

Gemeente Abcoude

Spoorverdubbeling Gemeente Abcoude

Stadium planprocedure

in ontwerp ter inzage gelegd

d.d. 22 februari 2002

Gewijzigd/ongewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad

d.d. 19 december 2002

Goedgekeurd door gedeputeerde staten

d.d. 1 juli 2003

Planinhoud

Toelichting (T)

Voorschriften (V)

Opstellers

drs. T. Dronkert, planoloog

ing. K. Welling, stedenbouwkundig medewerker

E. van der Schans, juridisch medewerker

Projectnummer

101622-0003

Datum

19 december 2002



VVK architectuur
en stedenbouw bv

INHOUD

	Blz.
1. INLEIDING	1 T
2. HET PLANGEBIED	2 T
2.1. Ligging en begrenzing	2 T
2.2. Vigerende plannen	2 T
2.3. Kenschets van het plangebied	2 T
3. BELEIDSKADERS	4 T
3.1. Algemeen	4 T
3.2. VINEX	4 T
3.3. SVV II	5 T
3.4. Structuurschema Groene Ruimte (SGR)	6 T
3.5. Corridorstudie Amsterdam-Utrecht (CAU)	6 T
3.6. Streekplan Utrecht	6 T
3.7. Gemeente Abcoude	7 T
4. MILIEU-ASPECTEN	9 T
4.1. Milieu effect rapportage	9 T
4.2. Railverkeerslawaaï	9 T
4.2.1. Wettelijk kader	9 T
4.2.2. Akoestisch onderzoek	12 T
4.3. Bodemkwaliteit	14 T
4.4. Trillingen	15 T
4.5. Externe veiligheid	15 T
5. BESCHRIJVING VAN HET BESTEMMINGSPLAN	16 T
5.1. Inleiding	16 T
5.2. Het spoorontwerp	16 T
5.2.1. Algemeen	16 T
5.2.2. Waterhuishouding	17 T
5.2.3. Landschappelijke en ecologische inpassing	20 T
5.2.4. Cultuurhistorie	22 T
5.2.5. Te amoveren woningen	22 T
5.3. De planopzet	23 T
5.3.1. Kaartindeling	23 T
5.3.2. Bestemmingsindeling	23 T
5.4. Toelichting op de voorschriften	24 T
6. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	28 T
7. HET OVERLEG	29 T
7.1. Algemeen	29 T
7.2. Inspraak	29 T
7.3. Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening	46 T
7.4. Provinciale Planologische Commissie	60 T

TOELICHTING

1. INLEIDING

Ter uitvoering van het landelijke verkeers- en vervoersbeleid worden momenteel plannen ontworpen om de capaciteit van de spoorbaan Amsterdam-Utrecht te vergroten.

De bestaande spoorbaan zal daarvoor worden verbreed van 2 naar 4 sporen.

Inmiddels is de uitvoering van het project zeker gesteld door de opname van deze plannen in de realiseringstabel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 2000-2004. Voor de uitvoering van de wijzigingen aan de spoorbaan dient de geldende planologische regeling te worden aangepast. Een deel van het spoortraject is reeds aangepast en inmiddels is gestart met de uitvoering nabij Breukelen en bij Ouder-Amstel/Amsterdam Zuidoost.

Voor het gedeelte van het traject in de gemeente Abcoude zijn inmiddels zodanig concrete plannen ontwikkeld, dat ook hier het planologisch vastleggen ervan nu mogelijk is.

Het bestemmingsplan bestaat uit een plankaart (verdeeld over drie kaartbladen) met bijbehorende voorschriften. Het plan gaat vergezeld van een toelichting.

2. HET PLANGEBIED

2.1. Ligging en begrenzing

Het bestemmingsplangebied is globaal begrensd tot het gebied van de toekomstige spoorbaan Amsterdam-Utrecht, gelegen in de gemeente Abcoude (km 9.30 tot 15.80).

De precieze begrenzing is afgeleid van het spoorontwerp. De bestemmingsplangrens omvat in ieder geval de gebieden van de toekomstige spoorbaan en tevens zijn langs dit tracé direct aanliggende gronden in het bestemmingsplan opgenomen, omdat hun toekomstige functie of inrichting mede zal worden bepaald of beïnvloed door de spoorverdubbeling. Het gaat hierbij om gronden waar mede als gevolg van nieuw ontworpen spoorkruisingen nieuwe weg- en/of waterinfrastructuur zal moeten worden aangelegd of bestaande wegen moeten worden gereconstrueerd. Ook de vrijkomende gronden van de bestaande spoorbaan liggen in dit bestemmingsplangebied.

Zoveel mogelijk is met dit bestemmingsplan aangesloten op de grenzen van de aanliggende plangebieden.

Afbeelding 1 geeft een overzicht van de ligging van het plangebied in groter verband.

2.2. Vigerende plannen

De huidige spoorbaan is bijna geheel gesitueerd binnen het vigerend bestemmingsplan "Buitengebied" van de gemeente Abcoude (gedeeltelijk goedgekeurd d.d. 7-9-1977, KB (ged.) 15-2-1982). De spoorbaan ligt tevens voor een klein deel (km 9.30-9.80) binnen het bestemmingsplan "Abcoude Noord IV" (goedgekeurd 6-4-1977).

De gronden ten behoeve van de spooruitbreiding hebben op basis van bovengenoemde vigerende bestemmingsplannen de volgende bestemmingen: spoorwegdoeleinden, agrarische doeleinden (grondgebonden veehouderij), woondoeleinden, natuur- en landschapsdoeleinden, waterdoeleinden en verkeersdoeleinden.

Een deel van de gronden ten behoeve van de spooruitbreiding valt binnen het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Buitengebied" (voorbereidingsbesluit 18-4-1991, vooroverleg 18-8-1998). Met de vaststelling van dit plan spoorverdubbeling zullen zij niet langer deel uitmaken van het ontwerp bestemmingsplan "Buitengebied".

2.3. Kenschets van het plangebied

De spoorbaan - aangelegd in 1843 - ligt overwegend in open landelijk gebied. Voor een klein gedeelte, bij het station Abcoude en de recente noordwaartse dorpsuitbreiding, bevindt de spoorbaan zich binnen de stedelijke (of dorpse) invloedssfeer. In zuid-noord richting buigt het spoor op de gemeentegrens met de gemeente Loenen van het Amsterdam-Rijnkanaal naar het westen af richting Amsterdam Zuid-oost. Ten westen van het spoortracé ligt op enige afstand de landelijke kern Baambrugge.

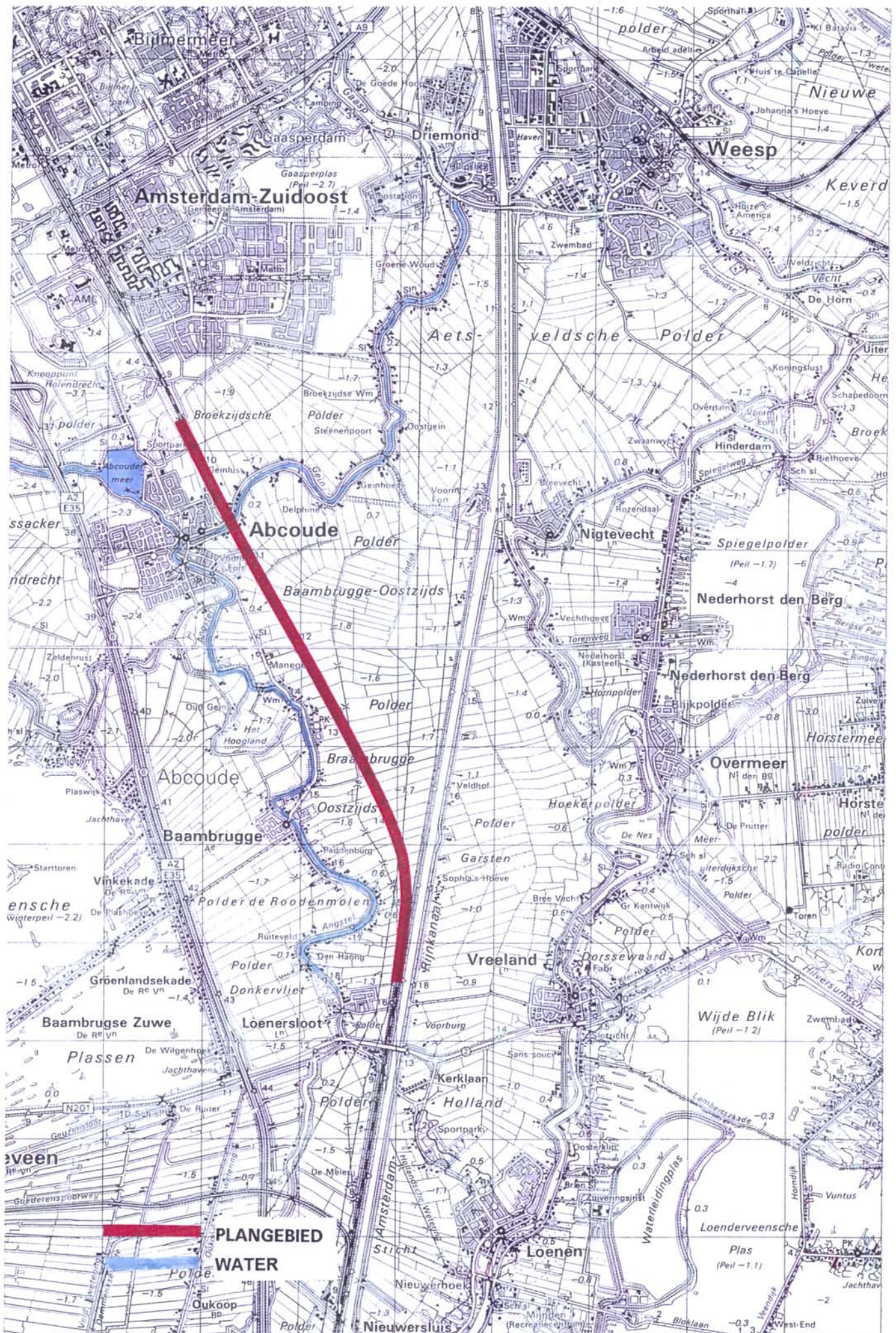
De spoorbaan wordt ter hoogte van Baambrugge gekruist door hoogspanningsleidingen die parallel lopen aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Wat noordelijker sluit het Achtervlietpad middels een fietstunnel onder het spoortracé aan op de Indijkweg en de Westkanaaldijk. De Indijkweg ontsluit een vijftal agrarische bedrijven liggend ten oosten van het tracé.

In de huidige situatie kruist het tracé via een spoorbrug de waterloop het Gein ten noorden van het station Abcoude.

De spoorbaan ligt in het zuidelijk deel van het buitengebied van de gemeente Abcoude op een hoogte van ongeveer NAP tot + 1,00 m, in de plaats Abcoude op een hoogte van ongeveer NAP tot een diepte van -6,30 m NAP en aan de noordzijde van Abcoude ongeveer van NAP tot 4,00 m NAP. Op een aantal plaatsen bevindt zich in de spoorbermen lage struikbegroeiing.

De spoorbaan ligt in een gebied van stroomruggen, dit zijn afzettingen van vroegere veenstromen in een vlak en laaggelegen veengebied. Het Gein is een voorbeeld van zo'n veenstroom. Deze rivierkleigronden zijn overwegend opgebouwd uit zware zavel en lichte klei. Het onderscheid tussen de lage en natte komgronden en de, soms tot 1,5 m, hoger gelegen stroomruggen is karakteristiek voor dit deel van het Utrechtse weidegebied.

Ter hoogte van de kruising met het Gein wordt een nieuwe 4-sporige baan naast de te vervallen 2 sporen gelegd. Het tracé kruist over een breedte van 13 m het Gein. Hier bevinden zich vrijstaande woningen in een rustieke en landschappelijke fraaie omgeving. Het Gein heeft naast een functie voor de waterhuishouding ook een functie voor de (kleine) recreatievaart. De wegen langs het Gein ontsluiten de aanliggende woon- en agrarische bebouwing en vormen onderdeel van het recreatieve fietsnetwerk rond Amsterdam.



3. BELEIDSKADERS

3.1. Algemeen

De capaciteitsuitbreiding van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht is een gevolg van samenhangende beleidsinspanningen vanuit verschillende invalshoeken gedurende een aantal jaren.

Deze inspanningen zijn - in het kort gezegd - gericht op het bereiken van de volgende doelen:

- verbetering van de bereikbaarheid van de belangrijkste economische centra door vermindering van de congestie;
- afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer, met name openbaar vervoer;
- vermindering van de groei van de automobiliteit, substitutie van vervoer door de lucht en over de weg door spoorvervoer ten behoeve van een duurzame samenleving.

De beleidsdoelen zijn vastgelegd in de belangrijkste overheidspublicaties, zoals:

- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX);
- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II);
- Nationaal Milieubeleidsplan plus (NMP+);
- de, als vervolg op deze rijksnota's, diverse uitwerkings- c.q. uitvoeringsplannen die mede in samenwerking met lagere overheden tot stand zijn gebracht. Ook de door NS opgestelde toekomstvisie "Rail 21, het treinconcept voor de volgende eeuw" is hiervoor een belangrijk richtinggevend document.

3.2. VINEX

Met het verschijnen van de VINEX in 1990 is het thema van "verstedelijking en mobiliteit" geplaatst op de agenda van ruimtelijk beleid en ruimtelijk relevant sectorbeleid tot circa 2015.

Het thema heeft zijn uitwerking gekregen in een verstedelijkingsbeleid, gericht op bundeling van stedelijke functies, in stadsgewesten, een stringent locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen en een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer. Doel van dit alles is de groei van de mobiliteit te geleiden, teneinde onder meer de bereikbaarheid van economische centra en de leefbaarheid ook in de toekomst veilig te stellen.

In de VINEX wordt bijzondere betekenis gegeven aan de ontwikkeling van de Randstad in het licht van haar concurrentiepositie in de internationale economie. De stedelijke knooppunten Amsterdam en Utrecht, en de mainport Schiphol, nemen in dit kader een belangrijke positie in.

De verbinding Amsterdam-Utrecht is als "hoofdtransportas" in het ontwikkelingsperspectief van de Randstad opgenomen en is als zodanig van nationale en internationale betekenis.

Met de Planologische Kernbeslissing (pkb) Nationaal Ruimtelijk Beleid is in 1993 de parlementaire behandeling van de VINEX afgerond. Door de goedkeuring van de pkb is de VINEX een overkoepelend plan geworden voor andere plannen, zoals structuurschema's en sectornota's.

De Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, die inmiddels als beleidsvoornemen is verschenen, geeft een continuering van dit beleid ten aanzien van hoofdtransportassen en mobiliteit te zien.

3.3. SVV II

In het SVV II is het verbeteren van de bereikbaarheid binnen randvoorwaarden van leefbaarheid een centrale beleidslijn van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarin spelen alle vervoerswijzen een rol, teneinde een veilig, efficiënt en duurzaam personen- en goederenvervoer te bewerkstelligen. Naast beïnvloeding van mobiliteit is ook realisering van infrastructuur een middel daartoe.

Als "hoofdtransportas" draagt de spoorlijn bij aan de bereikbaarheid van de mainport Schiphol.

In het mobiliteitsbeleid is een eigen taak weggelegd voor het spoorvervoer. Gestreefd wordt naar een verdere versterking van de positie van het spoorvervoer voor personen en goederen.

Door middel van investeringen in infrastructuuruitbreiding zal verbetering van het personen- en goederenvervoer moeten kunnen plaatsvinden op kansrijke relaties in het binnenlands vervoer. Goede aansluitingen op het HSL-netwerk zullen worden gerealiseerd.

In 1992 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat strategische goedkeuring gegeven aan de NS-visie "Rail 21". Dat houdt in dat "Rail 21" kan worden beschouwd als een langetermijnvisie, waarvan het te bereiken eindbeeld past bij het SVV II. "Rail 21" voorziet in omvangrijke investeringen in zowel materieel als infrastructuur, om de voorziene groei van zowel reizigers- als goederenvervoer in de 21e eeuw daadwerkelijk te kunnen verwerken.

Ten behoeve van vorengenoemde substitutie van vlieg- en wegverkeer wordt Nederland opgenomen in het toekomstige net van hogesnelheidsverbindingen. Het traject Amsterdam-Utrecht maakt deel uit van de toekomstige hogesnelheidsverbinding naar Duitsland via Arnhem (HSL-Oost).

In de rijksinvesteringen voor fysieke infrastructuur genieten de mainport Schiphol en Amsterdam met de achterlandverbindingen, onder meer HSL-Oost en de interlokale Rail 21-projecten, prioriteit, en wordt geïnvesteerd in de verbetering van de infrastructuur.

De spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht is in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2000-2004 zeker gesteld en opgenomen in de realisatietabel.

3.4. Structuurschema Groene Ruimte (SGR)

De spoorverdubbeling stelt opgaven aan de inpassing van de nieuwe infrastructuur in het landelijk gebied.

De spoorbaan ligt in een gebied dat in landschappelijk en natuurlijk opzicht zeer interessant en ook waardevol is. Het Utrechtse veenweidegebied is een strategisch groenproject, waar een verdere ontwikkeling van natuur en recreatieve functies wordt nagestreefd. Het maakt deel uit van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Het spoortracé is enerzijds een barrière, maar geeft anderzijds ook goede mogelijkheden voor een verdere ontwikkeling van de EHS.

De natuurlijke en landschappelijke aspecten die bij verbreding van de spoorbaan aan de orde zijn, zijn in afzonderlijke nota's van rijk en provincie uitgewerkt. Eén van de speerpunten van het stadsgewestelijk railvervoer is het Randstadsplan Utrecht.

3.5. Corridorstudie Amsterdam-Utrecht (CAU)

In deze studie zijn drie vervoerssystemen - weg, water en rail - in hun onderlinge samenhang onderzocht. De initiatiefnemers zijn de NS en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De CAU-studie combineert een tracéprocedure met een milieueffectrapportage en biedt inzicht in oplossingen voor de te verwachten problemen.

In het kader van de CAU zijn talrijke onderzoeken verricht die aan het ontwerp van de spooruitbreiding ten grondslag hebben gelegen.

De CAU heeft een proces van inspraak doorlopen. In april 1995 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat het tracé en de aard van de spooruitbreidingen vastgesteld. Daarbij is tevens besloten dat voor de CAU, in aanvulling op landschappelijke inpassing en mitigerende maatregelen, ook compensatie zal plaatsvinden. Zie in dit kader voor een uitgebreide toelichting op compensatie paragraaf 5.2.3. van deze toelichting.

3.6. Streekplan Utrecht

In overeenstemming met het beleid van het rijk heeft ook de provincie Utrecht gekozen voor een verkeers- en vervoersbeleid dat gericht is op het op lange termijn veilig stellen van de belangen van de mobiliteit en het leefmilieu.

In het Streekplan Utrecht is het ambitieniveau voor het stadsgewest Utrecht vastgelegd. Daarbij past de capaciteitsuitbreiding van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht voor lokaal-, landelijk- en internationaal verkeer als deeltraject van het HSL-net.

De provincie sluit een eventuele aanleg van een goederenlijn van IJmond naar de toekomstige Betuwespoorlijn na de streekplanperiode niet uit (Rail 21 Cargo). In het streekplan is de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS), uit het "Beleidsplan Natuur en Landschap provincie Utrecht", ruimtelijk vastgelegd.

Onderdeel hiervan, van belang voor het onderhavige bestemmingsplan, vormt de Ecologische Verbindingszone Venen-Vechtplassen (EVVV), een project dat ten doel heeft het tot stand brengen en verbeteren van ecologische verbindingen tussen de kerngebieden De Venen en Vechtplassen. Deze kerngebieden liggen aan weerszijde van de grootschalige infrastructuurbundel: A2 – spoorlijn Amsterdam/Utrecht – Amsterdam Rijnkanaal.

Het Utrechts-Hollands veengebied is één van de grootste nog bestaande Nederlandse laagveengebieden en heeft behalve nationale, ook grote internationale betekenis. Voor een duurzaam voortbestaan van de levensgemeenschappen van beide moerasgebieden is de aanwezigheid van goede verbindingen tussen De Venen en Vechtplassen van groot belang.

In het kader van het Stimuleringsproject Ecologische Verbinding Venen-Vechtplassen is door de projectgroep bestudeerd op welke wijze de verbindingszone het best gestalte kan krijgen.

In het Werkdocument Ecologische Verbindingszone (WEV) is dit, voor zover van belang voor de spoorverdubbeling, als volgt beschreven:

Verbindingszone Winkel-Gein en Vecht (WEV-zone 3)

Deze verbindingszone voor planten en dieren van het biotooptype "veenmoerasen met schraallanden en wateren" vormt een verbinding tussen de aanwezige en te ontwikkelen natuurgebieden in de gebieden de Venen en de Vechtplassen.

Als onderdeel van de realisatie van deze verbindingszone wordt in het streekplan genoemd: het maken van een gecombineerde natte en droge passage onder de spoorlijn ter hoogte van km 11.3 [(eco)duiker] en realisatiemogelijkheden benutten die ontstaan in het kader van toekomstige reconstructieplannen voor de spoorlijn.

3.7. Gemeente Abcoude

De spoorverdubbeling komt voort uit een (inter)nationaal belang. De effecten op het lokale vlak zullen groot zijn. Daarom is afstemming gezocht op de randvoorwaarden die vanuit de gemeente Abcoude aan de uitbreiding zijn gesteld.

Eén van de belangrijkste randvoorwaarden van de gemeente was een onderdoorgang van de spoorbaan onder het Gein. Uitvoerig overleg tussen de gemeente en de minister van Verkeer en Waterstaat heeft de minister op 19 februari 1999 doen besluiten tot een verdiepte aanleg van het spoortracé onder het Gein door. Aanvankelijk leidde dit tot een ontwerp waarbij de spoortunnel met de bovenkant op ongeveer maaiveldniveau kwam te liggen. De afdamming van het Gein, die hiervan het gevolg was, vereiste maatregelen in de waterhuishouding (doorstroming) en de recreatievaart (schepenlift). De technische oplossing voor de doorstroming van het water onder de verdiepte spoorbaan door stuitte echter op grote bezwaren van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Na bestudering van een alternatief begin 2001 is in maart 2001 besloten tot een verdere verdieping van de spoorkruising met het Gein tot 1.30m –NAP, wat neerkomt op circa 80 cm water boven de spoortunnel. Dit geeft voldoende doorstroming van het water. Ook blijft het Gein hierdoor voor de kleine recreatievaart zonder aanvullende technische voorzieningen bevaarbaar.

Ook heeft de gemeente als randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de spoorverdubbeling gesteld dat het middenperron van het station middels een verdiepte ligging dient te worden ontsloten. Een ontsluiting via een traverse over het spoor past niet in het landschap.

De gemeentelijke medewerking behelst de verbreding tot 4 sporen. De aanleg van eventuele andere voorzieningen binnen het spoortracé, zoals de aanleg van wachtsporen, is hierin niet voorzien.

Andere randvoorwaarden van de gemeente en de NS komen voort uit het feit dat gelijkvloerse kruisingen van 4-sporige tracés niet zijn toegestaan. Hierdoor zullen de bestaande overgangen verdwijnen. Doelmatige en veilige alternatieven zullen de bereikbaarheid van de aanliggende gronden op een minstens gelijkwaardig niveau moeten houden.

Naast bereikbaarheid is ook het handhaven van de kwaliteit van het leefmilieu in de directe omgeving van de spoorbaan een uitgangspunt voor de lokale overheden. Wettelijke normen, bijvoorbeeld ten aanzien van geluidhinder, spelen daarbij een belangrijke rol.

4. MILIEU-ASPECTEN

4.1. Milieu effect rapportage

Op 25 april 1995 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (BSG/95/9968a) het tracé vastgesteld voor de uitbreiding van weg en railinfrastructuur in de corridor Amsterdam-Utrecht. De vaststelling is gebaseerd op een MER waarin de uitbreiding van weg en spoor is beschreven. De tracévaststelling heeft plaatsgevonden volgens de niet-formele tracévaststellingsprocedure. Deze procedure was de voorloper van de Tracéwet. Dit betekent dat de Tracéwet niet van toepassing is. De m.e.r. voor een weg en railuitbreiding is uitgevoerd op basis van het Besluit M.e.r. van 20 mei 1987. Het criterium voor m.e.r.-plicht "de verbreding van een railweg met 2 of meer sporen over een lengte van 5 km of meer is gelegen in een gevoelig gebied" (o.a. EHS) is in het Besluit van 4 juli 1994 toegevoegd aan categorie C2.1 (aanleg, wijziging of uitbreiding van een landelijke railweg). De toevoeging van dit criterium voor m.e.r.-plicht had voor de procedure van de spooruitbreiding op dat moment geen gevolgen, omdat een m.e.r.-procedure voor die spooruitbreiding reeds was uitgevoerd. In die m.e.r.-procedure zijn de aanwezige natuurwaarden betrokken. Overigens laat een globale beoordeling zien dat de spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht hoogstwaarschijnlijk niet aan het 5 km-criterium voor ligging in de EHS of een bufferzone voldoet. De m.e.r.-plicht voor de spooruitbreiding ontstond niet op basis van dit criterium, maar door de voorgenomen aanleg van de Utrechtboog.

Samengevat: Er is een MER opgesteld. Latere wijzigingen van het Besluit M.e.r. hebben daarop formeel noch qua inhoud van het MER invloed. De aard van de planwijzigingen in Abcoude zijn niet zodanig dat deze tot een hernieuwde m.e.r.-plicht leiden.

