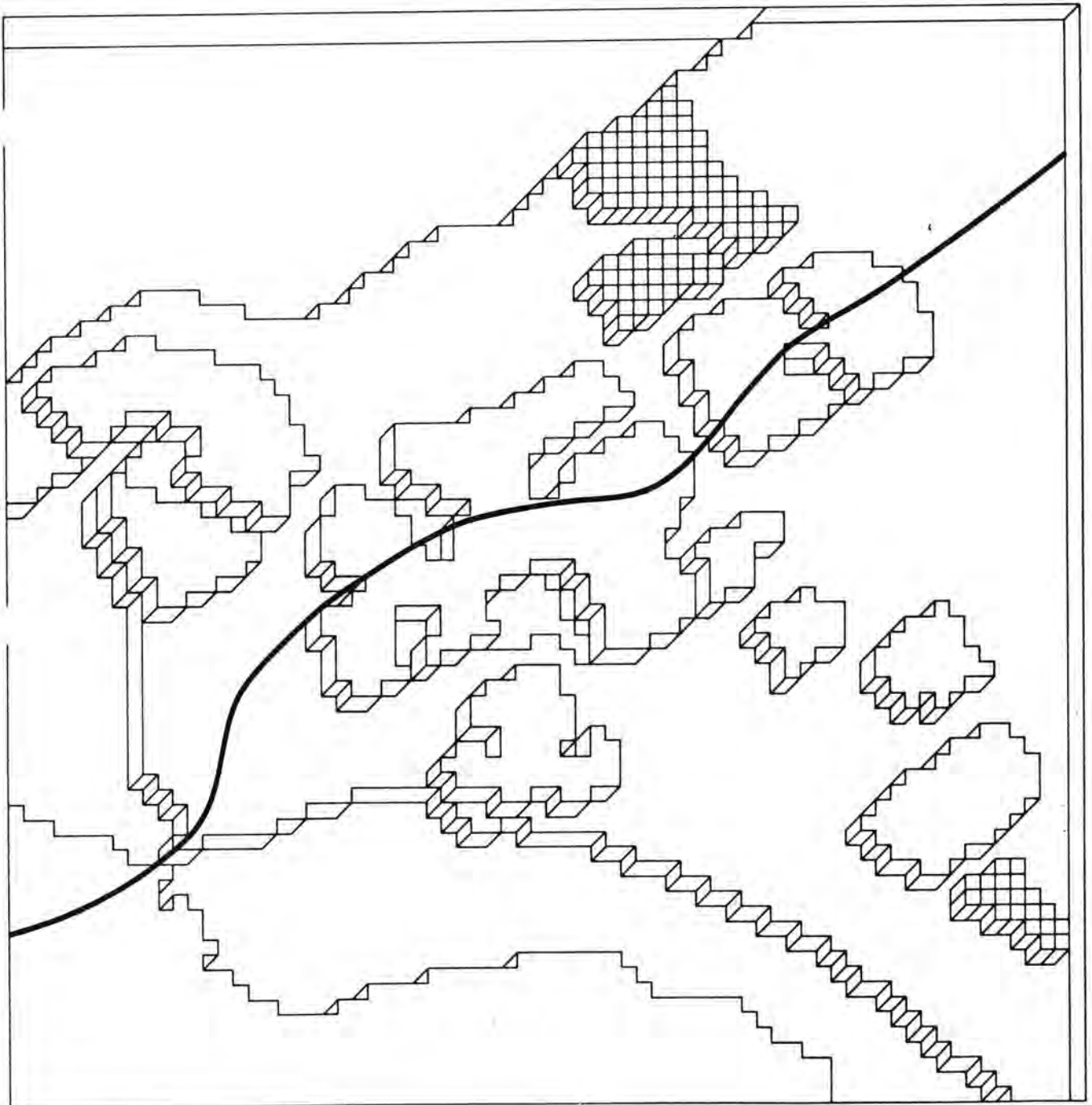


plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden
ex artikel 11 van de wet op het openbaar lichaam
"zuidelijke ijsselmeerpolders"

flevolijn I

gelegen in gebied o.l. ZIJP



plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden
ex artikel 11 van de wet op het openbaar lichaam
"zuidelijke ijsselmeerpolders"

flevolijn I

gelegen in gebied o.l. ZIJP

82_08_16



PLAN FLEVOLIJN I

Planno. : 8043
Externe adviseurs : Stad en Landschap, Rotterdam

INHOUD:

VOORWOORD

TOELICHTING

1. Inleiding
2. Plangebied
3. Beschrijving van het tracé
4. Resultaten van het ambtelijk overleg

BIJLAGE

VOORSCHRIFTEN

PLANKAART

RIJKSDIENST

VOOR DE IJsselMEERPOLDERS

Smedinghuis

LELYSTAD

VOORWOORD

Dit plan tot regeling der bebouwing en der bestemming der gronden heeft tot doel een deel van het grondgebied van Almere te bestemmen voor een spoorlijn, nl. de Flevolijn. Dit is noodzakelijk i.v.m. de voorgenomen aanleg. Het tracé is onderdeel van het in juni 1978 door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde tracé in Flevoland, dat begint op de grens met de gemeente Naarden en Muiden en eindigt in de gemeente Lelystad. Tevens zijn een aantal bouwplaatsen gereserveerd voor de in een vroeger en later stadium van ontwikkeling van Almere-Stad te realiseren stationsgebouwen. De juridische vormgeving is in samenwerking met het bureau Stad en Landschap tot stand gekomen.

