

Zitting 1978–1979

14 378

Almerespoorlijn

Nr. 4

De vroegere stukken zijn gedrukt in de zittingen 1976–1977 en 1977–1978

VERSLAG VAN EEN MONDELING OVERLEG

Vastgesteld 7 november 1978

De vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste Commissie voor Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk² voerden op 17 oktober 1978 mondeling overleg met de Minister van Verkeer en Waterstaat en met de Staatssecretaris van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk, Wallis de Vries. De commissies hebben de eer van het overleg als volgt verslag uit te brengen.

Een lid, behorende tot de fractie van de P.v.d.A. merkte op, dat twijfel over de zorgvuldigheid van de afweging, welke was voorafgegaan aan de vaststelling van het tracé, voor hem aanleiding was een groot aantal vragen op de bewindslieden af te vuren. Hij zou een schriftelijk beantwoording van een aantal vragen dan ook niet willen uitsluiten. (Zie bijlagen)

De afweging van belangen, verbonden aan enerzijds het Naardermeer (respectievelijk de Keverdijkse Polder) als uniek natuurgebied en anderzijds een goed en snel openbaar vervoer bracht dit lid allereerst tot de vraag of het feit, dat het Naardermeer voorkomt op de lijst, die onderdeel uitmaakt van het verdrag van Ramsar, wel in voldoende mate heeft meegewogen in de advisering van de Raad van de Waterstaat en in de uiteindelijke besluitvorming op deze basis van dit advies. Tot Staatssecretaris Wallis de Vries richtte dit lid de vraag of niet moet worden gesproken van een onverbreekelijke samenhang tussen het Naardermeer als natuurgebied en de Nieuwe Keverdijkse Polder als bufferzone van dit gebied. Ook zou hij gaarne willen vernemen of kan worden aangegeven welke waardevermindering uit een oogpunt van natuurbescherming zou optreden ten gevolge van de aanlegwerkzaamheden van traject A. Vooral de gevolgen voor de waterhuishouding in het Naardermeer zou dit lid nader uiteengezet willen hebben. Kan de Staatssecretaris in dit verband ook nader ingaan op de ervaringen, in dit opzicht opgedaan bij de aanleg van de bestaande spoorlijn door het Naardermeer? Met betrekking tot de weging der vervoersbelangen signaleerde hetzelfde lid, dat in de ter beschikking staande stukken wordt betoogd, dat het A-tracé de meest gunstige vervoersverbinding zal gaan betekenen voor met name de eerste woonkern van de stad Almere. Blijft dit gunstige oordeel over dit tracé ook bestaan wanneer men alle nog te bouwen kernen in de afweging betreft, zo vroeg dit lid.

De gegevens, zo vervolgde dit lid, over de oriëntatie van Almere op het Gooi en op Amsterdam zijn tegenstrijdig. Zo betoogde de ANWB dat slechts

¹ Samenstelling: Tolman (CDA), Schakel (CDA) voorzitter, P.A.M. Cornelissen (CDA), Van Thijn (PvdA), Van Rossum (SGP), De Beer (VVD), Roels (PvdA), Waalkens (VVD), Van Zeil (CDA), Jansen (PPR), Hartmeijer (PvdA), Scherpenhuizen (VVD), Van der Doef (PvdA), ondervoorzitter, Albers (PvdA), Van de Ven (VVD), Zeevalking (D'66), Eversdijk (CDA), Lansink (CDA), Van Dam (PvdA), Castricum (PvdA), Hennekam (CDA).

² Samenstelling: Kleisterlee (CDA) voorzitter, Voogd (PvdA) ondervoorzitter, Vellenga (PvdA), Wolff (CPN), Verbrugh (GPV), Kappeyne van de Coppello (VVD), Van Ooijen (PvdA), Keja (VVD), Van Leijenhorst (CDA), Van der Sanden (CDA), H. de Boer (CDA), G.M.P. Cornelissen (CDA), Kosto (PvdA), Langedijk-de Jong (PvdA), Evenhuis (VVD), Worrell (PvdA), Meijer (PvdA), Beinema (CDA), Evenhuis-van Essen (CDA), Mertens (D'66), Hermans (VVD).

16% van de woningbouw in Almere bestemd is voor bewoners van het Gooi, terwijl de Raad van de Waterstaat spreekt van een verhouding 1/3 - 2/3 voor respectievelijk het Gooi en Amsterdam.

Kan de Minister de werkelijke cijfers overleggen? Een verdere vraag van het aan het woord zijnde lid betrof de tijdverschillen bij de aanleg, gespecificeerd per tracé. Ook zouden een opgave van de kostenverschillen (voor aanleg en exploitatie) per alternatief en een uiteenzetting over de verschillen in ruimtebeslag op prijs worden gesteld. Het lid zou van de Minister ook willen horen welke opvattingen in het Gooi bestaan over een mogelijk afzien van de aftakking naar het Gooi en hoe, per alternatief tracé, een aansluiting op de Zuidelijke Ringbaan tot stand zou moeten worden gebracht.

Met betrekking tot de verschillende gegevens die bestaan over de reistijd die de reizigers voor het vervoer van en naar Almere zullen nodig hebben, zou dit lid ook gaarne van de Minister een per tracé uitgewerkte toelichting ontvangen.