4.2. Railverkeerslawaaï

4.2.1. Wettelijk kader

Geldende regelingen

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) en volgens het daarin genoemde Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs). De geluidsberekeningen zijn verricht conform het herziene Reken- en Meetvoorschrift railverkeerslawaaï (3 maart 1997). Verder is gebruik gemaakt van de Circulaire sanering spoorweglawaaï bij de uitvoering van Rail-21 projecten (22 november 1995).

Deze wetteksten of teksten met kracht van wet geven de grenswaarden, rekenmethode, criteria voor onderzoek en wijze van rapportage evenals de wettelijke zone aan.

De wettelijke zone

De wettelijke zone geeft het aandachtsgebied op basis van een wettelijk vastgelegde afstand tot de spoorbaan waarbinnen het Bgs van toepassing is. Het akoestisch onderzoek dient zich in ieder geval toe te spitsen op dit gebied. Voor het te onderzoeken traject is de wettelijke zone 300, gerekend vanaf beide zijden van de spoorweg.

De geluidsbelasting

De geluidsbelasting of de etmaalwaarde is gelijk aan de hoogste van de drie volgende waarden:

- het equivalente geluidsniveau gedurende de dagperiode (07.00-19.00 uur);
- het equivalent geluidsniveau gedurende de avondperiode (19.00-23.00 uur) vermeerderd met 5 dB(A);
- het equivalent geluidsniveau gedurende de nachtperiode (23.00-07.00 uur) vermeerderd met 10 dB(A).

Wijziging van de spoorbaan

Belangrijk in het Bgs is de uitdrukking “wijziging van de spoorweg”. Wanneer er sprake is van een (fysieke) wijziging, moet onderzocht worden wat de akoestische gevolgen zijn. Het betreft echter geen “wijziging van het spoor” indien de wijziging een verhoging van 2 dB(A) of minder tot gevolg heeft en de geluidsbelasting ligt tussen de 59 dB(A) en 65 dB(A). Boven de 65 dB(A) is bij elke dB(A)-toename sprake van een wijziging.

Om niet bij iedere verandering aan de spoorbaan of in de exploitatie een akoestisch onderzoek te hoeven uitvoeren, zijn criteria gegeven in het Bgs.

Volgens het Bgs is geen sprake van een “wijziging van een spoorweg”:

- bij een verhoging van de intensiteit met minder dan 45%;
- of een verhoging van de rijsnelheid met 20% of minder;
- of een verplaatsing van de spoorbaan in horizontale richting bij minder dan 2 m;
- of in verticale richting bij minder dan 1 m;
- of indien een vervangende baanconstructie niet meer geluid uitstraalt.

In deze gevallen zal de geluidsbelasting niet noemenswaardig toenemen. Wanneer meer dan één grootheid wijzigt, zal het effect wel onderzocht moet worden.

Stand-still-beginsel

Daarnaast is het “stand-still-beginsel” dat de Wet geluidhinder hanteert, van belang. Dit beginsel bepaalt dat de geluidsbelasting in principe niet mag toenemen boven een toelaatbaar geachte grens, na een vastgesteld moment.

Voor spoorweglawaai is het vastgestelde moment het jaar 1987 (inwerktreding Bgs) of de situatie voor wijziging. De laagste geluidsbelasting van die twee is bepalend en levert de referentiewaarde op waarmee een toekomstige waarde vergeleken wordt.

Indien het situaties betreft waarbij na 1 juli 1987 een hogere waarde is vastgesteld is de referentiewaarde de laagste van of die hogere waarde of de geluidsbelasting voor de wijziging. De altijd toelaatbaar geachte grens is de “voorkeursgrenswaarde”. Indien de geluidsbelasting daarboven toeneemt zullen maatregelen getroffen dienen te worden om deze stijging teniet te doen. Als dat, om welke reden ook niet lukt, is ontheffing tot de “hoogst toelaatbare geluidsbelasting” mogelijk. Deze kan alleen door de provincie vastgesteld worden via een hogere waarde-procedure.

Ontheffing en cumulatie

Indien na het treffen van maatregelen de geluidsbelasting toeneemt, moet een hogere waarde aangevraagd worden bij gedeputeerde staten van de betrokken provincie. Deze kan een hogere waarde toekennen (ontheffing verlenen), als de maximale ontheffingsgrens van 73 dB(A) niet wordt overschreden. De binnenwaarde (zie tabel) mag de wettelijk voorgeschreven grens echter niet overschrijden. Dit laatste kan betekenen dat in een aantal gevallen de geluidswering van de gevel verbeterd moet worden.

Bij het aanvragen van een ontheffing dient de invloed van andere geluidsbronnen, zoals bijvoorbeeld autowegen, op de akoestische omgeving onderzocht te worden. Het geluid van alle bronnen moet dan gecumuleerd worden, zodat dit in aanmerking kan worden genomen door gedeputeerde staten bij het verlenen van de ontheffing.

Omdat er geen gezonde geluidsbronnen nabij liggen zal cumulatie bij het onderzoek buiten beschouwing worden gelaten.

Sanering

Behalve een akoestische wijziging, kan er nog een aanleiding zijn om de geluidsbelasting terug te brengen. Er kan namelijk sprake zijn van een sanerings-situatie.

Indien in 1987 de geluidsbelasting hoger was dan 65 dB(A) dan wil de overheid deze situatie verbeteren. Gekoppeld aan het spoorweginfrastructuurproject wordt dan de geluidsbelasting bij voorkeur teruggebracht tot of onder de saneringsgrens. In dit geval is sprake van "gekoppelde sanering". De geluidsbelasting wordt bij voorkeur door het plaatsen van geluidsschermen teruggebracht. Indien de geluidsbelasting boven de 65 dB(A) blijft en de binnenwaarde meer is dan 45 dB(A) dient door maatregelen aan de gevel de binnenwaarde tot onder de 40 dB(A) te worden teruggebracht.

Grenswaarden

In onderstaande tabel worden een overzicht gegeven van de grenswaarden.

Tabel: Grenswaarden voor railverkeerslawaai voor de verschillende geluidsgevoelige bestemmingen

Geluidsgevoelige bestemming	Voorkeurs-waarde (dB(A))	Maximale ontheffings-grens (dB(A))	Binnen-waarde (dB(A))
• Woningen (bestaand)	57	73	37 of 40 ¹⁾
• Woningen (nieuwbouw)	57	73	35
• Scholen, ziekenhuizen, verpleegthuizen, etc. (bestaand)	55	73	30 of 35 ²⁾
• Scholen, ziekenhuizen, verpleegthuizen, etc. (nieuwbouw)	55	70	30 of 35 ²⁾
• Terreinen woonwagendplaatsen	57	65	
• Terreinen bij overig gezondheidszorg	57	65	

1) De grenswaarde binnen de woning is na gevelmaatregelen 40 dB(A) indien in 1987 de geluidsbelasting hoger was dan 65 dB(A)

- 2) De grenswaarde 30 of 35 dB(A) wordt per bestemming geregeld in het 'Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen.'

Opmerkingen bij tabel:

- Gymnastieklokalen worden niet als geluidsgevoelige bestemmingen aangemerkt.
- Bij scholen en medische kleuterdagverblijven geldt de dagwaarde in plaats van de etmaalwaarde.
- Woonschepen worden niet als geluidsgevoelige bestemming aangemerkt.

Het bovenstaande is een beknopt overzicht van de belangrijkste bepalingen uit het Bgs, in speciale gevallen zal de letterlijke tekst moeten worden geraadpleegd.

In de gemeente Abcoude zijn behalve woningen ook woonwagens van belang.

Onttrekken aan de bestemming

Indien de geluidsbelasting toeneemt en bovendien niet voldaan kan worden aan de weergegeven maximale grenswaarden, om welke reden dan ook, dan mag er zich op de plaats waar de geluidsbelasting is berekend geen geluidsgevoelige bestemming bevinden. Meestal gaat het daarbij om woningen die dan aan de woonbestemming onttrokken dienen te worden. In dergelijke bijzonder situaties worden deze dan geamoveerd.

Wijze van meten

De berekende geluidsbelastingen dienen (conform Bgs) te worden afgerond naar het dichtstbijgelegen hele getal waarbij 0,5 wordt afgerond naar het dichtstbijgelegen hele even getal. Deze wijze van afronden geldt ook bij verschillen tussen twee geluidsbelastingen. Het verschil wordt bepaald uit de niet afgeronde waarden. Bijvoorbeeld± een toename van 60,4 naar 62,9 is 2,5 dB(A), maar afgerond 2 dB(A).

4.2.2. Akoestisch onderzoek

Algemeen

Binnen het wettelijk kader van Wgh en Bgs is door Holland Railconsult akoestisch onderzoek verricht naar de bestaande en de toekomstige geluidsbelasting vanwege spoorweglawaai. Op grond van de resultaten van dit onderzoek is aangegeven welke project- en saneringsmaatregelen benodigd zijn en is een definitief maatregelenpakket voorgesteld.

Dit pakket voorziet in maatregelen in de vorm van geluidsschermen, geluidsabsorptie in de tunnelbak en in enkele gevallen geluidswerende maatregelen aan woningen.

Het onderzoek is gedetailleerd beschreven in de volgende rapporten:

- Bgs onderzoek Abcoude, Huidige situatie, definitief rapport d.d. 10 februari 2000;
 - Bgs onderzoek gemeente Abcoude, Toekomstige situatie (versie 3.0-29 maart 2001);
 - Notitie herberekening geluidsbelasting Abcoude op basis van nieuw lengteprofiel (Holland Railconsult 29 mei 2002).
-

Bij het vastleggen van de huidige situatie en toekomstige situatie, is geen rekening gehouden met het bestemmingsplan Bedrijventerrein Fluitekruid Noord. In dat bestemmingsplan is een strook met bedrijfsbebouwing en bedrijfswoningen opgenomen ten westen van het spoor ter hoogte van Ereprijs.

Deze dienstwoningen zullen zodanig worden gesitueerd dat zij hetzij inpandig, hetzij voor de achterliggende bebouwing worden gebouwd. Met andere woorden: de uitwerking van het plan dient zodanig te zijn dat de geluidsbelasting van de woningen de 57 dB(A)-grens niet overschrijdt.

Resultaten

Berekend is dat in de toekomstige situatie zonder aanvullende maatregelen de woningen in het buitengebied te maken krijgen met een toename van 3 dB(A) ten opzichte van de referentiesituatie.

Op basis van benodigde project- en saneringsmaatregelen is het volgende schermvoorstel opgesteld.

Tabel: Benodigde geluidsschermen voor het schermvoorstel (met absorberende tunnelbak)

Oriëntering tov spoor- baan	Kilometrerings		Lengte (m)	Hoogte tov BS (m)	Reden van plaatsing
	van km	tot km			
West	9.880	10.180	300	1	saneringsmaatregel
West	12.080	13.000	920	1	projectmaatregel
West	14.680	15.280	600	1	projectmaatregel
West	15.850	16.425 ¹	575	1	projectmaatregel
Oost	11.950	12.100	150	1	projectmaatregel
Oost	12.275	12.375	100	1	projectmaatregel
Oost	12.825	12.925	100	1	projectmaatregel
Oost	13.350	13.450	100	1	projectmaatregel
Oost	13.750	13.850	100	1	projectmaatregel
Oost	15.600 ²	16.200 ¹	400	1	projectmaatregel

- 1) De schermen sluiten aan bij de schermen voor de gemeente Loenen.
- 2) Maatregel ten behoeve van woningen in de gemeente Loenen.

De geluidsabsorberende tunnelbak heeft een gunstige invloed op de geluidseffecten in Abcoude. Ter hoogte van de tunnelbak neemt de geluidsbelasting voor de woningen sterk af, voor veel woningen tot onder de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A).

Woningen met een geluidbelasting meer dan 65 dB(A)

Indien uitgegaan wordt van een absorberende tunnelbak en het schermvoorstel geldt dat voor de volgende vijf woningen de saneringsgrenswaarde van 65 dB(A) wordt overschreden:

- waarneempunt 351: Indijkweg 7, geluidsbelasting was 71 dB(A), wordt 70 dB(A);
- waarneempunt 451: Indijkweg 6, geluidsbelasting was 67 dB(A), wordt 66 dB(A);
- waarneempunt 452: Indijkweg 4, geluidsbelasting was 69 dB(A), wordt 68 dB(A);

- waarneempunt 551: Indijkweg 3, geluidsbelasting was 70 dB(A), wordt 69 dB(A);
- waarneempunt 552: Indijkweg 2, geluidsbelasting was 70 dB(A), wordt 69 dB(A).

Woningen waarvoor een hogere waarde aangevraagd moeten worden

Indien uitgegaan wordt van een absorberende tunnelbak en het schermvoorstel geldt dat voor de volgende drie woningen een hogere waarde aangevraagd moet worden:

- wnp 6.51: Oostkanaaldijk 11, geluidsbelasting was 58 dB(A), wordt 61 dB(A);
- wnp 6.51: Oostkanaaldijk 10b, geluidsbelasting was 59 dB(A), wordt 62 dB(A);
- wnp 7.51: Oostkanaaldijk 10a, geluidsbelasting was 59 dB(A), wordt 62 dB(A).

4.3. Bodemkwaliteit

Voor de realisering van de beoogde werken is inzicht in de kwaliteit van de bodem nodig. Tot dusver zijn er diverse milieukundige bodemonderzoeken uitgevoerd. De onderzoeken zijn te splitsen in:

1. Onderzoeken in verband met verwerving van percelen rond het Gein te Abcoude.
2. Onderzoek in het verdiept gelegen tracé (km 10.2 - km 11.0) tot ontgravingsdiepte in Abcoude.
3. Onderzoek in het spoorbaantracé (km 7.4 – km 15.8) tot een diepte van maximaal circa 2,5 m beneden maaiveld in Amsterdam en Abcoude.

De belangrijkste bevinden zijn hieronder samengevat:

ad 1.

De onderzoeken geven aan dat de bovengrond van de onderzochte percelen licht zijn verontreinigd met zware metalen, PAK en minerale olie. Van vier onderzochte percelen is de bovengrond matig verontreinigd met zware metalen. Op de helft van de percelen is de ondergrond licht verontreinigd, voornamelijk veroorzaakt door zware metalen en een enkele keer door PAK en minerale olie. In vrijwel alle gevallen zijn zintuiglijk verontreinigingen waargenomen als: puin, kooltjes, grind, plastic en slakken.

Het grondwater is voor de helft van de onderzochte locaties schoon en voor de andere helft licht verontreinigd. De verontreinigde parameters zijn voornamelijk vluchtige stoffen en een enkele keer zware metalen.

Met deze gegevens is met redelijke zekerheid te zeggen dat er op de onderzochte locaties in de bovengrond (0 – 2,0 m beneden maaiveld) geen bodemsanering is te verwachten.

ad 2.

In het verdiept gelegen tracé is een milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd tot 0,5 m onder de geplande ontgravingsdiepte. Hiervoor zijn verdeeld over het tracé 9 diepe boringen geplaatst. De resultaten wijzen uit dat er in de bodem op drie locaties na en enkele lichte verhoging van minerale olie daargelaten geen verontreinigingen zijn aangetoond. In twee bodemlagen en een separate boring zijn sterke verontreinigingen aangetoond.

De verontreinigde bodemlagen betreffen: arseen in de veenlaag (van circa 4,5 – max. 7,0 m – maaiveld) aangetoond middels meerdere boringen en minerale olie in de zandlaag (van 7,0 – 10,0 m – maaiveld) aangetoond bij één boring (km 10.640). Bij km 10.520 is op een diepte van 1,5 - 2,0 m - maaiveld ook een sterke minerale olieverontreiniging in de bodem aangetoond.

Zintuiglijk zijn hier waarnemingen gedaan die duiden op een demping/ophoging (puin).

De grondwateranalyses geven aan dat het freatisch grondwater licht verontreinigd is met zware metalen. Het diepere grondwater is niet verontreinigd.

ad.3.

Het gedane bodemonderzoek laat zien dat de bodemkwaliteit voornamelijk varieert tussen schoon en licht verontreinigd. De licht verontreinigde parameters zijn zware metalen, PAK, EOX en minerale olie. Op enkele locaties is de te verwijderen taludgrond matig verontreinigd met koper. Sterke verontreinigingen zijn alleen aangetoond bij het ballastonderzoek dat is uitgevoerd in 1997.

De zandfractie in/onder het ballast <2mm is sterk verontreinigd met zware metalen en PAK. Daarnaast is op een locatie voor bodemvreemd materiaal aangetoond dat dit sterk verontreinigd is met koper.

Het grondwater is over het algemeen schoon tot maximaal licht verontreinigd. De verontreinigende parameters zijn zware metalen en vluchtige koolwaterstoffen.

De onderzochte waterbodems (slib) hebben over het algemeen een kwaliteit van maximaal slibklasse 2 (te verspreiden op de wal). Op twee plaatsen is echter slibklasse 3 aangetoond. Bij vrijkomen zal dit moeten worden afgevoerd naar een reiniger of stort.

In het project wordt zand en grind toegepast conform het Bouwstoffenbesluit.

Verontreiniging door koperslijpsel van de bovenleiding

Door NS is onderzoek gedaan naar het vrijkomen van koperdeeltjes van de bovenleiding. Het gaat om ± 20 gram per jaar per strekkende meter spoorbaan. De koperdeeltjes blijken grotendeels terecht te komen op de trein zelf of op de baan, dat wil zeggen binnen een afstand van circa 13 m uit het hart van een dubbelsporige baan. Buiten het terrein van de spoorwegen is er dan ook geen of nauwelijks sprake van verontreinigingen.

4.4. Trillingen

Er zijn op dit moment nog geen wettelijke normen met betrekking tot trilling(s-hinder). Een instituut in Rotterdam (SBR) heeft wel richtlijnen uitgegeven, met daarin opgenomen beoordelingscriteria omtrent trillingshinder en –schade.

Uit onderzoek is gebleken dat de trillingen veroorzaakt door langsrijdende treinen geen schadelijke gevolgen hebben.

4.5. Externe veiligheid

De risico's voor de externe veiligheid zijn door een adviesbureau (SAVE te Apeldoorn) in december 1997 geactualiseerd en gerapporteerd. De risico's worden berekend uitgaande van het midden van de spoorbaan.

De berekende afstand is, wat betreft de toekomstige situatie, voor het individuele risico voor spoorgedeelten met wissels 25 meter en zonder wissels 20 meter. Deze afstandsmaten zijn geheel gelegen binnen de bestemming "Spoorwegdoeleinden", waardoor een extra veiligheidszone buiten deze bestemming niet noodzakelijk is.

5. BESCHRIJVING VAN HET BESTEMMINGSPLAN

5.1. Inleiding

In de keuze van het plangebied komt de bijzondere doelstelling van het bestemmingsplan tot uiting: het plan is eerst en vooral gericht op de planologische inpassing van de toekomstige spoorverdubbeling. Slechts voor zover hierbij aangrenzende gronden in ruimtelijk of functioneel opzicht direct zijn betrokken, maken deze gronden deel uit van het plan. Zij blijven in omvang beperkt.

Binnen deze nauwe kaders is vooral het spoorontwerp richtinggevend voor de toedeling van bestemmingen aan de gronden.

Dit ontwerp is tot stand gekomen op basis van talrijke studies en na het doorlopen van besluitvormingsprocedures op uiteenlopende niveaus. Een MER-procedure is afgerond, door de Minister van Verkeer en Waterstaat is het tracé vastgesteld. In het kader van de CAU-studies heeft overleg plaatsgevonden met betrokken partijen, waaronder overheden en particulieren.

Hiermede is de voorbereiding nog niet afgerond. Verdere uitwerkingen en aanvullende onderzoeken liggen in het verschiet. In het kader van de Wgh worden de geëigende procedures nog doorlopen. Waar nodig zal een verzoek om een hogere grenswaarde bij gedeputeerde staten worden ingediend, dan wel sanering plaatsvinden.

Dit alles kan nog aanleiding zijn tot beperkte wijzigingen in het spoorontwerp, dat als basis is gehanteerd voor dit bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan moet hierop berekend zijn. Het moet flexibel zijn om beperkte veranderingen in het ontwerp op te kunnen vangen, zonder daarvoor tijdrovende procedures te moeten voeren. Anderzijds moeten de externe effecten van de spoorverdubbeling voor ieder duidelijk in de regelingen zijn vastgelegd, zodat geen strijd met de rechtszekerheid aanwezig is.

5.2. Het spoorontwerp

5.2.1. Algemeen

De spoorverbinding tussen Amsterdam en Utrecht wordt uitgebreid van één naar twee sporen per richting. De beide snelsporen zijn berekend op een rijsnelheid van 200 km/u en de binnenste sporen zijn berekend op een rijsnelheid van 160 km/u.

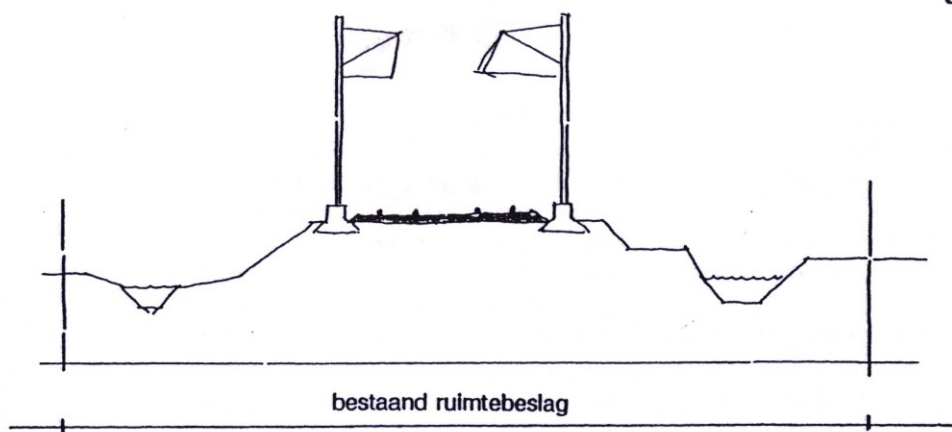
De uitbreiding van het aantal sporen kan in principe op twee manieren plaatsvinden:

- asymmetrisch: twee nieuwe sporen aan één kant van de bestaande spoorbaan erbij;
- symmetrisch: aan iedere zijde één spoor erbij.

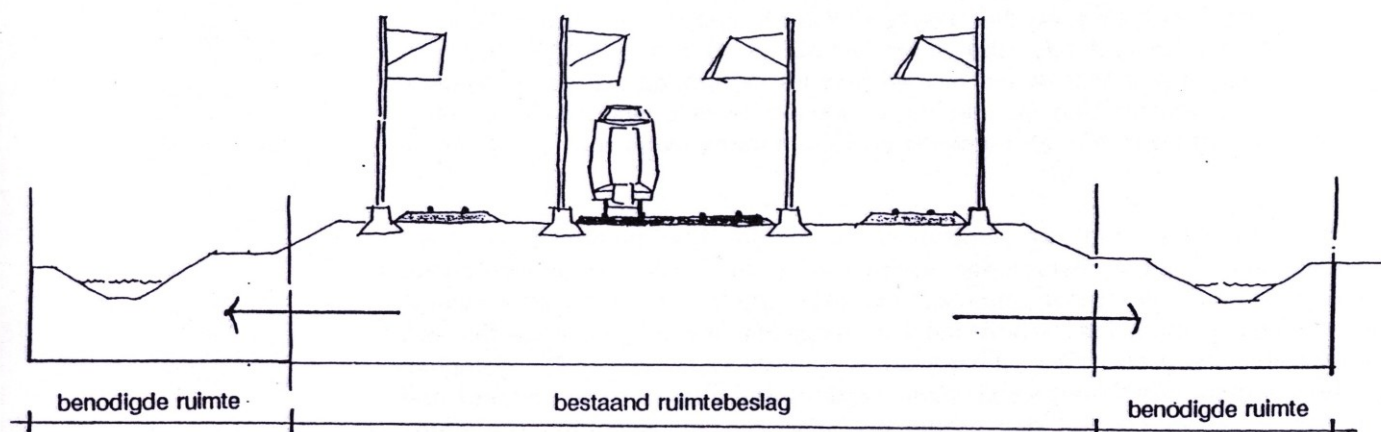
Het totale ruimtebeslag wordt mede bepaald door vormgeving van het baanlichaam, taluds, (steun)bermen en sloten (zie afbeelding 2).

Het ontwerp voorziet gedeeltelijk in de aanleg van vier nieuwe sporen. De uitbreiding wordt grotendeels asymmetrisch uitgevoerd. Tussen km 15.40 en km 15.80 wordt de uitbreiding symmetrisch uitgevoerd (zie afbeelding 2).

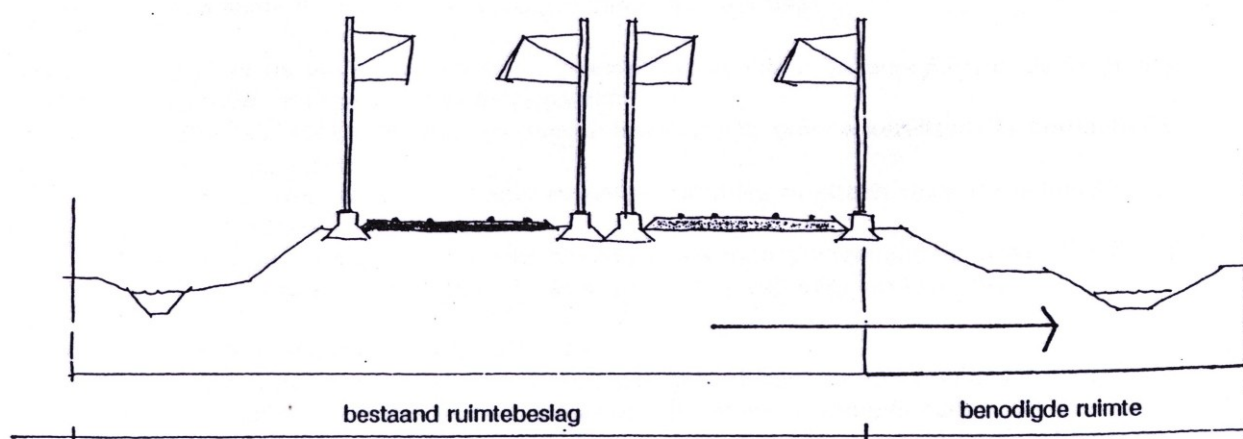
afbeelding 2



Bestaande situatie



Symmetrisch



A-Symmetrisch

De verbreding heeft ingrijpende gevolgen voor de kruisingen met het Gein, Stationsstraat en Kerkstraat. De kruising van het spoor met het Gein door middel van de spoorbrug wordt vervangen door een tunnel waarvan de bovenkant op 1,30 m – NAP komt te liggen, waardoor het Gein op deze plek een diepte van 80 cm behoudt. Deze spoortunnel komt ten oosten van de bestaande brug. Voor de aanleg van de tunnel dienen verschillende tijdelijke voorzieningen te worden getroffen.