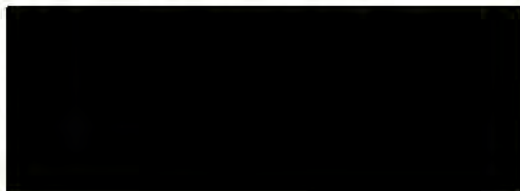
Het plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden vindt zijn basis in artikel 11 van de Wet van 10 november 1955, Stb. 521 (Wet Openbaar Lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders"), luidende: "Voor de toepassing van de bepalingen van de Woningwet worden de voor "het gebied van het openbaar lichaam door Onze Minister van Verkeer "en Waterstaat goedgekeurde plannen tot regeling der bebouwing en "der bestemming van gronden aangemerkt als ingevolge die wet (thans "de Wet op de Ruimtelijke Ordening) vastgestelde en goedgekeurde "uitbreidingsplannen (thans bestemmingsplannen). Krachtens dit artikel hebben de door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde plannen tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden dezelfde wettelijke status als de ingevolge de Wet Ruimtelijke Ordening vastgestelde en goedgekeurde bestemmingsplannen.

Voor wat de inhoudelijke vormgeving van de plannen tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden betreft is zoveel als binnen het kader van de Wet O.L.Z.I.J.P. mogelijk aansluiting gezocht bij de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

Een deel van de voorschriften staat weergegeven op de kaart.

Het betreft in hoofdzaak bouwvoorschriften, waardoor overzichtelijk is weergegeven welke bouwmogelijkheden voorhanden zijn en met welke stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals waterlopen, fiets- en voetpaden, e.d. rekening gehouden dient te worden. Tevens staan op de kaart d.m.v. (overige) aanwijzingen een aantal bijzondere elementen weergegeven.

DE DIREKTEUR VAN DE RIJKSDIENST
VOOR DE IJsselMEERPOLDERS



toelichting

1. Inleiding

Flevoland speelt een belangrijke rol in het huisvesten van bewoners en vestigen van bedrijven uit voornamelijk het noordelijk deel van de Randstad. Daarvoor worden Lelystad en Almere gebouwd. (zie fig. 1) Lelystad wordt een middelgrote stad met ca. 100.000 inwoners; Almere een stad met maximaal ca. 250.000 inwoners, verspreid over meerdere kernen. (zie fig. 2)

Beoogd wordt dat er in deze nieuwe steden niet alleen gewoond maar ook gewerkt kan worden. Voor het vestigen van gevarieerde bedrijvigheid zijn wat betreft plaats en omvang diverse bedrijventerreinen gepland.

Het spreekt voor zich dat de hiervoor genoemde ontwikkelingen zware verkeers- en vervoersstromen met zich meebrengen en wel met name tussen de poldersteden en de Randstad.

Voor autoverkeer is de opname-capaciteit in en rond Amsterdam en in 't Gooi reeds beperkt en uitbreiding is nauwelijks mogelijk.

Het openbaar railvervoer zal een groot deel van de zeer omvangrijke reizigersstroom moeten afwikkelen. In februari 1977 besloot de regering dan ook tot aanleg van een spoorlijn, nl. "de Flevolijn", over te gaan.

Teneinde te komen tot een tracé voor de spoorlijn, is een tracénota oude land en een tracénota nieuwe land opgesteld. Op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Raad voor de Waterstaat een inspraakprocedure georganiseerd; voorafgaande aan en ten behoeve van de vaststelling van de tracés.

Als onderdeel van deze inspraak-procedure zijn beide nota's gedurende de maanden mei en juni 1977 tervisie gelegd en zijn in de betrokken gemeenten op het oude land en in de kernen op het nieuwe land voorlichtingsbijeenkomsten gehouden.

In september 1977 zijn hoorzittingen gehouden, waar de reeds schriftelijk ingediende opmerkingen nog nader konden worden toegelicht. Het tracé op het nieuwe land heeft tijdens deze procedure geen opmerkingen of bezwaren opgeleverd en op advies van de Raad voor de Waterstaat heeft de Minister dit tracé in juni 1978 dan ook ongewijzigd vastgesteld.

Na overleg met de Tweede Kamer in 1979 is in juni 1980 de Flevolijn op het oude land volgens een gewijzigd tracé vastgesteld. Het onderhavige tracé is hierbij ongewijzigd gebleven, met uitzondering van het tracé-gedeelte bij de Hollandse Brug. Dit is zo dicht mogelijk langs de wegbrug gelegd.

2. Het plangebied

Het plangebied omvat een strook van enkele tientallen meters breed aan weerszijden van de as van de spoorlijn en ruim 11 kilometer lang vanaf de gemeentegrens van Naarden tot het kanaal "de Lage Vaart" (zie fig. 3). Binnen de strookbreedte past in alle gevallen het dwarsprofiel van de spoorlijn van teen talud tot teen talud.

Het plangebied is gelegen in het stedelijk gebied van Almere, met name in Almere-Stad. Vanwege de op korte termijn startende realisering van het deel van de spoorlijn dat ten westen van het centrum van Almere-Stad is gelegen, wordt gestreefd naar een goedgekeurd plan voor de bouwwerken die in dit deel opgericht moeten worden, zodat de bouwaanvragen daarvoor aan dit plan getoetst kunnen worden.

Tevens wordt door het plangebied af te stemmen op Almere-Stad en de ontwikkeling daarvan de noodzakelijke relatie tussen Flevolijn en Almere-Stad tot uitdrukking gebracht.

3. Beschrijving van het tracé

3.1. Traject tussen IJmeer en Almere-Stad

De dubbelsporige Flevolijn komt het nieuwe land binnen via een spoorbrug over het IJmeer. Deze spoorbrug ligt dicht naast de zogenaamde Hollandse brug in rijksweg 6.

