Toelichting, behorende bij het bestemmingsplan Zuidelijke Ringspoorbaan.

Gemeente Amsterdam
Gemeente Diemen
Gemeente Ouder Amstel

1.0. Inleiding.

Het bestemmingsplan omvat het circa 15 km lange tracé van de Zuidelijke Tak van de Ringspoorbaan. Met ringspoorbaan wordt bedoeld het aardenbaanlichaam zoals dat is opgenomen in het Algemeen Uitbreidingsplan.

In het westen vindt het plan zijn aansluiting op de spoorbaan naar Schiphol en 's-Gravenhage en de Westelijke Ringspoorbaan. In het oosten wordt aansluiting gevonden op de spoorbaan naar Amersfoort en (via Weesp) naar Almere ter plaatse van de gemeentegrens tussen Diemen en Muiden. Het plan strekt zich uit over de gemeenten Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel. Het plan wordt begrensd door of doorkruist de volgende bestemmingsplannen:

1 het bestemmingsplan Westelijke Ringspoorbaan;
2 het bestemmingsplan Oeverlanden Nieuwe Meer (in voorbereiding);
3 het Algemeen Uitbreidingsplan Partiële herziening Westelijk gedeelte;
4 het bestemmingsplan Buitenveldert;
5 uitbreidingsplan Industriegebied Amstel 1961;
6 het bestemmingsplan Industriegebied Amstel 1977;
7 het bestemmingsplan Strandvliet 1970;
8 het bestemmingsplan Venserpolder;
9 het bestemmingsplan Diemen Zuid III 1977 + uitwerkingsplan 1981;
10 het bestemmingsplan Bergwijkpark Zuid;
11 het bestemmingsplan Diemen Zuid I;
12 herziening Diemen Zuid II;
13 Diemen Centrum I (in procedure);
14 het uitbreidingsplan in Hoofdzaak;
15 het uitbreidingsplan in onderdelen Industrieterrein;
16 gedeeltelijke herziening uitbreidingsplan Diemerbrug;
17 Diemen Noord;
18 het bestemmingsplan Groengebied de Diem;

De plannen met de nummers 1 tot en met 5 en 8 liggen in de gemeente Amsterdam. De plannen met de nummers 6 en 7 liggen in de gemeente Ouder-Amstel. De plannen met de nummers 9 tot en met 17 liggen in de gemeente Diemen.

2.0. Aanleiding tot het plan.

In de jaren dertig is een deel van de NS-goederenringbaan om Amsterdam aangelegd volgens het Algemeen Uitbreidingsplan. Een gedeelte daarvan is toen als verbinding tussen de spoorbaan Amsterdam CS-Utrecht en het emplacement Watergraafsmeer in gebruik genomen.

Van het overige deel is het aardenbaanlichaam nog steeds aanwezig, terwijl op de westelijke tak de NS-Schiphollijn naar Amsterdam CS voor personenvervoer in aanleg is.

Een deel van de zuidelijke tak is ten behoeve van personenvervoer reeds aangelegd tot het station RAI. Sedert de jaren dertig zijn in Amsterdam West, Zuid en Zuid-oost grote woongebieden buiten de ringspoorbaan ontwikkeld en zijn belangrijke kantoorlocaties en werkgebieden gerealiseerd. De zuidelijke tak van de ringspoorbaan zal als reizigersspoorlijn een belangrijke ontsluitingsfunctie kunnen hebben vanaf Schiphol, Utrecht en 't Gooi en de Zuidelijke IJsselmeerpolders voor de woongebieden en nevencentra, en zal een directe verbinding tussen Schiphol en de richting Gooi geven buiten Amsterdam CS om.

In het Structuurschema Verkeer en Vervoer is in de Planologische Kernbeslissing deel E (pkb 9a) de mogelijke aanleg van de zuidelijke tak in de zogenaamde eerste fase opgenomen. Dat houdt in, dat voor 1990 een beslissing tot eventuele aanleg zal moeten worden genomen.

In het Meerjaren Programma Personenvervoer (MPP 1985–1989) is de zuidelijke tak van de ringspoorbaan eveneens opgenomen als een eerste prioriteit.

In het licht van het vorenstaande heeft de Stuurgroep Verkeers- en Vervoers-infrastructuur in en om Amsterdam (STA) besloten een studie te laten verrichten naar de mogelijkheid en wenselijkheid van de aanleg van een zuidelijke tak van de ringspoorbaan rond Amsterdam. Deze studie is door de projectgroep Rail 4 uitgevoerd. De STA heeft op basis van deze studie aan de minister van Verkeer en Waterstaat geadviseerd. Aangezien er een tracé-procedure wordt gevolgd, zal aan de hand van een tracé-nota door de Raad van de Waterstaat een advies aan de minister over een vast te stellen tracé worden uitgebracht. Ter voorbereiding van dit advies organiseert de Raad van de Waterstaat inspraakavonden en hoorzittingen. Na ontvangst van het advies van de Raad van de Waterstaat stelt de minister het tracé van de zuidelijke tak vast, waarna aan NS machtiging tot aanleg kan worden verleend. Parallel aan deze procedure voor de tracé-vaststelling wordt een bestemmingsplanprocedure gevolgd om het vast te stellen tracé op te nemen in een nieuw bestemmingsplan.

Omdat er sprake zal moeten zijn van aanpassingen aan een scala van vigerende bestemmingsplannen langs grote delen van het tracé van de zuidelijke tak, is besloten, het gehele tracé in één nieuw bestemmingsplan op te nemen, op te stellen door de drie betrokken gemeenten, Amsterdam, Ouder-Amstel en Diemen.

Nu tussen de drie gemeenten bestuurlijke overeenstemming bestaat, heeft het gemeenschappelijke bestemmingsplan naast de tracé-nota ter visie gelegen van 11 oktober 1985 tot en met 11 november 1985. Deze versnelde procedure houdt ook verband met de functie die de spoorlijn voor de in 1992 te houden Olympische Spelen kan vervullen.

Een beslissing of de Spelen daadwerkelijk in Amsterdam zullen plaatsvinden is in oktober 1986 te verwachten. Overigens is spoedige realisering van de zuidelijke tak ook om andere redenen in het belang van de betrokken gemeenten.

Om spoedige ingebruikname van de zuidelijke tak te bevorderen (1992), biedt het bestemmingsplan een juridisch kader voor de eerste fase van het project, hetgeen wil zeggen dat de inhoud van het plan zich in principe beperkt tot de spoorwegwerken inclusief enkele terreinen welke moeten worden gewijzigd als gevolg van de aanleg. De behandeling van het rapport „Zuidelijke Tak van de Ringspoorbaan Amsterdam" in de STA heeft voor de aanleg van de zuidelijke tak geresulteerd in een principe-keuze voor een twee-sporige baan met een verbindingsboog richting Weesp inclusief de stations Amsterdam-Zuid, inclusief de mogelijkheid van een stedelijk railstelsel; in het rapport van de projectgroep Rail 4 omschreven als alternatief I*a*, in de tracé-nota omschreven als alternatief B.

Bij de ruimtelijke reservering in het bestemmingsplan wordt tevens rekening gehouden met onderdelen uit alternatief II zoals de Utrechtseboog en de Zuidwestboog; in de tracé-nota omschreven als alternatief C.

Met betrekking tot een aantal door de gemeenten gestelde specifieke voorwaarden bij het project worden tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Nederlandse Spoorwegen en Amsterdam, Ouder-Amstel en Diemen over de onderstaande zaken nadere afspraken gemaakt:

a verkeerskundige aspecten van het station Duivendrecht;
b stedebouwkundige/ruimtelijke aspecten van een NS-station Duivendrecht;
c de noordelijke Goederenboog nabij Duivendrecht;
d geluidreducerende voorzieningen;
e kostenaspecten (-dragers) van het project.

De gemeentebesturen van Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel hebben besloten het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage te leggen inclusief een bestemming voor een kruisingstation bij Duivendrecht. Dit is een afwijking van hun eerder ingenomen standpunt. Daarbij werd de opneming van een station-bestemming door de gemeenten Amsterdam en Diemen afhankelijk gesteld van de in de bestemmingsplantoelichting genoemde convenant. Daarnaast heeft gemeente Ouder-Amstel haar oordeel opgeschort totdat meer bekend is over de mogelijke effecten van een kruisingstation op de infrastructuur ter plaatse.

Op het moment van terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan zijn beide zaken in de desbetreffende gemeenten nog niet bestuurlijk behandeld. Waarom is dan toch besloten om het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage te leggen inclusief een station? Hierbij heeft met name het punt van de rechtszekerheid voor de burgers een rol gespeeld. Genoemde gemeentebesturen achten het beter een direct oordeel van de burgers over een kruisingstation te vernemen en deze te kunnen betrekken bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Het is duidelijk dat dan ten behoeve daarvan het ontwerp-plan voorzien van een bestemming voor een kruisingstation ter inzage moet worden gelegd.

De plankaart (blad 5) is ter zake aangepast in VrIII. De gemeentebesturen zullen hun uiteindelijke standpunt over het kruisingstation laten afhangen van de besluitvorming met betrekking tot het convenant. Het gemeentebestuur van Ouder-Amstel zal tevens het

resultaat van het onderzoek naar de verkeersinfrastructuur ter plaatse van het station bij haar definitieve standpuntbepaling betrekken.

Een exemplaar van het concept-convenant en van het rapport verkeersinfrastructuur is bij het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd.

3.0. Het Spoorwegproject.

3.1. Inleiding.

Om wille van de overzichtelijkheid zal na eerst een algemene beschrijving van het plan, een toegespitste omschrijving plaatsvinden aan de hand van de acht kaartbladen waaruit het plan bestaat. Voor een uitvoerige technische en vervoerskundige tracé-beschrijving wordt verwezen naar de tracé-nota, „Zuidelijke Tak van de Ringspoorweg Amsterdam".

3.1.1. Algemeen.

Onder de zuidelijke tak van de Ringspoorbaan wordt begrepen een verbinding tussen de westelijke tak van de Ringspoorbaan (de lijn Schiphol-Sloterdijk-Amsterdam CS) en het baanlichaam van de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort. De zuidelijke tak is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

a het aan te passen traject Riekerpolder-station RAI;
b de verbindingsboog tussen de westelijke en zuidelijke tak;
c de doortrekking vanaf station RAI met een aansluiting op de spoorlijn Amsterdam-Utrecht;
d het tracé in de gemeente Diemen met een aansluiting op de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort;
e het traject tussen de aansluiting bij de Gaasperdammerweg en de grens van de gemeente Muiden, dat deel uitmaakt van de bestaande spoorlijn Amsterdam-Amersfoort.

De ruimtelijke inpasbaarheid van de zuidelijke tak geeft geen grote problemen. Het tracé is van oudsher ruimtelijk gereserveerd. De aarden baan is voor een groot deel duidelijk herkenbaar in het gebied aanwezig. Vanuit het westen loopt de raillijn tot de A2 gebundeld met de A4 en A10 (Ringweg Zuid).

Tussen de A2 en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht is de raillijn niet gebundeld met bestaande of toekomstige infrastructuur, maar loopt het tracé door het noordelijkste deel van de Groot Duivendrechtse polder. Op het gedeelte tussen de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort is het dijklichaam al jaren in gebruik als spoorbaan, enerzijds ten behoeve van de metrolijn Gaasperplas, anderzijds als verbinding voor onder andere goederenvervoer tussen het spoorwegopstelterrein in de Watergraafsmeer en de spoorbaan Amsterdam CS-Utrecht.

Op dit gedeelte van het tracé zal slechts een twee-sporige baan worden aangelegd, behoudens het gestelde onder 3.2.6. In de Overdiemerpolder is het ruimtebeslag van de zuidelijke tak wel groter dan oorspronkelijk

voorzien, als gevolg van de hier noodzakelijke ongelijkvloerse sporenkruising.

Bij het ontwerp van de spoorbaan op de zuidelijke tak is rekening gehouden met een stedelijk railstelsel c.q. is de sporenligging en situering van de kunstwerken zo ontworpen, dat een stedelijk railstelsel op de Ringspoorbaan mogelijk blijft.

Nadere studies over de functies op de Ringspoorbaan voor stedelijk of agglomeratief openbaar vervoer zullen duidelijkheid moeten verschaffen over onder andere een boog voor het stedelijk rail tussen station Diemen-Zuid en Diemen Centrum. Vooralsnog is deze boog in het voorliggende bestemmingsplan buiten beschouwing gelaten. In het kader van dit bestemmingsplan wordt buiten beschouwing gelaten, of een stedelijk of agglomeratief of regionaal stelsel zal worden aangelegd. Daarnaast wordt opgemerkt dat de bestemming Verkeersdoeleinden-Railvervoer geen differentiatie kent naar exploitatievorm of materieeltype van de diverse vormen van railvervoer.

In het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG) van juni 1979 is de Zuidelijke tak als toekomstige railverbinding opgenomen. In het streekplan is voorzien in een zuidelijke sporenligging ter plaatse van de kruising met de spoorlijn Amsterdam-Utrecht. Een station Diemen-Zuid is als te realiseren opgenomen. Een herziening van het streekplan ANZKG waarin mogelijk een kruisingstation wordt opgenomen is in voorbereiding en zal naar alle waarschijnlijkheid in 1987 worden vastgesteld.

Vervoerskundig is de Zuidelijke Ringspoorbaan van betekenis voor het lokale en interlokale vervoer van personen. Ramingen van de te verwachten vervoerstromen zijn verricht door de projectgroep Rail 4. Naar verwachting zullen er op een gemiddelde werkdag, op de diverse trajectdelen, tussen de 20.000 en 30.000 reizigers van de Zuidelijke Ringspoorbaan gebruik maken. Voor het interlokale vervoer van goederen en leegreizigersmaterieel is met name het traject tussen de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en het emplacement Watergraafsmeer van belang. Tevens vervult dit traject een waardevolle rol als omleidingsroute in geval van stremmingen.

Het alternatief B, waartoe de STA de minister heeft geadviseerd, voorziet niet in de verbindingssporen tussen de westelijke tak en de zuidelijke tak, noch tussen de westelijke tak en de spoorlijn Amsterdam CS-Utrecht. Ook ontbreekt vooralsnog de verbindingsboog tussen de westelijke tak en de Hemspoortunnel en een verbinding met het Westhavenwegemplacement. Dit betekent dat de westelijke en zuidelijke tak vooralsnog geen functie kunnen vervullen voor het goederenvervoer

Voor gedetailleerde informatie wordt verwezen naar hoofdstuk 4 (vervoersprognose reizigers vervoer) van de tracénota, welke gelijktijdig met dit plan ter visie heeft gelegen.

3.1.2. Geluidshinder.

In het rapport van de projectgroep Rail 4 is in hoofdstuk 8 de te verwachten geluidshinder behandeld. Hierbij is uitgegaan van de in de circulaire spoorweglawaai gehanteerde grenswaarde voor woningen. Het gehele traject valt binnen de stralen van 1500 m rond stations, waarvoor

een grenswaarde geldt van 65 dB(A). Overeenkomstig het door Amsterdam gevoerde beleid bij de vaststelling van het bestemmingsplan westelijke ringspoorbaan, zijn de bij de vaststelling van de zuidelijke tak betrokken gemeenten van mening dat de grenswaarde maximaal 60 dB(A) mag bedragen.