De huidige insnoering van het Gein ter plaatse van de huidige spoorkruising zal op een nader te bepalen wijze worden verbreed en aangepast zodat een passende geheel ontstaat. Ten westen van de spoortunnel zal een 2,5-3 m brede voetbrug over het Gein worden gebouwd. Deze brug is ook toegankelijk voor voetgangers die hun fiets aan de hand meenemen.

De wegen Stationsstraat en Kerkstraat/Gein Noord en Gein Zuid blijven op maaiveldniveau en behouden een breedte van minimaal 4 m.

De tunnel Achtervlietpad wordt dichtbij de huidige locatie vervangen door een nieuwe, bredere en hogere tunnel. In plaats van de huidige hoogte van 2 m wordt de tunnel 2,75 m hoog. De nieuwe breedte bedraagt 3,75 m. Deze was 2,50 m breed. De spoorbaan ter plaatse van het Achtervlietpad ligt vrij hoog zodat de fietstunnel slechts beperkt lager dan het omringende maaiveld ligt. De tunnel is voor omwonenden voor personenauto's met ontheffing toegankelijk.

De spoorverbreding leidt ook tot totale wijziging van het station en de stationsomgeving. Oostelijk van de bestaande spoorbanen wordt, vanwege een nieuwe kruising met het Gein, en de noodzaak om gedurende de werkzaamheden het spoorwegverkeer doorgang te laten vinden, een geheel nieuw tracé aangelegd. Wanneer dit in gebruik wordt gesteld, zullen de bestaande sporen hun functie verliezen en worden opgebroken. Er zal een nieuw station worden aangelegd noordoelijk van 't Gein. De entree van het station komt aan de westkant van het spoortracé te liggen, op de gronden van het huidige tracé. De ontsluiting van het stationsgebied zal aansluiten op de hoofdinfrastructuur van Abcoude-Dorp. Het station wordt voorzien van een middenperron dat bereikbaar is via een voetgangerstunnel. Doordat de spoorbaan ter plaatse "half verhoogd" ligt de voetgangerstunnel "half verdiept"

Voor de vormgeving van de geluidsbeperkende voorzieningen zijn de volgende ontwerppunten opgesteld:

- de schermen moeten passen in het open, groene karakter dat het landelijk gebied heeft;
- er mogen geen sociaal onveilige situaties ontstaan door de geluidsbeperkende voorzieningen;
- de vormgeving van de geluidsbeperkende voorzieningen moet afgestemd worden op het beheer (technische mogelijkheden en kosten).

5.2.2. Waterhuishouding

De gronden ten westen van het plangebied hebben een primaire functie voor de landbouw. Het watersysteem in dit gebied is afgestemd op het behouden of verkrijgen van optimale productieomstandigheden voor de agrarische sector.

Ten oosten van de spoorbaan hebben de gronden een agrarische functie met hoge natte natuurwaarden. De natte natuurwaarden in dit gebied bestaan uit soortenrijk water- en oevervegetatie en de bijbehorende fauna. In dit gebied wordt het watersysteem zoveel mogelijk afgestemd op de agrarische functie met behoud van de aanwezige natuurwaarden.

Beide gebieden hebben tevens een belangrijke functie als weidevogelgebied. In deze gebieden dient bij het peilbeheer rekening te worden gehouden met het belang van de weidevogels. In het primair agrarisch gebied zijn de landbouwbelangen wel van richtinggevend belang.

't Gein heeft de functie van boezemwater, vaarwater en als regionaal natte ecologische verbindingszone.

Als algemeen uitgangspunt ten aanzien van de waterhuishouding geldt dat in de nieuwe situatie moet worden teruggebracht wat in de oude situatie verdwijnt. Dit uitgangspunt is als volgt in maatregelen uitgewerkt.

Aan de westzijde tussen km 11.1 – km 13.28 en km 14.8 – km 15.8 zijn de spoorsloten hoofdwatgang. Voor de rest van de baan in Abcoude waar werkzaamheden uitgevoerd zijn de spoorsloten geen hoofdwatgang. Langs de hoofdwatgangen zijn bermen van 4 m breedte ten behoeve van slootonderhoud gereserveerd.

Het beschikbare wateroppervlak mag door de werkzaamheden niet verminderen. Eventueel compensatiewater dient te worden aangelegd in hetzelfde peilgebied.

Het waterschap is bezig met het opstellen van een Keur. In het overleg van 24 januari 2000 is afgesproken dat de hoofdwatgangen op dezelfde breedte als nu moeten worden aangelegd, waarbij optimalisatie met behoud van wateroppervlak mogelijk is. De waterdiepte dient 1 m te zijn. Andere watgangen worden aangelegd conform de OVS. Tussen km 14.48 en 15.8 is uitgegaan van een streefpeil van NAP-2.30 m. Voor de overige watgangen uitgegaan van de streefpeilen zoals vermeld op de kaart van het peilbesluit 1988.

Ten behoeve van het herstel van de duikercapaciteit van het Achtervlietpad wordt ter hoogte van km 13.35 een nieuwe grondduiker gemaakt.

Om vanuit de tunnel met een acceptabele helling uit te komen op de toegangsweg naar de boerderij, dient de weg verlaagd te worden. Hiertoe is het noodzakelijk het waterpeil in de spoorstoot te verlagen. Het waterschap gaat akkoord met het zetten van een peilscheiding en aanleg van een duiker aan de zuidoostkant van de tunnel. Wel dienen de oostelijke wegsloot verbreed te worden en een bestaande dam te worden verwijderd. Er dient rekening te worden gehouden met een peilstijging van de hoofdwatgang langs het Achtervlietpad oostzijde van 0.50 m tot NAP – 2.20 m.

Nadat de werkzaamheden van de tunnel Abcoude zijn beëindigd worden de sloten aan de oostzijde ter plaatse van het werkterrein doorgetrokken en voorzien van peilscheidingen.

Bijzondere aandacht vereist de waterhuishouding ten noorden en ten zuiden van het Gein. Het nieuwe tracé doorsnijdt een aantal peilgebieden. Met het waterschap is overleg gaande om voor deze gebieden een goede oplossing te vinden.

De waterstand mag nauwelijks verlaagd worden om problemen met de fundering van de huizen te voorkomen. Enkele slootgedeelten buiten het eigenlijke baantracé worden gedempt en peilscheidingen worden verzet om een goede waterhuishouding te verkrijgen.

Noordelijk van km 12.1 wordt de baan aan de oostzijde uitgebreid. Tussen km 11.95 en 12.06 is er hierdoor onvoldoende ruimte om de spoorstoot te verleggen zonder hier de Indijkweg om te leggen. Dit is niet wenselijk in verband met de bereikbaarheid van de boerderij. In overleg met het waterschap is besloten om de oostelijke wegsloot te verbreden en duikers aan te leggen.

Kleine kunstwerken

Door het verleggen van de watergangen naast de spoorbaan dienen de bestaande peilscheidingen in de huidige spoorsloten en aansluitende kavelsloten mee te worden verschoven. Gezien de staat waarin de meeste van deze scheidingen verkeren zullen er nieuwe aangebracht moeten worden. Het Waterschap heeft aangegeven dat dit hardhouten vaste peilscheidingen dienen te zijn, welke circa 1.50 m in de naast liggende oever doorlopen.

Ter hoogte van km 14.48 westzijde is een vaste peilscheiding aanwezig. Deze wordt verplaatst naar de nieuwe spoorstoot.

Bij km 13.6 oostzijde wordt een peilscheiding aangebracht om de waterstand bij de tunnel Achtervlietpad te verlagen (peil NAP – 2.60 tot – 2.30 m, streefpeil hoge zijde is NAP – 2.50 m).

Ter hoogte van km 15.1 westzijde staat een hoogspanningsmast. De nieuwe spoorstoot dient hier om de mast te worden heen gelegd. Tevens dient de mast bereikbaar te zijn voor een (terrein)auto via een minimaal 4 m brede toegang. Om de aankoop van extra grond te beperken en om de bereikbaarheid van de mast veilig te stellen is er voor gekozen de sloot middels een duiker aan de westzijde van de mast te voeren.

Ter plaatse van de te bouwen tunnel zijn vanuit het Gein waterinlaten aanwezig naar de sloten langs zowel Gein Zuid als Gein Noord. Het waterschap gaat de diameter en plaats van deze inlaten na en geeft aan waar nieuwe inlaten dienen te worden aangelegd in overleg met de eigenaren.

Beschoeiingen

Langs de waterlijn van nieuwe sloten behoeven geen beschoeiingen geplaatst te worden, omdat de taluds flauw genoeg zijn en de grond stevig is.

Aan de oostzijde van de nieuwe duiker bij km 13.35 wordt in de bestaande sloot een beschoeiing geplaatst ter voorkoming van uitspoelen van de oever (lengte van 10 m). Een zelfde beschoeiing wordt geplaatst bij km 13.6 in de oostelijke wegsloot tegenover de duiker en bij km 12.05 in de te maken beëindiging van de spoorstoot.

5.2.3. Landschappelijke en ecologische inpassing

Naast de civieltechnische eisen die aan het spoortracé worden gesteld, is de vormgeving van het ontwerp tevens afgestemd op randvoorwaarden die vanuit de omgeving zijn gesteld: veiligheid, blijvende bereikbaarheid van aanliggende gebieden, landschappelijke inpassing en natuurlijke ontwikkelingsmogelijkheden. Daartoe is een landschapsvisie opgesteld. De visie, waarin de doelstellingen en de uitwerking van de CAU grotendeels zijn overgenomen, is verwoord in het "Basisinpassingsplan Amsterdam-Utrecht".

Eenzijds wordt de spoorlijn gezien als een tamelijk autonoom element in het landschap, dat als het ware over het abiotische, biotische en menselijke landschapspatroon is heen gelegd. Autonoom is de spoorlijn door zijn bovenregionale functie en grootschaligheid. De herkenbaarheid van de spoorbaan wordt bepaald door het lineaire karakter, het functioneren als transportlijn en de specifieke spoorlay-out, de spoorberm (functioneel, visueel, ecologisch), stations en kunstwerken.

Anderzijds stelt ook de omgeving eisen aan inpassing en vormgeving van de spoorbaan.

Vanuit de omgeving gezien kan het autonome karakter van de spoorlijn op bepaalde punten problemen opleveren, zoals bijvoorbeeld de fysieke en visuele barrièrewerking. In die gevallen moet de inrichting van de omgeving van de spoorbaan worden aangepast, zonder afbreuk te doen aan het grootschalige karakter.

Voor het ontwerp en de uitwerking van de verbreding van de spoorbaan en alles wat daarmee samenhangt zijn autonomie en herkenbaarheid de belangrijkste uitgangspunten. Het spanningsveld tussen deze autonomie en het vinden van samenhang van de spoorlijn met haar omgeving bepaalt de visie.

De visie is gericht op:

- het ontstaan, behouden of ontwikkelen van een voor waarnemers visueel herkenbaar (nieuw) landschapsbeeld;
- het bieden van een goede basis voor verschillende vormen van ruimtegebruik;
- het handhaven, herstellen en waar mogelijk ontwikkelen van het stelsel van landschapsecologische relaties.

Voor de uitwerking van de visie zijn de volgende oplossingsrichtingen gekozen:

- de kruisingen van de spoorlijn met andere autonome bovenregionale infrastructuur (snelwegen, Amsterdam-Rijnkanaal) zijn van gelijke hiërarchische orde. In de vormgeving zal deze gelijkwaardigheid tot uiting moeten komen;
 - de kruisingen van de spoorlijn met regionale en lokale (infra- en ecologische) structuur zijn van ongelijke orde. De autonomie van de spoorlijn en de doorgaande structuur van het onderliggende landschap zullen in de vormgeving terug te vinden zijn;
 - de inrichting van de spoorbaan is autonoom, maar kan beïnvloed worden door de karakteristiek van het landschap. Daarnaast is het zicht op de omgeving vanuit de trein van belang.
 - De spoortaluds en -bermen behouden daarnaast een belangrijke ecologische functie (leef- en verbreedingsstrook);
-

- de stationsgebieden vormen de functionele schakel tussen de spoorlijn en de omgeving. Deze verweving dient in de inpassing en vormgeving zichtbaar gemaakt te worden.

Ecologische inpassing

De landschapsvisie is mede gericht op het handhaven en het tot ontwikkeling brengen van ecologische functies van de spoorbaan en directe omgeving.

In het spoorontwerp is een groot aantal inpassingsmaatregelen voorzien, gericht op mitigering van de effecten van de spoorverbreiding.

In algemene zin behoren daartoe:

- schrale afwerking taluds en bermen ten behoeve van schrale graslandvegetatie;
- handhaven en herstellen van de ecologische kwaliteit van de spoorbermen en eventuele oeverhoeken.

De spoorbaan heeft door zijn ligging en eenduidige functie betekenis voor de ontwikkeling van natuur. De beperkte toegankelijkheid en het uitsluitend gebruik ten behoeve van railverkeer zorgen voor een eenzijdige verstoring (de spoorbaan legt beperkingen op aan de natuur en andersom is dat niet het geval), waarbinnen goede mogelijkheden voor de ontwikkeling van flora en fauna bestaan.

Door een gevarieerde natuurlijke begroeiing op het talud en in de spoorsloten heeft de spoorbaan voor sommige dieren een volwaardige functie als leefgebied of maakt daar een belangrijk deel van uit, bijvoorbeeld als rust-, broed- of fouragegebied.

Ook kan de spoorbaan een functie als tijdelijk leefgebied (refugium) hebben. De spoorbaan fungeert dan als "vluchtplaats", omdat het aanliggende cultuurland ongeschikt is geworden als leefplaats voor flora en fauna.

In de lengterichting heeft de spoorbaan met zijn bermen, bermsloten en oevers een corridorfunctie, waarlangs flora en fauna zich kunnen verplaatsen.

Anderzijds is er in de dwarsrichting sprake van een barrière voor flora en fauna. Het onderbreken of het doorsnijden van doorlopende landschapselementen zoals houtkaden, greppels en sloten, zoals door het lengtetracé plaatsvindt, geeft een beperking in het verplaatsen.

De bestaande onderdoorgang De Hoge Dijk op km 9.07 wordt met een ecologische passage heringericht.

Op km 11.3, ter hoogte van het fort Abcoude dat een belangrijke natuurfunctie heeft, wordt een ecoduike aangelegd. De duiker bestond al en wordt dus teruggebracht met een ecologische functie. Deze gecombineerde nat-droge onderdoorgang sluit aan de westzijde aan op een geplande natuurontwikkelingsstrook in de bocht van het Gein. De duiker wordt uitgevoerd met faunarichels, op deze manier kunnen kleinere dieren door de duiker het tracé kruisen.

Door de Minister is in het corridorbesluit CAU tevens besloten dat, in aanvulling op landschappelijke inpassing en mitigerende maatregelen, ook compensatie zal plaatsvinden.

De verantwoordelijkheid voor opstelling van het compensatieplan is daarbij neergelegd bij Rijkswaterstaat.

Praktisch probleem is dat de uitbreiding van de spoorweg (en de daarvoor nodige planologische procedure) veel eerder aan de orde is dan de uitbreiding van de A2. Gevolg hiervan is dat uitwerking van het compensatieplan (voor spoor en A2 samen) momenteel nog gaande is.

Hierop vooruitlopend is door Holland Railconsult globaal gezien in hoeverre voor de spooruitbreiding-sec compensatie aan de orde lijkt.

Voorlopige conclusie is dat de versnipperende en barrièrewerking van de spoorlijn, zoals die er nu ligt, door de bovengenoemde landschappelijke inpassingsmaatregelen en de mitigerende maatregelen teniet worden gedaan.

Voorshands is geconcludeerd dat het (door Rijkswaterstaat) op te stellen compensatieplan geen maatregelen zal bevatten die voortvloeien uit de spooruitbreiding.

Indien echter bij de uitwerking van het compensatieplan - in afwijking van voornoemde conclusie - toch zou blijken dat in dit kader aanvullende compenserende maatregelen nodig zouden zijn, dan is effectuering van deze maatregelen door het ministeriële besluit voldoende gewaarborgd.

5.2.4. Cultuurhistorie

In de directe nabijheid van het plangebied is een aantal gebouwen aanwezig met grote cultuurhistorische waarde. Een aantal is aangewezen als Rijksmonument. Vooral langs de oevers van Angstel en Gein bevinden zich uit cultuurhistorisch oogpunt waardevolle bebouwingslinten. De combinatie van karakteristieke bebouwing, de stromen en het achterliggende, grootschalige veenweidegebied, geeft deze linten hun bijzondere waarde. Voorts zijn delen van Abcoude en Baambrugge aangewezen als beschermd dorpsgezicht.

Het fort nabij het station van Abcoude maakt deel uit van de Stelling van Amsterdam. Het fort is gebouwd met het doel de voor inundatie noodzakelijke kunstwerken te beschermen. Het fort is cultuurhistorisch waardevol, de Stelling van Amsterdam is geplaatst op de werelderfgoedlijst van UNESCO.

Buitens

Van bijzondere cultuurhistorische waarde zijn de vele buitens, gelegen op de stroomruggen langs de Angstel en Gein op enige afstand van het plangebied. Behalve bouwtechnische kenmerken zijn ook landschappelijke entourage, parkbossen en tuinen sterk bepalend voor de cultuurhistorische identiteit van deze gebouwen.

5.2.5. Te amoveren woningen

Als gevolg van het ruimtebeslag van het toekomstige spoor zullen de volgende woningen moeten worden geamoveerd:

- Gein Noord 1, 2, 3, 4, 5 en 6
- Gein Zuid 1, 2, 3, 4, 5 en 6

Voor de direct betrokkenen zal de gemeente vervangende woonruimte zoeken en aanbieden. Een aantal van hen heeft reeds een andere woning c.q. vervangende woonruimte gevonden.

Het stationsgebouw heeft in het door de Raad in december 2000 vastgestelde bestemmingsplan Beschermd Dorpsgezicht geen woonfunctie. Via een wijzigingsbevoegdheid is wel de mogelijkheid van wonen te realiseren. Een en ander houdt voor dit akoestisch onderzoek in dat het stationsgebouw wel het model is opgenomen, maar dat het waarneempunt 2.30 niet verder bij het bepalen van de maatregelen is betrokken.

5.3. De planopzet

5.3.1. Kaartindeling

Het bestemmingsplan is getekend op een plankaart (schaal 1:1.000), bestaande uit drie kaartbladen. De kaartbladen zijn verdeeld in delen conform de indeling van het spoorontwerp. Ter wille van de vergelijkbaarheid is de nummering van het spoorontwerp op de kaart van het bestemmingsplan overgenomen.

5.3.2. Bestemmingsindeling

Uitgaande van het spoorontwerp, kan bij de toedeling van bestemmingen volstaan worden met een beperkt aantal bestemmingen. Daardoor ontstaat een overzichtelijke indeling van de gronden, die ook in de latere uitvoerings- en beheersfasen praktisch hanteerbaar zal zijn.

De bestemming "spoorwegdoeleinden" beslaat het merendeel van de gronden in het plangebied. De bestemming omvat het gehele gebied van het nieuwe spoortracé, inclusief spoorbermen en sloten.

Uitgangspunt voor de begrenzing van de bestemming op de plankaart vormde de "projectgrens", zoals vermeld op het spoorontwerp. De projectgrens is ook op de bestemmingsplankaart aangeduid. Hierbinnen kunnen alle werken en werkzaamheden, die direct betrekking hebben op de spoorverbreding en de toekomstige spoorwegfunctie, plaatsvinden. Waar de bestaande spoorbaan zijn functie behoudt en geen werkzaamheden worden verricht, is de bestaande eigendomsgrens van Railinfrabeheer is begrenzing gehanteerd.

De projectgrens omvat ook gronden met een andere dan de spoorwegfunctie, bijvoorbeeld een functie voor verkeer. In die gevallen is de bestemmingsgrens gelegd op de sloot langs de spoorberm, zodanig dat de (buitenste) bermsloot binnen de bestemming "spoorwegdoeleinden" valt.

In het spoorontwerp is sprake van bermen en sloten waarmee gevolg is gegeven aan technische eisen voor het dijklichaam (zetting, afwatering, berging en doorstroming). Zij kunnen mede een functie voor natuurontwikkeling hebben, en daarmee bijdragen aan de landschappelijke en ecologische inpassing van het nieuwe spoortracé. Voor zover deze gronden direct grenzen aan de spoorbaan, zijn zij binnen de bestemming "spoorwegdoeleinden" gebracht, omdat de realisering van deze bermen en watergangen in directe samenhang met de werken aan het spoor zal plaatsvinden. Sloten vormen de begrenzing van de spoorbaan. Deze bestemming geeft alle mogelijkheden voor een inrichting en gebruik zoals in het spoorontwerp is aangegeven.

Op een aantal plaatsen langs het spoortracé zijn gedurende de uitvoering van het werk zogeheten "werkterreinen" nodig. Deze tijdelijke terreinen, al dan niet binnen de projectgrens, die onmisbaar zijn voor de realisering van de spoorverdubbeling zijn binnen het bestemmingsplangebied getrokken. Na het opleveren van het werk zal de bestemming met behulp van een wijzigingsbevoegdheid teruggebracht worden tot de oorspronkelijke agrarische bestemming, dan wel tot "water" of "groenvoorziening" ten behoeve van de aan te leggen sloten en bermen.

De kruising het Gein is met een dubbelbestemming in een regeling vervat; zowel de tunnel als het maaiveldniveau zijn apart bestemd. De ruime bestemmingen op het maaiveldniveau maken de gewenste aanpassing van het beloop van het riviertje mogelijk, ook is de bouw van een voetgangersbrug voorzien.

De gronden met de bestemming "stationsgebied" zijn bestemd voor de realisatie van het nieuwe station noordelijk van 't Gein. Naast de benodigde bouwwerken; zoals perrons, een stationsgebouw e.d. zijn de gronden tevens bestemd voor beperkte detailhandel en horecavoorzieningen (nader uit te werken).

Met het vastleggen van gronden voor spoorwegdoeleinden en het stationsgebied is het merendeel van het plangebied bestemd. Conform het spoorontwerp resteren nog de zones langs het nieuwe spoortracé, met voornamelijk een functie voor verkeer ("wegen") of voor de waterhuishouding en voor landschappelijke inpassing ("groenvoorziening" en "water").

De bestemming "wegen" omvat de eigenlijke (rij)wegen met bermen en bermsloten. In de bestemming is het profiel niet vastgelegd; aanpassing van de inrichting van de weg blijft mogelijk.

5.4. Toelichting op de voorschriften

Planvorm

De in paragraaf 5.3. beschreven planopzet is juridisch vertaald in bestemmingen, bijbehorende voorschriften en een plankaart. Het onderhavige bestemmingsplan kan worden bestempeld als een globaal bestemmingsplan met regelingen die niet nader behoeven te worden uitgewerkt. De globale regelingen verschaffen een directe titel voor bouwvergunning.

Bij een globaal plan is het derhalve zaak een dusdanig ruim kader op te nemen dat betrokkenen niet belemmerd worden in het beoogde gebruik van de gronden, terwijl gelijktijdig het kader niet zó ruim moet zijn dat ongewenste en onvoorziene ontwikkelingen kunnen plaatsvinden.

Op verschillende plaatsen in het plangebied is sprake van een "dubbele bestemming". Dat wil zeggen dat bepaalde gronden bijvoorbeeld een verkeersfunctie, maar ook een waterkerende functie hebben.

Ad artikel 3: Spoorwegdoeleinden

De bestemming "spoorwegdoeleinden" vormt de essentie van het bestemmingsplan. De voor deze bestemming gegeven regels zijn bewust minimaal gehouden. Op deze wijze wordt beoogd voorshands zo min mogelijk beperkingen op te werpen voor een goede uitvoering in een latere fase.

Voor de hoogte en omvang van gebouwen, zijn maximale bouwmaten aangegeven, de situering van de bouwwerken in het bestemmingsgebied is echter niet vastgelegd.

Binnen de bestemming "spoorwegdoeleinden" is de aanleg van een tunnel ten behoeve van kruisende infrastructuur en ecologische verbindingen mogelijk.

In het artikel is een wijzigingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders opgenomen om de bestemming van de gronden voor zover op de kaart aangegeven te wijzigen in de bestemming "groenvoorziening" en "water". Dit betreft de tijdelijke werkterreinen binnen zonegrens A.