Sprekende over de inspraak die was voorafgegaan aan de uiteindelijke tracékeuze merkte het lid op, dat officieel 4 varianten ter keuze voorlagen. Echter was door de Raad van de Waterstaat de eis gesteld, dat in ieder geval het station-Weesp in de nieuwe verbinding moest worden opgenomen, zodat drie van de vier varianten afvielen. Een later door de insprekers nog opgevoerde variant zou om soortgelijke redenen zijn geëcarteerd, aldus dit lid. De inspraak had dus in de praktijk, aldus dit lid, betrekking op slechts één variant. Een dergelijke gang van zaken kon dit lid niet bestempelen als een zorgvuldig afwegingsproces, hetgeen hem tot de vraag leidde of het niet alsnog mogelijk zou zijn, in overleg met gemeenten en gewest Gooi- en Vechtstreek, nadere varianten in beschouwing te nemen, die wel aan de randvoorwaarden voldoen en die tevens de Nieuwe Keverdijkse Polder als bufferzone van een natuurgebied ontzien. Met dergelijke heroverweging zou naar de mening van dit lid slechts circa een half jaar gemoeid zijn, wat in de gegeven omstandigheden misschien nog tijdwinst zou opleveren, gezien de verwachting dat bij handhaving van de keuze voor het A-tracé, met name artikel 65 van de Wet op de ruimtelijke ordening en de besluitvorming in de betrokken gemeenten meer tijd zouden vergen dan een heroverweging en de gevolgen daarvan.

Ter afsluiting van zijn betoog merkte dit lid op, dat, waar de Raad van de Waterstaat stelt dat tracé A wellicht goed te combineren is met een toekomstige rijksweg 6, er tegen de aanleg van deze weg met grote zekerheid nog grotere bezwaren kunnen worden verwacht dan tegen de aanleg van het genoemde tracé.

Een lid behorende tot de fractie van het C.D.A. merkte op, dat zijn fractie steeds had gepleit voor een geïntegreerde aanpak van vraagstukken op het gebied van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en vervoer, wanneer het gaat om de aanwijzing van groeikernen of -steden. Uit dit oogpunt bezien was de C.D.A.-fractie verheugd, dat een snelle beslissing over de tracékeuze zou worden genomen, aldus deze spreker, te meer daar de gelegenheid zich in dezen voordoet eerder gedane kameruitspraken te verwezenlijken. Niettemin, zo vervolgde het lid, is onrust ontstaan over de betekenis die moet worden gehecht aan dit mondelinge overleg. Zal de Minister de beslissing over het A-tracé nu in heroverweging nemen? Zo ja, wat zijn dan de financiële consequenties, ook voor mogelijk andere te kiezen tracés? Welk tijdverlies treedt op ten gevolge van zo'n heroverweging; zal de Minister opnieuw in overleg treden met de betrokken gemeentebesturen?

Naar de mening van het aan het woord zijnde lid zou een duidelijk onderscheid moeten worden aangelegd tussen het oude en het nieuwe land in het vraagstuk van de aanleg van deze Flevolijn. Verwijzende naar een brief van de Landdrost van de Zuidelijke IJsselmeerpolder van 12 oktober 1978 merkte de spreker op, dat ernstige vertraging in de aanleg is te verwachten op het nieuwe land wanneer de tracévaststelling nader zal worden overwogen.

Ervan uitgaande dat over het vraagstuk van de Almerespoorlijn overleg had plaatsgevonden met de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening vroeg dit lid of de resultaten daarvan aan de commissies zouden kunnen worden medegedeeld.

Vervolgens wenste het lid gaarne te vernemen of de uitgangspunten van het rapport van de Raad van de Waterstaat van 3 februari 1978 (pagina 20) nog steeds de basis voor de besluitvorming vormden; voldoet het door Dwars, Heederik en Verhey (DHV) aangedragen alternatief aan deze uitgangspunten? Tot slot vroeg dit lid of de gemeente Weesp de vaststelling van het tracé nu opnieuw ter discussie wil stellen.

Een lid, behorende tot de fractie van de V.V.D. vroeg de Staatssecretaris van CRM Wallis de Vries, of voor zowel het A-tracé als voor het DHV-tracé een inventarisatie van de gevolgen voor het natuurlijk milieu ter plaatse is gemaakt. Weliswaar, zo stelde het lid, is de Blomendaler Polder van minder belang dan de Keverdijkse Polder uit een oogpunt van natuurbehoud, maar bij uitvoering van het DHV-tracé zou eerstgenoemde polder op grotere schaal worden aangetast dan de Keverdijkse polder bij uitvoering van het tracé A. Is door de aanleg van het A-tracé een grotere vogelsterfte ten gevolge van de plaatsing van de bovenleiding te verwachten dan bij het DHV-tracé?

Aan de Minister vroeg dit lid of verwerping van de keuze voor tracé A de aanleg van rijksweg 6, als prioriteit genoemd in het structuurschema Verkeer en Vervoer, op losse schroeven zou zetten. Zijn er alternatieven voor deze weg wanneer het geschetste geval zich voordoet? Ook deze spreker wenste gaarne te vernemen welk tijdverlies zou ontstaan wanneer tot een heroverweging van de tracé vaststelling zou worden besloten. Daarbij wees dit lid erop dat ook in de Bloemendaler polder herverkavelingsproblemen zullen ontstaan wanneer tot de aanleg van het DHV-tracé zou worden besloten.

Met betrekking tot de opstelling van de gemeente Weesp vroeg dit lid of te verwachten zou zijn dat Weesp zich zou weren tegen de keuze van het DHV-tracé wat zou kunnen inhouden dat met een aanmerkelijke vertraging moet worden gerekend. Ten slotte vroeg deze spreker of de geruchten, als zou de gemeente Muiden thans geen bezwaren meer hebben tegen aanleg van het DHV-tracé, op waarheid berusten.