Inmiddels hebben de minister van Milieubeheer en de minister van Verkeer en Waterstaat overeenstemming bereikt over een regeling voor het spoorweglawaai. De gemaakte afspraken worden verder uitgewerkt in het Besluit Geluidhinder Spoorwegen.

Het ontwerp-besluit is eind 1985 voor advies naar de Centraal Raad voor de Milieuhygiëne gezonden. Het Besluit Geluidhinder Spoorwegen kan medio 1986 in werking treden. De beide ministers hebben afgesproken dat vooruitlopend op de regeling al zoveel mogelijk met de uitgangspunten ervan rekening moet worden gehouden. De regeling sluit zoveel mogelijk aan bij de regeling voor het wegverkeerslawaai. In het besluit wordt een voorkeurswaarde van 60 dB(A) aangegeven. Deze waarde gaat per 1 januari 2000 naar 57 dB(A).

Om te verzekeren dat te nemen maatregelen blijvend succes hebben, wordt een bepaling opgenomen die een nieuwe stijging moet voorkomen van geluidshinder door wijzigingen van spoorwegen. Het door de betrokken gemeenten voorgestane beleid van een grenswaarde van 60 dB(A) zal nu door het Besluit Geluidhinder Spoorwegen worden bevestigd. Met dit besluit wordt uitvoering gegeven aan de artikelen 105 en 106 van de Wet Geluidhinder.

Met deze wet wordt de geluidshinder, veroorzaakt door spoorwegen, ter plaatse van woningen en andere geluidgevoelige bebouwing en objecten aan normen gebonden. Onder deze andere geluidgevoelige bebouwing en objecten wordt verstaan:

a
- kleuterscholen;
- scholen voor voortgezet en lager onderwijs;
- algemene, categorale en academische ziekenhuizen;
- verpleegtehuizen;
- gebouwen voor sociaal-cultureel en maatschappelijk gebruik, niet zijnde inrichtingen in de zin van de Drank- en Horecawet of van het Besluit Recreatie-inrichtingen Wet geluidhinder;

b
- algemene en categorale psychiatrische ziekenhuizen;
- zwakzinnigeninrichtingen;
- inrichtingen voor zintuigelijk gehandicapten;
- medische kindertehuizen;
- sanatoria;

c kantoorgebouwen;

d terreinen die behoren bij gebouwen als bedoeld onder *b*, voor zover deze bestemd zijn of gebruikt worden voor de in die gebouwen gegeven zorg. De norm voor woningen bedraagt 60 dB(A). De norm voor de bebouwing die genoemd is onder *a* en *b*, bedraagt 55 dB(A). De norm voor kantoor bebouwing bedraagt 65 dB(A). De norm voor de terreinen

zoals bedoeld onder *d* bedraagt 60 dB(A). Deze norm moet worden getoetst aan het maatgevende geluidsniveau per etmaal, dit wil zeggen het geluidsniveau overdag of het geluidsniveau 's avonds + 5 dB(A) of het geluidsniveau 's nachts + 10 dB(A).

Wat betreft woonschepen en woonwagens zal worden gestreefd door afscherming van de spoorbaan de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken hoewel deze woonvormen in het Besluit Geluidhinder Spoorwegen niet worden aangemerkt als geluidgevoelige bebouwing.

Zodra de tracénota door de minister is vastgesteld, zullen definitieve berekeningen worden uitgevoerd, waarbij de door de Nederlandse Spoorwegen voorgenomen ritten met nachttreinen in de berekeningen worden betrokken. De norm van 60 dB(A) dient als randvoorwaarde voor de technische realisering. Aan de hand van nader akoestisch onderzoek zullen de daadwerkelijke te treffen voorzieningen worden bepaald. Daarbij uitgaande, dat de geluidwerende voorzieningen, voor zover mogelijk, aan de spoorbaan zelf worden aangebracht.

In aansluiting op het in de rapportage van de projectgroep Rail 4 gememoreerde onderzoek „geluidbelasting ten gevolge van de aanleg van de Zuidelijke Tak van de Ringspoorbaan te Amsterdam" zijn berekeningen verricht om de isofoonlijn voor een geluidshinder van 60 dB(A) te kunnen aangeven. Op de punten van deze lijn is de geluidshinder 60 dB(A). De lijn is berekend voor een zogenaamde vrijeveldsituatie zonder geluidscherm. Ter plaatse van bebouwing is de lijn niet correct, maar geeft slechts een indicatie over de zone waar de geluidshinder waarschijnlijk hoger is dan 60 dB(A). Een overzichtskaart waaruit blijkt welke woningen binnen de isofoonlijn van 60 dB(A) liggen, en waar derhalve maatregelen moeten worden getroffen, is aan het bestemmingsplan toegevoegd (bijlage VI).

3.2. Omschrijving van de plankaart.

De plankaart van het bestemmingsplan Zuidelijke Ringspoorbaan bestaat uit acht bladen schaal 1 : 2000 een overzichtstekening schaal 1 : 10000 (110–Z34–246) en een legenda (110–Z34–245).

Door de gemeenteraad van *Amsterdam* vast te stellen:

Blad 1 tek.nr. 295–Z34–08.	
Blad 2 tek.nr. 91–Z34–01.	
Blad 3 tek.nr. 91–Z34–02.	
Blad 4 tek.nr. 110–Z34–240	voor het deel liggende binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam.
Blad 5 tek.nr. 110–Z34–241	voor het deel liggende binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam.

Door de gemeenteraad van *Ouder-Amstel* vast te stellen:

Blad 4 tek.nr. 110–Z34–240	voor het deel liggende binnen de gemeente grenzen van Ouder-Amstel.
Blad 5 tek.nr. 110–134–240	voor het deel liggende binnen de gemeente grenzen van Ouder-Amstel.

Door de gemeenteraad van *Diemen* vast te stellen:
Blad 6 tek.nr. 110–Z34–242.
Blad 7 tek.nr. 110–Z34–243.
Blad 8 tek.nr. 110–Z34–244.

Als bijlage bij het plan zijn twee bladen schaal 1 : 5000 gevoegd met daarop de isofoonlijn, 60 dB(A) en 65 dB(A) tek.nr. 91Z34.03 en 110Z34.47.

3.2.1. Kaartblad 1 gemeente Amsterdam (van Johan Huizingalaan tot Schinkel, tek.nr. 295–Z34–08).

Het bestemmingsplan is noodzakelijk, daar het vastgestelde bestemmingsplan Westelijke Ringspoorbaan niet geheel voorziet in een ongelijkvloerse kruising tussen het spoor van de lijn Schiphol naar de Westelijke Ringspoorbaan met het spoor van de Zuidelijke Ringspoorbaan naar Schiphol.

3.2.2. Kaartblad 2 gemeente Amsterdam (van Schinkel tot Parnassusweg, tek.nr. 91–Z34–01).

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een viersporige spoorlijn twee sporen zijn reeds in exploitatie. In het plan is ruimte gereserveerd voor de aanleg van een stedelijk railstelsel. Ter hoogte van de Amstelveenseweg is een station voor de stedelijke raillijn of een tijdelijk NS-station mogelijk.
Tevens voorziet het plan in een ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn zuid naar west vice versa met de spoorlijn Schiphol naar de zuidelijke tak vice versa. De tijdelijkheid van een evenementenhalte Amsterdamseweg wordt onder andere bepaald door het tijdstip van aanleg van de ongelijkvloerse kruising ten behoeve van de zuid-westboog. Daarnaast is het mogelijk de gereserveerde boog. Daarnaast is het mogelijk de gereserveerde boog voor het stedelijk rail tussen westtak en zuidtak te berijden en een halte bij de Amstelveenseweg te realiseren. Momenteel is nog in studie, of deze railreservering door agglomeratievervoer zal worden gebruikt of door de NS voor regionaal vervoer.
Het bestemmingsplan Zuidelijke Ringspoorbaan is ten opzichte van het bestemmingsplan Buitenveldert een geringe uitbreiding van de bestemming spoorwegdoeleinden, maar blijft wat betreft de feitelijke aanleg van de sporen tussen de gescheiden rijbanen van de rijksweg A 10.

3.2.3. Kaartblad 3 gemeente Amsterdam (van Parnassusweg tot en met Europaboulevard, tek.nr. 91–Z34–02).

In aanvulling op de omschrijving bij kaart 2 voorziet het bestemmingsplan Zuidelijke Ringspoorbaan in de aanleg van de NS- en stedelijke railstations Amsterdam Zuid en RAI/Europaboulevard. De ontsluiting van Station RAI voor de diverse verkeerscategorieën zal, gelet op de ligging bij de Europaboulevard, geen problemen geven.

Een eventueel gelijktijdige aanleg van de Zuidelijke Ringspoorbaan en de railverbinding Amstelveen-Amsterdam maakt het mogelijk, een sporenligging te kiezen met een korte loopafstand tussen de stations RAI-NS en RAI-Amstelveenlijn. Studie naar de mogelijkheden tot verplaatsing van de op het baanlichaam gelegen eindlus tramlijn 4 heeft uitgewezen, dat een halte van lijn 4 onder het viaduct over de Europaboulevard goed te situeren is en dat een eindlus op maaiveld eveneens mogelijk is.

Voor het tracé-gedeelte liggend in de middenberm van de rijksweg A 10 (bladen 1, 2, 3, 4), van de Westelijke Ringspoorbaan tot de kruising met de rijksweg A 2, is het geluidseffect van de zuidelijke tak wel onderzocht, maar gezien de nauwelijks meetbare effecten is van rapportage afgezien. Het vigerende bestemmingsplan Buitenveldert voorziet in de aanleg van de Zuidelijke Ringspoorbaan.

3.2.4. Kaartblad 4 gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel (van Amstel tot en met kruising A 2, tek.nr. 110–Z34–240).

Het tracé-gedeelte tot de Amstel is voorzien in het bestemmingsplan Buitenveldert. Zowel een deel van de Amsteloverkruising als een deel van de oostelijke Amsteloever was niet bestemd. Tot de gemeentegrens tussen Amsterdam en Ouder-Amstel ligt de zuidelijke tak eveneens tussen de rijbanen van de rijksweg A 10.

Het bestemmingsplan voorziet in een aftakking van een stedelijke railverbinding aansluitend op een gelijkluidende bestemming in het bestemmingsplan Industriegebied Amstel 1977.

3.2.5. Kaartblad gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel (van kruisingen A 2 tot de Dolingadreef, tek.nr. 110–Z34–241).

Het bestemmingsplan gaat uit van een tracé in zuidelijke ligging als omschreven in de rapportage van de projectgroep Rail 4, alternatief 1A (Tracé-nota alternatief 6). Westelijk van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht heeft dit tot gevolg dat het tracé door de weilanden ten noorden van het volkstuinencomplex Dijkzicht loopt en het terrein van de Amsterdamse Golf Club doorsnijdt. Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een kruisingstation Bestemming VrIII. In hoofdstuk 2 is aangegeven welke motieven hieraan ten grondslag liggen en welke voorbehouden de gemeenten ten aanzien van het kruisingstation in acht wensen te nemen. In het bestemmingsplan is tevens de verbindingsboog zuidelijk tak-Utrechtselijn opgenomen. Realisering van deze boog is in zekere mate afhankelijk van de bouw van een eventueel kruisingstation.

Nadere studies over de functies van de ringspoorbaan voor stedelijk of agglomeratief openbaar vervoer zullen duidelijkheid moeten verschaffen over onder andere de diverse bogen (Hemboog, Zuid-westboog en Utrechtseboog). De Utrechtseboog blijft derhalve als planologische reservering opgenomen.

Hoewel het gebied niet als een uniek natuurgebied behoeft te worden beschouwd, dienen de effecten op het bestaande milieu zo veel mogelijk beperkt te blijven door een zorgvuldige werkwijze bij de aanleg en door een afgewogen inrichtingsplan voor de resterende deelgebieden, welke als gevolg van de doorsnijding bij de zuidelijke variant ontstaan.

Studies naar de gevolgen en mogelijkheden van een Olympisch stadion bij de metrohalte Strandvliet in samenhang met de wens, de aantasting (versnippering) van het groengebied zo minimaal mogelijk te doen zijn, hebben als voorlopig resultaat, dat de zogenaamde korte goederenboog, als vervanging van de huidige goederenboog door Duivendrecht, onder een geringere hoek en met een krappere boogstraal onder de bestaande spoorbaan naar Utrecht zou kunnen worden gevoerd. De ter plaatse aanwezige groenvoorzieningen maken thans deel uit van het (niet openbare) golfterrein. Compensatie van deze groenvoorzieningen hoeft niet plaats te vinden, gezien de plannen van de gemeente Ouder-Amstel tot het uitvoeren van een groenwijkpark ten noordoosten van de spoorkruising bij Duivendrecht.

De aan de Rijksstraatweg gelegen RK kerk valt buiten de grenzen van het bestemmingsplan. Er wordt vanuit gegaan dat de kerk en het gebruik ervan gehandhaafd kan blijven. Als gevolg van de spoorwegwerken dient wel een deel van de bebouwing aan het eind van de Rijksstraatweg te worden geamoveerd, niet zozeer vanwege het spoorwegtracé zelf als wel vanwege de als gevolg van het spoorwegtracé noodzakelijke verlegging van de verbindingsweg Rijksstraatweg-Dolingadreef en de daarnaast liggende watergang. In afwijking van het plan zoals dat ter visie heeft gelegen, is de bestemming verkeersdoeleinden railvervoer circa 15 m in zuidelijke richting verschoven ter plaatse van de RK kerk in Duivendrecht. Deze zuidelijker gelegen sporenligging is overeenkomstig het door de Raad van de Waterstaat ter visie gelegde tracé. Als gevolg van deze verschuiving is het mogelijk geworden, de woningen aan de Meidoornstraat en enkele panden aan de Rijksstraatweg te handhaven en derhalve buiten het bestemmingsplan te houden.

Tevens heeft de stationsbestemming VrIII in zowel westelijke als oostelijke richting een uitbreiding ondergaan om een perronlengte van 340 m met toegangspartijen mogelijk te maken.

De ontsluitingsmogelijkheden van het kruisingstation Duivendrecht zijn nog onderwerp van studie. Wel is reeds uitgesproken de vereiste auto-ontsluiting in het noordwestkwadrant te laten plaatsvinden. Planologisch zal dit moeten worden ingepast door middel van een herziening van het bestemmingsplan Industriegebied Amstel 1977. In de drie andere kwadranten zal de nadruk liggen op toegangen voor fietser en voetganger. Vanuit het noordoostkwadrant (Duivendrecht) kunnen fietser en voetganger via de Rijksstraatweg het station bereiken. Vanuit het zuidoostkwadrant (Venserpolder) wordt gestreefd naar twee toegangen.

Het metrostation Strandvliet is vanuit de Venserpolder bereikbaar voor fietser en voetganger en zal ook vanuit het zuidwestkwadrant (Zwartelaantje) voor dit verkeer bereikbaar zijn. Vanaf deze passage van de spoorlijnen is een fietsverbinding naar het kruisingstation mogelijk

langs de westzijde van de spoorbaan naar Utrecht en langs de westzijde van de zogenaamde korte goederenboog. Deze laatste kan het centrale deel van de Golflinks ontsluiten.