Railinfrabeheer heeft aangegeven dat deze, thans in de bestemming "spoorwegdoeleinden" vallende, gronden uitsluitend benodigd zullen zijn gedurende de periode dat de werkzaamheden ten behoeve van de spoorverdubbeling plaatsvinden. Daarna kunnen deze gronden als agrarisch gebied ofwel als "wegen", "water", "waterkering" of "agrarisch gebied" worden afgestoten. Door middel van de wijzigingsbevoegdheid kan dat dan ook planologisch worden geformaliseerd.

Ad artikel 4: Spoortunnel

De kruising van het spoortracé met het Gein is vormgegeven met een spoortunnel. De tunnel heeft een eigen bestemming gekregen. Hiermee wordt recht gedaan aan de bijzondere positie die de tunnel binnen het geheel van de overige spoorwegvoorzieningen inneemt.

De situering van de tunnel is op de plankaart begrensd. In het voorschrift is voorts de diepte van de tunnel (bovenkant op minimaal 1,30 m – NAP) bepaald, ter wille van een voldoende doorstroombaarheid van het Gein.

Boven de tunnel liggen wegen, water, waterkering en open gebieden als oeverlanden e.d. In de desbetreffende bestemmingen is het belang van de tunnel veiliggesteld door een aanlegvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden en een overlegvereiste met de beheerder van de tunnel bij bouwwerkzaamheden (artikel 6, 8 en 10).

Ad artikel 5: Stationsgebied

In Abcoude zal een nieuw stationsgebied ontwikkeld worden. Tevens zal in voldoende parkeer- en stallingsruimte moeten worden voorzien. De onderhavige regeling biedt het kader waarbinnen deze ontwikkeling plaats kan vinden.

Ten behoeve van een optimale flexibiliteit is in de bestemming een vrijstellingsbepaling opgenomen om met maximaal 25% van de voorgeschreven bebouwingsnormen af te wijken.

Binnen het stationsgebied zal sprake zijn van verschillende niveaus waarop gebouwd kan worden: een stationsplein, een onderdoorgang naar het perron, een hoger gelegen spoortracé met daarop een perron en overige bouwwerken.

De in het voorschrift opgenomen hoogtebepalingen gelden vanaf het peil, dat ingevolge artikel 1 onder i gedefinieerd is als onder meer de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.

Voor bebouwing op het spoortracé geldt bovenkant spoorstaaf als peil, zoals dat ook in de bestemming "spoorwegdoeleinden" het geval is.

De hoogte van bebouwing op het stationsplein wordt gemeten vanaf het plein.

Ad artikel 6: Wegen

Met dit artikel zijn de gronden bestemd die overwegend een verkeersfunctie hebben. Tevens zijn die gronden bestemd voor "waterkering", voor zover dit op de kaart is aangeduid.

Voor zover bouwen en het verrichten van werken en/of werkzaamheden de belangen van de spoortunnel kunnen raken, is een overlegvereiste met de tunnelbeheerder, dan wel een vergunningsvereiste voorgeschreven.

Boven het tunnelniveau gelden tevens de bebouwingsregels van de bestemming "wegen". Waar de bestemming "wegen" samenvalt met "waterkering" (artikel 10) gelden primair de bebouwingsregels voor "wegen".

Ad artikel 7: Water

De gronden met de bestemming "water" hebben een functie voor de waterhuishouding (afwatering voor het dijklichaam van de spoorbaan). Tevens zorgen zij voor afscherming van de spoorbaan van zijn omgeving.

Ad artikel 8: Water en oeverlanden

Tussen Gein Noord en Gein Zuid bevindt zich de rivier met zijn oeverlanden. Op en in de directe nabijheid van de spoortunnel zal, als gevolg van de aanleg van de tunnel, het beloop van het Gein worden aangepast, en daarmee ook enkele oeverlanden. De precieze begrenzingen van water en oeverlanden zal in een later stadium worden bepaald. De bestemming laat hierin de nodige ruimte. De bouwhoogte laat de bouw van een voetbrug toe.

Voor zover bouwen en het verrichten van werken en/of werkzaamheden de belangen van de spoortunnel kunnen raken, is een overlegvereiste met de tunnelbeheerder, dan wel een vergunningsvereiste voorgeschreven.

Boven het tunnelniveau gelden tevens de bebouwingsregels van de bestemming "water en oeverlanden".

Ad artikel 9: Groenvoorziening

Omdat de gemeente handhaving van essentieel groen langs diverse wegen verzekerd wil zien via de bestemmingsplanregeling, is gekozen voor een aparte bestemming daar waar sprake is van substantieel groen.

De bestaande, vrijkomende spoorbaan is bestemd voor "groenvoorziening". De precieze inrichting van dit gebied moet nog worden vastgelegd mede in relatie tot de aangrenzende delen van het dorp.

Voor zover bouwen en het verrichten van werken en/of werkzaamheden de belangen van de spoortunnel kunnen raken, is een overlegvereiste met de tunnelbeheerder, dan wel een vergunningsvereiste voorgeschreven.

Ad artikel 11: Kabels en leidingen

Het spoortracé wordt gekruist door een hoogspanningsleiding.

Alvorens te bouwen of werkzaamheden uit te voeren ter plekke van op de kaart aangegeven leidingentracé, moet overleg met de leidingbeheerder plaatsvinden. Dit overlegvereiste, en het daaraan gekoppelde vrijstellingsbesluit door burgemeester en wethouders, is niet van toepassing op werkzaamheden die op basis van artikel 15 Reglement Dienst Hoofd- en Lokaalspoorwegen (RDHL) worden uitgevoerd. In die situaties prevaleert het spoorwegbelang.

Ad artikel 13: Vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheid

Met dit artikel wordt burgemeester en wethouders de mogelijkheid geboden flexibel in te spelen op concrete situaties, zonder dat daarvoor ingrijpende (buitenplanse) procedures gevoerd dienen te worden of dat onevenredig inbreuk wordt gemaakt op de essentie van het bestemmingsplan.

De wijzigingsbevoegdheid geeft de mogelijkheid om de wegen respectievelijk waterkering langs het Gein in geringe mate te verleggen, indien dit voor een goede inpassing van de tunnel dan wel om waterstaatkundige redenen gewenst is.

Ad artikel 14: Overgangsbepaling

De redactie van deze bepaling wijkt af van de tot nu toe gebruikelijke. Met betrekking tot het bouwen wordt niet langer aansluiting gezocht bij uitsluitend bouwvergunningsplichtige bouwwerken, maar worden, door een algemene relatie te leggen met de Woningwet, ook meldingsplichtige bouwwerken die van het plan afwijken, onder de regeling vervat.

6. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID

Door de Minister van Verkeer en Waterstaat is, op basis van de CAU-studie, het tracébesluit voor de spoorverbreding genomen. Dit is de formele erkenning van de opgave om binnen afzienbare tijd de gekozen variant uit te werken en dus binnen die termijn voor de financiering zorg te dragen. Voor de delen Utrechtboog en gedeelte Loenen tot Utrecht zijn de beschikkingen door de Minister inmiddels al verleend.

In het Tweede Tactische Pakket TTP Investeringsprogramma spoorweginfrastructuur heeft de minister investeringsprioriteit toegekend aan de verbetering van de verbindingen van de mainport Schiphol met het achterland.

Het project spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht bevindt zich momenteel in de realiseringsfase. In het TTP en het MIT 2000-2004 is daaraan een bestuurlijke inspanningsverplichting gekoppeld en zijn gelden uit het Infrastructuurfonds toegekend.

Volgens het MIT zal het tracé tussen Amsterdam Bijlmer en Loenen in 2007 gereed moeten zijn.

Gelet op het stadium van het project en op de verdere programmering is de financiering van het project in voldoende mate veilig gesteld.

7. HET OVERLEG

7.1. Inspraak en overleg

Het overleg over het ontwerpbestemmingsplan omvat twee trajecten. Ten eerste zijn in het kader van het overleg ex artikel 10 Bro instanties wier belangen bij de planontwikkeling zijn betrokken gevraagd hun opmerkingen voor het concept-ontwerpbestemmingsplan (versie 30-08-2000) te geven.

Voorts zijn burgers in de gelegenheid gesteld om in een inspraakprocedure hun visie op het conceptplan (versie 30-08-2000) kenbaar te maken.

7.2. Inspraak

In het kader van de inspraak heeft het concept-ontwerpbestemmingsplan van 20 oktober 2000 tot 18 november 2000 ter inzage gelegen. Voorts is op 6 november 2000 een informatie- en inspraakavond gehouden. Het verslag van de avond is als bijlage toegevoegd.

Gedurende de inspraaktermijn zijn veertien schriftelijke reacties ontvangen van de navolgende personen/instanties:

Personen/instanties	Adres	Woonplaats
1. W. Kompier	Kerkstraat 35	1391 HB Abcoude
2. S.J. Boersen	Peppinghof 13	1391 BA Abcoude
3. D.H. Hoogenhoud en E.C. Hoogenhoud-Salentijn	Gein Zuid 1	1391 GT Abcoude
4. Bestuur Roeivereniging Willem III	Jan Vroegopsingel 8	1096 CN Amsterdam
5. De heer en mevrouw Kemp	Rijksstraatweg 135	1396 JK Baambrugge
6. H.C.C.M. van Schaick	Rijksstraatweg 131	1396 JJ Baambrugge
7. Meijer c.s. advocaten en belastingadviseurs namens:	Laan vanMeerder- voort 100	2517AS's-Gravenhage
a. P.P. van Schaick	Anne de Vrieslaan 40	1187 WL Amstelveen
b. G.P.J. van Diest	Landzicht 24	1391 XE Abcoude
8. J.S. en V.L. Melkman	Stationsstraat 42	1391 GR Abcoude
9. Gresnigt & Van Kippersluis Agro Advocaten namens:	Postbus 13006	3507 LA Utrecht
J.E.C. van Lint	Gein Zuid 8	1391 GT Abcoude
10.P.J.M. Staats en A.C.C. Hommel	Gein Noord 11	1391 GX Abcoude
11.G. de Groot	Indijkweg 1	1396 LA Baambrugge
12.Vereniging Spaar het Gein	Gein Noord 17	1391 GZ Abcoude
13.G.P.J. van Diest	Landzicht 24	1391 XE Abcoude
14.Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht	Postbus 1061	1200 BB Hilversum

Een weergave van de inhoud van de reacties en het commentaar van de gemeente:

1. W. Kompier

- a. Op de plankaart is de bestemming "weg" niet op de tunnel ingekleurd.
- b. W. Kompier mist een dwarsprofiel van de tunneloplossing Achtervlietpad.

- c. Doordat de plankaarten Beschermd Dorpsgebied en de plankaart van dit voorontwerpplan niet op elkaar aansluiten verdwijnt het voet/fietsbruggetje. W. Kompier acht een nieuwe voet-/fietsverbinding noodzakelijk.
- d. Verder adviseert W. Kompier om het verlegde fietspad naar de Indijk over de tunnel door te trekken en te verbinden met de weg in Gein Noord. Een "overtoom" voor de recreatievaart wijst W. Kompier af.
- e. In artikel 3 lid 5 sub a van de voorschriften zou het woord "*kunnen*" vervangen moeten worden door het woord "*zullen*" of "*moeten*", zodat er meer zekerheid komt over de latere bestemming.
- f. Uitbreiden van artikel 5 lid 1 met bushalte(n), taxistandplaats en telefooncel.
- g. Tussen de woorden "*de*" en "*bedrijfsvloeroppervlak*" van artikel 5 lid 2 sub a onder 1 het woord "*totale*" of "*gezamenlijke*" zetten, om een andere interpretatie van dit artikel te voorkomen.
- h. W. Kompier vraagt zich of in artikel 5 lid 3 niet een bepaling opgenomen moet worden met betrekking tot het weren van prostitutie.
- i. Tenslotte meent W. Kompier dat artikel 8 lid 1 te beperkt is en dat in dit artikel een vrijstellingsbevoegdheid voor recreatieve bestemmingen opgenomen moet worden.

Beantwoording

- ad. a Met de aanpassing van het spoorontwerp voor een dieper gelegen spoor-tunnel is ook de juridische regeling aangepast. De bestemmingen "wegen" en "waterkering" zijn nu als dubbelbestemming op de spoortunnel ook op de plankaart aangegeven.
- ad. b Het dwarsprofiel van de tunnel Achtervlietpad is toegevoegd.
- ad. c/d Inmiddels behoudt het Gein onverkort zijn functie voor de kleine recreatievaart. In een vervanging van het bestaande fietsbruggetje wordt voorzien, maar de exacte situering en uitvoering hiervan is nog niet bekend. De plannen hiertoe zullen in samenhang met de aanpassing in het beloop van het Gein en de inrichting van oeverlanden worden uitgewerkt. Gedacht wordt aan een voetbrug van circa 2,5-3 m breed.
- ad. e In artikel 3 lid 4 sub a (nieuw) is een wijzigingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders gecreëerd. Het betreft hier een bevoegdheid en geen verplichting. De woorden "*zullen*" en "*moeten*" impliceren een verplichting. Daar het artikel niet de strekking van een verplichting kan hebben, wordt vastgehouden aan de bestaande tekst.
- ad. f In artikel 5 lid 1 wordt gesproken over "daarbij behorende bouwwerken" en "open terreinen". Ten behoeve van deze begrippen wordt een opsomming gegeven die niet limitatief is. Bushalte(n), taxistandplaats en telefooncel vallen onder de begrippen "daarbij behorende bouwwerken" en "open terreinen". Om misverstanden uit te sluiten worden wachtvoorzieningen nu expliciet in het voorschrift genoemd.
- ad. g Artikel 5 lid 2 sub a onder 1 wordt als volgt gewijzigd:
"De *totale* bedrijfsvloeroppervlakte voor horecavoorzieningen niet meer mag bedragen dan 200 m²".
- ad. h (Artikel 12 nieuw.) De bestemmingen in dit bestemmingsplan geven geen aanleiding om een specifieke regeling met betrekking tot het weren van prostitutie op te nemen. De algemene gebruiksbepaling in artikel 11 biedt inzake prostitutie voldoende bescherming. Daarnaast heeft de gemeente een eigen prostitutiebeleid.

- ad. I Het is niet de bedoeling dat het oude spoortracé uitgegeven gaat worden ten behoeve van volkstuinen. Een openbare functie als groen uitloopgebied voor de dorpsbewoners is in de huidige situatie de beste optie. Uitbreiding met een vrijstellingsbevoegdheid voor recreatieve bestemmingen ten behoeve van volkstuinen wordt niet overwogen.

2. S.J. Boersen

- a. S.J. Boersen vraagt te overwegen om het huidige talud ten zuiden van het toekomstige NS-station tot voorbij het voormalige fort Abcoude te reserveren voor een stuk rondweg en
- b. (later) de wegen Kerkstraat en Stationsstraat als éénrichtingswegen te bestempelen.

Beantwoording

- ad. a/b Zowel de voorstellen a als b passen niet in het verkeersstructuur- en verkeerscirculatieplan van Abcoude en zullen derhalve niet worden gerealiseerd. Het is niet gewenst om de dorpsrand hier te belasten met gemotoriseerd verkeer. Wel wordt, naast de verschillende voet- en fietsverbindingen, de aanleg van een voetpad naar het buitenfort van Fort Abcoude overwogen.

3. D.H. Hoogenhoud en E.C. Hoogenhoud-Salentijn

Om het stationsgebouw te handhaven wordt de spoorverdubbeling niet over NS terrein aangelegd. Dit heeft tot gevolg dat de spoorverdubbeling plaatsvindt over de percelen van Gein Zuid. Belanghebbenden menen dat hun woongenot en dat van de andere gezinnen die daar wonen en de karakteristieke bebouwing van hun woningen zwaarder moeten wegen dan het behouden van het stationsgebouw.

Beantwoording

Behoud van het oude stationsgebouw was niet doorslaggevend voor de keuze van de oostelijke variant. Voor deze oplossing is gekozen omdat het veel meer tijd en geld kost om op het bestaande tracé de werken uit te voeren terwijl dit tracé nog voor het normale treinverkeer gebruikt moet worden. Gegeven een geheel nieuw oostelijk tracé kunnen de reizigers en het treinverkeer gedurende de werkzaamheden ongehinderd over het bestaande spoor blijven rijden terwijl los daarvan een nieuwe spoorbaan wordt aangelegd.

4. Bestuur Roeivereniging Willem III

Vraagt zich af welke oplossingen voor de watersport op het Gein zijn voorzien?

Beantwoording

Met de aanleg van de diepere spoortunnel blijft het Gein bevaarbaar voor boten tot een diepgang van circa 70 cm. Er zijn dus geen belemmeringen te verwachten voor de roei- en kanosport.

5. De heer en mevrouw Kemp

- a. Belanghebbenden stellen dat hun huiskavel aanzienlijk kleiner zal worden en de bereikbaarheid van met name perceel 3399 nadelig zal worden beïnvloed.
- b. De afsluiting van de spoorwegovergang op de Slotlaan zorgt ervoor dat belanghebbenden om bij hun weiland te komen sterk moeten omrijden.
- c. Bezwaar wordt gemaakt tegen de toename van geluidsoverlast.
-

- d. Er zal sprake zijn van een toename van vervuiling (wc-papier) doordat meer treinen gebruik maken van het baanvak.
- e. Verbreding van het talud zal zorgen voor het voortwoekeren van onkruid, nu in het verleden ook nooit onderhoud is gepleegd. Dit zal leiden tot hogere kosten om het onkruid in het weiland te bestrijden.
- f. Bij verbreding van het talud zal in verband met de veiligheid de hellingsgraad zo moeten zijn dat een te water geraakt dier zich niet aan de kant van het spoor op de wal hijst.

Beantwoording

ad. a Voor wat betreft de motivering van de keuze voor het spoortracé kan aan de eindrapportage van ARCADIS bouw/infra "Abcoude Buitengebied - Conceptueel ontwerp", inzake een aanvullende studie naar de mogelijkheden en knelpunten van de spooruitbreiding het volgende worden ontleend.

Vergeleken zijn 3 varianten:

1. In de boog symmetrisch: bij deze variant wordt de spoorbaan tussen circa km 11.0 en km 13.6 (Achtervlietpad) westelijk uitgebreid met éénmaal twee sporen. Tussen circa km 13.6 en km 15.8 wordt de spoorbaan symmetrisch uitgebreid met twee maal één spoor.
2. In de boog west: hierbij wordt over de gehele lengte van het buitengebied de spoorbaan westelijk uitgebreid met één maal twee sporen.
3. Geheel symmetrisch: over de gehele lengte wordt van het buitengebied de spoorbaan symmetrisch uitgebreid met twee maal één spoor.

De varianten zijn op de volgende aspecten beoordeeld:

- inpassing in de omgeving
- grondverwerving
- uitbreiding Achtervlietpad
- onderstation Abcoude bij km 12.2
- buitendienststellingen en snelheidsbeperkingen
- bouwtijd
- risico's
- bouwkosten

Beoordeling van de varianten aan de hand van deze aspecten leidt tot de conclusie dat alleen de tweede variant goed scoort. De eerste variant scoort matig en de derde variant scoort slecht. Gezien deze resultaten is de keuze voor de tweede variant dus voor de hand liggend. Dat belanghebbenden daardoor benadeeld kunnen worden is niet uit te sluiten, maar dat weegt in deze situatie niet op tegen de voordelen van de optimale variant, waarmee het algemeen belang is gediend. Voor eventuele schade kunnen belanghebbenden een beroep doen op de daarvoor geldende regelingen (zie onder 8 a en b).

ad. b Doordat gelijkvloerse kruisingen van 4-sporige tracés niet zijn toegestaan, komt de gelijkvloerse kruising op de Slotlaan te vervallen en wordt een ongelijkvloerse kruising bij de Polderweg gerealiseerd. Dit houdt in dat belanghebbenden moeten omrijden om bij hun weiland te komen.

Ondanks zorgvuldig handelen kan het voorkomen dat derden onevenredig nadeel wordt berokkend. De schade die kan ontstaan betreft bijvoorbeeld extra kosten vanwege omrijden. Voor deze vorm van schade ontbreekt een wettelijke regeling. Op basis van gerechtelijke uitspraken heeft Railinfrabeheer een eigen regeling ontwikkeld voor vergoeding van deze schade. Het betreft hier de "Regeling Nadeelcompensatie Nederlandse Spoorwegen" (uitgave augustus 1993). Schademeldingen kunnen op een later bekend te maken wijze worden ingediend bij Railinfrabeheer.

- ad. c In de toelichting bij het bestemmingsplan staat aangegeven hoe de Wet Geluidhinder en het Besluit Geluidhinder Spoorwegen worden toegepast. Hieruit blijkt dat het project door de verdiepte kruising met het Gein en de voorgenomen schermen leidt tot een lagere geluidsbelasting op de geluidsgevoelige bestemmingen langs de spoorbaan. De stelling dat er meer geluidsoverlast bij het woonhuis ontstaat is niet juist. Deze blijft of gelijk of wordt lager. Dit wordt veroorzaakt door de grote afstand tot het woonhuis en het 1 m hoge geluidsscherm dat aan de westzijde van de spoorbaan tussen km 14.680 en km 15.280 wordt geplaatst. Overigens valt de woning van de inspreker ruim buiten de 300 meter aandachtzone ex art 4.1 BGS waarbinnen bij wijzigingen akoestisch onderzoek naar de gevelbelasting noodzakelijk is. Het genoemde scherm beperkt ook de geluidsuitstraling naar het weiland. Tussen dit scherm en het eerste scherm in de gemeente Loenen km 15.850 zal het geluidsniveau in het weiland echter toenemen. Er zijn geen wetenschappelijke gegevens beschikbaar die duiden op hindereffect voor koeien en schapen. De Wet geluidhinder noch het BGS geven normen of aanknopingspunten voor dieren.
- ad. d Dit is inderdaad een punt van aandacht. Het beleid is er op gericht met gesloten toiletsystemen dit tegen te gaan. De hogesnelheidstrein ICE heeft reeds zo'n systeem. Het is niet bekend op welke termijn gesloten systemen op grotere schaal ingevoerd worden.
- ad. e Het talud en de spoorbermen worden ter plaatse van het weiland van de inspreker op de gebruikelijke wijze uitgevoerd. Er vindt geen extra verbreding plaats voor ecologische inpassing. De spoorbermen worden van een voedselarme top laag voorzien zodat een schrale graslandvegetatie kan ontstaan. Om uitzaaiing naar de omringende weilanden te voorkomen is het van groot belang de pioniervegetatie na het inzaaien van het nieuwe talud tijdig te maaien. In het beheerregime zal het maaien van distels voor half mei en in de periode half augustus eind augustus worden opgenomen. Ook tijdens de bouwfase zal het onderhoudsmaaien niet worden verwaarloosd.
- ad. f Waar de scheiding tussen spoorbaan en agrarisch gebied bestaat uit een sloot, zal dit een normale sloot met gebruikelijke oevers zijn conform de standaard ontwerprichtlijnen. Er hoeft dus geen angst te bestaan dat de veiligheid van de dieren als gevolg van een zwakkere hellingsgraad van de oevers verslechtert, dan wel dat de kans op aanrijdingen van trein met dieren wordt vergroot.
-

6. H.C.C.M. van Schaick

Voor het perceel van de heer Van Schaick zullen geen geluidwerende maatregelen worden genomen. Verwacht wordt dat de spoorverdubbeling nog meer geluidshinder zal veroorzaken dan in de huidige situatie het geval is. Verzocht wordt om een geluidsonderzoek in te stellen en aan de hand van dit onderzoek maatregelen te treffen.

Beantwoording

De stelling dat er meer geluidsoverlast bij het woonhuis ontstaat is niet juist. Deze blijft of gelijk of wordt lager. Dit wordt veroorzaakt door de grote afstand tot het woonhuis en het 1 m hoge geluidsscherp dat aan de westzijde van de spoorbaan tussen km 14.680 en km 15.280 wordt geplaatst. Overigens valt de woning van de inspreker ruim buiten de 300 meter aandachtszone ex art 4.1 BGS waarbinnen bij wijzigingen akoestisch onderzoek naar de gevelbelasting noodzakelijk is. Nader onderzoek naar de exact te verwachten gevelbelasting is dan ook niet noodzakelijk.

7. Meijer c.s. advocaten en belastingsadviseurs, namens P.P. van Schaick en G.P.J. van Diest

- a. Onvoldoende is aangegeven waarom voor Variant Oost is gekozen in het voorontwerpbestemmingsplan en hoe de belangen van de heer van Schaick en de heer van Diest in deze keuze zijn meegenomen.
- b. In 5.2.5 van de toelichting wordt alleen gesproken over de verwijdering van woningen, hetgeen impliceert dat de zorgplicht die de gemeente op zich heeft genomen zich kennelijk niet tot belanghebbenden, die geen bestaande woning op het perceel hebben, uitstrekt. Uit het plan blijkt in ieder geval niet dat de belangen van belanghebbenden ten aanzien van een tegemoetkoming zijn meegenomen.
- c. De gemeente heeft tot dusver geen duidelijkheid gegeven over wat er met het perceel zal gebeuren en of het voor onteigening in aanmerking zal komen. Omdat er nog wijzigingen in het plan kunnen komen belet dit belanghebbenden om tot uitoefening van hun recht van respectievelijk bouw en uitoefening van de koopoptie over te gaan. Aan de gemeente wordt verzocht ten aanzien van de status van het perceel een standpunt in te nemen.
- d. Van een zorgvuldige en/of voor de betrokkenen duidelijk gemotiveerd beleid kan niet worden gesproken.