Een lid behorende tot de fractie van D'66 merkte op, dat vanuit haar fractie reeds in de zomer van 1978 was aangedrongen op een overleg over dit onderwerp.

Een groot aantal vragen was bij de fractie van D'66 gerezen, reden waarom ook de Staatssecretaris van CRM misschien tot een schriftelijke beantwoording van die vragen, welke een mondelinge beantwoording niet zouden toelaten, zou kunnen overgaan. Het vraagstuk van de natuurbescherming zou naar de mening van dit lid meer dan tot nu toe het geval was geweest, een plaats moeten krijgen in het afwegingsproces dat ten grondslag ligt aan de tracékeuze. Gezien het feit dat het Naardermeer het oudste natuurmonument in Nederland is en tevens in aanmerking nemende, dat dit gebied sinds kort onder de werking van het Verdrag van Ramsar valt, zou de door dit kabinet reeds in de regeringsverklaring uitgesproken stellingname in het natuurbeschermingsbeleid, thans zwaar moeten wegen in de besluitvorming rond de tracékeuze, aldus dit lid. De wijze waarop de afweging van belangen aan de Kamer was gepresenteerd had het lid echter doen vermoeden, dat de belangen verbonden aan het Naardermeer als uniek natuurgebied, in onvoldoende mate waren meegewogen. Het lid was voorts van mening dat het unieke karakter van het Naardermeer toch de stelling rechtvaardigde, dat iedere aantasting van het gebied zou moeten zijn uitgesloten, tenzij zeer zwaar wegende argumenten een aantasting noodzakelijk maken. Naar de mening van dit lid was in feite deze stelling door de Regering omgedraaid en was de bewijslast verschoven naar hen die het natuurbehoud als eerste belang nastreefden.

Dezelfde spreekster vroeg de Staatssecretaris of bij de voorbereiding van de besluitvorming de Natuurbeschermingsraad was gehoord. Vervolgens wenste zij gaarne te vernemen of de vaststelling van tracé A met instem-

ming van de Staatssecretaris was genomen. Zo ja, hoe is dit te rijmen met het in de Commissie van Overleg voor de Wegen namens de Staatssecretaris van CRM verdedigde minderheidsstandpunt voor de zgn. verbeterde variant B?

Met betrekking tot de aanleg van de spoorlijn vroeg dit lid of enige tijd voor heroverweging zou kunnen worden verkregen door inmiddels toch op het nieuwe land met de aanleg van de verbinding te beginnen. Elke, ook door de fractie van D'66 ongewenste geacht, vertraging zou zodoende kunnen worden vermeden.

Sprekende over de verschillende tracés vroeg dit lid of de Minister een vergelijkende beoordeling van alle in het geding geweest zijnde tracés zou kunnen overleggen. In deze beoordeling zouden criteria als natuurbescherming, te verwachten vervoersaanbod naar Amsterdam en het Gooi en kostenverschillen moeten worden opgenomen.

Op de stelling van de Commissie van Overleg voor de Wegen, dat de noodzakelijke overstapmogelijkheid in Weesp een nadelige invloed zou hebben op het gebruik van de spoorlijn, zou hetzelfde lid gaarne een toelichting ontvangen, terwijl zij tevens een nadere uiteenzetting zou willen ontvangen over de voor- en nadelen van tracé 5. Vooral de weging van de landbouwkundige aspecten, verbonden aan dit traject, zou nadere uitleg verdienen.

Het lid zou vervolgens van de Minister graag een standpunt vernemen over de door de ANWB geopperde gedachte met de aanleg van de West-boog eerst te starten en daarna te bezien welke noodzaak nog bestaat voor een Oost-boog.

Zoals ook door andere leden der commissie werd opgemerkt, stelde dit lid nogmaals vast dat de bewoners van de streek, waarin tracé A ligt, niet gelukkig zijn met de keuze. Het lid voegde hieraan toe dat zij een aanwijzing op grond van artikel 65 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening als een niet erg elegante oplossing beschouwde. Graag zou zij daartoe de mening van de Minister ook horen, terwijl zij tevens zou willen vernemen welke houding de Minister inneemt tegenover de bewoners van het Gooi, die bezwaren tegen deze tracékeuze hebben geuit.

Met betrekking tot het vraagstuk van de waterhuishouding in het Naardermeer wenste dit lid te vernemen welke nadelen van de aanleg van het A-tracé te verwachten zijn. Welke, reeds aangekondigde, maatregelen kunnen hiertegen worden tegemoet gezien? Teruggrijpende op de inhoud van de Ramsar-conventie vroeg hetzelfde lid hoe de in de nota naar aanleiding van het eindverslag van de Toetredingswet door de Staatssecretaris van CRM, Wallis de Vries vermelde zinsnede: «De ondergetekenden menen dat aan de toetreding tot het verdrag argumenten ontleend kunnen worden om watergebieden, waarop het verdrag betrekking heeft (c.q. het Naardermeer) met behulp van het nationale beheersinstrumentarium voor de toekomst veilig te stellen» moet worden opgevat, wanneer de thans aan de orde zijnde besluitvorming daarmee wordt vergeleken. In verband hiermee vroeg dit lid tenslotte op welke wijze aan het rechtsbeginsel, dat aan een goedgekeurd, doch nog niet geratificeerd verdrag, voor de verdragsluitende partners rechten en plichten voortvloeien die onder andere betekenen, dat niets mag worden ondernomen om de doelstellingen van het verdrag aan te tasten, bij het thans voorliggende vraagstuk wordt recht gedaan.