Binnen het bestemmingsplan is voorzien in de aanleg van een goederenaansluiting naar industriegebied Amstel I en II. Het bestemmingsplan biedt de ruimte om de aftakking aan de zuidzijde als de noordzijde te laten plaatsvinden. Voor de aansluiting op het bestaande goederenspoor langs de Spaklerweg behoeft wel het bestemmingsplan Industriegebied Amstel 1977 te worden herzien.

De Nederlandse Spoorwegen overwegen echter, bij de aanleg van de Zuidelijke Ringspoorbaan de spooraansluiting naar de bestaande raccordementsporen op te heffen.

3.2.6. Kaartblad 6 gemeente Diemen (van station Venserpolder tot Sportpark De Diemen, tek.nr. 110–Z34–242).

In dit tracé-gedeelte zijn de bestaande metrostations Venserpolder en Diemen Zuid opgenomen. Tevens voorziet het bestemmingsplan in de aanleg van een NS-station Diemen Zuid.

In het bestemmingsplan is uitgegaan van een ligging oostelijk van de Gooiseweg. Ter vergroting van de bereikbaarheid zal het station vanuit het westen via een voetgangersbrug over de Gooiseweg toegankelijk worden gemaakt.

In de paragraaf Algemene omschrijving van hoofdstuk 3.0 is reeds aangegeven dat voor het traject op grondgebied van de gemeente Diemen vooralsnog wordt volstaan met de aanleg van twee doorgaande sporen, voor reizigersverkeer. Ter plaatse van Diemen Zuid is door de aanwezigheid van een staartspoor ten behoeve van eventueel te Diemen Zuid eindigende reizigerstreinen en een wachtspoor ten behoeve van het (goederen)treinverkeer op de verbindingsbaan sprake van vier-sporen.

Een reservering voor een stedelijke raillijn van het metrostation Diemen Zuid naar Diemen Centrum is in het bestemmingsplan buiten beschouwing gelaten (zie ook 3.1.1). Ter hoogte van het industriegebied Verrijn Stuart zal als gevolg van de aanleg van de eerste fase de Venserweg moeten worden verplaatst.

Technische voorzieningen over een lengte van circa 315 m maken het mogelijk dat deze verschuiving beperkt kan blijven, waardoor ook amovering van opstallen kan worden voorkomen.

3.2.7. Kaartblad 7 gemeente Diemen (van knoop Diemen tot en met kruising A1, tek.nr. 110–Z34–243).

In dit tracé-gedeelte is rekening gehouden met een ongelijkvloerse aansluiting op de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort. De verbindingsboog ligt ten noorden van Sportpark De Diemen en is overeenkomstig de reservering in het bestemmingsplan Groengebied de Diem.

De ontsluiting van de door spoorlijnen omsloten geïsoleerde driehoek in de Diemerpolder voor voetgangers vanuit Diemen Centrum is de

goederenboog naar de Watergraafsmeer de spoorbaan naar Amersfoort kruist. Om de gewenste ontsluiting van het gebied te verbeteren en een relatie tussen de bebouwing van Diemen en het sportpark de Diemen mogelijk te maken is op kaartblad 6 een viaduct (VrII) in de spoorboog tussen de lijn naar Amersfoort en de Ringspoorbaan mogelijk.

De ongelijkvloerse sporenkruising komt tussen de Gaasperdammerweg en de Diem.

Als gevolg van deze ongelijkvloerse spooraansluiting en mede als gevolg van de te reserveren spoorverdubbeling tussen Weesp en Diemen zal aan weerszijden van de spoorbaan een overschrijding van de huidige bestemmingsplangrenzen plaatsvinden.

Ter hoogte van de rijksweg A1 zal amovering van enige opstallen noodzakelijk zijn.

Het noodzakelijke hoge baanlichaam van de ongelijkvloerse kruising is uit landschappelijke overwegingen zo zuidelijk mogelijk van de Diem gesitueerd.

De genoemde vrije kruising is in verband met zettingstijden van het grondwerk bepalend voor de totale uitvoeringstermijn van het spoorwegproject.

3.2.8. Kaartblad 8 gemeente Diemen (van rijksweg A1 tot gemeentegrens met Muiden, tek.nr. 110–Z34–244).

Dit tracé-gedeelte betreft de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort. Het bestemmingsplan voorziet in spoorverdubbeling en de aanzet tot een ongelijkvloerse kruising van de sporen richting Ringspoorbaan.

Als gevolg van de spoorverdubbeling dienen in de gemeente Muiden op wiens grondgebied de kruising met het Amsterdam-Rijnkanaal ligt en in de gemeente Weesp aanvullende planologische maatregelen te worden getroffen.

4.0. Bestemmingen.

Verkeersdoeleinden.

Railvervoer I.

Op de plankaart is het terrein aangegeven, bestemd voor spoorwegaanleg waarop een sporenstelsel kan worden gerealiseerd op aarden baan.

Onder deze categorie worden tevens begrepen paden, wegen, scheepvaartwegen, waterlopen, bermen, keermuren en geluidschermen en duikers. Bij watergangen en duikers ten behoeve van de waterhuishouding dienen de afmetingen in overleg met het desbetreffende waterschap te worden bepaald.

Railvervoer II.

Op de plankaart is het terrein aangegeven, bestemd voor spoorwegaanleg waarop een sporenstelsel kan worden gerealiseerd op viaduct.

Onder deze categorie wordt tevens begrepen de voorzieningen voor weg- en tramverkeer onder of over het sporenstelsel en voorzieningen voor waterverkeer onder het sporenstelsel. Bij deze kruisingen met wegen en scheepvaartwegen zijn de bestaande afmetingen en het verkeersgebruik uitgangspunt voor de dimensionering van de viaducten.

Voorts worden onder deze categorie begrepen ongelijkvloerse kruisingen van spoorlijnen onderling, voorzieningen voor de toegang tot de stations en de voorzieningen genoemd onder bestemmingscategorie I.

Railvervoer III.

Op de plankaart is het terrein aangegeven bestemd voor spoorwegaanleg waarop een sporenstelsel kan worden gerealiseerd op aarden baan en op viaduct en de daarbij behorende stations voor de Nederlandse Spoorwegen en stedelijk rail.

Onder deze categorie wordt tevens begrepen alle voorzieningen genoemd onder de categorieën I en II.

5.0. Nadere aanduidingen.

Het tracé van de zuidelijke tak kruist diverse waterkeringen.

Ter plaatse van deze waterkringen zijn op de plankaart zones van circa 10 m aangegeven.

6.0. Kabels en leidingen.

Gesteld kan worden dat diverse bestaande tracés ter plaatse van de spoorbaan zullen moeten worden aangepast. Voor het overgrote deel zullen dat verleggingen in of naast te bouwen viaducten zijn.

Voor het Ringspoorbaan-tracé ten westen van de rijksweg A2 zullen de werkzaamheden aan de ondergrondse infrastructuur minder ingrijpend zijn dan ten oosten van de rijksweg A2.

Het laat zich namelijk aanzien dat hier niet alleen solitaire tracés, maar ook kabel- en leidingstroken, voor het gecombineerd onderbrengen van kabels en leidingen, moeten worden aangepast ten gevolge van de zuidelijke tak van de Ringspoorbaan.

In overleg met de nutsbedrijven en gemeentelijke diensten zullen tijdig de nodige oplossingen moeten worden gezocht.

Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de kosten voor verleggingen e.d. van kabels en leidingen ten behoeve van de zuidelijke tak ook in de kosten voor de zuidelijke tak worden opgenomen

7.0. Economische uitvoerbaarheid.

De werken zullen worden uitgevoerd door de NV Nederlandse Spoorwegen.

Terreinen, vereist voor de aanleg, voor zover nog niet in het bezit van de NS, zullen door haar worden verworven op grond van de Spoorwegwet.

De kosten van voorbereiding en van aanleg, alsmede alle werken, voortvloeiende uit deze aanleg en andere maatregelen tegen geluidshinder, handhaving van de waterhuishouding, en openbare werken en omleggen van kabels en leidingen zullen door of voor rekening van de NS dienen te worden uitgevoerd.

Tussen de gemeenten en de NV Nederlandse Spoorwegen zal een overeenkomst worden gesloten waarin de regelingen worden getroffen ter zake van eventuele door derden te lijden schade.

8.1. Ter voldoening van het in art. 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening voorgeschreven bestuurlijk overleg is het concept-ontwerp-bestemmingsplan namens de drie betrokken gemeentes toegezonden aan:

1 de Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland;
2 de Dienst gebouwen e.d. directie Noord-Holland Minister van Defensie;
3 de inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in Utrecht en Noord-Holland;
4 de inspecteur van de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu;
5 de inspecteur van de Volkshuisvesting;
6 de hoofdingenieur-directeur van de Provinciale Waterstaat Noord-Holland;
7 de Kamer van Koophandel, en Fabrieken voor Amsterdam;
8 de rijksconsulent voor Handel Ambacht en Diensten;
9 de NS Nederlandse Spoorwegen;
10 het Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie;
11 de directeur van het Provinciale Elektriciteitsbedrijf Noord-Holland;
12 de Rijksverkeersinspectie;
13 de NV Nederlandse Gasunie;
14 het Directoraat-generaal van het verkeer;
15 het Hoogheemraadschap Rijnland;
16 het College van Burgemeester en Wethouders van Muiden;
17 het College van Burgemeester en Wethouders van Weesp;
18 het Landbouwschap, Gewestelijke Raad voor Noord-Holland;
19 de directeur van het Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord-Holland;
20 de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat Noord-Holland;
21 het Hoogheemraadschap Amstel/Gooiland;
22 het Waterschap Drecht en Vecht;
23 de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolder;
24 het Hoogheemraadschap Amstelland;
25 het Dagelijks Bestuur stadsdeelraad Osdorp;
26 het Groengebied Amstelland;
27 de Landinrichtingscommissie Amstelland.

Met betrekking tot de uitkomsten van het overleg wordt medegedeeld, dat van de hiervoor genoemde instanties gedurende de periode van vooroverleg van 17 juni tot 19 juli 1985 de volgende reacties zijn ontvangen.

De instanties genoemd onder 2, 8, 10, 11, 16, 18, 19, 21, 25 en 27 hebben schriftelijk medegedeeld, geen op- of aanmerkingen te hebben.

De instantie genoemd onder 15 heeft geen gebruik gemaakt van de gelegenheid, op- of aanmerkingen te maken.

De reacties van de instanties genoemd onder 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 12, 13, 14, 17, 20, 22, 23, 24 en 26 geven aanleiding tot het volgende commentaar:

De Provinciale Planologische Dienst (1).

Adressant stemt in principe in met de voorgenomen plannen.

- Tevens wordt medegedeeld, in principe medewerking te willen verlenen aan de gekozen snelle procedure in verband met de vereiste realisering voor de mogelijke Olympische Spelen.
- Als knelpunt wordt echter ervaren dat er nog geen duidelijkheid is inzake de uitvoering van de plannen. Gedoeld wordt op het ontbreken van een tracé-nota, het niet bekend zijn van de exacte ligging van de sporen en het ontbreken vn de besluitvorming over de financiering van de uitvoering.
- Meer duidelijkheid wordt gevraagd over de afstemming van de tracé-nota met de bestemmingsplanprocedure.
- Nadere toelichting wordt gevraagd over de betekenis van de zuidwestboog in relatie tot de door de STA voorgestelde variant en de onduidelijkheid, hoe kan worden voorzien in een tijdelijke halte bij de Amstelveenseweg op de plaats waar de ongelijkvloerse aansluiting ten behoeve van de zuidwestboog wordt gedacht,
- Op grond van de vervoerswaarde wordt de realisering van een kruisingstation Duivendrecht gewenst,
  Aangedrongen wordt op tijdige overeenstemming omtrent dit station alvorens het bestemmingsplan vast te stellen.
- Gevraagd wordt in de toelichting meer informatie te verschaffen over de ontsluiting van de stations Duivendrecht RAI en Diemen-Zuid.
- Gevraagd wordt, aangezien het hoofdstuk geluidshinder wordt onderschreven, maatregelen te treffen opdat de geluidwerende voorzieningen ook daadwerkelijk getroffen zijn op het moment van ingebruikname van het spoor.
- Voorgesteld wordt, de lijst van de doorsneden of aangrenzende bestemmingsplannen aan te vullen.
- Bezwaar wordt gemaakt tegen het opnemen van niet te amoveren bebouwing in Duivendrecht in de bestemming Verkeersdoeleinden railvervoer.
- De gehanteerde wijze van meten, zoals weergegeven in de voorschriften (art. 2, lid 2, en art. 3 lid 3), stuit op bezwaren. Voorgesteld wordt, een maatvoering ten opzichte van gemiddeld maaiveld.

In overweging wordt gegeven, de hoogte van gebouwen en dergelijke te meten ten opzichte van het ter plaatse liggende spoor. Voor viaducten zou een aparte hoogteregeling ten opzichte van maaiveld moeten worden aangegeven.

Ter beantwoording wordt het volgende opgemerkt.

- De geuite principe-bereidheid ten aanzien van zowel de plannen als de gekozen procedure voor dit bovengemeentelijke project Burgemeester en Wethouders welkom.
- Er is inderdaad nog geen duidelijkheid verschaft over de tracé-keuze en de financiering. Het in serie schakelen van de procedures; eerst de tracé-nota door de minister, gevolgd door de bestemmingsplanprocedure, sluit uit, dat indien een positieve beslissing wordt genomen over de Amsterdamse kandidatuur van de Olympische Spelen, de infrastructurele voorzieningen ten behoeve van diezelfde Olympische Spelen tijdig zijn te realiseren. Derhalve is gekozen voor een parallel procedure, analoog aan de bij de Westelijke Ringspoorbaan gevolgde procedure. Hierbij wordt er van uitgegaan dat de Eerste tervisielegging van de tracé-nota medio oktober 1985 zal plaatsvinden. De te volgen procedure voor de tracé-nota kan resulteren in de vaststelling door de minister van deze nota medio oktober 1986. In de door ons voorgestane procedure wordt er van uitgegaan, dat Gedeputeerde Staten het bestemmingsplan medio oktober 1986 zullen goedgekeuren. Duidelijk zal zijn dat uitstel van het ministeriële besluit ten aanzien van de tracé-nota zijn repercusies zal hebben voor de besluitvorming rond het bestemmingsplan. Burgemeester en Wethouders hebben echter goede hoop dat een en ander kan slagen aangezien de minister reeds heeft aangekondigd in principe aan de plannen medewerking te verlenen en de beslissing over de kandidatuur van Amsterdam voor de Olympische zomerspelen 1992 eveneens in oktober 1986 haar beslag zal krijgen.
- De begrenzingen van de in het bestemmingsplan genoemde bestemmingen bieden naar de mening van Burgemeester en Wethouders voldoende ruimte voor eventuele verschuivingen in de sporenligging. Echter niet in die mate, dat bij voorbeeld een tracé in noordelijke ligging bij Duivendrecht op basis van dit bestemmingsplan kan worden gerealiseerd.
- De verbindingsboog tussen westtak en zuidtak maakt geen deel uit van het advies van de Stuurgroep Amsterdam (STA). Bij de opzet van het bestemmingsplan zijn Burgemeester en Wethouders er van uitgegaan dat een stedelijk railstelsel op de ringbaan mogelijk blijft. In het kader van dit bestemmingsplan wordt buiten beschouwing gelaten, of een stedelijk of agglomeratief of regionaal stelsel zal worden aangelegd. Ten tijde van het schrijven van het concept-ontwerp is uitgegaan van diverse opties met betrekking tot locaties voor een Olympisch stadion. In dit kader is de mogelijkheid van een evenementenhalte bij de Amstelveenseweg opgenomen, als extra halte in de lijn Schiphol, Zuid, RAI. De tijdelijkheid van een dergelijke halte wordt onder andere bepaald door het tijdstip van aanleg van de ongelijkvloerse kruising ten behoeve van de zuid-westboog. Daarnaast is het mogelijk, de

gereserveerde boog voor het stedelijk rail tussen westtak en zuidtak te berijden en een halte bij de Amstelveenseweg te realiseren. Momenteel is nog in studie of deze rail-reservering door agglomeratievervoer zal worden gebruik of door de NS voor regionaal vervoer. De bestemming VrIII ten behoeve van stations zal worden verruimd tot en met het viaduct over de Amstelveenseweg.