Beantwoording

- ad. a Zoals aangegeven bij de beantwoording van punt 3, is gekozen voor Variant Oost zodat tijdens de bouw het treinverkeer over het huidige tracé door kan gaan. In de toelichting is dit nader beschreven.
 - ad. b Voor het perceel van belanghebbende is een bouwvergunning afgegeven voor de bouw van een woning. Door het nieuwe bestemmingsplanregime is belanghebbende in een planologisch nadeliger situatie terechtgekomen. Op grond van artikel 49 Wet op de Ruimtelijke Ordening kan belanghebbende een aanvraag indienen voor een vergoeding van mogelijke planschade.
 - ad. c Ten aanzien van de status van het perceel geeft het plan de nodige duidelijkheid. Het perceel heeft de bestemmingen groenvoorziening en spoorwegdoeleinden gekregen.
-

- ad. d Op grond van onderzoeksresultaten zijn op verschillende overheidsniveaus besluiten genomen die tezamen de betrokken belangen voldoende tegen elkaar afgewogen hebben en geleid hebben tot een zorgvuldig en/of voor betrokkenen duidelijk gemotiveerd beleid. Met name kan worden gewezen op het rapport van ARCADIS bouw/infra genoemd bij de beantwoording van 5a, waarvan de conclusies in de toelichting zijn opgenomen, alsmede het raadsbesluit van 2 juli 1999.

8. J.S. en V.L. Melkman

- a. Belanghebbenden verwachten dat de kans op schade aan hun woning tot een minimum beperkt zal worden. Schade die ontstaat houden zij voor risico en rekening van Railinfrabeheer en/of de gemeente.
- b. In verband met bovenstaande verwachten zij:
- Een bouwtechnisch onderzoek naar alle woningen vooraf door een onafhankelijk bureau op kosten van Railinfrabeheer.
 - Nameting van alle woningen.
 - Een beoordeling en compensatie van eventuele schade met daarnaast volledige en complete informatie over de mogelijkheid tot schadeverhaal.
 - Een beperking van de overlast van de werkzaamheden tot een minimum.
 - Geen bouwverkeer via of door de Kerkstraat en Stationsstraat.
 - Voor de start van de werkzaamheden een onderzoek naar de gevolgen van eventuele wateronttrekking op de niet-onderheide woningen in de Stationsstraat en in de Kerkstraat.
 - Een zoveel mogelijke trillingvrije uitvoering van de heiwerkzaamheden, bij voorkeur het gebruik van boortechnieken.
- c. Verzocht wordt aan de vrijstelling ex artikel 19 WRO de voorwaarde te verbinden dat de werkzaamheden zich gedurende de werkweek beperken van 6.00 uur 's morgens tot 20.00 uur 's avonds. Werkzaamheden in het weekend alleen na uitzonderlijk akkoord van B&W.
- d. § 3.7. (Gemeente Abcoude) Hoe diep komt de sifon?
Wat wordt verstaan onder het begrip directe omgeving en kan dit op de kaart worden aangegeven?
- e. In § 4.2. punt 2 (onderzoek verdiept gelegen tracé) staat dat "het diepere grondwater is niet verontreinigd". Belanghebbenden vragen zich nu af hoeveel meter het diepere grondwater onder het maaiveld ligt, of bekeken is hoe de grondwaterstromingen gaan en of bekeken is of de geplande tunnelbak geen verstoring kan veroorzaken van de grondwaterstromingen. Als dit laatste niet het geval is, wordt dit dan als nog gedaan en wat zijn de consequenties?
- f. § 4.3. (trillingen) Is ook onderzoek gedaan naar trillingshinder en trillingsschade als gevolg van werkzaamheden?
- g. § 5.1. (Beschrijving van het bestemmingsplan, inleiding) Welke uitwerkingen en onderzoeken liggen in het verschiet?
- h. § 5.2.2. (Waterhuishouding) Belanghebbenden stellen dat de waterstand niet verlaagd mag worden en dat hun woning geen houten paalfundering heeft. Zij stellen voor het bestemmingsplan als volgt aan te passen: "de waterstand mag niet verlaagd worden om zoveel mogelijk problemen met de fundering van huizen te voorkomen".
-

- i. Artikel 4 lid 2 sub a. "Bouwwerken -direct boven de tunnel- mogen slechts worden opgericht voor zover de belangen van de tunnel zulks gedogen". Hoe verhoudt deze regel zich tot de geplande overtoom?
- j. Belanghebbenden stellen voor artikel 4 lid 2 sub d als volgt aan te passen: "Het is verboden op of in de gronden gelegen direct boven *en onder* de tunnel.....". Dit omdat een deel van de genoemde werkzaamheden ook onder de tunnelbak uitgevoerd zal worden.
- k. In artikel 4 lid 2 sub e staat dat geen bemalingen van grondwater mogen plaatsvinden. Houdt dit in dat heiwerkzaamheden alleen uitgevoerd mogen worden zonder bemalingen?
- l. Artikel 13 lid 1 sub c. (overgangsbepaling, bouwen). Wat wordt bedoeld met 115%?

Beantwoording

ad. a/b Over eventuele schade tijdens de uitvoering van de werkzaamheden kan worden opgemerkt dat Railinfrabeheer of de in haar opdracht werkende aannemer zich altijd verzekert tegen uitvoeringsschade, door een zogenaamde "CAR-verzekering" (construction all riskverzekering). Om later te kunnen achterhalen of schade door NS-werkzaamheden is ontstaan, laat Railinfrabeheer van tevoren het betreffende object opnemen. Hierbij wordt in de omgeving van de te verrichten werkzaamheden de toestand van de woningen, gebouwen en eventuele gronden, die mogelijk schade zouden kunnen oplopen, vastgelegd. Dit gebeurt door een onafhankelijk bureau, dat zijn bevindingen in een rapport verwerkt dat bij een notaris wordt neergelegd. Als de werkzaamheden zijn afgerond wordt zo nodig opnieuw een opname gemaakt van deze woningen, gebouwen en gronden. Deze gegevens worden vergeleken met de eerdere metingen. Zijn er tijdens de bouwwerkzaamheden al tekenen van schade, dan vindt een tussentijds onderzoek plaats. Voor zover uit onderzoek blijkt dat een bepaalde schade is ontstaan door NS-werkzaamheden, wordt deze hersteld of vergoed. Met de uitvoerder worden altijd afspraken gemaakt omtrent een zorgvuldige uitvoering, waarbij natuurlijk wordt gestreefd naar een beperking van schade en hinder voor alle betrokkenen. Deze procedure kent in hoge mate overeenkomsten met de door de belanghebbenden voorgestelde procedure. Voordat met de werkzaamheden wordt aangevangen, wordt op voordracht van ARCADIS een risicogebied bepaald. Binnen dit risicogebied zullen de hierboven besproken handelingen plaatsvinden. Blijkt nu dat ook buiten het risicogebied schade wordt gemeld, dan zal Railinfrabeheer dit ruimhartig behandelen en alsnog een bouwonderzoek voor dit gebied gelasten.

Overigens heeft schade door uitvoeringswerkzaamheden formeel geen betrekking op het bestemmingsplan en dit aspect kan als zodanig in het kader van de zienswijzenprocedure buiten beschouwing blijven.

Eventuele schade als gevolg van het nieuwe bestemmingsplanregime is in dit kader wel relevant.

Gedurende het voorbereidingstraject is en wordt intensief naar oplossingen toegewerkt voor niet te vermijden planschade: door overeenkomsten en/of minnelijke aankoop worden belanghebbenden gecompenseerd voor schade die redelijkerwijs niet ten laste van hen kan komen.

Planschadeafwikkeling vormt een wezenlijk element in het totale realiseringsproces. Daarbij zal nauwgezet volgens alle wettelijke voorgeschreven regels worden opgetreden. Te noemen zijn:

- artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening; hierbij wordt een verzoek tot schadevergoeding ingediend bij de gemeenteraad. Deze stelt een onafhankelijke commissie in die beoordeelt of en voor welk bedrag de schade kan worden vergoed. Op basis van dit verzoek neemt de gemeenteraad een besluit. Bezwaar bij de Raad en beroep bij de rechter is mogelijk.
- “Regeling Nadeelcompensatie Nederlandse Spoorwegen” (uitgave augustus 1993); ondanks zorgvuldig handelen kan het voorkomen dat derden onevenredig nadeel wordt berokkend. De schade die kan ontstaan betreft bijvoorbeeld daling van omzet en daarmee van inkomen of extra kosten vanwege omrijden. Voor deze vorm van schade ontbreekt een wettelijke regeling. Op basis van gerechtelijke uitspraken heeft Railinfrabeheer een eigen regeling ontwikkeld voor vergoeding van deze schade. Schademeldingen kunnen op later bekend te maken wijze worden ingediend bij Railinfrabeheer.
- Procedureverordening Schadevergoeding ex artikel 49 Wet op de Ruimtelijke Ordening 2001 (vastgesteld door de gemeenteraad 5 juli 2001).

De regelingen vullen elkaar aan: waar sprake is van schade die niet als planschade, conform artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, kan worden aangemerkt is, met inachtneming van de gemeentelijke procedureverordening, de “Regeling Nadeelcompensatie Nederlandse Spoorwegen” van toepassing.

Waar mogelijk wordt planschade direct bij de aankoop geregeld.

ad. c Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden is enige geluidsoverlast onvermijdelijk. Het streven is onnodige geluidsoverlast te voorkomen.

Wat betreft dit punt kan geen garantie worden gegeven. Een beperkt aantal werkzaamheden zal overwegend ‘s nachts moeten plaatsvinden. Daarbij wordt wel in acht genomen dat de overlast tot een minimum beperkt wordt.

Bovendien speelt hier de veiligheid van de werklieden een grote rol. Deze is bij nachtelijke werkzaamheden beter te waarborgen in verband met minder of geen treinverkeer. Verder is op grond van de APV een ontheffing van burgemeester en wethouders nodig voor werkzaamheden die geluidsoverlast kunnen veroorzaken.

ad. d Met de aanleg van een diepere tunnel is de noodzaak van aanleg van een sifon inmiddels vervallen.

Wat onder “directe omgeving” wordt verstaan hangt af van de ingreep en de mate waarin gevolgen daarvan in de omgeving merkbaar kunnen zijn. Zo is ten behoeve van de geluidhinder een wettelijke onderzoekszone vastgelegd (300 m ter weerszijden van de spoorbaan). Voor andere aspecten gelden andere afstanden, maar een wettelijke definitie ontbreekt meestal.

ad. e (Paragraaf 4.3. punt 2 nieuw) Verder onderzoek naar grondwater(stromen) zal plaatsvinden zodra het bouwplan definitief is. Aan de hand daarvan kunnen de effecten op bijvoorbeeld stroming worden bepaald, en moeten eventuele maatregelen worden vastgesteld. Deze komen in de vergunningverlening aan de orde.

- ad. f (Paragraaf 4.4. nieuw) Tot het onderzoek zoals genoemd onder a/b behoort onder meer het onderzoek naar de gevolgen van trillingen gedurende de uitvoering van de werkzaamheden. Ook hiervoor geldt de schaderegeling zoals genoemd onder a en b.
- ad. g Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het bovengenoemde onderzoek met betrekking tot het grondwater.
- ad. h Er zijn geen plannen om de waterstand te verlagen. Dit wordt ook niet in het bestemmingplan bepaald. In het belang van de waterkering en de tunnel is in het plan een aanlegvergunningstelsel voor bemalingen opgenomen. Mocht toch nog schade ontstaan aan de funderingen, dan is de schaderegeling als genoemd onder a en b van toepassing.
- ad. i Inderdaad was de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, op de tunnel niet geregeld. Er is alsnog een regeling voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, in de voorschriften opgenomen.
- ad. j (Artikel 6 lid 2 sub d nieuw). Met het vervallen van de sifon heeft de gemaakte opmerking zijn strekking verloren.
- ad. k In artikel 6 lid 2 sub c is bepaald dat heiwerkzaamheden alleen uitgevoerd mogen worden zonder bemalingen. Er is hier sprake van een absoluut verbod, wat inhoudt dat geen bemalingen uitgevoerd kunnen worden. Dit artikel is aangepast door het verbod te vervangen door het vereiste van een aanlegvergunning.
- ad. l (Artikel 14, lid 1, sub c nieuw) Het overgangsrecht biedt de mogelijkheid om onder voorwaarden een bouwwerk dat afwijkt van het plan met maximaal 15% uit te breiden.

9. Gresnigt & Van Kippersluis Agro Advocaten, namens J.E.C. van Lint

- a. Door het plaatsen van een tunnelbak om de spoorverdubbeling te realiseren raakt de heer van Lint een gedeelte van zijn erf en ongeveer 2 ha grond kwijt.
- b. Het verlies van cultuurgrond is uiterst ongewenst gelet op het beleid van de minister van LNV. Gezocht moet worden naar een tracé waarbij de cultuurgrond en het erf van de heer van Lint gespaard blijven.
- c. Verder wordt verzocht het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de aan- en afvoer van producten niet in gevaar wordt gebracht, verzakking van zijn gebouwen wordt voorkomen en problemen met betrekking tot geluidhinder en bedrijfsschade worden opgelost.

Beantwoording

- ad. a/b Gekozen is voor de oostelijke variant met als gevolg dat de heer Van Lint een deel van zijn erf kwijt raakt. Verwezen wordt naar de beantwoording van punt 3 en ook hier geldt dat wanneer sprake is van schade de schaderegeling zoals genoemd bij de beantwoording van 8a en 8b van kracht is.
- ad. c Zoals onder andere onder 5a is uiteengezet ligt aan de wijze van spooruitbreiding en de richting van de uitbreiding een afweging ten grondslag waarbij een groot aantal aspecten en overwegingen zijn betrokken. Op basis hiervan is de wijze en de richting van de uitbreiding vastgesteld. Deze wordt niet meer aangepast. De gevolgen hiervan zijn vervolgens individueel en op perceelsniveau bezien. Ten aanzien van de heer van Lint geldt de bijzondere situatie dat de lagere ligging van de spoortunnel samen met de gekozen oplossing voor de kanteldijk leidt tot een kleiner ruimtebeslag aan zijn zijde.

Hierdoor wordt waarschijnlijk reeds aan zijn bezwaar tegemoet gekomen. Indien naar de mening van de inspreker de situatie alsnog schade oplevert kan een beroep worden gedaan op de schaderegelingen zoals vermeld onder punt 8 a/b.

Ten aanzien van de aanpak van de bouwschade wordt verwezen naar het gestelde onder punt 8 a/b.

Geluidhinder tijdens de bouw kan niet worden voorkomen. Gestreefd wordt naar het voorkomen van onnodige geluidhinder tijdens de bouw.

Na het gereed komen van het project zal het spoorweggeluid op de woning van de inspreker sterk verminderen van 68 dB(A) naar 55 dB(A).

10. P.J.M. Staats en A.C.C. Hommel

- a. Na afloop van de werkzaamheden zijn er onvoldoende garanties dat het gebied dat tijdelijk als werkterrein en opslagplaats gaat worden benut, zijn oorspronkelijke bestemming weer terugkrijgt.
- b. Verder wordt gevreesd voor een toename van verkeers- en geluidsoverlast door de werkzaamheden en het station op de nieuwe locatie.
- c. Ten slotte wordt verwacht dat de heiwerkzaamheden en effecten van trillingen van treinen van invloed zullen zijn op de bouwkundige staat van de woning. Verzocht wordt passende maatregelen te nemen om schade tot een minimum te beperken en eventuele schade zonodig te herstellen.
- d. Als blijkt dat de woning van belanghebbenden in waarde gaat dalen door alle veranderingen, dan willen zij in aanmerking komen voor een planschade-regeling.

Beantwoording

- ad. a Niet kan worden afgedwongen dat het werkterrein zijn oorspronkelijke agrarische bestemming terug krijgt. Het gemeentebestuur en Railinfrabeheer hebben wel kenbaar gemaakt de intentie te hebben het gebied zijn oorspronkelijke bestemming terug te geven. Het college van burgemeester en wethouders kan hieraan gehouden worden door de gemeenteraad. Een aanscherping in de voorschriften, bijvoorbeeld dat het gebied alleen ten behoeve van deze spoorverdubbeling als werkterrein of opslagplaats kan worden gebruikt, wordt overwogen.
- ad. b Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden is enige geluidsoverlast onvermijdelijk. Het streven is onnodige geluidsoverlast te voorkomen. Wat betreft dit punt kan geen garantie worden gegeven. Een beperkt aantal werkzaamheden zal overwegend 's nachts moeten plaatsvinden. Daarbij wordt wel in acht genomen dat de overlast tot een minimum beperkt wordt.

Bovendien speelt hier de veiligheid van de werklieden een grote rol. Deze is bij nachtelijke werkzaamheden beter te waarborgen in verband met minder of geen treinverkeer. Verder is op grond van de APV een ontheffing van burgemeester en wethouders nodig voor nachtelijke werkzaamheden die geluidsoverlast kunnen veroorzaken.

De aan- en afvoer van materialen voor de spoorwegwerken zal plaatsvinden via het nieuwe baangedeelte en niet via het bestaande wegennet. Overlast wordt daardoor zoveel mogelijk beperkt.

De geluidsbelasting ter plaatste van de woning van de insprekers zal als gevolg van de verdiepte ligging sterk afnemen van 65dB(A) naar 59 dB(A). Ter plaatse van het nieuwe station zal het uitzicht inderdaad wijzigen. Deze ontwikkeling is echter al reeds in gang gezet met de ontwikkeling van het bestemmingsplan "Fluitekruid Noord". Wat de geluidsoverlast van het nieuwe station zelf betreft kunnen elementen als de stationsomroep inderdaad voor een nieuwe geluidsbron zorgen.

Bij de afstelling van de geluidsinstallatie wordt altijd geprobeerd uitstraling naar de omgeving te beperken. Wat het totale geluidsniveau betreft zal echter door de verdieping van het spoor met het verdwijnen van de stalen brug en het verdwijnen van de overwegbellen een aanmerkelijke vermindering van de geluidsverstoring rondom het Gein ontstaan.

- ad. c/d Verwezen wordt naar hetgeen gezegd is bij de beantwoording van 8a en 8b, en betreffende het vergoeden van eventuele schade.

11. G. de Groot

- a. G. de Groot stelt voor de tunnel nabij de Binnenweg te verplaatsen naar de Indijkweg, zodat de aanvoeroute niet door een woonwijk loopt en de bereikbaarheid van het agrarisch bedrijf van G. de Groot niet verslechtert.
- b. Tevens betekent dit dat G. de Groot niet met agrarisch materiaal over de Binnenweg moet rijden en een drukke provinciale weg over moet steken.
- c. G. de Groot ziet graag dat een langer en hoger geluidsscherm wordt geplaatst.

Beantwoording

- ad. a/b De keuze voor het tracé, zoals bij de beantwoording van punt 5a gemotiveerd, en die van de tunnel bij de Polderweg/Binnenweg geven onmiskenbaar een verslechtering in de bereikbaarheid van het agrarisch bedrijf van belanghebbende. Hier prevaleren echter spoorwegbelangen boven het particuliere belang van reclamant. Gewezen wordt ook op de besluitvorming die in de gemeenteraad van Loenen hierover heeft plaatsgevonden. Zie de schaderegeling genoemd bij de beantwoording van de punten 8a en 8b.
- ad. c Ter hoogte van de woning van de heer De Groot wordt een 1 m hoog geluidsscherm geplaatst met een lengte van 100 meter. Met dit scherm wordt de toename van het geluidsniveau voorkomen. Op de begane grond zorgt het scherm voor een afname van 70 dB(A) naar 64 dB(A). De referentiewaarde (situatie 1987) bedraagt 67 dB(A). Ter hoogte van de 1^e verdieping realiseert het scherm een afname van 73 dB(A) naar 69 dB(A). De referentiewaarde uit 1987 bedraagt hier 70 dB(A). Dit betekent niet alleen dat er geen toename plaatsvindt, maar ook dat een aanzienlijke reductie ten opzichte van de huidige situatie wordt bereikt (1998: 69 dB(A) begane grond en 72 dB(A) bovenverdieping). Ook wordt hierdoor een aanzienlijke verbetering ten opzichte van het bouwjaar bereikt. Toevallig valt de bouw en het betrekken van de woning samen met het referentiejaar 1987. Verhoging van het scherm tot 1,5 m levert relatief weinig extra reductie op van 64 naar 60 op de begane grond en van 69 naar 65 op de bovenverdieping. Naast de verhoging tot 1,5 m moet het scherm tevens indicatief ca. 100 meter langer worden. Dit is een niet kosteneffectieve maatregel ten opzichte van de extra geluidsreductie.
-

Tevens speelt in de afweging mee dat vanwege de uniformiteit er voor gekozen is om in de gehele gemeente een schermhoogte van maximaal 1 meter aan te houden. Als alternatief voor de schermverhoging en verlenging is inspreker aangeboden, aangezien de te realiseren waarde van 69 dB(A) op de bovenverdieping boven de saneringswaarde van 65 dB(A) ligt, om maatregelen aan de gevel ten laste van het project uit te voeren.

12. Vereniging Spaar het Gein

- a. Met betrekking tot de voorschriften voor de maximale hoogte van gebouwen, is het bestuur van mening dat een aantal bouwhoogten te ruim zijn gemeten. Deze hoogten zijn niet noodzakelijk en gelet op het kwetsbare en waardevolle landschap ter plaatse niet wenselijk. Per bestemming wordt dat als volgt toegelicht:
 - *Spoorwegdoeleinden*: gebouwen die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de spoorweg, zoals bijvoorbeeld die ten behoeve van de stroomvoorziening, kunnen in het algemeen met een lagere bouwhoogte volstaan.
 - *Spoorwegdoeleinden en wegen*: het achterwege laten van bebouwingsnormen is ongewenst, omdat niet is uitgesloten dat ter plaatse van de kruising van het spoor met het Gein een installatie zal worden gebouwd waarmee doorgaande scheepvaart mogelijk wordt gemaakt. De vereniging, daarin gesteund door uitspraken van de gemeenteraad van Abcoude, is van mening dat een eventuele voorziening voor een dergelijk doel van zeer bescheiden afmetingen dient te zijn.

Een grootschalige installatie past niet in het kleinschalige landschap ter plaatse. Verder is het voor de rust en het behoud van de natuurwaarden in het Gein en de oeverlanden en voor de rust, het karakter en de verkeersafwikkeling in de dorpskom van Abcoude ongewenst dat een mogelijkheid wordt gecreëerd voor intensieve en tamelijk grootschalige toervaart door het Gein.

De vereniging meent dat aangezien de spoorweg ter plaatse van de gronden waarop deze bestemming van toepassing is, verdiept wordt aangelegd en het betreffende gebied derhalve alleen eventuele bouwwerken ten behoeve van de bestemmingen water, groenvoorzieningen en/of waterkering zou rechtvaardigen voor de maatvoering van de bebouwingsnormen bij deze bestemmingen kan worden aangesloten; derhalve 2 of 3,5 m.

Indien aanpassing van de bebouwingsnormen niet kan worden gerealiseerd stelt de vereniging voor in artikel 4 lid 1 sub c van de voorschriften de woorden "*het scheepvaartverkeer en*" te schrappen.

- *Stationsgebied*: als randvoorwaarde voor het stationsgebouw is gesteld dat het middenperron door middel van een verdiept gelegen onderdoorgang ontsloten dient te worden. Niet wordt ingezien waarom het voorontwerpbestemmingsplan een bouwhoogte van 12 en in feite zelfs 16 m mogelijk maakt. Voorgesteld wordt in deze bestemming dezelfde hoogten toe te passen als voor de bestemming spoorwegdoeleinden.
- *Groenvoorziening*: een bebouwingsnorm van 3,5 m hoog wordt ruim voldoende geacht.

- b. In artikel 3 lid 5 wordt een wijzigingsbevoegdheid gecreëerd van de bestemming spoorwegdoeleinden naar o.m. de bestemming groenvoorziening. In de toelichting wordt deze laatste bestemming echter niet genoemd. Dit is verwarrend. Lettend op het kaartbeeld stelt het bestuur voor in het plan op te nemen dat aan de gronden die zijn gelegen ten oosten van de grenssloot en vallen binnen de zone A, na wijziging uitsluitend de bestemmingen water en agrarische doeleinden kunnen worden toegekend. Voor de overige gronden die vallen binnen zone A kan dan gewoon de wijzigingsbevoegdheid in stand blijven zoals deze is verwoord in het ontwerpbestemmingsplan (artikel 3 lid 5 van de voorschriften).
- c. In de toelichting wordt melding gemaakt van een geplande natuurontwikkelingstrook in de bocht van het Gein. Op welke gronden wordt gedoeld en wat houden de desbetreffende plannen in?

Beantwoording

- ad. a De hoogte van bouwwerken wordt gemeten vanaf het peil, dat is gedefinieerd in de begripsbepaling. Voor bouwwerken in het spoortracé, dus binnen de bestemmingen "spoorwegdoeleinden" en "stationsgebied" (gedeeltelijk) geldt de bovenkant van het spoorlichaam ("maaiveld") als peil. Omdat het verdiept aan te leggen stationsplein binnen "stationsgebied" ook als aansluitend afgewerkt maaiveld wordt gedefinieerd, geldt dit voor de hier op te richten bebouwing als "peil". Het peil van het spoortracé ligt grotendeels op ca 0 NAP, en klimt, ten noorden van het station, op naar ca 2,30 + NAP. Het peil van het stationsplein ligt op circa 1,70 m – NAP.

De hoogte van gebouwen binnen "spoorwegdoeleinden" is afgestemd op de standaard maat van onderstations e.d. (7 m). De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde (10 m) maakt de bouw van benodigde portalen e.d. mogelijk. Hierin is enige overruimte gelaten om op specifieke situaties te kunnen inspelen. De vrijstelling voor bouwwerken geen gebouwen zijnde tot 20 m vervalt.