Een lid behorende tot de fractie van de P.P.R. wenste allereerst te vragen of in het afwegingsproces bij de tracékeuze naast de belangen, voortkomende uit de wens tot natuurbehoud en de belangen verbonden aan de wens voor een optimaal openbaar vervoer nog andere belangen hadden meegespeeld en waren meegewogen. In dit verband noemde het lid het ook van groot belang het eens te zijn over de af te wegen factoren. Vooral over dit facet van het vraagstuk lopen de meningen sterk uiteen, zo constateerde de spreker. Hij vroeg de Minister daarom nog nader in te gaan op deelaspecten, zoals grondwerving en waterhuishouding tijdens en na de aanleg van de spoorlijn.

Met betrekking tot de inspraakprocedure door de Raad van de Waterstaat georganiseerd, vroeg dit lid of een overzicht over het verloop daarvan door de Minister kan worden gegeven. Hij tekende in dit stadium aan dat het wellicht geen gelukkige keuze is geweest de Raad van de Waterstaat te belasten met de verzorging van deze inspraak. Dezelfde spreker merkte voorts op, dat de Raad van de Waterstaat, bij wijze van voorselectie twee randvoorwaarden hanteerde bij de keuze tussen de tracés. Na een toetsing aan deze voorwaarden vindt vervolgens een nadere afweging plaats van de nog resterende alternatieven. Kan de Minister mededelen op welke wijze de Raad van de Waterstaat deze randvoorwaarden heeft vastgesteld? Kan tevens worden medegedeeld of deze randvoorwaarden zelf ook onderwerp van afweging geweest zijn? Ten slotte vroeg dit lid of de mogelijkheid, reeds nu op het nieuwe land te beginnen met de aanleg, om zodoende nog enige tijd te winnen voor een nadere afweging van het vraagstuk van de aanleg op het oude land, inderdaad aanwezig is.

De Minister van Verkeer en Waterstaat stelde allereerst dat het aantal inwoners in Flevoland voor het jaar 1985 is getaxeerd op 120 000. Voor 1990 zal dit aantal rond de 180 000 liggen. Omdat veel Flevolandbewoners economisch gericht zijn op het oude land (met name Amsterdam en het Gooi) zal moeten worden gezorgd voor passende vervoersmogelijkheden, aldus de bewindsman. Daarbij is van meet af aan ook als uitgangspunt betrokken de behoefte die over enkele jaren zeker zal bestaan, een aansluiting van de Almerespoorlijn via de oostelijke Ringbaan met de Schiphollijn te hebben. De Minister merkte op, dat terecht is gesteld dat voor de Flevopolder een doelmatig en vooral ook snel openbaar vervoer van de grootste betekenis is. De concurrentie met de auto maakt deze twee eisen tot de belangrijkste die aan de verbinding moeten worden gesteld.

Bij de beoordeling van de 4 tracés in maart 1977 zijn in de afweging de reeds door de leden der commissie genoemde aspecten betrokken, maar ook is gevraagd op welke wijze de tracés het best kunnen worden ingepast in de bestaande dienstregelingen, uit een oogpunt van rendabele exploitatie. Voorts zijn ook de afmetingen van de boogstralen in het oordeel betrokken, dit met het oog op de maximumsnelheid van de treinstellen. Ook het aantal kunstwerken dat zal moeten worden aangelegd heeft meegespeeld. Algemeen kan worden gesteld, zo signaleerde de Minister voorts, dat het groene land wordt aangetast waar Rijkswaterstaat haar activiteiten ontplooit. Dat het in casu om een uniek natuurgebied gaat, wordt wel degelijk ingezien, aldus de bewindsman. Het voorbereidende werk dat aan de definitieve tracékeuze is voorafgegaan werd, naar mededelingen van de Minister, gedaan door de Commissie van Overleg voor de Wegen, niet door de Raad van de Waterstaat. In de genoemde commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers van belanghebbende departementen, zijn ± 15 varianten aan de orde geweest. Deze varianten werden beoordeeld aan de hand van 3 randvoorwaarden:

- niet alleen een west-boog, maar ook een oost-boog;
- in de verplaatsingsbehoefte van de Flevolandse bevolking moet in voldoende mate worden voldaan;
- Weesp moet in het tracé zijn opgenomen gezien een toekomstige aansluiting via de Ringbaan-oost met de Schiphollijn.

De Commissie van Overleg had uiteindelijk – zo vervolgde de Minister – gekozen voor tracé A, waarna de Raad van de Waterstaat deze keuze in beginsel heeft overgenomen. Deze keuze werd vervolgens aan de Minister voorgelegd. In gesprekken, door de Minister met belanghebbenden gevoerd, zijn nog enkele varianten ter sprake geweest; een goede oplossing voor de toekomst van de Keverdijkse Polder werd niet gevonden. Het vraagstuk van de waterhuishouding was, zo deelde de Minister mede, vanaf de aanvang van de keuzevoorbereiding onderwerp van discussie geweest. Een hydrologisch onderzoek had aangetoond, dat reeds nu sprake is van wegzijgingsverschijnselen in het Naardermeer. Indien de aanleg van tracé A definitief vaststaat zal aan Rijkswaterstaat worden opgedragen al die additionele maatregelen te treffen, die bevorderen dat het huidige hydrobiologische milieu in het meer wordt versterkt.