De bundeling van spoorlijn en weg ter plaatse van de overbrugging van het randmeer heeft als voordeel, dat de aantasting van het recreatiegebied "het Muiderzand" zo klein mogelijk is. Voor de scheepvaart is deze zeer nabije ligging van beide bruggen een aanvaardbare oplossing. Na het Muiderzand buigt de spoorlijn iets af in noordelijke richting en gaat dan richting Almere-Stad.

Tussen het Muiderzand en de stadsautoweg 1 loopt de spoorlijn door een (voorlopig) landbouwgebied. Het structuurplan Almere geeft hier een reservering aan voor een bijzondere bestemming; een reservering welke is ingegeven door de bijzonder goede situering van deze plek bij de ingang van de polder en aan de spoorlijn.

Na passage van dit gebied wordt de stadsautoweg 1 hoog gekruist.

3.2. Traject in de kern Almere-Stad

Overeenkomstig het structuurplan Almere loopt de Flevolijn verder centraal door Almere-Stad. Volgens de huidige plannen zal in een eindfase Almere-Stad ca. 90.000 inwoners herbergen.

Het structuurschema Almere-Stad geeft in deze kern 3 stations aan; waarvan het middelste station gelegen is in het hoofdcentrum.

Dit structuurschema is in september 1977 goedgekeurd door de Minister van Verkeer en Waterstaat als basis voor structuur- en bestemmingsplannen. Een structuurplan voor Almere-Stad is thans ter goedkeuring aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De eerste bestemmingsplannen, in Almere genaamd "plannen tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden ex art. 11 van de Wet op het Openbaar Lichaam Zuidelijk IJsselmeerpolders", hebben ook reeds ter visie gelegen.

Het aantal inwoners van Almere-Stad bedroeg per 1 januari 1981 1.150 en wordt voor 31 december 1981 geraamd op 4.100.

Bij de uitwerking van woon- en centrumbestemmingen wordt er rekening mee gehouden, dat de geluidhinder binnen de voorlopige geldende normen blijft. Deze grenswaarden (etmaalwaarden van de equivalente geluidniveaus) bedragen 60 dB(A) buiten de stationsomgeving en 65 dB(A) in de omgeving van het station (c.f. Circulaire spoorweglawaai d.d. 1 mei 1979).

Dit wordt in het algemeen bereikt door een afstand van ca. 50 m tussen de as van de spoorlijn en de woonbebouwing aan te houden. (zie bijlage 1) Bestemmingen, die minder geluid gevoelig zijn, zoals kantoren, kunnen dicht bij de spoorlijn worden gesitueerd. Deze bestemmingen kunnen tevens dienen als buffer, waardoor woonbebouwing eventueel dicht bij de spoorlijn kan worden gerealiseerd.

Op de spoorlijn worden geen geluidschermen of wallen aangebracht.

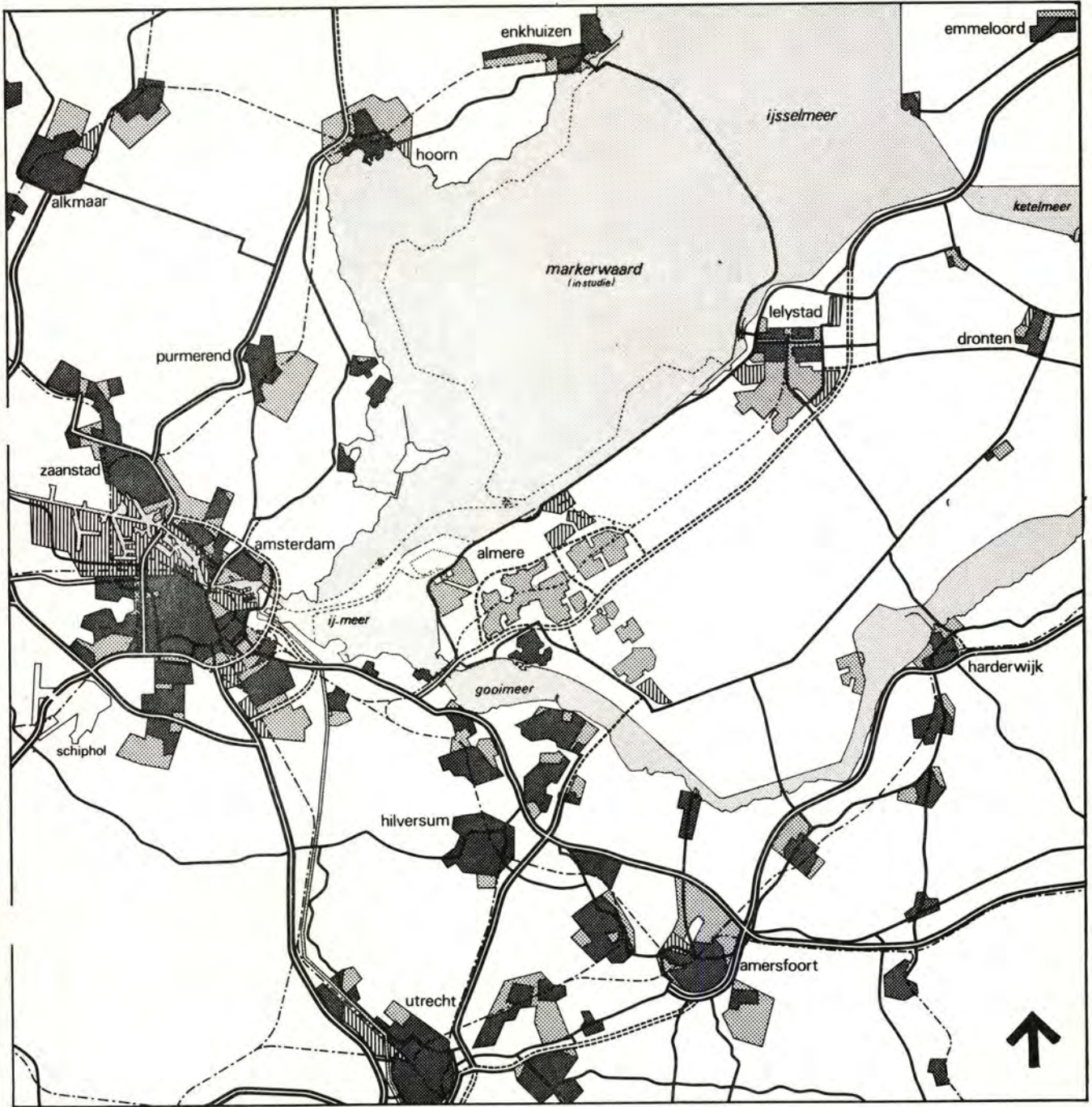
De hoogteligging van de spoorlijn bedraagt in het gehele Almere-gebied 4 à 5 m boven het maaiveld.