Voor bouwwerken binnen het "stationsgebied", voor zover gelegen in het feitelijke spoortracé, geldt hetzelfde peil. De hoogte van bouwwerken die op de perrons staan, wordt dus gemeten vanaf het spoor. Dat leidt ertoe dat de hoogte van de perronkap, die ca 6.8 m boven het perron komt te liggen in termen van het bestemmingsplan ca 8 m bedraagt. (inclusief 1.2 m verschil perron-spoor). In het huidige ontwerp voor het station is geen rekening gehouden met het oprichten van gebouwen op het perron. Om dit toch niet geheel bij voorbaat uit te sluiten, is het gewenst hierin in het bestemmingsplan te voorzien. Zo'n gebouw zou bij voorkeur niet hoger moeten zijn dan de onderkant van de kapconstructie (= 4 m boven het perron). De bouwhoogte van gebouwen, inclusief de hoogte van het perron, zal in het bestemmingsplan worden vastgesteld op maximaal 5,5 m.

Het stationsplein komt circa 1.70 m onder het niveau van het spoor te liggen. De hoogte van bouwwerken wordt hier gemeten vanaf het aanliggende maaiveld van het plein. De hoogtebepalingen binnen de bestemmingen "spoorwegdoeleinden" en "stationsgebied" zijn in bovenstaande zin aangepast.

Binnen de bestemming “spoortunnel” is de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, afgestemd op de benodigde bovengrondse inpassingsmaatregelen (hekwerken e.d.). Het spoor ligt hier immers onder de grond.

De hoogte van 8 m binnen de bestemming “groenvoorziening” is noodzakelijk omdat onder de bouwwerken, geen gebouwen zijnde ook lantaarnpalen kunnen vallen.

- ad. b Het is niet de bedoeling dat alle gronden binnen de wijzigingsbevoegdheid als “groenvoorziening” worden ingevuld. Integendeel, dit zal maar voor een heel klein gedeelte het geval zijn. De formulering van de wijzigingsbevoegdheid is hierop aangepast.
- ad. c In het kader van de ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur (het Gein als ecologische verbindingszone) hebben enkele oeverlanden langs het Gein een status als natuurontwikkelingsgebied. Deze gronden liggen buiten het plangebied.

13. G.P.J. van Diest

- a. Doordat de plankaarten Beschermd Dorpsgezicht en de plankaart van dit voorontwerpbestemmingsplan niet op elkaar aansluiten, verdwijnt het spoorwegbruggetje.
De wens van de heer van Diest is om het spoorwegbruggetje in dit plan op te nemen en om van het gebied gelegen binnen Gein Noord, Gein Zuid en ten oosten van de spooronderdoorgang de huidige bestemming te handhaven en burgemeester en wethouders een wijzigingsbevoegdheid te geven indien alsnog mocht blijken dat de noodzaak voor een mutatie is aangetoond.
- b. Mocht compensatie van het Geinwater nodig zijn dan stelt de heer van Diest voor de gronden van de NS gelegen tussen Stationsstraat/Gein Zuid, Kerkstraat/Gein Noord en ten westen van de spooronderdoorgang hiervoor te benutten.

Beantwoording

- ad. a Zie beantwoording onder 1, ad c/d.
- ad. b Er bestaat geen aanleiding tot compensatie van het Geinwater. Het Gein wordt ter plaatse van de spoorkruising aangepast.

14. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

Het Hoogheemraadschap voert op dit moment nog overleg met Railinfrabeheer in het kader van de vergunningverlening ten behoeve van de spoorverdubbeling. Het Hoogheemraadschap kan vanwege het nog lopende overleg nog niets concreets zeggen over de werken die uitgevoerd worden in het kader van de spoorverdubbeling. Het Hoogheemraadschap kan daarom op voorhand niet instemmen met het voorontwerpbestemmingsplan en daarmee impliciet akkoord gaan met de wijze van uitvoering van werken, uitgevoerd in het kader van de spoorverdubbeling.

Wat betreft al het andere heeft het Hoogheemraadschap de volgende reacties gegeven:

- a. (pagina 3T) Ter hoogte van de kruising met het Gein wordt naast de te vervallen 2 sporen een nieuwe 4-sporige baan aangelegd. Het Gein wordt daardoor doorsneden door een half verdiept gelegen spoortunnel. Overleg is nog gaande over de wijze van realisatie van deze kruising.

De visie van het Hoogheemraadschap is verwoord in een brief aan Railinfrabeheer d.d 17 augustus 2000.

- b. (pagina 6-7T) De spoorbaan ligt in een gebied dat onderdeel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur. De Ecologische Verbindingszone Venen Vechtplassen ligt aan weerszijden van de spoorlijn Amsterdam - Utrecht. De nu voorgestelde wijze van kruising van het Gein heeft een grote, negatieve, impact op deze verbindingszone.
- c. (pagina 15T) Aangegeven staat dat het grondwater licht verontreinigd is. De zandfractie in/onder het ballast is sterk verontreinigd met zware metalen en PAK's en verontreiniging door koperslijpsel vindt plaats. Deze zaken zijn krachtens de Wet verontreiniging Oppervlaktewateren vergunningplichtig en/of voor deze emissies moet worden aangegeven hoe deze beperkt zullen worden.
- d. (pagina 16T) Op verschillende plaatsen in het plan staat dat er verschillende studies zijn uitgevoerd die als uitgangspunt dienen voor het ontwerpbestemmingsplan. Het Hoogheemraadschap is onvoldoende van deze studies op de hoogte gesteld om een oordeel over de impact van deze studies op zijn taken te kunnen geven. Het Hoogheemraadschap wil inzicht in deze studies. Bovendien is het Hoogheemraadschap verwonderd dat het beleid van het Hoogheemraadschap niet bij de beleidskaders in hoofdstuk 3 van de toelichting wordt genoemd.
- e. (pagina 17T) "Ten oosten van de spoorbaan hebben de gronden een agrarische functie met hoge natte waarden". Dit is niet voor alle gronden het geval.
- f. (pagina 18-19T) Over de beschreven maatregelen wordt nog overleg gevoerd in het kader van de keurontheffing.
Wat betreft de opmerking dat het waterschap een keur aan het opstellen is merkt het Hoogheemraadschap op dat het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht reeds een vastgestelde keur heeft. De te nemen maatregelen omvatten ook wijzigingen van het waterpeil. Hiervoor is een wijziging van een peilbesluit nodig. Deze wijziging dient separaat bij het Hoogheemraadschap te worden aangevraagd.
- g. (pagina 21T) Over de beschreven maatregelen op deze bladzijde (ecologische inpassing met o.a. schrale afwerking taluds en bermen, aanleg ecoduikers) wordt nog overleg gevoerd in het kader van de keurontheffing.
- h. (pagina 22T) Het verwijderen van de woningen Gein Noord en Zuid is keurplichtig. Hier moet een keurontheffing voor worden aangevraagd.
- i. (pagina 23T) De bestemming spoorwegdoeleinden omvat ook de sloten. Het Hoogheemraadschap kan niet akkoord gaan met de wijziging van de bestemming hoofdwaterweg in spoorwegdoeleinden vanwege het belang voor de waterhuishouding.

De aan te leggen werkterreinen zijn tijdelijk van aard. Binnen deze bestemming kunnen ook watergangen liggen. (Tijdelijke) wijzigingen hieraan moeten met een vergunning van het Hoogheemraadschap plaatsvinden. Dit geldt ook voor de op pagina 24T vermelde wijziging van gronden in water of van gronden die niet meer nodig zijn voor spoorwegdoeleinden en die worden afgestoten als "water" of "waterkering".

Wat betreft de wijzigingsbevoegdheid die is opgenomen meent het Hoogheemraadschap dat vanwege zijn taak als waterbeheerder, hij bij deze wijzigingen betrokken moet worden. Verzocht wordt in de procedure op te nemen dat pas wijzigingen worden doorgevoerd na overleg met en instemming van het Hoogheemraadschap.

Bij het vastleggen van het stationsgebied is het van belang dat gerealiseerd wordt dat de nog te maken keuze voor de wijze van uitvoering van de kruising met het Gein ook van invloed is op de ligging van het stationsgebied. Aangezien de keuze voor de wijze van realisatie nog niet definitief is kan de locatiekeuze voor het stationsgebied ook niet definitief zijn.

De aanleg van een fietspad langs de Westkanaaldijk is één van de aanpassingen ten gevolge van de spoorverdubbeling die invloed heeft op de waterkering. Niet kan worden ingestemd met wijzigingen ten aanzien van de waterkeringen op een wijze die strijdig is met de eisen van het Hoogheemraadschap vanuit de keur en de Wet op de waterkeringen.

- j. (pagina 25T) Artikel 12 is een algemene wijzigingsbevoegdheid. Het Hoogheemraadschap meldt op voorhand dat niet kan worden ingestemd met het gebruiken van deze bevoegdheid voor activiteiten waarvoor AGV het bevoegde gezag is.
- k. (artikel 7) Vanuit de verantwoordelijkheid van het Hoogheemraadschap is het essentieel dat sprake is van inspraak omtrent alle aspecten van de waterhuishouding. De wijzigingsbevoegdheid van artikel 7 lid 4 geeft naar de mening van het Hoogheemraadschap te weinig zekerheid dat het Hoogheemraadschap tijdig betrokken wordt bij wijzigingen in de waterhuishouding. Verzocht wordt in de procedure op te nemen dat pas wijzigingen worden doorgevoerd na overleg met en instemming van het Hoogheemraadschap.
- l. (plantekeningen) Over de ligging en wijze van realisatie van de werken bij de Westkanaaldijk en de aanleg van een fietspad op de Westkanaaldijk is nog geen overeenstemming.

Beantwoording

Zoals het Hoogheemraadschap zelf aangeeft, heeft er indringend overleg plaatsgevonden over de waterschapsbelangen die gemoeid zijn bij de spoorverdubbeling. In dit overleg komen de vele onderwerpen, die het Hoogheemraadschap in zijn reactie noemt, aan de orde.

Het belangrijkste knelpunt vanuit waterschapsbelangen vormt de aanleg van de halfverdiepte tunnel in het Gein. Dit belemmert de doorstroming en de doorvaarbaarheid van het riviertje en doet afbreuk aan ecologische waarden.

Met het oog hierop heeft een nadere studie plaatsgevonden naar een dieper gelegen spoortunnel, waarmee juist deze problemen kunnen worden opgelost.

Deze studie heeft geresulteerd in een beslissing tot verdiepte aanleg van een tunnel en in een daaraan aangepast spoorontwerp. Met deze oplossing is tegemoet gekomen aan het bezwaar van het Hoogheemraadschap ten aanzien van de kruising met het Gein. De aanpassingen zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Het is overigens niet juist om te stellen, zoals het Hoogheemraadschap doet, dat instemmen met het voorontwerpbestemmingsplan een impliciete akkoord bevinding met de wijze van uitvoering van werken ten behoeve van de spoorverdubbeling zou inhouden. Voor veel van deze werken is, voor zover daarbij waterschapsbelangen zijn betrokken, een ontheffing van de keur nodig. Daardoor behoudt het Hoogheemraadschap een eigen toetsingsmoment. Met name heeft dit betrekking op maatregelen ten aanzien van de waterbeheersing (aanleg duikers, dammen, verleggen waterlopen e.d., wijzigen waterpeil).

Ook bij de eventuele toepassing van wijzigingsbevoegdheden zal tijdig met het Hoogheemraadschap worden overlegd over de daarbij aan de orde zijnde waterschapsbelangen. Het expliciet vastleggen in de voorschriften van de vereiste instemming van het Hoogheemraadschap voor toepassing van de wijzigingsbevoegdheid, zoals wordt gevraagd, wordt niet overgenomen. Artikel 7 lid 4 is in het aangepaste ontwerp-bestemmingsplan geschrapt.

Veel activiteiten waarvoor AGV het bevoegde gezag is behoeven planologische regeling in het bestemmingsplan. Hiervoor is het gemeentebestuur dan wel het college van burgemeester en wethouders de verantwoordelijke instantie. Uiteraard zal overleg met het Hoogheemraadschap worden gevoerd wanneer waterschapsbelangen in het geding zijn.

Overige opmerkingen van het Hoogheemraadschap worden in de toelichting verwerkt.

7.3. Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

1. Provincie Utrecht, Sector Ruimte & Groen, Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
 2. Inspecteur RO, Postbus 1160, 2001 BD Haarlem
 3. Inspecteur Milieuhygiëne, Postbus 1160, 2001 BD Haarlem
 4. Stadsdeel zuidoost, Bijlmerdreef 101, 1102 BP Amsterdam-zuidoost
 5. Gemeente Loenen, Postbus 99, 3632 ZS Loenen aan de Vecht
 6. Railinfrabeheer, t.a.v. J. Zinger GJZ, Postbus 2038, 3500 GA Utrecht
 7. NS Vastgoed, Postbus 2319, 3500 GH Utrecht
 8. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht/DWR, Postbus 1061, 1200 BB Hilversum
 9. LNV, directie Noordwest, Postbus 603, 1110 AP Diemen-zuid
 10. GLTO, afd, Abcoude-Baambrugge, Dwarskade 4a, 1391 HS Abcoude
 11. REMU, Postbus 159, 3430 AD Woerden
 12. GCN, Postbus 40240, 3504 AA Utrecht
 13. NV Waterleidingbedrijf Midden Nederland, Postbus 40205, 3504 AA Utrecht
 14. Kamer van Koophandel, Postbus 48, 3500 AA Utrecht
 15. Stichtse Milieufederatie, Emmalaan 41, 3581 HP Utrecht
 16. Stichting Natuur en Milieu, Donkerstraat 17, 3511 KB Utrecht
 17. Vereniging Spaar het Gein, p/a Gein Noord 17, 1391 GZ Abcoude
 18. Vereniging Bescherming Spoorbuurt, p/a Kerkstraat 37, 1391 HB Abcoude
 19. Vrouwen Advies Commissie Abcoude, Amsterdamsestraatweg 2, 1391 AB Abcoude
 20. PUWC, Postbus 115, 3980 CC Bunnik
-

21. Rijkswaterstaat, dir. Utrecht, Postbus 650, 3430 AR Nieuwegein
22. Regionale Milieudienst noordwest Utrecht, Straatweg 66a, 3621 BR Breukelen.

Van de instanties genoemd onder 1, 4, 6, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 19, en 22 is geen reactie ontvangen.

De instanties genoemd onder 2, 3, 11 en 14 hebben te kennen gegeven geen opmerkingen over het plan te hebben.

De reacties van de overige instanties worden hieronder weergegeven en van een beoordeling voorzien.

5. Gemeente Loenen

- a. Geconstateerd is dat de onderdoorgang bij het Achtervlietpad wel geschikt wordt gemaakt voor personenauto's, maar niet voor vrachtwagens. De ten oosten van het spoor gelegen boerderijen blijven afhankelijk van de tunnel onder het spoor bij Binnenweg/Polderweg in Loenersloot. Hoewel aanvankelijk werd gehoopt dat door een volwaardige onderdoorgang bij het Achtervlietpad de verkeersbelasting op de Binnenweg beperkt kon worden, is er wel begrip voor dat dit niet kan worden afgedwongen. Daarbij is geaccepteerd dat het vrachtverkeer dan door de kernen van Loenersloot en Baambrugge moet rijden, hetgeen niet echt als een verbetering kan worden aangemerkt.
- b. Geconstateerd is dat geen geluidsscherm zal worden gerealiseerd om de verhoging van de geluidsbelasting aan de gevels van een drietal woningen aan de Oostkanaaldijk weg te nemen. De keuze dat de kosten voor dit geluidsscherm te hoog zouden uitvallen wordt begrepen.
- Wel wordt er op gerekend dat terdege onderzocht zal worden of voor de betrokken woningen nog aanvullende gelvelmaatregelen nodig zijn.

Beantwoording

- ad. a De opmerking betreffende het vrachtverkeer is voor kennisgeving aangenomen.
- ad. b Het gevraagde onderzoek vindt op dit moment plaats. Dit moet aangeven of er als gevolg van de aan te vragen ontheffing hogere waarde gelvelmaatregelen nodig zijn om de vereiste binnenwaarde van 37 dB(A) te halen.

8. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht/DWR

Het Hoogheemraadschap voert op dit moment nog overleg met Railinfrabeheer in het kader van de vergunningverlening ten behoeve van de spoorverdubbeling. Het Hoogheemraadschap kan vanwege het nog lopende overleg nog niets concreets zeggen over de werken die uitgevoerd worden in het kader van de spoorverdubbeling.

Het Hoogheemraadschap kan daarom op voorhand niet instemmen met het ontwerpbestemmingsplan en daarmee impliciet akkoord gaan met de wijze van uitvoering van werken, uitgevoerd in het kader van de spoorverdubbeling.

Wat betreft al het andere heeft het Hoogheemraadschap de volgende reacties gegeven:

- a. (pagina 3T) Ter hoogte van de kruising met het Gein wordt naast de te vervallen 2 sporen een nieuwe 4-sporige baan aangelegd. Het Gein wordt daardoor doorsneden door een half verdiept gelegen spoortunnel. Overleg is nog gaande over de wijze van realisatie van deze kruising. De visie van het Hoogheemraadschap is verwoord in een brief aan Railinfrabeheer d.d 17 augustus 2000.
 - b. (pagina 6-7T) De spoorbaan ligt in een gebied dat onderdeel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur. De Ecologische Verbindingszone Venen Vechtplassen ligt aan weerszijden van de spoorlijn Amsterdam - Utrecht. De nu voorgestelde wijze van kruising van het Gein heeft een grote, negatieve, impact op deze verbindingszone.
 - c. (pagina 15T) Aangegeven staat dat het grondwater licht verontreinigd is. De zandfractie in/onder het ballast is sterk verontreinigd met zware metalen en PAK's en verontreiniging door koperslijpsel vindt plaats. Deze zaken zijn krachtens de Wet verontreiniging Oppervlaktewateren vergunningplichtig en/of voor deze emissies moet worden aangegeven hoe deze beperkt zullen worden.
 - d. (pagina 16T) Op verschillende plaatsen in het plan staat dat er verschillende studies zijn uitgevoerd die als uitgangspunt dienen voor het ontwerpbestemmingsplan. Het Hoogheemraadschap is onvoldoende van deze studies op de hoogte gesteld om een oordeel over de impact van deze studies op zijn taken te kunnen geven. Het Hoogheemraadschap wil inzicht in deze studies. Bovendien is het Hoogheemraadschap verwonderd dat het beleid van het Hoogheemraadschap niet bij de beleidskaders in hoofdstuk 3 van de toelichting wordt genoemd.
 - e. (pagina 17T) "Ten oosten van de spoorbaan hebben de gronden een agrarische functie met hoge natte waarden". Dit is niet voor alle gronden het geval.
 - f. (pagina 18-19T) Over de beschreven maatregelen wordt nog overleg gevoerd in het kader van de keurontheffing.

Wat betreft de opmerking dat het waterschap een keur aan het opstellen is merkt het Hoogheemraadschap op dat het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht reeds een vastgestelde keur heeft. De te nemen maatregelen omvatten ook wijzigingen van het waterpeil. Hiervoor is een wijziging van een peilbesluit nodig. Deze wijziging dient separaat bij het Hoogheemraadschap te worden aangevraagd.
 - g. (pagina 21T) Over de beschreven maatregelen op deze bladzijde (ecologische inpassing met o.a. schrale afwerking taluds en bermen, aanleg ecoduikers) wordt nog overleg gevoerd in het kader van de keurontheffing.
 - h. (pagina 22T) Het verwijderen van de woningen Gein Noord en Zuid is keurplichtig. Hier moet een keurontheffing voor worden aangevraagd.
 - i. (pagina 23T) De bestemming spoorwegdoeleinden omvat ook de sloten. Het Hoogheemraadschap kan niet akkoord gaan met de wijziging van de bestemming hoofdwaterweg in spoorwegdoeleinden vanwege het belang voor de waterhuishouding.
-

De aan te leggen werkterreinen zijn tijdelijk van aard. Binnen deze bestemming kunnen ook watergangen liggen. (Tijdelijke) wijzigingen hieraan moeten met een vergunning van het Hoogheemraadschap plaatsvinden. Dit geldt ook voor de op pagina 24T vermelde wijziging van gronden in water of van gronden die niet meer nodig zijn voor spoorwegdoeleinden en die worden afgestoten als “water” of “waterkering”.

Wat betreft de wijzigingsbevoegdheid die is opgenomen meent het Hoogheemraadschap dat vanwege zijn taak als waterbeheerder, hij bij deze wijzigingen betrokken moet worden. Verzocht wordt in de procedure op te nemen dat pas wijzigingen worden doorgevoerd na overleg met en instemming van het Hoogheemraadschap.

Bij het vastleggen van het stationsgebied is het van belang dat gerealiseerd wordt dat de nog te maken keuze voor de wijze van uitvoering van de kruising met het Gein ook van invloed is op de ligging van het stationsgebied. Aangezien de keuze voor de wijze van realisatie nog niet definitief is kan de locatiekeuze voor het stationsgebied ook niet definitief zijn.

De aanleg van een fietspad langs de Westkanaaldijk is één van de aanpassingen ten gevolge van de spoorverdubbeling die invloed heeft op de waterkering. Niet kan worden ingestemd met wijzigingen ten aanzien van de waterkeringen op een wijze die strijdig is met de eisen van het Hoogheemraadschap vanuit de keur en de Wet op de waterkeringen.

- j. (pagina 25T) Artikel 12 is een algemene wijzigingsbevoegdheid. Het Hoogheemraadschap meldt op voorhand dat niet kan worden ingestemd met het gebruiken van deze bevoegdheid voor activiteiten waarvoor AGV het bevoegde gezag is.
- k. (artikel 7) Vanuit de verantwoordelijkheid van het Hoogheemraadschap is het essentieel dat sprake is van inspraak omtrent alle aspecten van de waterhuishouding. De wijzigingsbevoegdheid van artikel 7 lid 4 geeft naar de mening van het Hoogheemraadschap te weinig zekerheid dat het Hoogheemraadschap tijdig betrokken wordt bij wijzigingen in de waterhuishouding. Verzocht wordt in de procedure op te nemen dat pas wijzigingen worden doorgevoerd na overleg met en instemming van het Hoogheemraadschap.
- l. (plantekeningen) Over de ligging en wijze van realisatie van de werken bij de Westkanaaldijk en de aanleg van een fietspad op de Westkanaaldijk is nog geen overeenstemming.

Beantwoording

Zoals het Hoogheemraadschap zelf aangeeft, heeft er indringend overleg plaatsgevonden over de waterschapsbelangen die gemoeid zijn bij de spoorverdubbeling. In dit overleg komen de vele onderwerpen, die het Hoogheemraadschap in zijn reactie noemt, aan de orde.

Het belangrijkste knelpunt vanuit waterschapsbelangen vormt de aanleg van de halfverdiepte tunnel in het Gein. Dit belemmert de doorstroming en de doorvaarbaarheid van het riviertje en doet afbreuk aan ecologische waarden.

Met het oog hierop heeft een nadere studie plaatsgevonden naar een dieper gelegen spoortunnel, waarmee juist deze problemen kunnen worden opgelost.

Deze studie heeft geresulteerd in een beslissing tot verdiepte aanleg van een tunnel en in een daaraan aangepast spoorontwerp. Met deze oplossing is tegemoet gekomen aan het bezwaar van het Hoogheemraadschap ten aanzien van de kruising met het Gein. De aanpassingen zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Het is overigens niet juist om te stellen, zoals het Hoogheemraadschap doet, dat instemmen met het voorontwerpbestemmingsplan een impliciete akkoord bevinding met de wijze van uitvoering van werken ten behoeve van de spoorverdubbeling zou inhouden. Voor veel van deze werken is, voor zover daarbij waterschapsbelangen zijn betrokken, een ontheffing van de keur nodig. Daardoor behoudt het Hoogheemraadschap een eigen toetsingsmoment. Met name heeft dit betrekking op maatregelen ten aanzien van de waterbeheersing (aanleg duikers, dammen, verleggen waterlopen e.d., wijzigen waterpeil).

Ook bij de eventuele toepassing van wijzigingsbevoegdheden zal tijdig met het Hoogheemraadschap worden overlegd over de daarbij aan de orde zijnde waterschapsbelangen. Het expliciet vastleggen in de voorschriften van de vereiste instemming van het Hoogheemraadschap voor toepassing van de wijzigingsbevoegdheid, zoals wordt gevraagd, wordt niet overgenomen. Artikel 7 lid 4 is in het aangepaste ontwerp-bestemmingsplan geschrapt.

Veel activiteiten waarvoor AGV het bevoegde gezag is behoeven planologische regeling in het bestemmingsplan. Hiervoor is het gemeentebestuur dan wel het college van burgemeester en wethouders de verantwoordelijke instantie. Uiteraard zal overleg met het Hoogheemraadschap worden gevoerd wanneer waterschapsbelangen in het geding zijn.

Overige opmerkingen van het Hoogheemraadschap worden in de toelichting verwerkt.

17. Vereniging Spaar het Gein

- a. Met betrekking tot de voorschriften voor de maximale hoogte van gebouwen, is het bestuur van mening dat een aantal bouwhoogten te ruim zijn gemeten. Deze hoogten zijn niet noodzakelijk en gelet op het kwetsbare en waardevolle landschap ter plaatse niet wenselijk.

Per bestemming wordt dat als volgt toegelicht:

- *Spoorwegdoeleinden*: gebouwen die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de spoorweg, zoals bijvoorbeeld die ten behoeve van de stroomvoorziening, kunnen in het algemeen met een lagere bouwhoogte volstaan.
- *Spoorwegdoeleinden en wegen*: het achterwege laten van bebouwingsnormen is ongewenst, omdat niet is uitgesloten dat ter plaatse van de kruising van het spoor met het Gein een installatie zal worden gebouwd waarmee doorgaande scheepvaart mogelijk wordt gemaakt. De vereniging, daarin gesteund door uitspraken van de gemeenteraad van Abcoude, is van mening dat een eventuele voorziening voor een dergelijk doel van zeer bescheiden afmetingen dient te zijn.