- Ter beantwoording van de vragen met betrekking tot het kruisingstation Duivendrecht en de ontsluiting wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van Groengebied Amstelland (nr. 26);
- De ontsluiting van Station RAI voor de diverse verkeerscategorieën zal gelet op de ligging bij de Europaboulevard geen problemen geven. Een eventueel gelijktijdige aanleg van de Zuidelijke Ringspoorbaan en de railverbinding Amstelveen-Amsterdam maakt het mogelijk, een sporenligging te kiezen met een korte loopafstand tussen de stations RAI- NS en RAI Amstelveenlijn. Als gevolg hiervan vindt nog wel studie plaats over de mogelijkheden tot handhaving of verplaatsing van de op het baanlichaam gelegen eindlus van tramlijn 4.
- De ontsluiting van Station Diemen-Zuid is identiek aan de bestaande ontsluiting van het metrostation Diemen-Zuid, met als toevoeging een voetgangersbrug over de Gooiseweg, gelegen tussen de NS-sporen.
- Burgemeester en Wethouders zijn met adressant van mening dat de geluidwerende voorzieningen daadwerkelijk dienen te zijn getroffen op het moment van ingebruikname van het spoor.
- Het hoofdstuk geluidshinder is uitgebreid met normen voor ruimten waarin bijzonder geluidgevoelige activiteiten plaatsvinden, zoals scholen en medische instellingen. Tevens is aangegeven, dat definitieve berekeningen dienen te worden uitgevoerd zodra de minister de tracénota heeft vastgesteld. De door de adressant gegeven aanvulling op de lijst van doorsneden of aangrenzende bestemmingsplannen zal worden verwerkt. Daarnaast zal de lijst worden gecompleteerd met het uitbreidingsplan Industriegebied Amstel 1961.
- De op de plankaart aangegeven bestemming bij de kern Duivendrecht behelst het wegbestemmen van de daar aanwezige woningen. Niet zozeer vanwege het spoorwegtracé zelf als wel vanwege de als gevolg van het spoorwegtracé noodzakelijke verlegging van de verbindingsweg Rijksstraatweg-Dolingadreef en de daarnaast liggende watergang. Indien bij de uiteindelijke tracékeuze blijkt dat bij voorbeeld de laatste woningen aan de Meidoornstraat gehandhaafd kunnen blijven, zal de bestemmingsplangrens worden aangepast.
- De gehanteerde wijze van meten is inderdaad geen gebruikelijke methode. Traditionele omschrijvingen zijn niet toegesneden op het scala van variabelen die in dit plan voorkomen. Ook de door adressant voorgestane wijze van meten, namelijk vanaf bovenkant, spoorstaaf biedt onvoldoende houvast indien bij voorbeeld een stationsgebouw wordt opgericht gedeeltelijk op aardenbaan, gedeeltelijk onder een viaduct en waar vervolgens sporen op drie niveaus elkaar kruisen. Ook een wijze van meten ten opzichte van gemiddeld maaiveld biedt geen

oplossing. De door ons gekozen wijze van meten achten wij, binnen het kader van dit bestemmingsplan, de meest pragmatische oplossing. Als nadere definitie van het stavlak kan gezegd worden, dat gemeten wordt vanaf het punt van waaruit de bebouwing in verticale zin visueel waarneembaar is.

Inspectie van de Ruimtelijke Ordening in Utrecht en Noord-Holland (3).

Adressante acht de aanleg van de voorgestane railverbinding een goede en logische zaak. Zij vraagt zich af, of bij Duivendrecht niet direct de bestemming VrIII (station) kan worden gegeven.

Ter beantwoording wordt verwezen naar de antwoorden op reactie van Groengebied Amstelland en de Rijksdienst IJsselmeerpolders (23 en 26).

Inspectie van de Volksgezondheid (4).

Adressante onderschrijft de gekozen grenswaarde van 60 dB(A) en benadrukt de noodzaakte de norm ook formeel te regelen en niet te volstaan met een vermelding in de toelichting.
Gelet op de ervaring bij het bestemmingsplan Westelijke Ringspoorbaan, waarin de normen eveneens niet formeel waren opgenomen, wordt het nalaten van een formele regeling niet verantwoord geacht.

Ter beantwoording wordt verwezen naar het antwoord aan de Provinciale Waterstaat (6) en de Nederlandse Spoorwegen (9) en de gewijzigde tekst van onderdeel 3.1.2.

Inspecteur van de Volkshuisvesting (5).

- inspecteur merkt op dat, aangezien op blad 9 van de plankaart geen bestemmingsgrens voorkomt, de zinsnede „blijkens de daarop voorkomende verklaring" in lid 8 van art. 1 van de voorschriften beter geschrapt kan worden.
- Verder beveelt hij aan de term „stavlak" in art. 2, lid 2, van de voorschriften te verduidelijken.
- Tot slot wordt opgemerkt dat de zinsnede „in het eerste lid" in lid 2 van art. 4 slechts van toepassing is op sublid 1*a* en daarom moet worden gewijzigd in: „in het eerste lid, onder *a*".

Deze opmerkingen zullen in de voorschriften worden verwerkt. De term „stavlak" in art. 2, lid 2, van de voorschriften komt ook aan de orde bij de reactie van de Provinciale Planologische Dienst (nr. 1). Deze term is in de voorschriften verduidelijkt.

Hoofdingenieur-Directeur van de Provinciale Waterstaat (6).

- In zijn reactie geeft de adressant aan, in te stemmen met de grenswaarde voor de geluidbelasting van 60dB (A) voor woningen en beveelt aan, een nadere specificatie te geven voor andere geluidgevoelige bestemmingen en de te hanteren binnenwaarden, indien afscherming onvoldoende blijkt en de buitenwaarden worden overschreden.
- Verzocht wordt, na te gaan, of deze normen in de voorschriften kunnen worden opgenomen.
- Opgemerkt wordt dat de omschrijving van de bestemming railvervoer I op blz. 4 van de toelichting onvoldoende waarborg biedt voor de waterhuishoudkundige belangen.

Ter beantwoording wordt het volgende opgemerkt.
- Zoals bij de reactie van de Provinciale Planologische Dienst (1) is opgemerkt, is de paragraaf 3.1.2, Geluidhinderds in de toelichting uitgebreid met normen voor andere geluidgevoelige bestemmingen en voor de binnenwaarden indien de vereiste gevelwaarde wordt overschreden. Daarbij is gestipuleerd dat definitieve berekeningen van de geluidshinder moeten plaatsvinden na vaststelling van de tracé-nota. De juridische waarde van normen voor geluidshinder in de planvoorschriften wordt betwijfeld, gezien het bestaan van milieuwetgeving. Indien afwijkende wetgeving voor het spoorweglawaai wordt vastgesteld, zouden deze normen zeker worden ontkracht. Bij de beantwoording van de reactie van het Waterschap Drecht en Vecht (22) wordt ingegaan op het veilig stellen van de waterhuishoudkundige belangen in de bestemming railvervoer I.

Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam (7).

De kamer geeft blijk van instemming met het voorontwerp-bestemmingsplan en verzoekt voor het kruisingstation bij Duivendrecht de bestemming VrIII op de plankaart aan te geven.

Ter beantwoording wordt verwezen naar het antwoord op de reactie van Groengebied Amstelland (26) waarin is aangegeven dat het kruisingstation zal worden opgenomen zodra een convenant is bereikt tussen de NS en de drie gemeenten.

NV Nederlandse Spoorwegen (9).

- Zij Adressante vraagt ten aanzien van kaartblad 5 de bestemmingsplangrenzen aan te passen zodat de steunbermen binnen de plangrens vallen.
- Zij deelt mede dat het technisch mogelijk is gebleken de bouwgrens ter hoogte van de RK kerk te Duivendrecht van 5 m te vergroten tot 20 m. De plangrens zou hierdoor kunnen worden aangepast.
- Zij vraagt om aanpassing van de plankaart blad 5 zodanig dat het kruisingstation met VrIII wordt aangeduid.

- Zij geeft in overweging, de plangrens ter hoogte van metrostation Venserpolder samen te laten vallen met de gemeentegrens van Amsterdam met Ouder-Amstel en Diemen.
- Zij stelt dat op de plankaart blad 8 de bestemmingsplangrens weliswaar zo is aangegeven, dat toekomstige spoorverdubbeling mogelijk is, maar dat de sterk verouderde ondergrond de sporenligging van voor 1972 weergeeft.
- Zij vraagt de toelichting op een aantal punten aan te passen.
- Zij zegt uit te gaan van de in de circulaire spoorweglawaai gehanteerde grenswaarde voor woningen. Het gehele project valt binnen de zogenaamde stationssituatie waarvoor een grenswaarde is gesteld van 65dB (A).

Ter beantwoording wordt het volgende opgemerkt.

- Kaartblad 5 zal worden aangepast, zodat ook steunbermen, net als op de overige bladen, binnen de bestemmingsplangrenzen komen te liggen
- Totdat de tracé-vaststelling definitief vorm heeft gekregen, wordt de verschuiving met 15 m naar het zuiden ter plekke van de RK kerk en de Meidoornstraat weliswaar positief gewaardeerd, maar vooralsnog voor kennisgeving aangenomen. (Zie ook het antwoord aan de Provinciale Planologische Dienst (1), waar gesproken wordt over het verleggen van de verbindingsweg en watergang tussen de Rijksstraatweg en de Dolingadreef). De aanpassing van de plankaart aan de zuidwestzijde van het kruisingstation zal wel worden verwerkt om de verschuiving van de sporen naar het zuiden mogelijk te maken.
- De suggestie om de plangrens samen te laten vallen met de gemeentegrens wordt door Burgemeester en Wethouders niet overgenomen.
- De sterk verouderde ondergrond van plankaart blad 8 kan inderdaad tot misverstanden leiden. Het niet voorhanden zijn van een geactualiseerde ondergrond is hier debet aan. We hopen door het vermelden van deze opmerking de misverstanden tot een minimum te beperken.
- De door adressante gevraagde tekstaanpassingen van de toelichting zijn goeddeels verwerkt. Het door de NS gestelde met betrekking tot de geluidshinder strookt niet met het door Amsterdam gevoerde en het door de drie betrokken gemeentes te voeren beleid. Het hoofdstuk geluidshinder (punt 3.1.2) zal worden aangevuld met een nadere omschrijving, waardoor niet alleen voor woningen maar ook voor ruimten waarin bijzonder geluidgevoelige activiteiten plaatsvinden, de normen worden weergegeven.

Rijksverkeersinspectie (12).

- Adressante dringt aan op wederzijdse overeenstemming van toelichtende en bindende onderdelen met de tekst van de tracé-nota.
- Adressante stelt diverse tekstuele wijzigingen c.q. aanvullingen voor.

- Gelet op het vigerende beleid wordt bezwaar gemaakt tegen het hanteren van de norm 60 dB(A) als randvoorwaarde. De formeel geldende of nader tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeengekomen regeling ter bestrijding van spoorweglawaai zal als norm dienen voor de te treffen maatregelen en de daaruit voortvloeiende kosten.
- Lasten als gevolg van strengere normen zullen niet voor rekening van de NS of het rijk kunnen komen.
- Adressante heeft ernstige moeite met het ontbreken van de bestemming VrIII ter plaatse van de kruising Duivendrecht.
- Ten behoeve van de toegankelijkheid van het station worden aanvullende planologische maatregelen ten behoeve van toeleidende infrastructuur noodzakelijk geacht.

Ter beantwoording wordt het volgende opgemerkt.

- Als gevolg van de keuze tot parallelschakeling van bestemmingsplan- en tracé-notaprocedure, zoals weergegeven in onderdeel 2.0 en in onderdeel 8.0 bij de beantwoording van de reactie van de Provinciale Planologische Dienst (1), was het concept-ontwerp-bestemmingsplan al in procedure op het moment dat met het schrijven van de tracé-nota een aanvang is genomen. Voor afstemming van toelichtende en bindende onderdelen is tot nu toe uitgegaan van de projectnota. Bij ontvangst van de definitieve tracé-nota zullen zo nodig aanpassingen worden aangebracht.
- Diverse voorgestelde tekstuele wijzigingen zijn verwerkt.
- Zolang niet door middels van een algemene maatregel van bestuur helderheid wordt verschaft over de in de Wet geluidhinder bedoelde normen voor spoorweglawaai, zijn de betrokken gemeenten van mening, vooralsnog te moeten aandringen op geluidwerende voorzieningen uitgaande van de grenswaarde 60 dB(A). Tevens verwijzen Burgemeester en Wethouders naar de nieuwe tekst van onderdeel 3.1.2 en de beantwoording van de reactie genoend onder 4, 6 en 9.
- De bestemming VrIII ten behoeve van een kruisingstation zal worden opgenomen zodra overeenstemming is bereikt over de door adressante genoemde specifieke voorwaarden.
- De uitermate korte voorbereidingstijd voor het bestemmingsplan als gevolg van de noodzaak, het plan in oktober 1985 ter visie te leggen, heeft overeenkomstig het gestelde in onderdeel 2.0 tot de nodige beperkingen geleid. Aanvullende planologische maatregelen zullen vereist zijn voor de invulling van de kwadranten rond het kruisingstation.

NV Nederlandse Gasunie (13).

Adressante vraagt nader overleg omtrent de consequenties en eventueel te treffen maatregelen voor twee leidingen welke bij de in het bestemmingsplan voorziene werken zijn betrokken.

Ter beantwoording wordt opgemerkt, dat de tracés van de aangegeven leidingen bij Burgemeester en Wethouders bekend zijn en dat de NV Nederlandse Spoorwegen, onder wier directie de werken zullen worden uitgevoerd, eveneens van het schrijven van de NV Nederlandse Gasunie op de hoogte zal worden gesteld, zodat tijdig met het rayonkantoor van de Gasunie contact kan worden opgenomen.

Directoraat-generaal van het verkeer (14).

- Adressant stelt dat strengere normen voor geluidwerende maatregelen, anders dan in de circulaire spoorweglawaai en de daaruit voortvloeiende kosten, niet voor rekening van de NS of het rijk komen.
- Een kanttekening wordt geplaatst bij aanname dat alle kosten van aanleg voor rijksrekening zullen komen. Een gerechtelijk uitspraak over het zogenaamde contract 1954 zal consequenties hebben voor de Zuidelijke Ringspoorbaan.
- De hoop wordt uitgesproken dat tijdig overeenstemming wordt bereikt tussen de betrokken gemeenten en de NS (zogenaamde convenant), zodat de bestemming VrIII ten behoeve van een kruisingstation wordt opgenomen.