In de kernen wordt wel gestreefd naar een zo laag mogelijke ligging enerzijds, maar anderzijds toch ook naar voldoende doorrij- of doorvaarhoogte voor kruisend verkeer. Deze beide uitgangspunten hebben geleid tot genoemde hoogteliggingen. Het plangebied eindigt bij de oostelijke plangrens van het structuurschema Almere-Stad bij de Lage Vaart.

Nadere informatie over de Flevolijn kan worden verkregen uit de volgende rapporten:

- Bedrijfseconomische rentabiliteitsstudie railverbinding Almere (febr. 1975);
- Sociaal-economische rentabiliteitsstudie railverbinding Almere (mei 1975);
- Nota ten behoeve van de vaststelling van het tracé van de Almere-spoorlijn op het oude land (maart 1977);
- idem, op het nieuwe land (maart 1977);
- Circulaire Spoorweg-lawaai Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne (1979);
- Het geluid langs de Almere-spoorlijn; Flevobericht 139 RIJP (1978).

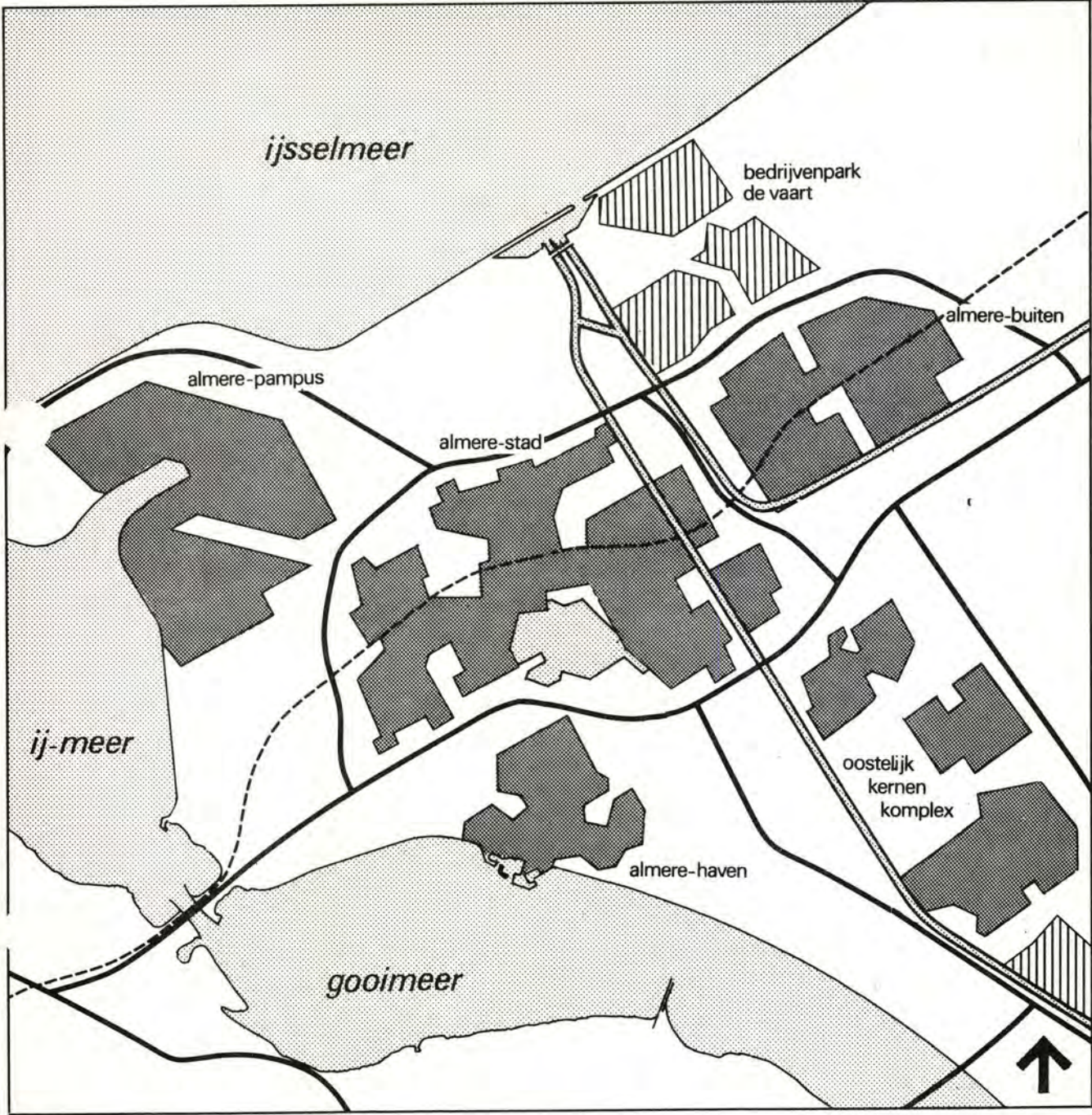
figuur 1
amsterdam + groeikernen



-  water
-  huidige en toekomstige stedelijke bebouwing
-  werken
-  wegen
-  spoorlijn

0 5 10 15 20km

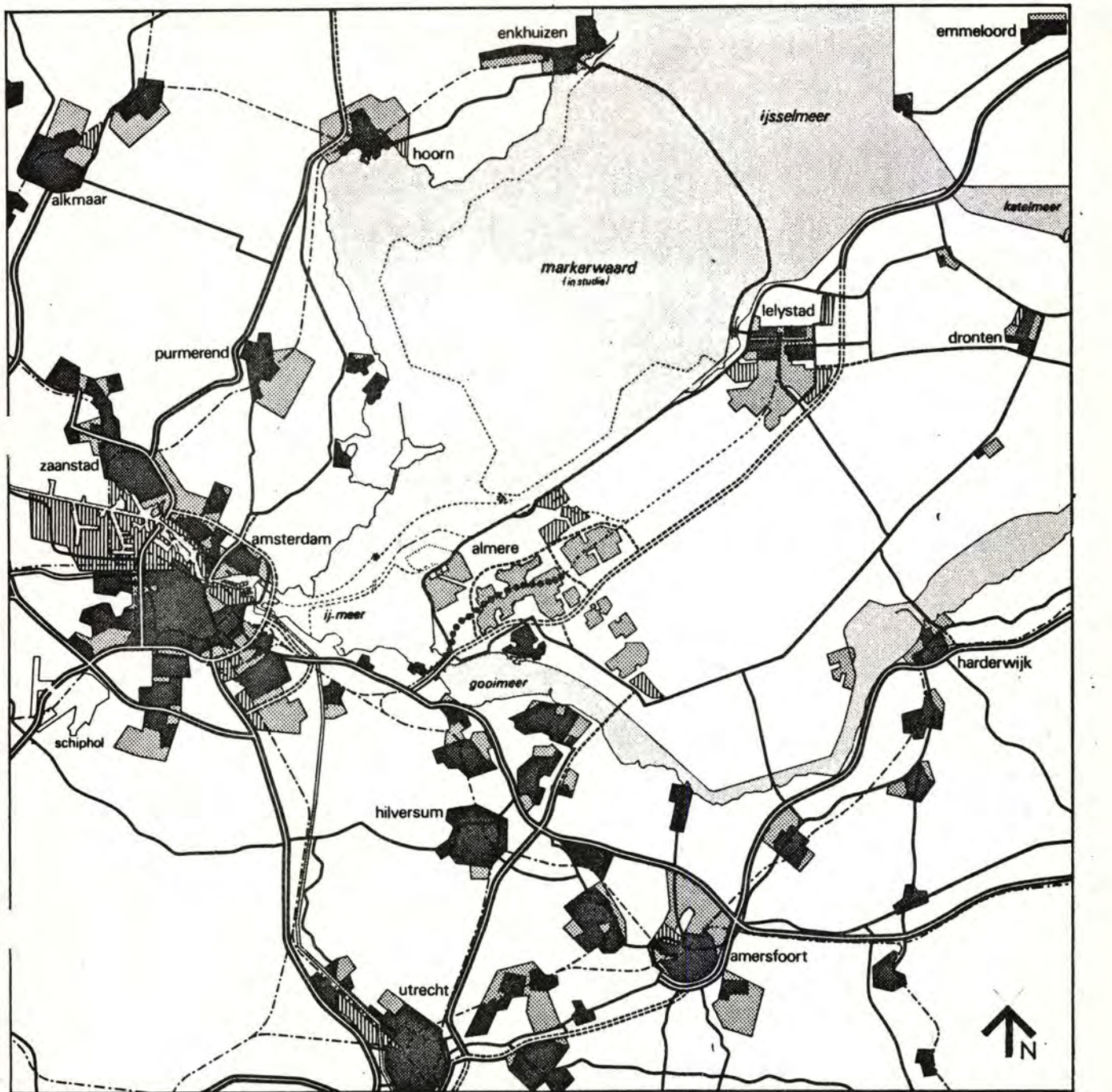
figuur 2
almere, meerkernige opzet



-  water
-  stedelijk gebied
-  bedrijvenpark
-  wegen