Met betrekking tot het gevoerde overleg met de betrokken gemeenten deelde de Minister mee dat de gemeente Muiden geen overwegende bezwaren heeft tegen tracé A, terwijl Weesp daarentegen grote bezwaren heeft. Dat laatste zal naar alle waarschijnlijkheid een vertraging in de uitvoering inhouden. Het gebruik van het aanwijzingsrecht van artikel 65 Wet op de Ruimtelijke Ordening noemde de bewindsman hier een moeilijk zaak.

Ingaande op vragen betreffende een snelle start van de aanleg op het nieuwe land, merkte de Minister op, dat situering van een spoorweg vlak naast de bestaande Hollandse brug nog mogelijk is. Plaatsing van de brug verder van de bestaande verbinding zou geluidsoverlast voor Muiden kunnen opleveren. Van een begin van aanleg van de spoorlijn is nog geen sprake, zo betoogde de Minister. De gemeente Weesp heeft het onaanvaardbaar over tracé A uitgesproken; de nieuwe gemeenteraad, die opnieuw een beslissing zal nemen, zal waarschijnlijk een zelfde oordeel vellen. Het uitstel dat mede ten gevolge van deze opstelling zal ontstaan schatte de bewindsman op ten minste 1½ jaar. Het operationeel worden van de lijn zal worden bepaald door de snelheid waarmee de aanleg op het oude land zal zijn voltooid. De gang van zaken op het nieuwe land kan daarom nooit oorzaak zijn van vertraging op het oude land. Op de vraag van een lid, behorende tot de fractie van de P.v.d.A., of het tijdstip waarop de aansluiting Almere-Lelystad (aanvankelijk voorzien in 1990) niet kan worden vervroegd, antwoordde de bewindsman dat een onderzoek ter beantwoording van deze vraag is ingesteld.

Een vergelijking tussen het A-tracé en het DHV-tracé heeft naar mededelingen van de Nederlandse Spoorwegen geleerd, dat het laatste tracé voor reizigers naar het Gooi een aanzienlijk tijdverlies oplevert. Het verlies aan reizigers dat hierdoor optreedt, werd door de NS geraamd op 25 à 30 % van de geschatte 16 500 reizigers vice versa, d.w.z. 4 500, waarbij werd uitgegaan van het aanbod op een gewone werkdag. Het gevolg is dat de reizigers hun toevlucht nemen tot de auto of tot een nog in te stellen busdienst. Reizigers met bestemming Amsterdam zullen in de eerste fase van tracé DHV te maken krijgen met een reistijdverlenging, die tot gevolg zal hebben dat 20 % van het totaal aan vice-versa reizen zal dalen met 20 % van het geraamde aantal van 30 000 dat wil zeggen 6 000 per werkdag. Zodra de westboog zal zijn aangelegd, zullen de treinen niet meer behoeven kop te maken wat tot gevolg heeft dat het reizigersverlies zal liggen op 10 % (3 000 per dag). De aanleg van rijksweg 6 had naar het oordeel van de bewindsman thans geen grote urgentie. Wanneer tracé A niet zou worden aangelegd zal daarin ook niet een alibi mogen worden gezocht om voor de aanleg van deze weg te pleiten, aldus de Minister. Het ruimtebeslag van tracé A zo vervolgde de bewindsman, bedraagt 46 hectare, het DHV-tracé vraagt 55 hectare. Daarbij merkte hij nog op dat het gebied ten noordwesten van het Naardermeer niet kan worden betiteld als een natuurgebied van grote waarde. Het gebied ten zuidwesten van het meer is in dit opzicht van groter belang.

De door enkele leden der commissie gemaakte opmerking, als zou de afweging, ten grondslag liggende aan de trajectkeuze, niet zorgvuldig zijn geweest, wees de Minister van de hand, aanvoerende dat alle belanghebbenden en deskundigen in ruime mate waren gehoord en in het overleg waren betrokken.

Een lid behorende tot de fractie van de P.v.d.A. wilde de Minister in dit stadium van het overleg vragen welke de betekenis zal zijn van het door de Minister gewenste nadere overlegkader. Zal in dat overlegkader de vraag aan de orde komen op welke wijze de motivering van het A-traject op planologisch aanvaardbare wijze kan worden aangevat of zal een nadere heroverweging van de tracékeuze in dit kader worden besproken? De mededeling van de Minister dat de aanleg van rijksweg 6 als «stille» randvoorwaarde is vervallen en de door de bewindsman toegezegde additionele maatregelen ter versterking van het hydrobiologische milieu van het Naardermeer noemde dit lid belangrijke nieuwe feiten. Het lid vroeg vervolgens of de Minister in

het genoemde overlegkader het mogelijk vervallen van de zgn. Gooi-boog nog aan de orde zou willen stellen. Afhankelijk van het antwoord van de Minister op deze vragen zou dit lid een voorstel willen doen het overleg te beëindigen en een nieuw overleg aan te gaan wanneer de uitkomsten van de verschillende gesprekken, welke de Minister zal voeren, bekend zullen zijn.

De Minister wenste uitdrukkelijk op te merken dat het vastgestelde tracé Athans ter discussie met de Kamer voorligt. Het nog te voeren overleg zal plaatsvinden met de lagere bestuursorganen. Het overleg zal met name moeten worden gevoerd over de planologisch noodzakelijke inspanningen. Rijksweg 6 zal als prioriteit naar achteren worden geschoven; overigens is daarover bij de behandeling van het Structuurschema Verkeer en Vervoer nog overleg mogelijk. De aanleg van de oostboog zal met de Nederlandse Spoorwegen nogmaals moeten worden doorgesproken, zo stelde de bewindsman. Tussentijds zou in ieder geval niet met de aanleg van enig deel van het traject kunnen worden begonnen. De beantwoording van de overige aan de Minister gestelde vragen zal, zo kwamen de commissies met de Minister overeen, zo spoedig mogelijk, in ieder geval vóór de begrotingsbehandeling van hoofdstuk XII, schriftelijk geschieden. Vragen, waarop een meer uitgewerkt en technisch antwoord zou dienen te worden gegeven zouden wat meer tijd vergen. De noodzaak van een tweede mondeling overleg, na beantwoording van de eerste vragen, werd door bewindsman en commissies bevestigd.