- Ter beantwoording wordt opgemerkt dat wat betreft de normen geluidwerende maatregelen wordt verwezen naar het gewijzigde onderdeel 3.1.2 en de beantwoording van de reacties genoemd onder 4, 6 en 9.
- Het bestaan van het contract 1954 is Burgemeester uiteraard bekend. Zolang deze zaak onder de rechter is, achten wij het niet opportuun, hier uitspraken over te doen.
- Zodra overeenstemming is bereikt tussen de NS en de gemeente zal het desbetreffende convenant als bijlage worden toegevoegd.

College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Weesp (17).

Het college geeft aan dat de topografische ondergrond die is gebruikt voor kaartblad 8, niet in overeenstemming is met de huidige situatie.

Ter beantwoording wordt verwezen naar het antwoord op de reactie van de NS (9). De situering van de bestemming is juist. Het is echter niet mogelijk, op korte termijn een actuele ondergrond bij dit kaartblad toe te passen.

Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat Noord-Holland (20).

- Adressant acht een aantal verouderde ondergronden die voor de plankaarten zijn gebruikt, niet bevordelijk voor de leesbaarheid.
- Stelt voor, in art. 3, lid 1, het begrip „scheepvaartwegen" toe te voegen.

- Stelt voor, in art. 3, lid 1, de woorden „alsmede voor" te schrappen om niet de indruk van een dubbelbestemming te vestigen. Op grond van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening zou namelijk een rangorde moeten worden aangegeven tussen diverse vormen van infrastructuur (scheepvaartwegen, rijkswegen en spoorwegen), hetgeen niet op verantwoorde wijze mogelijk is.

Ter beantwoording wordt opgemerkt, dat:
- erkend wordt, dat de ondergronden niet op alle plankaarten van recente datum zijn (zie ook de beantwoording van de reacties genoemd onder 9 en 17);
- de voorschriften op de door adressant voorgestelde wijze zijn gewijzigd.

Waterschap Drecht en Vecht (22).

Adressant vraagt voor de kaartbladen 4 tot en met 8 de waterstaatkundige werken als „waterkeringen" en „waterhuishouding" als primaire bestemming in het plan op te nemen.

In de bestemming railvervoer is de mogelijkheid tot aanleg van waterlopen voldoende gewaarborgd. De ligging en afmetingen in verband met de waterhuishouding zullen in overleg met de NS moeten worden bepaald (zie toelichting op onderdeel 4).
Een bestemming waterkering, zonder daarbij een zone te betrekken waarin geen activiteiten mogen plaatsvinden, geeft slechts een schijnbescherming. Als mogelijkheid zien Burgemeester en Wethouders naast de gebruikelijke bescherming door middel van keuren de waterkering als „nadere aanduiding" op de plankaarten op te nemen (zie door toelichting van 5.0).

Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (23).

Adressant heeft tot zijn genoegen geconstateerd dat het kruisingstation binnen het bestemmingsplan mogelijk is, gelet op de ook voor de IJsselmeerpolders van belang zijnde aansluiting en overstapmogelijkheden.

Ter beantwoording wordt opgemerkt dat de station-bestemming VrIII eerst zal worden opgenomen zodra de overeenkomst tussen de gemeenten en de NV Nederlandse Spoorwegen gereed is. Zie ook beantwoording Groengebied Amstelland (26).

Hoogheemraadschap Amstelland (24).

- Adressant wijst op de vereiste keurontheffingen voor de uitvoering van werken ter plaatse van de Amstelveenseweg, de Amstel en de Diem.
- Daarnaast vraagt adressant, bij de werken ter plaatse van de Weespertrekvaart aansluiting te zoeken bij de bestaande spoorwegwerken of bij wijziging het noordelijke landhoofd terug te brengen tot in de bestaande oeverlijn.

– Adressant vraagt bij de aanleg van een spoorbrug over de Diem een grotere breedte op de waterlijn dan de op de plankaart aangegeven bestemming VrII van 30 m.

Ter beantwoording wordt opgemerkt, dat:
– ten aanzien van de vereiste keurontheffingen de NV Nederlandse Spoorwegen hiervan in kennis wordt gesteld;
– ten aanzien van de werken bij de Weespertrekvaart er van is uitgegaan, dat deze zullen aansluiten bij de reeds aanwezige spoorwegwerken.
– Ten aanzien van de brug over de Diem wordt opgemerkt, dat de op de plankaart aangegeven bestemming railvervoer (VrII) met een lengte (in spoorrichting) van circa 30 m een globale reservering is. Op de technische tekeningen, welke eveneens ter inzage hebben gelegen, staat het viaduct over de Diem met een lengte aangegeven van circa 11 m. overeenkomstig het naastliggende viaduct in de bestaande spoorbaan Amsterdam-Amersfoort.

Groengebied Amstelland (26).

Adressant vraagt in zijn voorlopige reactie aandacht voor het volgende.
– Ten aanzien van kaartblad 5 zou een noordelijke ligging bij Duivendrecht van het tracé tot mindere aantasting van het landschappelijk waardevolle gebied leiden. Ook de inrichtingsmogelijkheden van het gebied zijn groter bij een noordelijke ligging.
– Een keuze voor een zuidelijke ligging vereist het geheel opnieuw inrichten van het gebied, waarbij goede fiets- en wandelverbindingen essentieel worden geacht. Gevraagd wordt, een betere ontsluiting te bewerkstelligen van het centrale deel van het golfterrein ter plekke van het Zwarte Laantje.
– In het geval een kruisingstation wenselijk wordt geacht, zullen de consequenties voor de omgeving, toegangswegen en dergelijke moeten worden geregeld in aparte bestemmingsplannen.
– Ten aanzien van de kaartbladen 6 en 7 wordt gepleit voor minimaal een voetgangersontsluiting tussen de bebouwing van Diemen, het driehoekige gebied tussen de spoorlijn Amersfoort en de verbindingsboog en de boog naar de Watergraafsmeer met het gebied van het Sportpark Diemen.

Ter beantwoording inzake het gestelde met betrekking tot blad 5 wordt het volgende opgemerkt.

Zowel in het rapport van de werkgroep milieu (subgroep D) als in het eindrapport van de projectgroep Rail 4 wordt onderkend, dat een noordelijke ligging zonder kruisingstation en zonder Utrechtseboog vanuit het oogpunt van het natuurlijk milieu en landschap de voorkeur verdient. Door de projectgroep Rail 4, is geconcludeerd, dat per saldo, na afweging van de milieu-, landschap-, stedebouwkundige, planologische en kostenaspecten, de zuidelijke ligging het meest verantwoord is. Voor de

gemeente Ouder-Amstel zou een noordelijke ligging op onoverkomelijke bezwaren stuiten, een en ander wegens het doorsnijden van de oude kern Duivendrecht. De drie betrokken gemeente en de NV Nederlandse Spoorwegen wensen overeenstemming te bereiken over met name de planologische consequentie van een kruisingstation Duivendrecht. In hoofdstuk 2 is weergegeven dat de betrokken gemeenten hebben besloten, het bestemmingsplan met de stationsbestemming VrIII ter inzage te leggen. Aangezien het bestemmingsplan zich beperkt tot de spoorwegwerken, zullen aanvullende planologische procedures moeten worden gevolgd om ontwikkelingen in de diverse kwadranten rond het kruisingstation Duivendrecht mogelijk te maken c.q. uit te sluiten. Studies naar de gevolgen en mogelijkheden van een Olympisch stadion bij de metrohalte Strandvliet in samenhang met de wens, de aantasting (versnippering) van het groengebied zo minimaal mogelijk te doen zijn, hebben als voorlopig resultaat, dat de zogenaamde korte goederenboog, als vervanging van de huidige goederenboog door Duivendrecht, onder een geringere hoek en met een krappere boogstraal onder de bestaande spoorbaan naar Utrecht zou kunnen worden gevoerd.

Kaartblad 5 is als gevolg hiervan aangepast, en wel in die zin, dat het onbestemde gebied tussen de korte goederenboog en de bestaande spoorbaan naar Utrecht alsnog de bestemming Vrl en VrII heeft gekregen. Hierdoor wordt een ligging van de korte goederenboog dichter tegen de spoorlijn naar Utrecht mogelijk.

De ontsluitingsmogelijkheden van het kruisingstation Duivendrecht zijn nog onderwerp van studie. Wel is reeds uitgesproken, de vereiste auto-ontsluiting in het noordwestkwadrant te laten plaatsvinden. Planologisch zal dit moeten worden ingepast door middels van een herziening van het bestemmingsplan Industriegebied Amstel 1977. In de drie andere kwadranten zal de nadruk liggen op toegangen voor fietser en voetganger.

Vanuit het noordoostkwadrant (Duivendrecht) kunnen fietser en voetganger via de Rijksstraatweg het station bereiken. Vanuit het zuidoostkwadrant (Venserpolder) wordt gestreefd naar twee toegangen, zoals op bijlage I is aangegeven.

Het metrostation Strandvliet is vanuit de Venserpolder bereikbaar voor fietser en voetganger en zal ook vanuit het zuidwestkwadrant (Zwartelaantje) voor dit verkeer bereikbaar zijn. Vanaf deze passage van de spoorlijnen is een fietsverbinding naar het kruisingstation mogelijk langs de westzijde van de spoorbaan naar Utrecht en langs de westzijde van de zogenaamde korte goederenboog. Deze laatste kan het centrale deel van de golflinks ontsluiten. Ingeval tot aanleg van een kruisingstation Duivendrecht wordt besloten, zal de noodzaak tot uitvoering van de verbindingsboog tussen de ringspoorbaan en de spoorbaan naar Utrecht, de zogenaamde Utrechtseboog ten behoeve van het personenvervoer minder urgent worden. Nadere studies over de functies van de ringspoorbaan voor stedelijk of agglomeratief openbaar vervoer zullen duidelijkheid moeten verschaffen over onder andere de diverse bogen (Hemboog, Zuid-westboog en Utrechtseboog). De Utrechtseboog blijft derhalve als planologische reservering opgenomen.

Ten aanzien van het gestelde de bij kaartbladen 6 en 7 wordt het volgende opgemerkt. De bepleite ontsluiting van de door spoorlijnen omsloten geïsoleerde driehoek in de Diemerpolder voor voetgangers vanuit Diemen-Centrum is te realiseren door gebruikmaking van het viaduct waar de goederenboog naar de Watergraafsmeer de spoorbaan naar Amersfoort kruist.

Om de gewenste ontsluiting van het gebied te verbeteren en een relatie tussen de bebouwing van Diemen en het Sportpark de Diemen mogelijk te maken zal op kaartblad 6 een wijziging worden doorgevoerd, waardoor een viaduct (VrII) in de spoorboog tussen lijn naar de Amersfoort en de Ringspoorbaan mogelijk wordt.

Tot slot heeft het Groengebied Amstelland gevraagd in de Overdiemer en Gemeenschapspolder uit te gaan van de variant met het minste ruimtebeslag. Overeenkomstig de door de gemeente Diemen met adressant gevoerde-correspondentie is de zogenaamde compacte variant 2 voor de fly-over in de Overdiemer en Gemeenschapspolder in het bestemmingsplan opgenomen.

9.0. Overleg met de bevolking.

9.1. Ten behoeve van het overleg met de bevolking is het ontwerp bestemmingsplan gelijktijdig met de procedure ex art. 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening ter inzage gelegd. Verzending van het concept-ontwerp heeft plaatsgevonden aan:

1. Dorpsraad Duivendrecht;
2. Stichting Samenlevingsopbouw Ouderkerk;
3. Wijkraad Buitenveldert.

Op 25 juni 1985 is een voorlichtingsbijeenkomst gehouden in Duivendrecht en op 27 juni 1985 in Buitenveldert. Totaal hebben circa 140 personen deze bijeenkomsten bezocht.

Binnen de gestelde termijn van 17 juni tot en met 19 juli 1985 hebben ons reacties bereikt van de volgende personen, groeperingen en/of verenigingen:

1. H.A.A.V. de Beer, Rijksstraatweg 199, Duivendrecht;
2. J. Keizer, Andersensingel 80, Amsterdam;
3. Werkgroep Ruimtelijke Ordening van de Dorpsraad Duivendrecht;
4. Tuinvereniging Ontspanning Na Arbeid, Diemen;
5. 60 bewoners van Knoopkruid e.o. in Diemen-Zuid;
6. F.J. Colon, Uilenstede 8, Amstelveen.

Het verslag van de informatieavond op 25 juni 1985 te Duivendrecht is als bijlage II aan deze toelichting toegevoegd. Daarin is de beantwoording opgenomen van de mondelinge reacties en vragen.

De volgende reacties uit dit overleg worden hier nog vermeld, omdat zij tevens zijn beantwoord in onderdeel 8 of tevens aan de orde komen bij de schriftelijke reacties.

1. De vraag over afstemming van de bestemmingsplan procedure en de procedure bij de Raad van de Waterstaat komt ook aan de orde bij reactie nr. 1 in onderdeel 8.
2. De wens om de Rijksstraatweg te vrijwaren van het autoverkeer ten gevolge van het kruisingstation komt eveneens aan de orde in onderdeel 8 bij reactie nr. 26.
3. De vraag over het aantal sporen tussen Station Diemen-Zuid en de spoorlijn naar Amersfoort is verduidelijkt in de toelichting bij onderdeel 3.2.6.
4. De vraag over het aantal te slopen woningen aan de Meidoornstraat wordt tevens behandeld bij de reactie van de Dorpsraad Duivendrecht (nr. 3).
5. De vragen over geluidshinder worden tevens behandeld bij de reacties nr. 1, 6 en 9 van onderdeel 8 en bij de reactie van de 60 bewoners van Knoopkruid (nr. 5).
6. De vraag over waardevermindering van de huizen wordt tevens behandeld bij de reactie van de 60 bewoners van Knoopkruid (nr. 5).

Het verslag van de informatieavond op 27 juni 1985te Buitenveldert is als bijlage III aan deze toelichting toegevoegd. Daarin is de behandeling opgenomen van de mondelinge reacties en vragen.

Vermeld worden hier nog de volgende reacties en vragen in verband met nadere behandeling elders in deze toelichting.

1. De vraag over de volkstuinen die moeten verdwijnen bij de goederenboog naar de Watergraafsmeer, wordt tevens behandeld bij de reactie van Tuinvereniging Ontspanning na arbeid (nr. 4).
2. De vragen over geluidshinder worden tevens behandeld bij de reacties genoemd onder de nr. 1, 6 en 9 van onderdeel 8 en bij de reactie van de 60 bewoners van Knoopkruid (nr. 5).
3. De vraag over de bestemming van het vrijgekomen terrein rond de goederenringbaan bij Duivendrecht wordt ook behandeld in bijlage II en bij de reactie van de Dorpsraad Duivendrecht (nr. 3).

Ten aanzien van de binnen gekomen schriftelijke reacties kan het volgende worden opgemerkt.