-  spoorlijn

0 1 2 3 4 5km

figuur 3
situering plangebied in o.l.ZIJP



..... spoorlijn

Op 23 april 1981 is het ontwerp-plan in het kader van het ambtelijk overleg gezonden aan:

1. Het Openbaar Lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" te Almere
2. De Directie Financiën Binnenlands Bestuur van het Ministerie van Binnenlandse Zaken te 's-Gravenhage
3. De Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat in de Directie Zuiderzeewerken te Lelystad
4. Flevodienst N.V. te Apeldoorn
5. N.V. Mesa te Utrecht
6. N.V. P.G.E.M. te Arnhem
7. Eerstaanwezend-Ingenieur der Genie te Apeldoorn
8. Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in de provincie Noord-Holland te Haarlem
9. P.T.T. Telefoondistrict Utrecht te Utrecht
10. De Inspecteur van Volksgezondheid in de provincie Overijssel, te Zwolle
11. Directoraat-Generaal van de Energievoorziening te 's-Gravenhage
12. De Hoofdingenieur-Directeur voor Landinrichting, Grond- en Bosbeheer in de provincie Overijssel te Zwolle
13. De N.V. Nederlandse Spoorwegen te Utrecht
14. Rijks-hoofdinspecteur van het Verkeer te Zwolle

Tevens is een opmerking van de Gasunie te Groningen binnengekomen, welke in dit kader zal worden verwerkt.