De Staatssecretaris van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk Wallis de Vries stelde allereerst vast, dat de bevordering van de aanleg van goede openbaar-vervoersverbindingen tussen het oude land en de Flevopolders een zaak is die hij vanuit milieuoogpunt positief zou willen benaderen. Een snel inspelen op de verplaatsingsbehoefte door adequate openbaar-vervoersverbindingen is juist ook uit een oogpunt van natuur- en milieubeheer een noodzaak. De situatie rond het Naardermeer is gedeeltelijk ontstaan ten gevolge van voor het milieu minder gunstige besluitvorming in het verleden. Vaak is de oorzaak in het verleden ook geweest, dat de belangen, verbonden aan het natuur- en milieubehoud, te laat in de overwegingen werden betrokken. De bewindsman stelde uitdrukkelijk dat een zodanige procedurefout thans niet is gemaakt. Het Naardermeer, zo volgde de Staatssecretaris, is een natuurmonument, de Keverdijkse Polder niet. Wel vormen beide gebieden een onverbrekkelijk geheel naar de mening van de Staatssecretaris. Vraag is of een aantasting van het randgebied (c.q. de Keverdijkse Polder) tot gevolg heeft dat het totale gebied niet meer kan functioneren als natuurgebied. Met name kan deze vraag gesteld worden in verband met het feit, dat de vogels die rond het Naardermeer leven voor hun fouragering zijn aangewezen en op de Keverdijkse Polder. Ervaringen en onderzoeken hebben echter geleerd, dat geen aanmerkelijke schade aan de vogelstand wordt toegebracht door een spoorlijn. Een acute bedreiging voor het Naardermeer vormt wel de verstoring van het hydrologisch evenwicht. Met name door het wegvallen van de kwel uit het Gooi en door de afzijging naar de polders ontstaat een ernstige situatie. Uit het overleg met de Commissie van Overleg voor de Wegen en met de Raad van de Waterstaat had de bewindsman de conclusie getrokken dat maatregelen die nodig zijn om het hydrologische evenwicht in het Naardermeer extra te versterken, zeker zullen moeten worden geëffectueerd. Hij had deze wenselijkheid ook met de Minister van Verkeer en Waterstaat besproken. De uitgaven, verbonden aan de uitvoering van deze maatregelen, zijn ten aanzien van het geschondden belang zeker gerechtvaardigd, zo merkte de bewindsman op. Resumerende wenste de Staatssecretaris vast te stellen, dat bij de integrale afweging bij de tracévaststelling, die overigens onder verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat plaatsvond, de aspecten van het natuur- en milieubeheer op zorgvuldige wijze in de beoordeling waren betrokken.

Het Ramsar-verdrag zou naar de mening van de Staatssecretaris ook bij de verdere uitvoering van de aanleg, juist waar het gaat om het in stand houden van het hydrologisch evenwicht, van toepassing moeten zijn. De meldingsplicht, opgenomen in het verdrag, zou moeten worden nagekomen, hoewel juridische sancties tegen niet-nakoming niet bestaan.

De voorzitter van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Schakel

De voorzitter van de vaste Commissie voor Cultuur, Recreatie
en Maatschappelijk Werk,
Kleisterlee

De (wnd.) griffier der commissie,
Nieuwenhuizen

1. Inleiding

In Flevoland worden, in het kader van het nationale ruimtelijke beleid, Lelystad (100 000 inw.) en Almere (200 000 inw.) tot ontwikkeling gebracht, overwegend om de expansie van Amsterdam op te vangen en een alternatief te bieden voor verdere verstedelijking van het Gooi. Het nationale planologische beleid is tevens gericht op het bevorderen van het openbaar vervoer. Hoe groter het aandeel van het openbaar vervoer in het totale personenvervoer hoe minder auto's op de weg.

Sedert 1958, in het rapport betreffende de ontwikkeling van het westen des lands thans 20 jaar geleden, is de aanleg van een spoorlijn naar Lelystad, bij Weesp aftakking van de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort voorzien. Sedert 1965 is het tracé voor deze aftakking in het streekplan Gooi en Vechtstreek opgenomen. Bij de herziening van het streekplan in 1972 werd het tracé, inclusief de aftakking richting het Gooi, gehandhaafd.

In 1977 besloot de Regering tot daadwerkelijke aanleg van de lijn. In datzelfde jaar werd vanwege de Raad van de Waterstaat een inspraakprocedure gevolgd ten behoeve van een definitieve vaststelling van het tracé. Op grond van het advies van de Raad van de Waterstaat en na zorgvuldige afweging van de overwegingen van de tegenstanders van het door deze raad geadviseerde tracé en van door deze tegenstanders voorgestelde alternatieve tracés heb ik op 6 juni 1978 het tracé vastgesteld. Dit tracé is conform het vigerende streekplan en het provinciaal bestuur van Noord-Holland heeft ook tijdens de inspraakprocedure in 1977, mede op grond hiervan, zijn voorkeur voor het betreffende tracé uitgesproken.