Een grootschalige installatie past niet in het kleinschalige landschap ter plaatse. Verder is het voor de rust en het behoud van de natuurwaarden in het Gein en de oeverlanden en voor de rust, het karakter en de verkeersafwikkeling in de dorpskom van Abcoude ongewenst dat een mogelijkheid wordt gecreëerd voor intensieve en tamelijk grootschalige toervaart door het Gein.

De vereniging meent dat aangezien de spoorweg ter plaatse van de gronden waarop deze bestemming van toepassing is, verdiept wordt aangelegd en het betreffende gebied derhalve alleen eventuele bouwwerken ten behoeve van de bestemmingen water, groenvoorzieningen en/of waterkering zou rechtvaardigen voor de maatvoering van de bebouwingsnormen bij deze bestemmingen kan worden aangesloten; derhalve 2 of 3,5 m.

Indien aanpassing van de bebouwingsnormen niet kan worden gerealiseerd stelt de vereniging voor in artikel 4 lid 1 sub c van de voorschriften de woorden "*het scheepvaartverkeer en*" te schrappen.

- *Stationsgebied*: als randvoorwaarde voor het stationsgebouw is gesteld dat het middenperron door middel van een verdiept gelegen onderdoorgang ontsloten dient te worden. Niet wordt ingezien waarom het voorontwerpbestemmingsplan een bouwhoogte van 12 en in feite zelfs 16 m mogelijk maakt. Voorgesteld wordt in deze bestemming dezelfde hoogten toe te passen als voor de bestemming spoorwegdoeleinden.
 - *Groenvoorziening*: een bebouwingsnorm van 3,5 m hoog wordt ruim voldoende geacht.
- b. In artikel 3 lid 5 wordt een wijzigingsbevoegdheid gecreëerd van de bestemming spoorwegdoeleinden naar o.m. de bestemming groenvoorziening. In de toelichting wordt deze laatste bestemming echter niet genoemd. Dit is verwarrend. Lettend op het kaartbeeld stelt het bestuur voor in het plan op te nemen dat aan de gronden die zijn gelegen ten oosten van de grenssloot en vallen binnen de zone A, na wijziging uitsluitend de bestemmingen water en agrarische doeleinden kunnen worden toegekend. Voor de overige gronden die vallen binnen zone A kan dan gewoon de wijzigingsbevoegdheid in stand blijven zoals deze is verwoord in het ontwerpbestemmingsplan (artikel 3 lid 5 van de voorschriften).
- c. In de toelichting wordt melding gemaakt van een geplande natuurontwikkelingstrook in de bocht van het Gein. Op welke gronden wordt bedoeld en wat houden de desbetreffende plannen in?

Beantwoording

- ad. a De hoogte van bouwwerken wordt gemeten vanaf het peil, dat is gedefinieerd in de begripsbepaling. Voor bouwwerken in het spoortracé, dus binnen de bestemmingen "spoorwegdoeleinden" en "stationsgebied" (gedeeltelijk) geldt de bovenkant van het spoorlichaam (Bovenkant spoorstaaf = maaiveld) als peil.
- Dit peil ligt grotendeels op ca 0 NAP, en klimt, ten noorden van het station, op naar ca 2,30 + NAP.
- De hoogte van gebouwen binnen "spoorwegdoeleinden" is afgestemd op de standaard maat van onderstations e.d. (7 m). De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde (10 m) maakt de bouw van benodigde portalen e.d. mogelijk. Hierin is enige overruimte gelaten om op specifieke situaties te kunnen inspelen. De vrijstelling voor bouwwerken geen gebouwen zijnde tot 20 m vervalt.
- Voor bouwwerken binnen het "stationsgebied", voor zover gelegen in feitelijke spoortracé, geldt hetzelfde peil. De hoogte van bouwwerken die op de perrons staan, wordt dus gemeten vanaf het spoor.

Dat leidt ertoe dat de hoogte van de perronkap , die circa 7,5 m boven het perron komt te liggen in termen van het bestemmingsplan ca 8 m bedraagt. (inclusief ca 80 cm verschil perron-spoor). In het huidige ontwerp voor het station is geen rekening gehouden met het oprichten van gebouwen op het perron. Om dit toch niet geheel bij voorbaat uit te sluiten, is het gewenst hierin in het bestemmingsplan te voorzien. Zo'n gebouw zou bij voorkeur niet hoger moeten zijn dan de onderkant van de kapconstructie (= 4 m boven het perron). De bouwhoogte van gebouwen, inclusief de hoogte van het perron, zal in het bestemmingsplan worden vastgesteld op maximaal 5,5 m.

Het stationsplein komt circa 1.70 m onder het niveau van het spoor te liggen. De hoogte van bouwwerken wordt hier gemeten vanaf het aanliggende maaiveld van het plein. De hoogtebepalingen binnen de bestemmingen "spoorwegdoeleinden" en "stationsgebied" worden in bovenstaande zin aangepast.

Binnen de bestemming "spoortunnel" is de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, afgestemd op de benodigde bovengrondse inpassingsmaatregelen (hekwerken e.d.). Het spoor ligt hier immers onder de grond.

De hoogte van 8 m binnen de bestemming "groenvoorziening" is noodzakelijk omdat onder de bouwwerken, geen gebouwen zijnde ook lantaarnpalen kunnen vallen.

- ad. b Het is niet de bedoeling dat alle gronden binnen de wijzigingsbevoegdheid als "groenvoorziening" worden ingevuld. Integendeel, dit zal maar voor een heel klein gedeelte het geval zijn. De formulering van de wijzigingsbevoegdheid is hierop aangepast.
- ad. c In het kader van de ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur (het Gein als ecologische verbindingszone) hebben enkele oeverlanden langs het Gein een status als natuurontwikkelingsgebied. Deze gronden liggen buiten het plangebied.

18. Vereniging Bescherming Spoorbuurt Abcoude

- a. In de begeleidende tekst bij het ontwerpbestemmingsplan is ingegaan op het railverkeerslawaaï. Na de beschrijving van het wettelijk kader volgt een uiteenzetting over de geluidbeperkende maatregelen die de NS bij het project wil treffen. Voor zover dat niet reeds is gebeurd wordt verzocht om te controleren of te doen controleren dat met de voorgestelde maatregelen inderdaad bereikt wordt dat aan de wettelijke voorschriften wordt voldaan.

In de bepalingen van het bestemmingsplan wordt met geen woord gerept over het aspect van geluidhinder. De vereniging vindt dat ter versterking van de positie van de gemeente en van de inwoners, in het bestemmingsplan verankerd dient te worden dat bij gebruik van gronden en bouwwerken in het bestemmingsgebied in geen geval mag worden afgeweken van de (minimaal) toelaatbare eisen ter beperking van geluidsoverlast.

- b. (pagina 12T) De vereniging neemt aan dat de hier genoemde rapporten voor de vereniging en andere belanghebbenden ter inzage liggen (Eén van de leden zag onlangs zijn verzoek om inzage niet ingewilligd).

- c. (pagina 15T) Paragraaf 4.3 maakt melding van een onderzoek naar trillingen, veroorzaakt door langsrijdende treinen. Verzocht wordt kennis te mogen nemen van dit rapport.
- d. Opvallend is dat in het bestemmingsplan geen melding wordt gemaakt van de aan te leggen overtoomconstructie.
Voorgesteld wordt om in het bestemmingsplan bepalingen op te nemen die een globale definiëring geven voor de technische en visuele opzet en vooral voor de maatvoering van de overtoomconstructie.
- e. In artikel 3 (spoorwegdoeleinden) is bepaald dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 10 m mag bedragen en dat burgemeester en wethouders zelfs vrijstelling kunnen verlenen tot een hoogte van maximaal 20 m. Gevraagd wordt of dit inhoudt dat een overtoom maar liefst een bouwwerk van 20 m hoogte zou kunnen worden, of dat artikel 7 hiertegen beschermt.
In dit verband wordt voorgesteld om in artikel 7 lid 1 niet te spreken van “noodzakelijke bouwwerken *in* het water” maar van “noodzakelijke bouwwerken *in en nabij* het water”.
- f. Een kritische noot wordt geplaatst bij het verschillen van de bouwhoogten voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Aangenomen wordt dat deze variatie in toegelaten hoogten door functionele redenen is ingegeven.

De vereniging vraagt zich wel af of enige uniformiteit niet gewenst is. In ieder geval wordt verzocht de maxima die kunnen uitlopen tot 20 m aanzienlijk terug te brengen.

Voorgesteld wordt de bouwhoogte in de artikelen 3 en 5 te beperken tot maximaal 8 m.

- g. De vereniging heeft met instemming kennis genomen van de passage op pagina 23T, 2^e alinea, die zegt dat binnen de projectgrens “alle werken en werkzaamheden, die direct betrekking hebben op de spoorverbreding en de toekomstige spoorwegfunctie, kunnen plaatsvinden”. Hieruit wordt de conclusie getrokken dat buiten de projectgrens geen grond gebruikt gaat worden voor werkzaamheden of opslag.

De vereniging heeft goede nota ontvangen van de mededeling door vertegenwoordigers van de NS dat het bestaande wegensysteem niet gebruikt zal worden als aan- en afvoerroute voor het bouwverkeer. De vereniging vraagt zich af of vastlegging van deze mededelingen in de toelichting op het bestemmingsplan of in uitingen van officials op hoorzittingen voldoende is. Voorgesteld wordt dat een en ander zo mogelijk in het bestemmingsplan moet worden opgenomen. In ieder geval moet voor alle betrokkenen duidelijk komen vast te staan dat werkzaamheden buiten de projectgrens en andere dan de toegezegde aan- en afvoerroutes in beginsel niet zijn toegelaten.

Mocht de gemeente om zwaarwegende redenen toch afwijkingen toestaan, dan is voor de vereniging voorafgaand overleg met de betrokken buurtbewoners en met de vereniging zelf een “must”.

- h. Op de plankaart is een grote strook grond aangegeven, aan de noordkant van Gein Noord, die bestemd is als werk- en opslagterrein gedurende de aanlegwerkzaamheden. Voorgesteld wordt om vast te leggen dat op dit terrein alleen werkzaamheden en opslag mogen plaatsvinden die direct verband houden met de uitvoering van de spoorverdubbeling in Abcoude. Dit om te voorkomen dat de NS dit terrein langduriger gaat gebruiken en voor andere doeleinden dan nodig is voor werkzaamheden in Abcoude.

- i. Namens de bewoners van de spoorbuurt worden het College van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad door de vereniging op hun verantwoordelijkheid gewezen om alle maatregelen te nemen en te ondersteunen om te voorkomen dat schade ten gevolge van de werkzaamheden voor de spoorverbreding ontstaat en om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Daarbij wordt in het bijzonder gedoeld op afspraken met de verantwoordelijken voor de uitvoering van de werkzaamheden. Het gaat hier met name om verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid ten aanzien van de volgende punten:
- Zorgvuldige bouwtechnische inventarisatie door een onafhankelijke instantie bij alle woningen in de directe omgeving van het tunnelwerk voor de aanvang en na de afloop van de werkzaamheden, en zo nodig tussentijds. Onder woningen in de directe omgeving wordt in dit verband verstaan:
 - Stationsstraat 32 t/m 60;
 - Kerkstraat vanaf Bijdorplan tot spoorwegovergang;
 - Gein Zuid 7 t/m 9;
 - Gein Noord 7 en 10 t/m 23.
 - Handhaving van het grondwaterpeil ter voorkoming van schade aan funderingen. In dit verband wordt erop gewezen dat de voorlaatste alinea van pagina 18T van een onjuiste veronderstelling uitgaat. Hier wordt gesproken over het voorkomen van problemen met de *houten* paalfundering van de huizen. De woningen in de directe omgeving zijn echter vrijwel allen niet *onderheid*.
 - De keuze van hei- en funderingsmethoden die zo weinig mogelijk risico's voor schade en overlast met zich mogen brengen: pulsen en boren in plaats van de conventionele heimethoden.
 - De controle op de nauwgezette naleving van de afspraken op de hiervoor genoemde punten, zo nodig gevolgd door een actief en effectief handhavingsbeleid.
 - Het tijdig en voldoende informeren van belanghebbenden over de hiervoor bedoelde afspraken.
- j. Binnen het plan is thans aan meer gronden de bestemming van "spoorwegdoeleinden" gegeven dan uiteindelijk voor de railverbinding noodzakelijk is. Na de aanleg van de nieuwe spoorlijnen komt het gebied waarop de huidige spoorlijnen liggen vrij. Volgens de plankaart is aan dit gebied de bestemming "groenvoorziening" gegeven. Onder deze bestemming vallen ook "wegen". De vereniging neemt aan dat hier gedoeld wordt op wegen die ook voor gemobiliseerd (auto)verkeer bestemd zijn. Eveneens gaat zij er van uit dat het begrip "wegen" hier alleen tot doel heeft de handhaving van het bestaande wegenstelsel Kerkstraat/Gein Noord en Stationsstraat/Gein Zuid. De vereniging tekent bezwaar aan tegen de mogelijkheid om naast het bestaande wegenstelsel ook andere wegen onder de bestemming "groenvoorziening" toe te staan. Voorgesteld wordt om het begrip "wegen" in artikel 8 te beperken tot het hierboven genoemde wegenstelsel.
- k. In artikel 3 lid 5 wordt aan burgemeester en wethouders een wijzigingsbevoegdheid gegeven, waarbij zij de gronden die gedurende de aanleg gebruikt gaan worden als werk- en opslagterreinen, na de aanleg kunnen wijzigen in "agrarische doeleinden", "groenvoorziening" etc. De vereniging stelt voor te bepalen dat het gebied zonder meer weer een "agrarische" of andere "groene" bestemming zal krijgen, zodra de spoorverdubbeling in Abcoude gereed is.
-

- i. Op de plankaart is bij de Indijkweg een sloot aangegeven van 5 m breed. Deze sloot is geprojecteerd aan de oostzijde van de Indijkweg. Dit houdt in dat tussen de Indijkweg en de tunnelbak geen sprake is van een spoorloot als afscheiding. Verzocht wordt de sloot te verdelen in twee sloten van elk 2,5 m liggend aan weerszijden van de Indijkweg.

Verder wordt verzocht om te bezien of het begin van de sloot niet verder in zuidelijke richting kan worden opgeschoven. Dit om te bereiken dat de heer J.E.C. van Lint (Gein Zuid 8) de nodige ruimte wordt gelaten op het erf van zijn agrarisch bedrijf. De huidige geprojecteerde sloot beperkt de manoeuvreerruimte bij zijn bedrijfsgebouwen in ernstige mate. Hierbij staat niet het privébelang voorop maar het belang van het behoud van het landelijk karakter van het Geingebied.

- m. Het "oude" stationsgebouw is niet binnen het plangebied opgenomen. De vereniging wil echter tot uitdrukking brengen dat zij voorstander is van handhaving van dit gebouw in zijn huidige verschijningsvorm. Verder vraagt de vereniging zich af of plaatsing op de monumentenlijst mogelijk is of dat het bestemmingsplan "Beschermd Dorpsgezicht" voldoende bescherming biedt.
- n. De vereniging is voorstander van een diepere ligging van de tunnel, mits de diepgang voor de doorvaart ter plaatse beperkt blijft tot maximaal 80 cm. De vereniging meent dat de recreatievaart in het Gein slechts in beperkte mate en alleen voor kleinere vaartuigen mogelijk moet zijn.

Beantwoording

- ad. a Het akoestisch onderzoek is mede begeleid door de provincie en de regionale milieudienst en is voorts beoordeeld door de Inspecteur Milieuhygiëne. Dit biedt voldoende waarborg dat aan de wettelijke voorschriften is voldaan. Met de regelingen in het bestemmingsplan wordt voldaan aan de eisen ten aanzien van aanvaardbare geluidbelasting die in de Wet geluidhinder worden gesteld. Door middel van het akoestisch onderzoek, de voorgestelde maatregelen en de ontheffings- en saneringsprocedures c.q. –besluiten heeft de wettelijk vereiste afstemming tussen de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Wet geluidhinder plaatsgevonden. Het bestemmingsplan kan daaraan niets toevoegen.
- ad. b De op pagina 12 van de toelichting genoemde rapporten zijn openbaar en liggen dus voor belanghebbenden ter inzage. De rapporten zijn verkrijgbaar via de gemeente. Wellicht zullen niet alle rapporten bij de gemeente aanwezig zijn, maar zij kunnen wel door de gemeente beschikbaar worden gesteld.
- ad. c Met het op bladzijde 15 van de toelichting vermelde onderzoek wordt bedoeld op een algemeen onderzoek naar het optreden van schade door trillingen door voorbij rijdende treinen.
Trillingen kunnen over enige afstand voelbaar zijn. De hinderbeleving daarvan is subjectief. Tot op heden zijn er nog geen wettelijke richtlijnen waaraan optredende trillingen kunnen worden getoetst. Wel zijn er door onafhankelijke instituten maatstaven opgesteld. De meest gebruikte beoordelingscriteria voor trillingshinder- en schade zijn de Duitse norm DIN 4150 en de in 1993 uitgegeven richtlijnen van de Stichting Bouw Research (SBR) te Rotterdam. De wijze van vastlegging en verwerking van gegevens is van beide methoden gelijk, zij het dat de richtlijnen van de SBR strenger zijn.

Naast het ontbreken van een wettelijke norm is er ook geen algemeen geldende gevalideerd prognosemodel dat algemene uitspraken over het ontstaan van trillingen mogelijk maakt.

Uit het genoemde algemeen onderzoek blijkt het volgende ten aanzien van de schade aan bouwwerken met toepassing van de DIN 4150 deel 3. Met betrekking tot schaderisico's wordt hierin voor woonhuizen bij een frequentie van kleiner dan 10 HZ een maximum pieksnelheid van 5 mm/s, gemeten aan het fundament toegestaan. Van 10 tot 50 HZ worden pieksnelheden van 5 tot 15 mm/s toelaatbaar geacht. Schade in welke vorm dan ook wordt volgens deze norm uitgesloten indien een maximum pieksnelheid van 3 mm/s bij frequenties <10 HZ, gemeten bij het fundament niet wordt overschreden.

Voor de trillingen met frequenties tussen 10 en 50 HZ gelden oplopende waarden van 3 tot 8 mm/s.

De ondergrens van 3 mm/s voor schade aan kwetsbare gebouwen wordt zoals gebleken uit een veelheid van metingen vrijwel nooit gehaald en zeker niet bij gebouwen die verder dan 15 m uit het spoor liggen. De hoogst gemeten waarde, 4 mm/s, betreft een huis te Halfweg dat gedeeltelijk tegen de spoordijk is gebouwd en samen met de spoordijk op een zeer slappe veenlaag is gefundeerd.

ad. d Met het vervallen van de overtoom is ook de strekking van de opmerking vervallen.

ad. e/f De hoogte van bouwwerken wordt gemeten vanaf het peil, dat is gedefinieerd in de begripsbepaling. Voor bouwwerken in het spoortracé, dus binnen de bestemmingen "spoorwegdoeleinden" en "stationsgebied" (gedeeltelijk) geldt de bovenkant van het spoorlichaam ("maaiveld") als peil.

Dit peil ligt grotendeels op ca 0 NAP, en klimt, ten noorden van het station, op naar ca 2,30 + NAP.

De hoogte van gebouwen binnen "spoorwegdoeleinden" is afgestemd op de standaard maat van onderstations e.d. (7 m). De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde (10 m) maakt de bouw van benodigde portalen e.d. mogelijk. Hierin is enige overruimte gelaten om op specifieke situaties te kunnen inspelen. De vrijstelling voor bouwwerken geen gebouwen zijnde tot 20 m vervalt.

Voor bouwwerken binnen het "stationsgebied", voor zover gelegen in feitelijke spoortracé, geldt hetzelfde peil. De hoogte van bouwwerken die op de perrons staan, wordt dus gemeten vanaf bovenkant spoorstaaf. Dat leidt ertoe dat de hoogte van de perronkap, die ca 7,5 m boven het perron komt te liggen in termen van het bestemmingsplan ca 8 m bedraagt. (inclusief ca. 80 cm verschil perron-spoor). In het huidige ontwerp voor het station is geen rekening gehouden met het oprichten van gebouwen op het perron. Om dit toch niet geheel bij voorbaat uit te sluiten, is het gewenst hierin in het bestemmingsplan te voorzien. Zo'n gebouw zou bij voorkeur niet hoger moeten zijn dan de onderkant van de kapconstructie (= 4 m boven het perron). De bouwhoogte van gebouwen, inclusief de hoogte van het perron, zal in het bestemmingsplan worden vastgesteld op maximaal 5,5 m.

Het stationsplein komt circa 1.70 m onder het niveau van het spoor te liggen. De hoogte van bouwwerken wordt hier gemeten vanaf het aanliggende maaiveld van het plein. De hoogtebepalingen binnen de bestemmingen "spoorwegdoeleinden" en "stationsgebied" worden in bovenstaande zin aangepast.

Binnen de bestemming "spoortunnel" is de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, afgestemd op de benodigde bovengrondse inpassingsmaatregelen (hekwerken e.d.). Het spoor ligt hier immers onder de grond.

De hoogte van 8 m binnen de bestemming "groenvoorziening" is noodzakelijk omdat onder de bouwwerken, geen gebouwen zijnde ook lantaarnpalen kunnen vallen.

ad. g Het bestemmingsplan beperkt zich tot het gebied van het spoorverdubbelingsproject, zoals dit in het spoorontwerp is gedefinieerd. In het bestemmingsplan kunnen geen dwingende uitspraken over gebieden buiten de bestemmingsplangrens worden opgenomen. Eventuele nieuwe ontwikkelingen in het kader van de spoorverdubbeling buiten het huidige plangebied behoeven aparte besluitvorming. Dit laat onverlet het gezamenlijke uitgangspunt van gemeente en NS Rib dat met de huidige plangrens het spoorverdubbelingsproject zo goed en volledig mogelijk is begrensd.

ad. h Niet kan worden afgedwongen dat het werkterrein zijn oorspronkelijke agrarische bestemming terug krijgt. Het gemeentebestuur en Railinfrabeheer hebben wel kenbaar gemaakt de intentie te hebben het gebied zijn oorspronkelijke bestemming terug te geven. Het College van Burgemeester en Wethouders kan hieraan gehouden worden door de gemeenteraad. Een aanscherping in de voorschriften, in de zin dat het gebied alleen ten behoeve van deze spoorverdubbeling als werkterrein of opslagplaats kan worden gebruikt, heeft plaatsgevonden.

Een tijdelijke bestemming of tijdelijke vrijstelling voor het gebruik als werkterrein dat aan het genoemde bezwaar tegemoet komt, is juridisch wel mogelijk, maar in dit geval niet doelmatig, omdat nog geen zekerheid bestaat over de precieze beëindiging van het gebruik als werkterrein. Iets wat in zo'n geval wel noodzakelijk is.

ad. i ▪ Over eventuele schade tijdens de uitvoering van de werkzaamheden kan worden opgemerkt dat Railinfrabeheer of de in haar opdracht werkende aannemer zich altijd verzekert tegen uitvoeringsschade, door een zogenaamde "CAR-verzekering" (construction all riskverzekering).

Om later te kunnen achterhalen of schade door NS-werkzaamheden is ontstaan, laat Railinfrabeheer van tevoren het betreffende object opnemen. Hierbij wordt in de omgeving van de te verrichten werkzaamheden de toestand van de woningen, gebouwen en eventuele gronden, die mogelijk schade zouden kunnen oplopen, vastgelegd.

Dit gebeurt door een onafhankelijk bureau, dat zijn bevindingen in een rapport verwerkt dat bij een notaris wordt neergelegd. Als de werkzaamheden zijn afgerond wordt zo nodig opnieuw een opname gemaakt van deze woningen, gebouwen en gronden. Deze gegevens worden vergeleken met de eerdere metingen. Zijn er tijdens de bouw-werkzaamheden al tekenen van schade, dan vindt een tussentijds onderzoek plaats. Voor zover uit onderzoek blijkt dat een bepaalde schade is ontstaan door NS-werkzaamheden, wordt deze hersteld of vergoed. Met de uitvoerder worden altijd afspraken gemaakt omtrent een zorgvuldige uitvoering, waarbij natuurlijk wordt gestreefd naar een beperking van schade en hinder voor alle betrokkenen.