Van de onder 2, 4 en 5 genoemde instanties is geen reactie ontvangen. De onder 6, 7, 8, 9, 11, 12 en 14 genoemde instanties berichten dat het plan van die zijde geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. Van de onder 1, 3, 10 en 13 genoemde instanties zijn opmerkingen ingekomen. Hieronder volgende deze opmerkingen, veelal samengevat met de beantwoording van de R.I.J.P. daarop.

Het Openbaar Lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" bericht bij brief d.d. 11 juni 1981, kenmerk 155 63-SVG, het volgende:

1. Gezien het karakter van het plan is het met name voor de spoorbaan mogelijk de "gedetailleerde" planvorm te gebruiken. De stationsbebouwing en daarmee samenhangende centrumbebouwing zal daarentegen veeleer in een globale planregeling ondergebracht moeten worden, die overeenkomstig artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening nader uitgewerkt moet worden.

Met inachtneming hiervan zal het plan qua vormgeving moeten voldoen aan de eisen die de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening aan bestemmingsplannen stellen. In het vervolg zal in verschillende punten hierop nog nader worden ingegaan. De redenen om zoveel mogelijk toepassing te geven aan de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening zijn u voldoende bekend, zodat een nadere toelichting daarop overbodig is.

Reactie:

De beschikbare plankaart toont een opzet aan die gelijk is aan die welke gehanteerd wordt bij het opstellen van een gedetailleerd bestemmingsplan ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Aangezien het gronden betreft die in de naaste toekomst voor bebouwing in aanmerking komen, is gekozen voor een gemengde subbestemming in de vorm

van een aantal toelaatbare voorzieningen, zoals woningen, winkels en kantoren ter plaatse van de aanwijzing sgc. De binnen het aangegeven oppervlak toelaatbare bebouwing mag maximaal 40.00 m hoog worden.

2. De motieven, die ertoe hebben geleid tot slechts een gedeeltelijke opname van het tracé in dit plan over te gaan, dienen in de toelichting te worden verwoord. Onduidelijkheid hierover dient te worden voorkomen.

De toelichting wordt als volgt aangepast. Na "Het plangebied is gelegen in het stedelijk gebied van Almere, met name in Almere-Stad" wordt op bladzijde 5 toegevoegd: "Vanwege de op korte termijn startende realisering van het deel van de spoorlijn dat ten westen van het centrum van Almere-Stad is gelegen, wordt gestreefd naar een goedgekeurd plan voor de bouwwerken die in dit deel opgericht moeten worden, zodat de bouwaanvragen daarvoor aan dit plan getoetst kunnen worden.

Tevens wordt door het plangebied af te stemmen op Almere-Stad en de ontwikkeling daarvan de noodzakelijke relatie tussen Flevolijn en Almere-Stad tot uitdrukking gebracht."

Het is de bedoeling de plannen voor de Flevolijn aan te laten sluiten bij de structuurplangebieden en de ontwikkeling daarvan. Dienovereenkomstig gaat het plan voor de Flevolijn, waarin het tracé binnen Almere-Buiten en het traject in het landelijk gebied tot aan de gemeentegrens van Lelystad is opgenomen, ter visie na de tervisielegging van het structuurplan Almere-Buiten.

3. Het is gewenst de relaties tussen de spoorbaan en het aangrenzende gebied beter tot uitdrukking te laten komen in de toelichting, bij voorbeeld door toevoeging van verduidelijkende tekeningen en teksten in de toelichting. Hierdoor wordt tegemoet gekomen aan het bezwaar dat weinig inzicht wordt geboden in de ligging van de spoorbaan binnen met name het stedelijk gebied.

Onzes inziens geeft de kaart voldoende inzicht in de relatie tussen Flevolijn en aangrenzend gebied. Namen en ondergrond daarvan zijn namelijk aangegeven. Verder wordt verwezen naar het toegevoegde profiel en bladzijde 6 van de toelichting.

4. Het lijkt gewenst de geluidszone die langs de spoorbaan in acht wordt genomen op de plankaart en/of in de voorschriften op te nemen.

In verband met nu nog ten dele onbekende bestemmingen van aangrenzende plangebieden en daaruit voortkomende opzet deze problematiek in de plannen met gevoelige bestemmingen zelf op te nemen, is dit plan beperkt tot de spoorlijn en de stationsbebouwing. Overigens wordt verwezen naar bladzijde 6 van de toelichting.

5. De motivering van de situering van de spoorbrug dicht nabij de Hollandse Brug zou verder uitgewerkt dienen te worden in overleg met de NS. Dit wordt van belang geacht vanwege de verschillende belangen die hierbij in het geding zijn (scheepvaart, watersport, beoordeling geluidsbronnen, landschappelijke inpassing) en overleg dat over verschillende alternatieven in het verleden is gevoerd.