Om wijzigingen van het thans vastgestelde tracé in overweging te nemen moet ernstig worden ontraden. Bezwaren hier tegen zijn van planologische, vervoerstechnische en bestuurlijke aard.

Het planologische beleid is gericht op het bevorderen van het openbaar vervoer om aldus een al te sterke toename van het autoverkeer op de weg en in de steden in te dammen. Thans wordt ruim 40% van het woonwerkverkeer van Flevoland naar Amsterdam afgewikkeld per bus. In 1978 betekent dat 20 bussen in het ochtendspitsuur. Berekend is dat in 1980 32 bussen nodig zullen zijn en in 1985 circa 60. In 1990 zullen dagelijks in het spitsuur in de drukste richting 11 500 personen de Hollandse Brug passeren. Daarvan gaat 55% per auto (4800 auto's) en 45% per trein. Zou de trein niet rijden en voor de bus eenzelfde aandeel van het openbaar vervoer gelden, dan zouden er in de ochtendspits in de drukste richting 140 bussen moeten rijden. Dat de bus een zelfde aandeel in het totale personenvervoer zou hebben als de trein, is reeds daarom onwaarschijnlijk omdat al na 1982 wegens capaciteitsgebrek van het wegennet in Diemen en Amsterdam ernstige vertragingen zullen gaan optreden. Op planologische gronden zou de aanleg van de Flevolijn eerder moeten worden bespoedigd dan vertraagd.

Voorts moet worden bedacht dat de regeringsbeslissing van 1977 tot aanleg van de Flevolijn gebaseerd is op een bedrijfseconomische en sociaal-economische rentabiliteitsstudie. Indien een vervoersfunctioneel minder en daarnaast aanmerkelijk kostbaarder tracé zou worden vastgesteld, dan ontvalt de economische basis aan de genomen regeringsbeslissing en moet ook die beslissing in heroverweging worden genomen. Bestuurlijk gezien roept heroverweging van een tracé waarvan de vaststellingsprocedure wordt gekenmerkt door de grootst mogelijke zorgvuldigheid, ernstige bezwaren op. Het tracé waartoe door mij op 6 juni 1978 is besloten, staat voor het omstreden gedeelte reeds sedert 1965 in een formeel vastgesteld streekplan dat nog in 1972 werd herzien. Tijdens de formele inspraakprocedure hebben twee van de drie gemeenten over wiens grondgebied het tracé zich uitstrekt zich voor het thans vastgestelde tracé uitgesproken. De provincie Noord-Holland deed dit evenzo.

Het voeren van een ook maar enigermate effectief en consistent beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening en op het terrein van verkeer en vervoer wordt uiteraard volstrekt onmogelijk gemaakt, indien bij de start van de uitvoering dergelijke bestuursbeslissingen van lokale, provinciale en centrale overheid opnieuw in discussie worden gebracht. Uit een oogpunt van het vertrouwen dat individuele personen zowel als organen en instituten in bestuursbesluiten behoren te kunnen hebben is heroverweging naar mijn mening niet te verantwoorden.

Gelet op de tot nog toe gevolgde procedure en de daarbij naar voren gekomen informatie en afweging daarvan, is niet te verwachten dat heroverweging ten principale tot een ander tracé zou leiden. In dat geval is het enige resultaat van de heroverweging al dan niet ernstige vertraging in de aanleg van de Flevolijn met alle gevolgen van dien voor Amsterdam, het Gooi en Flevoland in verband met de alsdan optredende toename van het autoverkeer en de schade die dit op meerdere plaatsen, zowel aan het menselijk als het natuurlijk milieu zal toebrengen. Maar ook indien uiteindelijk tot een ander tracé zou worden besloten, moet gerekend worden met vele jaren vertraging. Immers, het is niet te verwachten dat in een landschappelijk en ecologisch gevoelig gebied als de Vechtstreek enig tracé te vinden zal zijn, dat geen ernstige bezwaren zal oproepen. En indien thans na jaren van voorbereiding en overwegen beslissingen binnen een half jaar zouden worden herzien dan is er geen enkele reden om aan te nemen dat hetzelfde niet met een ander tracé, na jaren van voorbereiding, eveneens zal gebeuren. Al die jaren zullen beide potentiële gebieden in discussie blijven. Een dergelijke aanhoudende planologische en bestuurlijke onbestemdheid van een gebied draagt meestal niet bij tot een zorgvuldig ruimtelijk beheer. Eerder dreigt het tegenovergestelde. Herziening van het vastgestelde tracé is redelijkerwijs niet op korte termijn te verwachten. Uit een oogpunt van zorgvuldig milieubeheer is langdurig uitstel te verwerpen, ook voor de Nieuwe Keverdijkse polder. Bij degenen die de discussie over het vastgestelde tracé opnieuw willen openen speelt sterk mee de angst dat aanleg van de Flevolijn volgens dit tracé de aanleg van de Rijksweg 6 door dit gebied zou bevorderen. Deze gedachte moet als onjuist worden aangemerkt. De aanleg van de Flevolijn zal een bijdrage kunnen vormen aan het afremmen van de groei van het autoverkeer. De noodzaak van de aanleg van Rijksweg 6 zal te zijner tijd geheel op eigen merites worden beschouwd. Daarbij zal de aanwezigheid van de spoorlijn als factor in het afwegingsproces mede een rol spelen.

Gelet op bovenstaande overwegingen acht ik het niet juist het tracé van de Flevolijn door de Nieuwe Keverdijkse polder in heroverweging te nemen en ik ben daartoe dan ook niet bereid. Hiermee is het algemene kader aangegeven, waarin op de nog schriftelijk te beantwoorden vragen van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat zal worden ingegaan.