1. De reactie van de heer H.A.A.V. de Beer.

   In deze reactie komen de volgende punten naar voren.
   1. De geluidshinder van de ringspoorbaan bij de RK kerk en de woningen aan de Meidoornstraat zal zo hoog zijn dat maatregelen ontoereikend blijken.
   2. Een aantal karakteristieke panden in Duivendrecht gaat verloren ten gevolge van de aanleg van de spoorbaan.
   3. De nu reeds heersende geluidsoverlast ten gevolge van busverkeer, de metrobaan en overkomende vliegtuigen wordt versterkt door het treinverkeer.

4. Het kruisingstation trekt drugshandel, prostitutie en vandalisme aan.
5. Het kruisingstation trekt kantoorbebouwing en autoverkeer aan.
6. Het eventuele Olympisch stadion bij Strandvliet zal na overdracht aan Ajax regelmatig parkeeroverlast van auto's en vandalisme met zich brengen.
7. Hij heeft bezwaar tegen het opgeven van recreatieve voorzieningen als golflinks en sportterreinen.
8. Hij verwacht waardedaling van de woningen ten zuiden van de huidige goederen spoorbaan en schade aan deze woningen.

Ter beantwoording wordt het volgende opgemerkt.

De normstelling van 60dB(A) in de toelichting onder onderdeel 4 geeft aan dat deze als buitenwaarde moet worden nagestreefd. Deze paragraaf is aangepast als gevolg van de reacties nrs. 1 en 6, die behandeld zijn in onderdeel 8.0.

Daaruit blijkt dat, indien geen afdoende afscherming kan worden bereikt, zodanige isolatie moet worden aangebracht dat een binnenwaarde van 40dB(A) of bij grotere geluidgevoeligheid van 35dB(A) wordt bereikt (punt 1). In de geluidshinderwetgeving wordt iedere lawaaisoort apart beschouwd.

In dit geval treden de kritische waardes van bij voorbeeld busverkeer en treinverkeer niet gelijktijdig op. Voor het treinverkeer is namelijk de nachtwaarde bepalend. Wel wordt het effect van metro en trein gezamenlijk berekend omdat het railverkeer betreft (punt 3).

De door adressant bedoelde panden die moeten vervallen, vallen reeds geruime tijd onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan Strandvliet 1970. De dreiging van amovering was dus reeds lang aanwezig en wordt bij het huidige plan geëffectueerd (punt 2).

Dat de aanwezigheid van het Kruisingstation bij Duivendrecht aanleiding zal geven tot drugshandel, prostitutie en vandalisme is een niet bewijsbare conclusie van de adressant (punt 4).

Zoals tijdens de informatieavond gesteld (zie bijlage II) wordt voor het gebied tussen het huidige goederenspoor en de ringspoorbaan gedacht aan woningbouw en recreatief groen en zal de auto-ontsluiting van het station in het noordwestkwadrant worden gesitueerd bij de Holterbergweg. Parkeeroverlast in Duivendrecht is dus niet waarschijnlijk (punt 5).

De route van het eventuele Olympisch stadion naar het kruisstation ligt niet aan de zijde van de Rijksstraatweg. Voor parkeren aan de zijde van het Olympisch stadion zal voldoende ruimte aanwezig moeten zijn.

De door adressant verwachte overlast is dus onwaarschijnlijk (punt 6).

Het is juist dat een recreatieve groenvoorziening zoals de golflinks voor een deel moet verdwijnen. Het is echter geen openbare voorziening. Overigens zullen geen sportterreinen als gevolg van de spoorwegplannen worden geamoveerd.

De vraag over schade aan woningen (punt 8) is behandeld in bijlage II. De eventuele waarde vermindering van woningen komt aan de orde in bijlage II en bij reactie nr. 5.

2. De reactie van J. Keizer, Andersensingel 80, Amsterdam.

De volgende punten komen in deze reactie naar voren.
1. De spoorbrug over de Amstel dient voor het uitzicht van de passagiers niet tussen de bruggen van de rijksweg A 10 te liggen, maar aan de noordzijde.
2. Adressant heeft bezwaar tegen de zuidelijke kruising bij Duivendrecht wegens het aantrekken van allerlei stedelijke voorzieningen en de aanslag op het groengebied.
3. Adressant stelt een alternatief tracé van de ringspoorbaan voor langs de Van Marwijk Kooistraat, via het metrostation Duivendrecht en met aansluiting via de bestaande goederenbrug op de oost-westlijn bij Diemen.

Ter beantwoording kan het volgende worden opgemerkt. De voorgestelde noordelijke ligging bij de Amstel vergt een hoge kruising van de noordelijke rijbaan van de rijksweg A10 ter hoogte van begraafplaats Zorgvlied. De spoorbrug over de Amstel zal daardoor aanzienlijk hoger liggen dan de bruggen in de Ringweg, hetgeen uit esthetisch oogpunt onaanvaardbaar is (punt 1).

Afgezien van het feit dat het voorgestelde alternatieve tracé spoorwegtechnisch niet haalbaar is, heeft de voorgestelde route een veel ingrijpender omvang dan het thans voorgestelde tracé (punt 3).

De aangegeven noordelijke ligging bij Duivendrecht is niet in overeenstemming met het beleidsuitgangspunt van de gemeente Ouder-Amstel om een stedebouwkundige eenheid te bevorderen tussen het gebiedje Meidoornstraat en de dorpskern van Duivendrecht. In bijlage II is aangegeven dat voor de invulling van het bedoelde gebied ook aan recreatief groen wordt gedacht en aan stedelijke voorzieningen die passen bij de huidige bebouwing.

3. De reactie van de Dorpsraad Duivendrecht.

De eerste punten uit deze reactie bevestigen de in de toelichting aangegeven uitgangspunten voor het plan, namelijk de geluidnorm, de opheffing van de bestaande goederenlijn door Duivendrecht en het behoud van de RK kerk met pastorie.
Verder wordt aangegeven dat:
1. het tracé van de spoorbaan bij de RK kerk zo zuidelijk mogelijk moet worden aangelegd, opdat zo min mogelijk huizen hoeven te worden afgebroken;
2. het gebied tussen de spoorbaan Amsterdam-Utrecht, de goederenspoorlijn en de Rijksstraatweg mag niet worden bebouwd.
3. het viaduct van de ringspoorbaan bij de RK kerk moet in oostelijke richting zo ver mogelijk worden verlegd om woningen te behouden en uit esthetische overwegingen;
4. de ontsluiting voor autoverkeer van het kruisingstation mag niet via de Rijksstraatweg verlopen.

Ter beantwoording kan het volgende worden opgemerkt.

In de reactie van de NV Nederlandse Spoorwegen (onderdeel 8, nr. 13) wordt aangegeven dat de afstand van het viaduct in de Ringspoorbaan tot de RK kerk waarschijnlijk met 15 m kan worden vergroot. In dat geval kunnen de woningen aan de Meidoornstraat mogelijk worden gespaard. De verlenging van het viaduct opent eveneens mogelijkheden hiervoor, die echter kostbaar zijn. Zoals bij het antwoord aan de Provinciale Planologische Dienst (onderdeel 8, nr. 1) is aangegeven, zal pas bij de uiteindelijke tracé-keuze blijken of de woningen kunnen worden gespaard (punten 1 en 3).

In bijlage II is het uitgangspunt van de gemeente Ouder-Amstel aangegeven over de invulling van het gebied tussen het goederenspoor en ringspoorbaan. Uit het te zijner tijd op te stellen stedebouwkundig plan zal moeten blijken welke delen van het gebied worden bebouwd (punt 2).

Zoals aangegeven in bijlage II en in par. 8 bij reactie nr. 26 dient de ontsluiting van het kruisingstation voor autoverkeer vanaf de Holterbergweg te geschieden (punt 4).

4. De reactie van de Tuinvereniging Ontspanning na Arbeid te Diemen.

   In deze reactie wordt gewezen op het volkstuinencomplex langs de westzijde van het talud van de goederenbaan tussen de Muiderstraatweg en de spoorbaan naar Amersfoort dat voor een deel moet verdwijnen en tijdens de uitvoering van de werken niet bereikbaar is. Tevens wordt gewezen op de persrioolleiding die zich in het complex onder de grond bevindt. Voorgesteld wordt, het tracé meer naar het oosten te verschuiven.

Ter beantwoording wordt het volgende opgemerkt.

Uit technische overwegingen is een verschuiving van de boog naar de oostzijde niet haalbaar. Over de vorenvermelde problematiek is nader overleg geweest tussen de gemeente Diemen en de tuinvereniging. Daarbij is afgesproken dat medio september verder overleg zal plaatsvinden tussen de gemeente, de tuinvereniging en de NS. De suggestie om volkstuinen te verplaatsen naar het talud aan de oostzijde van de boog, dus in de toekomstige sporendriehoek, stuit bij de gemeente niet op planologische bezwaren. De aanwezigheid van de persleiding is de NS bekend en daarmede zal bij de uitvoering van de werken rekening worden gehouden.

5. De reactie van 60 bewoners van Knoopkruid e.o. te Diemen-Zuid.

   De bewoners van Knoopkruid e.o. wijzen in hun reactie op de volgende punten.
   1. De toekomstige spoorlijn zal circa 20 m dichter bij de bebouwing komen dan het huidige goederenspoor.
   2. De geluidbelasting (60 eg. 65dB(A) betekent een drastische verlaging van het wooncomfort.

3. Het gebruik van de toekomstige spoorbaan ligt niet vast en kan bij toename aanleiding geven tot extra hinder.
4. De uitbreiding van de spoorbaan vergroot de kans op waardevermindering van de nabij gelegen koopwoningen.
5. Voorgesteld wordt om de uitbreiding van de sporen ten behoeve van de ringspoorbaan aan de zuidzijde te projecteren.

Naar aanleiding van deze reactie wordt het volgende opgemerkt.
De uitbreiding van het grondlichaamtalud blijft overal aan de noordzijde van de huidige watergang. Dit is aan de hand van dwarsprofielen van de NS aan de bewoners getoond tijdens overleg van de gemeente met een delegatie van de bewoners. Overigens is dit spoorwegareaal reeds in het bestemmingsplan Diemen-Zuid aangegeven (punt 1). Voor de geluidbelasting van de gevel wordt uitgegaan van 60dB(A) en er wordt naar gestreefd, deze waarde door afscherming van de baan te bereiken. In dat geval heerst dit niveau ook in de tuinen. Ten opzichte van de huidige situatie met geluidshinder van de metro en de huidige spoorlijn is enige achteruitgang van wooncomfort mogelijk. Nadere berekeningen zouden dit moeten uitwijzen. Ten opzichte van de geprojecteerde situatie (bestemmingsplan Diemen-Zuid I) is er geen sprake van achteruitgang (punt 3). Uitgaande van de hiervoor verstrekte gegevens moet het worden betwijfeld, of de woningen in waarde zullen dalen. In de toelichting is onderdeel 6.0, Economische uitvoerbaarheid, uitgebreid met een passage over een regeling tussen NS en de gemeenten in geval van schadeclaims (punt 4). Aanleg van de ringspoorbaan bij het station Diemen-Zuid is om technische redenen moeilijk uitvoerbaar en zou een veel grotere ingreep in de ruimtelijke situatie meebrengen dan de thans geprojecteerde sporenligging (punt 5).

6. Reactie F. Colon, Uilensteden 8, Amsterdam.

Bezwaar wordt gemaakt tegen de aanduiding „Spoorwegen", omdat nog geen beslissing is genomen omtrent metro- of sneltramaanleg.

Ter beantwoording wordt opgemerkt dat de bestemming Verkeersdoeleinden-Railvervoer geen differentiatie kent naar exploitatievorm of materieeltype van de diverse vormen van railvervoer.
Zoals in hoofdstuk 3.1.1 staat vermeld, wordt in het bestemmingsplan rekening gehouden met een stedelijk railstelsel c.q. is de sporenligging dusdanig, dat een stedelijk railstelsel niet onmogelijk wordt gemaakt.

Bijlage II, behorende bij de toelichting op het bestemmingsplan Ruimtelijke Ringspoorbaan.

GEMEENTE OUDER-AMSTEL.

Verslag van de informatieavond over het voorontwerp-bestemmingsplan Zuidelijke Ringspoorbaan gehouden op dinsdag 25 juni 1985 in het scholencomplex De Zonnehof te Duivendrecht.

„Aanwezig:
- de heer D.E. Wasscher (Nederlandse Spoorwegen);
- de heer Huybregts (gemeente Amsterdam);
- de heer Van Leeuwen (Nederlandse Spoorwegen);
- de heer J. van Berkum (Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam);
- de heer E. Neef (Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam);
- de heer S. Faber (gemeente Diemen);
- de heer E.A. Boonstra (wethouder gemeente Diemen);
- de heer B.H. Westendorp (afdeling rov gemeente Ouder-Amstel);
- mejuffrouw A. Fogarott (afdeling rov gemeente Ouder-Amstel/verslag).

Publiek: 115–120 personen.

De *voorzitter* opent de vergadering en heet alle aanwezigen van harte welkom. Na een korte uiteenzetting over het verloop van deze avond geeft hij het woord aan de heer D.E. Wasscher, die een toelichting zal geven op de voorgenomen spoorwegwerken in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan.

De zuidelijke tak van de ringspoorbaan, aldus de heer *Wasscher*, is – gezamenlijk met de reeds in aanleg zijnde westelijke tak – de afronding van de volledige ringspoorweg om Amsterdam. De zuidelijke tak bestaat uit de volgende onderdelen:

a het aan te passen traject Riekerpolder-Station RAI met een vrije kruising;
b de verbindingsboog tussen de westelijke en de zuidelijke tak;
c de zuidelijke tak vanaf het Station RAI met een aansluiting op:
  - de spoorlijn Amsterdam CS-Utrecht in de richting Abcoude;
  - de spoorlijn Amsterdam CS-Amersfoort/Almere e.v. in de richting Weesp.

Het betreft een tweesporige doortrek van Amsterdam-Zuid via RAI en Diemen-Zuid naar Weesp, waarbij de aansluitingen bij de Riekerpolder en Diemen vrij-kruisend dienen te zijn.

Voorts wordt gedacht aan een kruisingstation Duivendrecht ter plaatse van de kruising van de zuidelijke tak met de spoorlijn Amsterdam CS-Utrecht.

Het te verwachten aantal overstapbewegingen (trein-trein en trein-metro) op het kruisingstation Duivendrecht is groter dan het te verwachten aantal in- en uitstappers.

Ten aanzien van het geluid deelt hij mede, dat het ontwerp-bestemmingsplan uit gaat van een grenswaarde van 60 dB(A), terwijl de Nederlandse Spoorwegen een grenswaarde van 65 dB(A) hanteert. Over de bij de aanleg van de zuidelijke tak aan te houden grenswaarde dient nog overeenstemming te worden bereikt. Over de uiteindelijke realisering van deze werken merkt hij ten slotte nog op dat – indien de benodigde bestemmingsplanprocedure en de vereiste tracé-procedure gelijk zullen lopen – de bouw in 1987 zal starten en in 1992 (met het oog op de eventuele Olympische Spelen) afgerond zal zijn.

De heer J. van Berkum van de Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam geeft vervolgens een nadere toelichting op het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan. Tot 15 juli 1985 is het nog mogelijk om schriftelijk op dit plan te reageren.