- Er zijn geen plannen om de waterstand te verlagen. Dit wordt ook niet in het bestemmingsplan bepaald. In het belang van de waterkering en de tunnel is in het plan een aanlegvergunningenstelsel voor bemalingen opgenomen. Mocht toch nog schade ontstaan aan de funderingen, dan is de schaderegeling genoemd onder h van toepassing.
 - Middels vooraf gedaan zorgvuldig bouwtechnisch onderzoek zijn heien funderingsmethoden gekozen waarbij eventuele negatieve effecten worden geminimaliseerd.
 - Het controleren van de naleving van afspraken en het voeren van een actief handhavingsbeleid worden gedaan.
 - Belanghebbenden zullen tijdig en voldoende worden geïnformeerd over de in deze reactie genoemde afspraken.
- ad. j Binnen de bestemming “groenvoorziening” kunnen verbindingen worden aangelegd. Gedacht moet worden aan fiets- en wandelpaden en aan ontsluitingsmogelijkheden van aanliggende (landbouw)gronden. Een andere verkeersfunctie is voor deze gronden niet aan de orde. Dat past ook niet in het gemeentelijke verkeersstructuur- en circulatieplan. Aanpassing van artikel 9 (nieuw) van de voorschriften is dus niet nodig.
- ad. k Niet kan worden afgedwongen dat het werkterrein zijn oorspronkelijke agrarische bestemming terug krijgt. Het gemeentebestuur en Railinfrabeheer hebben wel kenbaar gemaakt de intentie te hebben het gebied zijn oorspronkelijke bestemming terug te geven. Het College van Burgemeester en Wethouders kan hieraan gehouden worden door de gemeenteraad. Een aanscherping in de voorschriften, in de zin dat het gebied alleen ten behoeve van deze spoorverdubbeling als werkterrein of opslagplaats kan worden gebruikt, heeft plaatsgevonden.
- Een tijdelijke bestemming of tijdelijke vrijstelling voor het gebruik als werkterrein dat aan het genoemde bezwaar tegemoet komt, is juridisch wel mogelijk, maar in dit geval niet doelmatig, omdat nog geen zekerheid bestaat over de precieze beëindiging van het gebruik als werkterrein. Iets wat in zo'n geval wel noodzakelijk is.
- ad. l ▪ Uit oogpunt van efficiënt ruimtegebruik heeft een sloot van 5 m breedte de voorkeur boven twee sloten van 2,5 m. De aan te leggen kanteldijk zorgt voor afscherming van het tunneltracé van de Indijkweg.
- Het definitieve ontwerp voor de kanteldijk is nog niet bekend. Op dit moment vinden er nog verschillende onderzoeken plaats. Zeker is in ieder geval wel dat twee sloten van 2,5 m geen optie is.
- Voor het oostelijk tracé is gekozen omdat het meer tijd en geld kost om op het bestaande tracé de werken uit te voeren terwijl dit tracé nog voor het normale treinverkeer gebruikt moet worden. Gegeven een heel nieuw tracé kunnen de reizigers en het treinverkeer gedurende de werkzaamheden ongehinderd over het bestaande spoor blijven rijden, terwijl los daarvan een nieuwe spoorbaan wordt aangelegd.
- In dit kader wordt ook met de heer Van Lint nog nader overlegd en wordt naar een oplossing gestreefd voor een inpassing die zijn bedrijfsvoering zoveel mogelijk intact laat.
-

Gedurende het voorbereidingstraject is en wordt echter intensief naar oplossingen toegewerkt voor niet te vermijden planschade: door overeenkomsten en/of minnelijke aankoop worden belanghebbenden gecompenseerd voor schade die redelijkerwijs niet ten laste van hen kan komen

Planschadeafwikkeling vormt een wezenlijk element in het totale realiseringsproces. Daarbij zal nauwgezet volgens alle wettelijke voorgescreven regels worden opgetreden. Te noemen zijn:

- artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening; hierbij wordt een verzoek tot schadevergoeding ingediend bij de gemeenteraad. Deze stelt een onafhankelijke commissie in die beoordeelt of en voor welk bedrag de schade kan worden vergoed. Op basis van dit verzoek neemt de gemeenteraad een besluit. Bezwaar bij de Raad en beroep bij de rechter is mogelijk.

- “Regeling Nadeelcompensatie Nederlandse Spoorwegen” (uitgaven augustus 1993); ondanks zorgvuldig handelen kan het voorkomen dat derden onevenredig nadeel wordt berokkend. De schade die kan ontstaan betreft bijvoorbeeld daling van omzet en daarmee van inkomen of extra kosten vanwege omrijden.

Voor deze vorm van schade ontbreekt een wettelijke regeling.

Op basis van gerechtelijke uitspraken heeft Railinfrabeheer een eigen regeling ontwikkeld voor vergoeding van deze schade. Schademeldingen kunnen op later bekend te maken wijze worden ingediend bij Railinfrabeheer.

- “Procedureverordening planschadevergoeding” (vastgesteld door de gemeenteraad 20 oktober 1969).

De regelingen vullen elkaar aan: waar sprake is van schade die niet als planschade, conform artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, kan worden aangemerkt is, met inachtneming van de gemeentelijke procedureverordening, de “Regeling Nadeelcompensatie Nederlandse Spoorwegen” van toepassing.

Waar mogelijk wordt planschade direct bij aankoop geregeld.

ad. m Het “oude” stationsgebouw is opgenomen in het recent vastgestelde bestemmingsplan “Beschermd Dorpsgezicht”. Het stationsgebouw is niet bestemd als monument, Wel wordt er vanuit gegaan dat het huidige gebouw behouden blijft. Het bestemmingsplan voorziet in een bevoegdheid om de bestemming te wijzigen in de bestemmingen “Tuinen”, “Verblijfsgebied”, “Groenvoorzieningen” en “Horeca- en Centrumdoeleinden”.

ad. n Met de beslissing voor een diepe spoortunnel is inmiddels aan deze wens tegemoet gekomen.

20. PUWC

- a. De commissie vraagt bijzondere aandacht voor het gebied van en rondom het nieuw te realiseren station.
- b. De commissie is geïnteresseerd in hetgeen met het oude station gebeurt. Geadviseerd wordt om hier een passende nieuwe functie voor te vinden, zodanig dat het pand zijn karakter kan behouden. Dit geldt eveneens voor de directe omgeving van het oude stationsgebouw.
- c. De commissie ziet graag bijzondere zorg besteed aan de geluidsschermen die ter plaatse van de diverse aanliggende bebouwing zullen worden geplaatst.

Beantwoording

- ad. a De planontwikkeling voor het station en omgeving vindt in een apart verband van gemeente met haar adviseurs en Railinfrabeheer plaats en het resultaat zal in een afzonderlijk bestemmingsplan worden vastgelegd. Uitgangspunten hierbij zijn de door de gemeente vastgelegde voorwaarden ten aanzien van ontsluiting en hoogte van het station en de inpassing in het gebied Hollandse Kade.
- ad. b Het oude station is opgenomen in het recent vastgestelde bestemmingsplan "Beschermd Dorpsgezicht". In dit bestemmingsplan is krachtens artikel 7 lid 3 onder voorwaarden bepaald dat het gebied waar het oude station zich bevindt kan worden gewijzigd in de bestemmingen "Woondoeleinden", "Tuinten", "Verblijfsgebied" en "Groenvoorzieningen", alsmede in de bestemming "Horeca- en centrumdoeleinden".
- ad. c De schermen die zullen worden geplaatst zijn rechte schermen volgens het standaard model van Holland Railconsultant die zullen worden voorzien van begroeiing in de vorm van klimop. Dit laatste vanwege de landschappelijke inpassing en ter vermindering van graffiti.

21. Rijkswaterstaat

Op pagina 21 van de toelichting wordt bij kilometrering 12.3 gesproken over de ecoduike. De ecoduike is op de plankaart echter ingetekend bij kilometrering 11.3.

Beantwoording

Pagina 21 van de toelichting is op dit punt aangepast.

7.4 Provinciale Planologische Commissie

Ter afsluiting van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het ontwerpbestemmingsplan op 20 juni 2001 behandeld in de Provinciale Planologische Commissie (PPC).

De PPC kon instemmen met het plan, op enkele onderdelen gaf het plan nog aanleiding voor opmerkingen.

Waar sprake is van een dubbelbestemming acht de PPC het raadzaam om aan te geven welke bestemming primair is.

Beantwoording

In het gehanteerde systeem wordt, waar sprake is van een dubbelbestemming altijd verwezen naar de andere bestemming. Voorbeeld: binnen het plangebied zijn gronden gelegen met zowel de bestemming "wegen" (artikel 6) als de bestemming "waterkering" (artikel 10). In het eerste lid van artikel 6 wordt dan verwezen naar artikel 10 ("onverminderd het bepaalde in artikel 10), terwijl in het eerste lid van artikel 10 op dezelfde wijze naar artikel 6 wordt verwezen. Aldus rusten op de betrokken gronden tegelijkertijd beide functies.

Er is voorkomen dat zich problemen voordoen met betrekking tot de bebouwingsnormen. In het gegeven voorbeeld mogen er op de gronden met de bestemming "wegen" bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een hoogte van 8 m worden gebouwd, terwijl op de gronden met de bestemming "waterkering" bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een hoogte van 3,5 m mogen worden gebouwd.

Vanwege deze onderlinge strijdigheid is daarom in de voorschriften aangegeven welke bebouwingsnormen voorrang hebben. Dit wordt kenbaar gemaakt door in die primaire bebouwingsnormen niet naar de tevens geldende bestemming te verwijzen, terwijl anderzijds in de secundaire bebouwingsnormen verwezen wordt naar normen die van toepassing zijn. Hieruit volgt immers dat op deze gronden, ongeacht het feit dat er ook nog een andere bestemming op rust, uitsluitend één regiem van bebouwingsregels van toepassing is.

In de voorschriften is dit nu consequent doorgevoerd en in de toelichting is dit verduidelijkt.

In artikel 5 lid 2 sub d adviseert de PPC de term bedrijfsoppervlak te wijzigen in bedrijfsvloeroppervlak. Tevens wordt geadviseerd de hier gehanteerde parkeernorm aan te passen.

Beantwoording

In plaats van bedrijfsoppervlak, hoort hier ook te staan bedrijfsvloeroppervlak, als zijnde het vloeroppervlak van gebouwen. De parkeernorm is aangepast tot een norm van ten hoogste één parkeerplaats per 200 m² bedrijfsvloeroppervlak. Dit leidt ertoe dat in totaal maximaal 6 parkeerplaatsen binnen de bestemming "stationsgebied" kunnen worden gerealiseerd.

Het binnen de bestemming "groenvoorziening" mogelijk maken van het aanleggen van wegen acht de PPC een te zware ingreep. Hier zal eerder een wijzigingsbevoegdheid of een planherziening bij ingezet moeten worden.

Beantwoording

Het is niet de bedoeling om in de bestemming "groenvoorziening" wegen aan te leggen zoals bedoeld in de bestemming "wegen". Bedoeld waren eventuele ontsluitingsmogelijkheden voor aanliggende gronden, zoals paden e.d. Dit is binnen de bestemming mogelijk. Het woord wegen is uit de bestemmingsomschrijving gehaald.

In artikel 12 lid 1 sub a.2 ontbreken de toetsingsgronden op basis waarvan gedeputeerde staten een aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar beoordelen en burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen.

Beantwoording

Het volgende toetsingscriterium is toegevoegd:

"Vrijstelling is slechts mogelijk ter wille van een praktische en doelmatige inpassing van de spoorbaan, dan wel realisering van de bestemming, mits uit stedenbouwkundig oogpunt aanvaardbaar en mits de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende percelen er niet door worden gehinderd of beperkt".

Lid 1 sub c dient te worden geschrapt.

Beantwoording

Dit lid is geschrapt.

De PPC adviseert om het verslag van de informatie- en inspraakbijeenkomst als bijlage van de toelichting toe te voegen.

Beantwoording

Het verslag van de informatie- en inspraakbijeenkomst is als bijlage bij de toelichting opgenomen.

De PPC acht het van belang om het onderdeel MER in de toelichting nader uit te bouwen. Tevens wordt geadviseerd om de onderliggende onderzoeken die in de toelichting worden aangehaald, duidelijker te benoemen.

Beantwoording

In de toelichting is de gevoerde Mer-procedure nader beschreven (paragraaf 4.1). Eveneens zijn de geraadpleegde onderzoeken in de tekst duidelijker genoemd.

19 december 2002

BIJLAGE: VERSLAG INSPRAAK- EN INFORMATIE-AVOND

Verslag inspraakavond voorontwerpbestemmingsplan Spoorverdubbeling gemeente Abcoude

datum : 6 november 2000
verslaglegging : A. Noordhoff
aanwezig : mw. A.A. van der Most-de Ridder (voorzitter tot 20.15 uur) Gemeente Abcoude
 dhr. A. Noordhoff Gemeente Abcoude
 dhr. T. Dronkert VVK
 dhr. E. van der Schans VVK
 dhr. M. Kwakernaak NS Railinfrabeheer
 dhr. A. Derksen NS Railinfrabeheer
 mw. E. Waterman NS Railinfrabeheer
 mw. R. de Graaf NS Railinfrabeheer
 dhr. F. van Alstede Arcadis
Er zijn 35-40 belangstellenden, waarvan 26 de presentielijst hebben getekend.

De voorzitter schetst in het kort de intentie van deze avond (na de toelichting van de stedenbouwkundige is er gelegenheid tot het stellen van vragen) en zet de vervolgprocedure tot en met de 1^e terinzagelegging van het ontwerpplan uiteen. Men kan tot 18 november nog schriftelijk op het voorontwerp reageren. Aangegeven wordt dat de inspraakreacties en die uit het wettelijk vooroverleg aanleiding kunnen zijn tot bijstelling van het voorontwerp. Diegenen die de presentielijst hebben getekend of dat nog doen, krijgen het verslag thuisgestuurd. Gevraagd wordt of de procedure nog aanleiding geeft tot het stellen van vragen. Vervolgens geeft zij het woord aan de heer Dronkert.

Dhr. Dronkert geeft een toelichting aan de hand van de plankaart. De afgelopen jaren is er al veel voorlichting geweest over het baanontwerp. Het bestemmingsplan is daarvan de planologische vertaling. Het regelt hoe de gronden mogen worden gebruikt en onder welke voorwaarden. De bestemmingsplangrens is tevens de projectgrens. De in het plan opgenomen bestemmingen hebben alle een functie tbv de spoorverdubbeling. Binnen de plangrens is het merendeel grijsgekleurd (bestemming Spoorwegdoeleinden, waarbinnen de spoorbaan, bermen en spoorsloten gerealiseerd kunnen worden) Binnen die bestemming kan ook bebouwing worden opgericht. Voor grote bouwwerken zijn aparte bebouwingsvlakken opgenomen.

De werkterreinen maken onderdeel uit van de bestemming Spoorwegdoeleinden. Als ze niet meer nodig zijn voor de aanleg van het spoor voorziet het plan in een procedure aan die gronden een andere bestemming te geven. Binnen het gehele tracé op het grondgebied van Abcoude is één onderdoorgang (Achtervlietpad). Er komt een nieuwe tunnel die breder is dan de bestaande en bedoeld is voor langzaam verkeer en personenauto's (aanwonenden) en voor politie/ambulance. Ter hoogte van het Gein wordt het spoor verdiept aangelegd en behoudt het Gein z'n doorstroombaanfunctie via een syfonconstructie. Het dak van de tunnel is zichtbaar. In verband met de functie van het Gein voor de kleine recreatievaart wordt onderzoek gedaan naar overzetmogelijkheden (overtoom) voor kleine pleziervaartuigen. De overtoom is niet vastgelegd in het bestemmingsplan, maar biedt er wel ruimte voor. Van oost naar west vv worden enkele duikers aangebracht, waarvan één eco-duiker (tbv kleine dieren en flora).

Het grote gele vlak (bestemming Stationsgebied) is nog niet exact vormgegeven; daar vinden nog studies over plaats. Binnen die bestemming kan het station met middenperron worden gerealiseerd. Het perron zal via een onderdoorgang te bereiken zijn. De gemeenteraad vond een traverse te ingrijpend in het landschap. Verder kan binnen deze bestemming het stationsplein worden aangelegd met parkeervoorzieningen voor auto's (afgestemd op de eigen behoefte) en fietsen. Verder is er een bescheiden functie voor winkels en horeca gedacht.

Voor een groot deel zal de bestaande spoorbaan bij de spoorverdubbeling worden betrokken. Met name ter hoogte van het Gein worden de 4 sporen ten oosten van de bestaande baan gerealiseerd. Aan de vrijkomende spoorbaan is voornamelijk de bestemming Groenvoorziening toegekend. Het zou kunnen worden ingericht als uitloopgebied voor wandelaars/fietsers.

Wat het geluid betreft is er in z'n algemeenheid sprake van een toename tgv meer treinbewegingen. Met name in het buitengebied is er sprake van een toename van 3 dB(A). Er moet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Is het berekende niveau hoger dan moeten er maatregelen worden getroffen. Op diverse plaatsen zullen dan ook schermen van 1 m hoog worden geplaatst en zullen bij een aantal woningen voorzieningen aan de woning zelf getroffen moeten worden om de wettelijke binnenwaarde te halen. Voor 3 woningen in Loenen zal een hogere grenswaarde-procedure worden gevolgd.

Dhr. **Derksen** voegt daar aan toe dat de voorkeurswaarde van 57 dB(A) voor nieuwe spoorlijnen geldt. In Abcoude is evenwel sprake van wijziging van een bestaand spoor, waarvoor andere richtwaarden gelden, nl. 65 dB(A). Hij merkt op dat tgv de verdiepte ligging in Abcoude sprake is van een verbetering tov de huidige situatie.

Vragen/opmerkingen:

Dhr. **Kompier** zegt dat de gele vlek op tekening niet in gedetailleerd. Hij vraagt of daar een apart voorontwerp voor komt. Verder vraagt hij hoe het zit met het werkterrein.

Antwoord: De vragen zijn gesteld direct na de inleiding van de voorzitter. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de toelichting van dhr. Dronkert.

Dhr. **Van Riemsdijk** vraagt of er wordt uitgegaan van een berekende of een gemeten waarde en, als de gemeten waarde hoger is dan de berekende waarde, of de NS dan verplicht is maatregelen te treffen.

*Dhr. **Derksen**: er wordt gerekend met een wettelijk voorgeschreven rekenmethode. Die methode is totstandgekomen via een belevingsonderzoek (gemiddelde weersomstandigheden, intensiteiten etc). Met gemeten waarden wordt niet gewerkt, omdat de omstandigheden van uur tot uur verschillen en dus niet representatief zijn.*

Dhr. **Van Diest** merkt op dat het voetgangersspoorbruggetje buiten de plangrens valt en vraagt of het bruggetje dus blijft bestaan. Hij vraagt hoe breed de bouwweg ter hoogte van het Gein wordt en hoe het Gein tijdens de bouwwerkzaamheden wordt ontsloten. Spreker merkt op dat in het geldende plan vlak bij het Gein een woonbestemming geldt. In het voorontwerp is dat gewijzigd in groenvoorziening. Gevraagd wordt waarom niet is overwogen opnieuw een woonbestemming op te nemen.

*Dhr. **Dronkert**: Of het spoorbruggetje alsnog binnen de project/plangrens moet worden opgenomen, zal nader worden bekeken. Het is in elk geval de bedoeling dat het verdwijnt.*

*Dhr. **Kwakernaak**: de werkweg wordt niet zo breed dat die de gehele bestemming Groenvoorziening bij het Gein bestrijkt. De werkweg komt zo dicht mogelijk bij het spoor te liggen.*

*Dhr. **Dronkert**: Binnen dit bestemmingsplan is geen bestemming Woondoeleinden opgenomen. Vanwege de korte afstand tot het spoor (geluid/veiligheid) wordt de bouw van een woning niet wenselijk geacht.*

Dhr **Swinkels** (namens Ver. Bescherming Spoorbuurt) vraagt waarom de sloot ten oosten van de Indijkweg zo breed is; waarom -uit een oogpunt van veiligheid- de huidige situatie niet wordt teruggebracht Nu de overtoom niet expliciet in het bestemmingsplan geregeld is, weet spreker niet of hij daar wel of niet blij mee moet zijn. Hij vraagt wie straks beslist hoe de overtoom eruit gaat zien. De heer Swinkels vraagt zich af of alle werkzaamheden wel binnen het project-/plangebied kunnen plaatsvinden; hij denkt daarbij aan de tijdelijke verkeersoplossingen (brugconstructies) die nodig zijn om de verbinding met het dorp te handhaven. Tenslotte stelt de heer Swinkels voor in de wijzigingsbevoegdheid de woorden "kunnen wijzigen" te vervangen door "zullen wijzigen" teneinde te bewerkstelligen dat de aan het oorspronkelijk gebruik onttrokken gronden de beoogde bestemming terugkrijgen of zijn er andere methoden om dat te kunnen afdwingen..

*Dhr. **Dronkert**: omdat het spoorbij het Gein verdiept wordt aangelegd heeft DWR geëist dat er naast de tunnelbak een kanteldijk moeten komen om te voorkomen dat de tunnel onder water kan komen te staan. Er is dus geen ruimte meer voor een spoorsloot, maar om het waterbergend vermogen te behouden moet de sloot ten oosten van de Indijkweg worden verbreed.*

*Dhr. **Kwakernaak**: naar alle waarschijnlijkheid zal dat inhouden dat ipv een sloot vlakbij de tunnelbak een hekwerk geplaatst zal worden.*

*Dhr. **Dronkert**: de overtoom wordt inderdaad niet expliciet genoemd, maar in artikel 4 wordt wel gesproken over bouwwerken ten behoeve van het scheepvaartverkeer. Hoe de overtoom eruit komt te zien wordt niet geregeld in een bestemmingsplan; dat gaat via een ander traject. Uitgangspunt is dat alle werkzaamheden binnen de projectgrens/plangrens kunnen plaatsvinden. Mocht dit om de een andere reden onvoldoende blijken, dan kan op grond van de Wet RO ook tijdelijk vrijstelling worden verleend van de bepalingen van het geldende bestemmingsplan. Het vervangen van "kunnen wijzigen" in "zullen wijzigen" is op grond van de jurisprudentie niet mogelijk. Er zou wel met een*

tijdelijke en definitieve bestemming gewerkt kunnen worden, maar daarbij geldt als beperking dat binnen 5 jaar de definitieve bestemming moet worden gerealiseerd. Die zekerheid kan op dit moment niet worden verschaft.

Dhr. De Groot vraagt waarom bij het Achtervlietpad geen verdiepte tunnel wordt aangelegd tbv de ontsluiting van de bedrijven aan de Indijkweg. De bewoners van de Indijkweg hebben hun sociale contacten in Baambrugge. De bereikbaarheid via Loenersloot (Slotlaan) -die straks wordt opgeheven- is al verre van ideaal. Straks moet men bijna halverwege Loenersloot-Nieuwersluis naar de Indijkweg. Ook zijn de bewoners van de Binnenweg in Loenersloot tegen een grote tunnel daar.

Dhr. Kwakernaak: de huidige tunnel bij het Achtervlietpad is net toegankelijk voor fietsers en personenauto's. Deze tunnel wordt in verbeterde vorm (1.25 m breder en 0.50 m hoger) teruggebracht. Er is wel gekeken naar een diepere tunnel, maar er zijn onvoldoende zwaarwegende redenen om een diepere tunnel aan te leggen. De overgang bij de Slotlaan moet noodgedwongen verdwijnen; er komt nu een tunnel bij de Binnenweg, vlak ten zuiden van de provinciale weg, zodat de extra omrijafstand, vergeleken met nu, betrekkelijk beperkt is. Het is hem niet bekend dat er bij de bewoners van de Binnenweg grote weerstand is tegen een tunnel; heeft daar geen informatie over.

Dhr. Van Lint merkt op dat als je rijdt op de Indijkweg -komend uit de richting van Baambrugge- bij km 11.0 een bocht naar rechts staat ingetekend, terwijl op het baanontwerp de bocht naar links gaat. Hij vraagt wat de gevolgen van de ecoduiker bij 11.3 voor het omliggende weiland zijn. Tenslotte vraagt hij naar het hoogteverschil tussen Indijkweg en maaiveld.

Dhr. Dronkert.: de constatering van het verschil in de bochtrichting bij km 11.0 is huist. Dat heeft te maken met de eis van DWR dat de kanteldijk iets langer moest worden. Het baanontwerp is daar al wel op aangepast, maar de plankaart nog niet. De ecoduiker heeft geen gevolgen voor het omliggende weiland.

Dhr. Kwakernaak: de Indijkweg blijft op hetzelfde niveau als nu liggen.

Dhr. Melkman zegt dat veel woningen in de Stationsstraat niet zijn onderheid. In de toelichting bij het plan wordt daar geen rekening mee gehouden (er wordt slechts gesproken over geheide woningen). In verband met de bouwwerkzaamheden pleit hij ervoor de bouwtechnische staat van de woningen aan de Stationsstraat t/m nr. 32 en die aan de Kerkstraat tot aan de Bijdorplaan te onderzoeken en vraagt welke schaderegelingen er zijn. Hij heeft uit eerdere informatie begrepen dat de NS slechts een zone van 50 m buiten het spoor in het onderzoek betreft en spreker verzoekt derhalve die grens ruimer te nemen. Voorst vraagt hij Stationsstraat en Kerkstraat te vrijwaren van bouwverkeer. Een aantal technische detailvragen over toelichting en voorschriften zal de heer Melkman later nog schriftelijk indienen.

Dhr. Kwakernaak: een belangrijk (aandachts)punt bij de bouw is ervoor te zorgen dat grondwater en grondwaterstromen geen wijziging ondergaan en funderingen van woningen onaangetast blijven. Er zal een zodanige bouwmethode moeten worden toegepast dat het grondwater op niveau blijft. Dat is nog een punt van studie. Een onafhankelijk bureau zal bij de woningen binnen de invloedssfeer van de spoorwerkzaamheden een voor- en nameting uitvoeren. De NS heeft de gebruikelijke schaderegelingen voor dit soort werkzaamheden. De NS zal nader bezien hoe met de omvang van de te onderzoeken woningen wordt omgegaan (tzt bekijken in het veld), maar hierover kan geen concrete toezegging worden gedaan.

Dhr. Kemp vraagt waar de tijdelijke werkweg komt.

Dhr. Kwakernaak: het bouwverkeer zal niet via de Kerkstraat en de Stationsstraat lopen. Er wordt een werkweg aangelegd vanuit Amsterdam zuidoost aan de oostkant van het spoor tot aan het Gein c.q. km 11.0. Richting Baambrugge wordt er gewerkt op de plaats waar de nieuwe sporen zullen komen.

Hierna zijn er geen vragenstellers meer. De aanwezigen wordt er nogmaals op gewezen de presentielijst te tekenen, waarna de bijeenkomst wordt gesloten.