Het in 1978 vastgestelde tracé legde de ligging van de spoorbrug over het IJmeer ten opzichte van de Hollandse brug niet exact vast. De ligging is aan de hand van een aantal aspecten, onder andere scheepvaart, geluidshinder (ten opzichte van Muiderberg), ruimtebeslag (Muiderzand) nader bestudeerd. Hieraan hebben onder andere Rijkswaterstaat, NS en R.I.J.P. meegewerkt. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft vervolgens in juni 1980 het tracé van de spoorlijn vastgesteld op een ligging zo dicht mogelijk bij de Hollandse brug. De in de tracébeschrijving opgenomen motivering van de plaats van de spoorbrug geeft voldoende inzicht en geeft dus geen aanleiding tot tekstaanpassing.

6. *In de toelichting wordt nog gesproken over een in voorbereiding zijnde structuurplan Almere-Stad. Het plan is echter al ter goedkeuring aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.*

De toelichting wordt in vorenbedoelde zin aangepast.

7. *In de toelichting zullen te zijner tijd de resultaten van het overleg, onder meer van dat met het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders, moeten worden opgenomen.*

Reeds geruime tijd is het de gewoonte om een dergelijke paragraaf toe te voegen.

8. *De plankaart dient de nodige gegevens te bevatten ten aanzien van de kadastrale indeling.*

Voor zover en zoveel deze aanwezig zijn, wordt de plankaart alsnog aangepast.

9. *Er wordt met klem voor gepleit om alle voorschriften op te nemen in het "voorschriftenboekje" en niet te werken met een verwijzing daarin naar gegevens die op de plankaart zijn vermeld. In dit verband wordt er bovendien op gewezen, dat het door u voorgestelde artikel 5 is geredigeerd als een gebruiksbepaling en niet als een bestemmingsbepaling met bebouwingsvoorschriften overeenkomstig het systeem van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening. In uw opzet is het voorts twijfelachtig wat het juridische karakter is van de verschillende aanwijzingen op de plankaart.*

De specifieke bouw- en toelaatbaarheidsvoorschriften zijn opgenomen op de kaart en de "algemene" voorschriften zijn te vinden in het boekje. Het geringe aantal verwijzingen kent grotere voordelen dan het "verstoppert" van specifieke voorschriften in een groot aantal identiek lijkende voorschriften.

De toegankelijkheid van het plan is volgens de voorliggende opzet beter. Artikel 5 wordt als volgt aangepast:

"De gronden zijn bestemd voor de ingevolge op de kaart aangegeven bestemmingen (voorschriften) toelaatbare voorzieningen en de ingevolge deze voorschriften toelaatbare voorzieningen."

Overigens is elke aanwijzing in kaart en voorschriften per definitie juridisch en komt in die zin in het kader van de toetsing ex artikel 48 van de Woningwet aan de orde.

10. De bedoelde dubbelbestemming is onvoldoende uitgewerkt, met name doordat de bestemming waterstaatswerken niet is beschreven. Overigens is het de vraag of deze bestemming wel het meest aangewezen is voor de desbetreffende gronden.

Aangezien het onzes inziens een voor slechts één uitleg vatbaar begrip waterstaatswerken betreft, lijkt een beschrijving niet noodzakelijk. Niettemin wordt het renvooi verduidelijkt en aangepast.

11. Ook indien voor de centrumbebouwing in de directe nabijheid van de stations de globale planregeling wordt gebruikt, zal op enigerlei wijze de toegestane maximale omvang van die bebouwing moeten worden geregeld.

De reële bouwmogelijkheden zijn minder dan op grond van de kaart mogelijk lijkt. De aanwezigheid van spoordijk en stationsviaduct is daar oorzaak van. Het betreft hier een integraal project en om dit duidelijker tot uitdrukking te laten komen wordt in het renvooi tussen "stationsgebouwen" en "centrumvoorzieningen" het woord "annex" gevoegd. Zie ook reactie bij opmerking 1.

De Hoofdingenieur-directeur van de Directie Zuiderzeewerken van Rijks-waterstaat bericht bij brief d.d. 22 juni 1981, kenmerk RFO, het volgende:

1. *In het tekeninghoofd van het plan ontbreekt de schaal aanduiding van de kaart.*
2. *De bestemming "(rail)verkeer en waterstaatsdoeleinden" op de kaart dient zijns inziens eveneens te worden aangegeven ter plaatse van kruisingen van de spoorbaan met belangrijke waterlopen, zoals hoofdvaarten en tochten.*

De schaal aanduiding wordt alsnog opgenomen.

Voor zover op de schaal van dit plan mogelijk, zal de bedoelde medebestemming ter plaatse van kruisingen met belangrijke waterlopen worden aangegeven.

De Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu voor Overijssel, de Zuidelijke IJsselmeerpolders en de gemeenten Dronten en Lelystad bericht bij brief d.d. 17 juni 1981, kenmerk 501/MT/C6, het volgende:

- *De op blz. 6 laatste alinea genoemde grenswaarden voor de geluidbelasting als gevolg van de spoorlijn zijn de etmaalwaarden van de equivalente geluidsniveaus.
Een etmaalwaarde van 65 dB(A) betekent voor
de dagperiode (07.00 - 19.00 uur) een Leq van 65 dB(A)
de avondperiode (19.00 - 23.00 uur) een Leq van 60 dB(A)
de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur) een Leq van 55 dB(A).*
- *De constatering dat de genoemde etmaalwaarden in het algemeen worden bereikt op een afstand van circa 50 meter vanaf de as van de spoorlijn is niet onderbouwd met voldoende gegevens.
De geluidbelasting voor de gevels van de woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen ten gevolge van de langrijdende treinen is namelijk afhankelijk van de volgende factoren:
1. het aantal passerende draaistellen (reizigerstreinen) en assen (goederentreinen);
2. de snelheid waarmee de treinen passeren;
3. de ligging van de spoorlijn ten opzichte van de woonbebouwing (hier 4 à 5 meter boven het maaiveld);
4. de vorm van de baan (recht of met bochten);
5. het aanwezig zijn van wissels, bruggen of viaducten, remgeluiden, etc..
Al deze relevante gegevens ontbreken in dit plan.*