Zoals gebruikelijk is het bestemmingsplan voorzien van voorschriften en kaarten. De voorschriften omvatten begrips-, gebruiks- en overgangsbepalingen die betrekking hebben op de aanleg van deze spoorlijn. De bij het plan behorende kaarten nummers 1 tot en met 3 hebben betrekking op het grondgebied van Amsterdam, de nummers 4 en 5 op de gemeente Ouder-Amstel en de nummers 6, 7 en 8 op de gemeente Diemen.

In aansluiting op hetgeen de heer Wasscher reeds heeft meegedeeld inzake de geluidshinder, merkt de heer Van Berkum nog op dat de lijn met de 60 dB(A) grenswaarde als zeer globaal moet worden beschouwd. Bij de berekeningen van die lijn is namelijk uitgegaan van meting op enkele punten, een recht spoor en een vrije-veldsituatie.

Wat betreft de tracé-nota deelt hij mede, dat deze in concept gereed is. Op basis van de inspraak en het advies van de Raad van Waterstaat moet de minister een definitief tracé vaststellen. De gemeente hebben hun keuze van het tracé in het bestemmingsplan vastgelegd. De inspraak voor de tracé-nota en het bestemmingsplan loopt parallel. De tracé-nota wordt 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens deze tervisielegging zullen hierover door de Raad van Waterstaat hoorzittingen worden gehouden.

De heer De Groot dankt de heren Wasscher en Van Berkum voor hun uiteenzetting en voegt daaraan – als portefeuillehouder ruimtelijke ordening van de gemeente Ouder-Amstel – nog het volgende toe.

De gemeente Ouder-Amstel heeft sterk bezwaar tegen een noordelijke ligging van deze Zuidelijke Ringspoorbaan. Dit bezwaar zal ook bij de minister worden aangetekend tijdens de tracé-notaprocedure. Voorts stelt de gemeente Ouder-Amstel zich op het standpunt dat zij bereid is aan dit bestemmingsplan verdere medewerking te verlenen als de minister onder meer toezegt, dat de goederenboog opgeruimd zal worden, waardoor er ter plaatse bij voorbeeld woningbouwmogelijkheden zullen ontstaan.

Daarbij zijn wij van mening, aldus spreker, dat de aan dit bestemmingsplan verbonden kosten niet voor rekening mogen komen van de gemeente Ouder-Amstel. De minister zal ons vervolgens moeten vrijwaren voor kosten zoals onteigening, uitkopen, schadeclaims en dergelijke.

Wethouder Boonstra van de gemeente Diemen merkt daarbij op dat de door de gemeente Ouder-Amstel genoemde voorwaarden ook door de

gemeente Diemen gesteld zullen worden. Hij gaat er overigens wel van uit dat de problemen bevredigend opgelost zullen worden.

Na de pauze, waarin iedereen de aanwezige kaarten en tekeningen heeft kunnen bekijken, wordt de vergadering voortgezet met beantwoording van de schriftelijk ingediende bezwaren.

Vraag:

Heeft de minister haar voorkeur voor een bepaald tracé nu al uitgesproken? Zo niet, zijn de gemeenten dan bereid het advies van de Raad van Waterstaat af te wachten voor het bestemmingsplan ter visie te leggen? In hoeverre zijn de op deze avond genoemde milieuproblemen goed bekeken?

Antwoord:

De minister heeft nog geen voorkeur uitgesproken voor een bepaald tracé. Haar beslissing komt na behandeling van de tracé-nota. Zoals reeds vermeld, zal de bestemmingsplanprocedure gelijk lopen met de tracé-notaprocedure.

Een werkgroep milieu heeft de problemen zoals geluidshinder, aantasting natuurgebied etc. in het kader van de studie naar de zuidelijke tak grondig bekeken. De door vragensteller bedoelde (wettelijke) procedure van milieu-effectrapportage is daarbij niet gevolgd.

Vraag:

Waarom maakt men op de plaats van de huidige goederenspoorbaan geen wilde tuin, park of recreatiegebied?

Antwoord:

Genoemde voorzieningen worden geen redelijk alternatief geacht. De gedachten van de gemeente Ouder-Amstel gaan voorlopig uit naar invulling van het terrein met deels woningbouw en deels recreatiegroen.

Vraag:

Blijft de afsluiting Venserpolder-Rijksstraatweg permanent? Zal het autoverkeer van en naar het nieuwe station Duivendrecht via de Rijksstraatweg bij de r.k. kerk sterk toenemen?

Antwoord:

Er zal zoveel mogelijk getracht moeten worden het autoverkeer op de Rijksstraatweg te ontzien. Deze aangelegenheid behoeft echter nog nadere studie, maar duidelijk is wel dat de ontsluiting van het station zal plaatsvinden aan de noordwestzijde, dat wil zeggen vanaf de Holterbergweg.

Vraag:

De toezegging om de goederenspoorbaan te verleggen moet reeds verwezenlijkt zijn voordat het bestemmingsplan wordt goedgekeurd. Is het idee over viaduct in plaats van aardenbaan reeds besproken?

Antwoord:
De gemeente Ouder-Amstel stelt zich op het standpunt, dat zij niet wil meewerken aan het bestemmingsplan voordat de wensen zijn ingewilligd.
Het vervangen van de aardenbaan is een viaduct aan het eind van de Rijksstraatweg te Duivendrecht is nog niet concreet bestudeerd. De keuze daarvan hangt nauw samen met de ter plaatse aanwezige wegen, waterpartijen en dergelijke. Over het algemeen is een viaduct duurder en produceert dit ook wat meer lawaai.

Vraag:
Waarom 4 sporen op het traject Diemen Zuid-richting Amersfoort-Diemen-Centraal?

Antwoord:
De oude goederenbaan blijft gedeeltelijk bestaan voor goederentreinen. Voor personenvervoer komen daarbij 2 sporen en vervolgens nog één reservespoor.

Vraag:
Wordt de waardevermindering van koopwoningen langs het geplande traject vergoed?

Antwoord:
In het algemeen wordt deze niet vergoed. Daarbij komt nog het feit, dat het bestemmingsplan al in het verleden de ligging van de rails aangaf. Op het moment van aankoop van de woning had men zich hiervan in kennis kunnen stellen.

Vraag:
Welke treinen stoppen er bij Diemen-Zuid?

Antwoord:
Alle treinen over de zuidelijke tak stoppen bij Diemen-Zuid; 4 van beide richtingen per uur. Zeven (4 intercities-3 stoptreinen) richting Rotterdam op station Duivendrecht.
De Nederlandse Spoorwegen overwegen voorts om 's nachts treinen te laten rijden; wellicht 24 uur.
Aantal metro's per uur:
om 7,5 minuten in de spits;
om 10 minuten buiten de spits.

Vraag:
Wat is het tijdstip waarop de woningen, die gesloopt moeten worden, ontruimd moeten zijn?

Antwoord:
Daarover bestaat pas zekerheid in 1986/1987. Een en ander is afhankelijk van het al dan niet doorgaan van de Olympische Spelen. Gaan deze in Amsterdam door dan zal er in 1987 gestart worden, anders medio 1988.

Vraag:
Hoeveel huizen in de Meidoornstraat moeten er gesloopt worden?

Antwoord:
Waarschijnlijk het meest zuidelijke blokje van 3 woningen. Dit staat echter nog ter discussie.

Vraag:
Wanneer kunnen de te slopen woningen aan de Nederlandse Spoorwegen of gemeente in eigendom worden overgedragen?

Antwoord:
Zodra de kredieten hiervoor beschikbaar zijn; wellicht begin volgend jaar kan met aankoop worden begonnen.

Vraag:
Welke voorzieningen worden er getroffen voor eventuele schade aan woningen tijdens het realiseren van dit project?

Antwoord:
Hieraan wordt nog aandacht geschonken. Uiteraard zal getracht worden zoveel mogelijk schade te voorkomen. Bij eventuele schade worden de kosten vergoed door de veroorzaker.

Vraag:
Hoe denken de Nederlandse Spoorwegen – met welke techniek – een spoorlijn aan te leggen in een drassig gebied en welke termijn is daarmee gemoeid?

Antwoord:
Steunbermen en dergelijke. Uiteraard geschiedt de aanleg van een spoorlijn in een dergelijk moerassig gebied vrij langzaam. De minimale termijn is 5 à 6 jaar. Bij een normale voortgang van de werken kan gedacht worden aan realisering rond 1995.

Vraag:
Een van de gevolgen van de aanleg van deze spoorbaan zal zijn dat er een dijklichaam komt te liggen "binnen„ de metrobaan waarlangs een fietspad en een busbaan is gepland. Ook staat op de tekening daar een sloot getekend. Op welk peil is de waterhoogte gedacht?

Antwoord:
Het waterpeil wordt vastgesteld in overleg met en door het Waterschap. Zal waarschijnlijk het peil worden van de huidige ringboezem.

Vraag:
In hoeverre lopen de volkstuinen, gelegen in de gemeente Diemen tussen de Muiderstraatweg en de spoorlijn Amersfoort, gevaar om te moeten verdwijnen?

Antwoord:
Er zal voor de aanleg van de lijn daar een strook van ± 5 meter nodig zijn, meer niet. Gedurende de werkzaamheden zullen de volkstuinen niet bereikbaar zijn; daarna weer wel.

Vraag:
Wat is vergelijkbaar met 60 en 65 dB(A)?

Antwoord:

Een stille verkeersstraat:	50–55 dB(A).
Drukke straat bij voorbeeld Wibautstraat:	70 dB(A).
De maximaal toelaatbare norm is:	60 dB(A) overdag; 55 dB(A) 's avonds; 50 dB(A) 's nachts.

De berekende waarden zullen nog definitief vastgesteld moeten worden. Dit is pas mogelijk als de richtlijnen van het ministerie hieromtrent bekend zijn. Zodra deze richtlijnen er zijn, zullen de waarden harder worden gemaakt.

Vraag:
Waarom wordt er gerekend met gevelbelasting terwijl de eerste hinder in de tuin wordt ondervonden?

Antwoord:
Het gaat om metingen van de constante geluidshinder op de woning. Om deze te verlagen zullen er in eerste instantie maatregelen bij de baan (= bronbestrijding) worden getroffen, bij voorbeeld schermen.
Deze geluidsvoorzieningen worden overigens geregeld in het bestemmingsplan.
Voor voorzieningen aan de woningen (bij voorbeeld gevelisolatie, vervanging huidige glas en ventilatie) is eventueel subsidie mogelijk, welke ten laste zal komen van het project. Uiteraard zullen deze voorzieningen pas worden toegepast indien blijkt dat de baanvoorzieningen niet toereikend zullen zijn.

Vraag:
Blijven de bussen over de Rijksstraatweg rijden?

Antwoord:
Deze aangelegenheid behoeft nog nadere studie.

Vraag:
Is de gemeente bereid de bewoners c.q. bewonersgroepen te ondersteunen in hun bezwaren indien definitief zal worden uitgegaan van de door de Nederlandse Spoorwegen gehanteerde grenswaarde van 65 dB(A)?

Antwoord:
De gemeente blijft in eerste instantie uitgaan van 60 dB(A). Zolang de grenswaarde van 65 dB(A) niet wettelijk verplicht is gesteld, doet de bevolking er goed aan het standpunt van de gemeente in dezen te ondersteunen.

Vraag:
Wordt er ter plaatse van de Gooiseweg rekening gehouden met de cumulatie van geluidshinder van:
a de Gooiseweg;
b de metro;
c de spoorbaan;
d vliegtuiglawaai.

Antwoord:
Meting van cumulatie van geluidshinder is niet mogelijk; wel per lawaaisoort. Zo is onder meer het metrogeluid opgeteld bij het spoorweggeluid.

Vraag:
Het is het verschil tussen de gekleurde fase op tekening en de gestippelde eindfase?

Antwoord:
Het verschil tussen de begin- en eindfase. Er wordt in het plan rekening gehouden met een toekomstige 4-sporigheid op het gehele traject. Als dat doorgang vindt, dan moeten er extra viaducten worden gemaakt.
Of het 4-sporig wordt is nog maar de vraag; de zuidelijke tak wordt in eerste instantie 2-sporig gebouwd.

Vraag:
Waarom wordt er geen gebruik gemaakt van de reeds aanwezige spoorbaan Diemen?

Antwoord:
Met de aanwezigheid van een metrobaan, een goederenbaan en de ringspoorbaan is daarvoor geen ruimte aanwezig.

Vraag:
Kunnen de bedrijven die gevestigd zijn ten zuiden van de ringspoorbaan blijven of denkt de gemeente erover deze te verplaatsen naar het industrieterrein?
Wat houdt het woord „inspraak" eigenlijk in, in zijn consequenties? Inspraak is pas echt mogelijk na voldoende gelegenheid te hebben gehad het onderhavige plan te bestuderen.

Antwoord:
In het gebied ten zuiden van de spoorbaan kunnen de aldaar gevestigde bedrijven gehandhaafd blijven.
Gelet op het feit dat hier sprake is van een voor-ontwerp-bestemmingsplan wordt gemeend dat er zéér vroegtijdig inspraak is op dit onderwerp (info-avond Dorpshuis – deze avond – mogelijkheid om voor 15 juli schriftelijk te reageren).

Vraag:
Hoe gaat het met de schadeclaims van bewoners en de omgekeerde bewijslast? Worden er vooraf foto's gemaakt?

Antwoord:
Fotograferen is een veel gebruikte methode om achteraf schade te kunnen vaststellen.
In overleg tussen de Nederlandse Spoorwegen en gemeente zal nog nader worden bekeken, welke voorzieningen hieromtrent kunnen worden genomen.

Voorstel:
Opname van een post „onvoorzien" (bij voorbeeld 10% van de totale kosten) waaruit eventuele schadeclaims vergoed kunnen worden.
Dit voorstel zal in overweging worden genomen.

Vraag:
Wat wordt gedaan ten aanzien van de grondwaterstand onder de huizen?

Antwoord:
Dit zal nog nader worden bekeken.

Wethouder Boonstra deelt mede, dat ook de gemeente Diemen uitgaat van een grenswaarde van 60 dB(A). In relatie met de Markerwaard heeft Diemen bezwaar tegen de eventuele 4-sporigheid.
De heer Wasscher deelt daarop mede, dat ten oosten van de lijn Amsterdam-Amersfoort sprake is van een 2-sporigheid.

Vraag:
Indien er op Duivendrecht geen kruisingstation komt, blijft dan toch nog de 60/65 dB(A)-waarde gelden?

Antwoord:
Ja, het gehele traject ligt onder invloed van stations (Amstel, Bijlmer) waardoor binnen een zogenaamde stationsituatie volgens de spoorwegcirculaire 65 dB(A) geldt.

Vraag:
Hoe is de situering van de voetbrug over de Gooiseweg?

Antwoord:
Aan de zuidzijde van het nieuw te bouwen viaduct; dus tussen beide sporen in.

Niets meer aan de orde zijnde sluit de voorzitter deze bijeenkomst en dankt hij alle aanwezigen voor hun inbreng.

Ouder-Amstel, 8 juli 1985."

Bijlage III, behorende bij de toelichting op het bestemmingsplan Zuidelijke Ringspoorbaan.

Verslag voorlichtingsavond bestemmingsplan Zuidelijke Ringspoorbaan op 27 juni 1985.