- *Op de bij het plan gevoegde tekening (plannr. 8043, datum 81-04-16) ontbreekt de schaal.*
- *In overweging wordt gegeven om alsnog de invoergegevens en de berekeningsresultaten in dit plan op te nemen.*

Bij de grenswaarden in de toelichting wordt toegevoegd dat het etmaalwaarden van de equivalente geluidsniveaus betreft.

Verder wordt verwezen naar het gestelde in de reactie op opmerking 4 van het Openbaar Lichaam Z.I.J.P. Tevens verdient het Flevobericht 139 van de R.I.J.P. de aandacht, waarin met de door de Inspecteur genoemde gegevens uitvoerig rekening is gehouden en een andere onderbouwing is te vinden van de genoemde 50 meter afstand.

De schaal wordt alsnog opgenomen op de aangepaste kaart.

De Afdeling Planologie van de Nederlandse Spoorwegen bericht bij brief d.d. 3 juli 1981, kenmerk Mr3/488/15496, het volgende:

1. *Voorgesteld wordt hoofdstuk I (inleiding) van de toelichting aan te vullen met de volgende slotzin:
"Na overleg met de Tweede Kamer in 1979 is in juni 1980 het gehele tracé wederom vastgesteld, waarbij het onderhavige tracé ongewijzigd is gebleven met uitzondering van het tracé-gedeelte bij de Hollandse Brug. Dit is zo dicht mogelijk langs de wegbrug gelegd."*
2. *Ten aanzien van de op de plankaart met "sgc" aangegeven toe te stane bebouwing voor railverkeer wordt opgemerkt, dat recente, geïntegreerde wijkstations ons hebben geleerd dat niet alleen woningen, winkels en kantoren, maar ook voorzieningen voor recreatie, dienstverlening, sociaal-culturele of medische voorzieningen, etc. kunnen worden geprojecteerd. Wij verzoeken u daarom de planvoorschriften in bovengenoemde zin aan te vullen.*
3. *Wij stellen u voor de toe te stane goothoogte van de andere bouwwerken in het gebied met de bestemming railverkeer te brengen op 8 meter in plaats van 6 meter.*

ad 1.

De voorgestelde slotzin wordt - in iets gewijzigde versie - aan de inleiding van de toelichting toegevoegd:

"Na overleg met de Tweede Kamer in 1979 is in juni 1980 de Flevolijn op het oude land volgens een gewijzigd tracé vastgesteld. Het onderhavige tracé is hierbij ongewijzigd gebleven, met uitzondering van het tracé-gedeelte bij de Hollandse Brug. Dit is zo dicht mogelijk langs de wegbrug gelegd."

ad 2.

De voorschriften en de kaart worden in vorengenoemde zin aangepast.

ad 3.

Tegen het opnemen van een goothoogte van 8.00 meter in plaats van 6.00 meter bestaat geen bezwaar. De kaart wordt dienovereenkomstig aangepast.

De Nederlandse Gasunie te Groningen bericht bij brief d.d. 7 juli 1981, kenmerk TN/ET 81.2188, het volgende:

Verzocht wordt conform de bijgeleverde routekaart een aanduiding voor de in het plan voorkomende leiding op te nemen.

Hiertegen bestaat geen bezwaar. De kaart wordt dienovereenkomstig aangepast.

bijlage

Basisgegevens treinverkeer ter berekening van de geluidhinder

(bron: "Het geluid langs de Almere spoorlijn" Flevovericht 139 RIJP 1978)

- Aantal passerende draaistellen

Materiaal NS 1964dag 07.00 - 19.00 uur

9 x 8 rijtuigen =	72 rijtuigen
6 x 6 rijtuigen =	36 rijtuigen
15 x 4 rijtuigen =	60 rijtuigen
47 x 2 rijtuigen =	94 rijtuigen

totaal aantal rijtuigen	262 rijtuigen
-------------------------	---------------

gemiddelde samenstelling per trein

262 : 77 =	3,4 rijtuigen
------------	---------------

gemiddeld aantal draaistellen per uur

 $2 \times 262 : 12 = 44 \text{ drstn./rijrichting}$
avond 19.00 - 23.00 uur

4 x 4 rijtuigen =	16 rijtuigen
20 x 2 rijtuigen =	40 rijtuigen

totaal aantal rijtuigen	56 rijtuigen
-------------------------	--------------

gemiddelde samenstelling per trein

56 : 24 =	2,3 rijtuigen
-----------	---------------

gemiddeld aantal draaistellen per uur

 $2 \times 56 : 4 = 28 \text{ drstn./rijrichting}$
nacht 23.00 - 07.00 uur

10 x 2 rijtuigen =	20 rijtuigen
--------------------	--------------

gemiddelde samenstelling per trein	2 rijtuigen
------------------------------------	-------------

gemiddeld aantal draaistellen per uur

 $2 \times 20 : 8 = 5 \text{ drstn./rijrichting}$

- Snelheid binnen de kern maximaal 75 km/h

- Hoogteligging sporen : 4 à 5 meter boven maaiveld