„Aanwezig	van gemeentezijde:	
de heren:	v. Leeuwen	(vz., bureau bestuurscontacten);
	Damen	(afd. RGO);
	v. Berkum	(dienst ruimtelijke ordening)
	Neef	(")
	Huybregts	(dienst openbare werken);
mw.	de Jong	(verslag, DRO);
	van NS-zijde:	
de heren	Wasscher	(dienst infrastructuur);
	v. Veenendaal	(„).

1. *Opening.*

Voorzitter heet alle aanwezigen welkom en geeft toelichting op het doel van deze bijeenkomst.

Uitgangspunt is het maken van een bestemmingsplan voor de zuidelijke tak van de ringspoorbaan. Omdat het betreffende tracé zich over 3 gemeentes uitstrekt zijn deze ook bij de totstandkoming van het bestemmingsplan betrokken: Diemen, Ouder-Amstel en Amsterdam.

Een concept-ontwerp bestemmingsplan is gereed; voorlichtingsavonden dienen om eventueel opmerkingen en suggesties rechtstreeks te kunnen verwerken voor de aanbieding aan de gemeenteraden.

In een later stadium kan men bezwaren indienen bij de tervisielegging. 25 juni jl. is reeds een voorlichtingsavond gehouden over de zuidelijke tak ringspoorbaan in Duivendrecht.

2. *Toelichting spoorweg-infrastructuur door hr. Wasscher-NS.*

• De zuidelijke tak van de ringspoorbaan wordt gemaakt in het kader van de voltooiing van de „ruit" rond Amsterdam. Het tracé loopt vanaf de aansluiting op de Schiphollijn en westelijke tak van de ringspoorbaan, via het al bestaande deel tot de RAI, door naar de Utrechtlijn en Amersfoortlijn. Tussen Riekerpolder en Utrechtlijn is het tracé 2-sporig.

Wegens de reeds bestaande goederenverbinding vanaf de Utrechtlijn en een aan te leggen extra kopspoor achter Diemen-Zuid zal het tracé-gedeelte Utrechtlijn-Amersfoortlijn plaatselijk 4-sporig zijn. Hiervoor is voldoende ruimte.

De huidige goederenverbindingsboog naar Duivendrecht zal verdwijnen zodra de zuidelijke tak gereed is, om te voorkomen dat Duivendrecht teveel „doorsneden" wordt. De reservering voor een goederenaansluiting

voor het Amstel-industriegebied (alleen ten behoeve van Amstel I en II) zal eventueel vervallen.

Ten aanzien van de zuid-westboog, de verbinding tussen westelijke en zuidelijke tak ringspoorbaan, is nog onderwerp van studie wie deze uit zal voeren: Amsterdam of NS. Wanneer de zuidelijke tak volop in functie is zal waarschijnlijk een vrije kruising noodzakelijk zijn.

Men is nog met minister in onderhandeling over een sneltram naar Amstelveen.

- stations en reizigersprognose:

stations	*stijging aantal reizigers per dag:*
– Amsterdam-Zuid	11.500 overstappassagiers;
– RAI	5.000 in en uitstappers (exclusief RAI-bezoekers);
– Duivendrecht	wordt intercitystation. Er lopen 3 lijnen over elkaar: 1e niveau: lijn Amsterdam-Utrecht (hoog); 2e niveau: zuidelijke tak (midden); 3e niveau: metro-aftakking Gaasperplas (laag); 3.000 in- en uitstappers; 6.000 overstappers op metro; 6.800 overstappers op trein; de ontsluiting van het station zal i.o.m. Ouder Amstel worden bestudeerd;
– Diemen-Zuid	11.500 overstappers; er zal een loopbrug over Gooiseweg worden gemaakt.

Stuurgroep Amsterdam (STA) is onder voorbehoud akkoord met station Duivendrecht. Gemeente Diemen en Amsterdam hebben reserves met betrekking tot dit station omdat men een concurrerende kantoorontwikkeling vreest voor Diemen-Zuid. Gemeente Ouder-Amstel stelt voornamelijk voorwaardes ten aanzien van de naderingsroutes voor het station: men wil geen verkeersoverlast in Ouder-Amstel. De 3 gemeentes zullen nog overeenstemming trachten te bereiken met de NS voor de tervisielegging.

- dienstregeling: 4 treinen per uur; 2 vanuit Weesp via Hilversum en 2 vanuit Almere (Lelystad).

- milieu: het grootste deel van het tracé levert geen problemen op met betrekking tot het milieu. Alleen ten behoeve van groengebied Amstelland worden aanbevelingen gedaan om nadelen voor het milieu te voorkomen.

- planning: geschatte bouwtijd 5 jaar. Als men de zuidelijke tak gereed wil hebben voor de Olympische Spelen in 1992 moet met de bouw gestart worden in 1987. Wanneer de Olympische Spelen niet doorgaan in Amsterdam is het streven de zuidelijke tak omstreeks 1995 gereed te hebben.

3. Toelichting door hr. Van Berkum.

- het bestemmingsplan bestaat uit 3 onderdelen:
- de plankaart: bestaande uit 8 bladen;
- voorschriften: hierin worden onder meer gebruikte termen omschreven en bepalingen ten aanzien van de bestemmingen aangegeven.
- toelichting: een verklarende tekst en achtergronden.

- geluidshinder: NS en de 3 gemeentes verschillen van mening met betrekking tot de te hanteren geluidsnorm. NS houdt zich aan de in de circulaire spoorweglawaai van het ministerie VROM genoemde norm van 65 dB(A). De 3 gemeentes vinden 60 dB(A) het maximum. Hr. v. Berkum verwijst naar de ter vergadering getoonde isofoonkaart, waarop de 60- en 65 dB(A) – lijnen zijn aangegeven. De lijnen zijn opgebouwd uit een aantal meetpunten die schematisch worden verbonden.

De berekening vindt plaats op basis van de „vrije veld"-conditie, wat inhoudt dat een eventuele geluidsafschermende werking van bij voorbeeld woningen niet is meegenomen. Zou dit wel het geval zijn, dan komen de 60/65 dB(A)-lijnen dichter bij het tracé te liggen.

Er zullen exacte geluidsberekeningen worden gemaakt op basis van gedetailleerde ontwerptekeningen voordat met de feitelijke aanleg wordt begonnen.

Vragen:

hr. Tilanus: hoe is (de financiering van) de overbrugging van de Amstel geregeld? Vallen alle bruggen onder het budget voor de zuidelijke tak?

hr. Wasscher: er moeten 3 bruggen in eenzelfde periode worden gebouwd: voor de tram, RW10 en voor de zuidelijke tak. Binnenkort zal een bespreking plaatsvinden om planning en uitvoering van de diverse bruggen op elkaar af te stemmen. De kunstwerken wil men in samenwerking met RWS bouwen, omdat dit zeker 5 miljoen in kosten zal schelen. De tramtunnel en RW10-brug komen niet ten laste van het zuidelijke tak budget.

hr. Tilanus: hoe lang zullen de procedures naar schatting duren; zijn er obstakels?

hr. Wasscher: om vertraging in de procedures te voorkomen wil men in een vroeg stadium met alle betrokkenen overleggen c.q. overeenstemming bereiken.

hr. Jansonius: (lid wijkraad) zou het zinvol zijn wanneer gemeente vroegtijdig eventueel bezwaren onderkent en hierover praat met belanghebbenden en deskundigen? Op deze wijze kan vertraging in de procedure ten gevolge van bezwaarschriften worden voorkomen.

hr. v. Leeuwen: om niet de indruk te wekken dat bezwaren te allen tijde moeten worden voorkomen, moet worden opgemerkt, dat de bezwaarschriftprocedure is bedoeld als een opbouwend element in de besluitvorming.
Daarnaast is het in een vroeg stadium „babbelen" met betrokkenen belangrijk, hoewel altijd de kans blijft bestaan dat gesprekspartners hun eventueel bezwaar handhaven en een bezwaarschrift indienen. Juist deze „voorfase" is bedoeld om reacties los te krijgen en deze vast te kunnen verwerken in het concept-b.p.

hr. Damen: tot 19 juli is gelegenheid tot reageren; in de periode tussen 19 juli en tervisielegging kan met reactiegevers contact opgenomen worden om een en ander af te stemmen.

hr. Jansonius: heeft behoefte aan informatie om mee te nemen.

hr. v. Berkum: het b.p. + tekeningen ligt tot 19 juli ter inzage.
Indien de wijkraad behoefte heeft aan kopieën kan men contact opnemen met Neef/v. Berkum, Wibauthuis.

hr. v. Leeuwen: eventuele reacties hoeven niet zeer uitgebreid en nauwkeurig te zijn; ook het alleen signaleren is voldoende.

hr. Hekkenberg: (volkstuinv.) door verlegging van het dijklichaam ter plaatse van de goederenboog Watergraafsmeer moet een aantal tuinen verdwijnen. Kan hier vervangende grond voor gevonden worden? Tevens zijn de tuinen in het achtergedeelte tijdelijk niet bereikbaar. Kan een verbinding gemaakt worden?

hr. v. Veenendaal (NS): van de te verdwijnen tuinen sneuvelt 5 m (?) definitief; een groot oppervlak verdwijnt alleen tijdens de bouw. Later kan deze grond weer teruggegeven worden. Een vervangend terrein kan misschien gevonden worden in de sporendriehoek langs de Amersfoortlijn, als de eigenaar hiermee akkoord gaat.
Voor het maken van een tijdelijke verbinding voor de achterste tuinen zal waarschijnlijk een financiële mogelijkheid gevonden kunnen worden in het kader van het zuidelijke tak-project.

hr. v. Leeuwen: wil hr. Hekkenberg adviseren bij gemeente Diemen steun te zoeken voor de volkstuinvereniging. Men kan dan gezamenlijk naar NS gaan.

hr. v. Berkum: volkstuinvereniging kan een schriftelijke reactie sturen aan gemeente Diemen, waarbij is aangegeven waar men de vervangende tuinen wil hebben. Gemeente Amsterdam kan bij de reactieverwerking Diemen vragen na te gaan wat de bestemming van het vervangende terrein is.

hr. Groenendaal: welke geluidsoverlast moet ik me voorstellen bij een frequentie van 4 treinen per uur (65 dB(A), en zijn er ook saneringsvoorzieningen?

hr. Huybregts: er worden metingen gedaan in een dag-, avond- en nachtperiode. Na toevoeging van een bepaalde „straffactor" bij het avond- en nachtgeluidsniveau houdt men 3 waardes over (dag-avond-nacht). De hoogste daarvan houdt men aan als de zogenaamde etmaalwaarde. Wanneer woningen in de omgeving een hogere geluidbelasting hebben dan 65 dB(A), zoals bij Duivendrecht het geval zal zijn, moeten er geluidwerende voorzieningen worden aangebracht. Hierbij houdt men deze volgorde aan:
a maatregelen aan de bron: de treinen;
b maatregelen aan de overdracht: de spoorbaan;
c maatregelen aan de woningen: isolatie en dergelijke.
Omdat maatregelen aan de treinen waarschijnlijk niets opleveren zal men allereerst voorzieningen aan de baan treffen. NS stelt echter wel voorwaarden aan de schermplaatsing uit veiligheidsredenen. Als dit onvoldoende blijkt zal men moeten overgaan tot voorzieningen aan de woningen.

mw. Kaars: (Duivendrecht) welke bestemming krijgt het terrein tussen goederen (zuidelijke ringspoorbaan bij Duivendrecht?

hr. v. Berkum: gemeente Ouder-Amstel denkt aan uitbreiding van de woonbestemming.

mw. Kaars: wat gebeurt er met de volkstuinen langs het goederenspoor?

hr. v. Veenendaal: de grond is eigendom van NS. Handhaving is afhankelijk van de plannen die Ouder-Amstel voor het gebied gaat maken.

mw. Kaars: is geluidshinder in de tuin van de woningen te verwachten?

hr. v. Veenendaal: indien het effect van de afscherming optimaal is, hoeft deze niet groot te zijn. Overigens is, daar de nachtsituatie bepalend is, het geluid overdag in de tuin minder hinderlijk.

4. *Toelichting procedure door hr. Damen.*

Er zijn 2 hoofdprocedures:
- voor de tracé-nota;
- voor het bestemmingsplan.

Tracé-notaprocedure:
- door minister wordt bepaald dat onderzoek nodig is naar een project;
- Raad van de Waterstaat krijgt opdracht om dit onderzoek uit te voeren. Resultaten van het onderzoek worden vastgelegd in de tracé-nota.
- de tracé-nota gaat naar Commissie overleg Wegen. Deze houdt hoorzittingen en verzamelt reacties.
- na verwerking van alle reacties brengt deze commissie advies uit aan de Raad van de Waterstaat.

- hierna volgt tervisielegging. Raad van de Waterstaat brengt op zijn beurt weer advies uit aan minister.
- minister stelt tracé-nota vast.

Bestemmingsplan: in feite hoort het bestemmingsplan de uitvoering van de tracé-nota mogelijk te maken, en dus na de tracé-nota in procedure gebracht te worden. Wegens tijdgebrek lopen beide procedures echter parallel.

Tijdschema:
- reacties op voorontwerp-bestemmingsplan tot 19 juli mogelijk bij gemeentes;
- augustus: voorlichtingsavonden tracé-nota (data worden bekendgemaakt middels krantebericht). Reactietermijnen voor Raad van de Waterstaat zal men op deze avonden meedelen;
- medio oktober: ter visie legging tracé-nota en b.p.: bezwaarschriften b.p. naar gemeenteraad, bezwaarschriften tracé-nota naar Raad van de Waterstaat voordat tervisielegging eindigt. Deze reactietermijn is bindend.

Hr. Damen merkt op dat de reacties aan Raad van de Waterstaat op de tracé-nota en de reacties op het bestemmingsplan bij de behandeling op elkaar worden afgestemd. Eventuele bezwaren moet men echter zowel voor de tracé-nota als voor het bestemmingsplan apart indienen, omdat het hier om twee afzonderlijke procedures gaat!

Vragen:

hr. Jansonius: 1 oktober is tervisielegging van het ontwerp-b.p. Na de vaststelling in gemeenteraad volgt weer tervisielegging door GS.

hr. Damen: dit klopt; momenteel ligt er alleen een concept-ontwerp b.p. De nu verzamelde reacties worden vast in dit concept verwerkt; heeft verder geen rechtsgevlgen.

hr. Tilanus: moeten bezwaren worden ingediend bij de eigen gemeenteraad of bij de gemeente waar het betrokken gedeelte van het b.p. onder valt?

hr. Damen: de plaats van het object waar het bezwaar tegen gericht is, is bepalend. Een inwoner van Amsterdam (of elders) die bij voorbeeld bezwaar heeft tegen een gedeelte in Ouder-Amstel, zal bij Ouder-Amstel het bezwaarschrift moeten indienen.
Wel is de afspraak dat de 3 gemeentes het b.p. gelijktijdig in procedure brengen. Reacties op het concept-ontwerp-b.p. kunnen echter bij alle
3 gemeentes worden ingediend voor 19 juli.

hr. Tilanus: wil opmerken dat een handzame brochure bestaat over procedure; te verkrijgen bij prov. Noord-Holland (Haarlem).

Voorzitter dankt aanwezigen en sluit de vergadering."