2. Lijst van schriftelijk te geven antwoorden op de vragen van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat die op 17 oktober niet reeds mondeling zijn afgedaan

Antwoord op vraag 5

De vraag of het gunstige oordeel over tracé A ook blijft bestaan wanneer men alle nog te bouwen kernen van Almere in de afweging betrekt wordt bevestigend beantwoord. Alleen de kernen Almere-Haven en Almere-Pampus liggen niet aan de Flevospoorlijn. De kern Almere-Haven – die thans reeds wordt gebouwd – zal via een busverbinding met een station in Almere-Stad worden verbonden.

Antwoord op vraag 6

Het door de ANWB genoemde percentage van 16 voor de oriëntatie van Almere op het Gooi is evenzeer juist als de in het rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen genoemde 33 $\frac{1}{3}$ %. De ANWB heeft echter in het (op de woningbouw in de polder gebaseerde) percentage alleen de aantallen reizigers naar het Gooi-loco aangegeven. De NS geeft met 33 $\frac{1}{3}$ % de

aantallen reizigers voor het Gooi-loco én het Gooi-transiet. Het door de NS genoemde percentage is afkomstig uit studies van het Centrum voor Vervoersplannen (thans Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer, AGV). De huidige cijfers voor Weesp (circa 60% richting Amsterdam en 40% richting Hilversum) wijzen erop dat zelfs hier geen sprake is van een zeer eenzijdig op Amsterdam gerichte vervoerstroombaan. Het beleid dat in de Flevopolder wordt gevoerd is eveneens gericht op het voorkomen van een eenzijdige oriëntatie op Amsterdam. Voorts verwijs ik naar bijlage 4 aangaande de vervoerstromenramingen in de relatie Lelystad/Almere-t Gooi en verder, bij verschillende tracévarianten.

Antwoord op de vragen 7, 10 en 27

Voor wat betreft de tijdverschillen bij de aanleg voor de onderscheiden tracés kan ten algemene worden opgemerkt dat elk ander tracé dan tracé A een minimale vertraging zal geven van twee jaren. Alternatieve tracés zullen immers ook een volledige technische uitwerking behoeven en in de planologische procedures moeten worden ingepast zoals de streek- en bestemmingsplanprocedures. Het tracé A kan in het op 18 april 1972 door provinciale staten van Noord-Holland vastgestelde streekplan voor het Gooi en de Vechtstreek zonder meer worden ingebracht aangezien daarin reeds met de aanleg van de spoorlijn werd rekening gehouden. Voor de opgave van de onderscheidene gevraagde gegevens per tracé moge worden verwezen naar het in bijlagen 1 en 2 gegeven overzicht.

Voor wat betreft het Weesp/DHV tracé zoals dit is vermeld in bijlage 2 zij ter toelichting opgemerkt dat de NS dit tracé exploitatief niet uitvoerbaar acht. De reistijden bij dit tracé zijn voor de relaties

- Almere Stad Centrum - Amsterdam CS: 25 minuten
- Almere Stad Centrum - Hilversum: 26 minuten.

Antwoord op de vragen 8 en 30

Het mogelijk afzien van de aftakking van de Flevolijn naar het Gooi zal ernstige afbreuk doen aan de conceptie van de Flevospoorlijn. Niet alleen zal daardoor een groot potentieel reizigersverlies optreden (voor de eindfase geraamd op $\frac{1}{3}$ deel van het totale aantal verplaatsingen op deze spoorlijn, ofwel 16 500 reizen per gemiddelde werkdag), maar ook zal dan een ontoelaatbare drukverzwaring optreden op de toch al beperkte wegcapaciteit in het Gooi. Het niet bieden van deze treinverbinding zal een sterke toename van het gebruik van de particuliere auto meebrengen.

Uit het voorgaande en uit het antwoord op vraag 6 blijkt dat de Gooiboog in het spoorlijnetracé zo belangrijk is dat de aanleg daarvan niet achterwege mag blijven, terwijl evenmin een reistijdverlenging voor reizigers vanuit het nieuwe land in de richting van het Gooi - zoals die zou optreden bij de naar het westen verlegde tracévarianten - aanvaardbaar is.

Antwoord op vraag 9

De aansluiting van de onderscheidene tracés met de Zuidelijke tak van de Ringspoorweg Amsterdam is gepland via de bestaande spoorlijn Hilversum-Amsterdam (Gooispoorlijn). De Ringspoorweg rond Amsterdam zal nabij de rivier de Diemen - tussen de NS-stations Diemen en Weesp, ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal - aansluiten op de Gooispoorlijn.

Antwoord op de vragen 11, 13 en 20

Voor wat betreft de vraag of het niet alsnog mogelijk is in overleg met de betrokken gemeenten en het Gewest Gooi en Vechtstreek nadere varianten in beschouwing te nemen die wel aan de randvoorwaarden voldoen en tevens de Nieuwe Keverdijkse polder ontzien kan het volgende worden opgemerkt. De Commissie van Overleg voor de Wegen is bij haar overwegingen uitgegaan van twee voorwaarden waaraan uit vervoerskundig oogpunt de tracés dienden te voldoen, namelijk:

- aparte verbindingsbogen richting het Gooi en richting Amsterdam
- het aandoen van het station Weesp in de richting Amsterdam.

Tracés die hieraan niet voldeden zijn door de commissie niet verder behandeld, althans dit gold voor de tracés B, C en D uit de tracénota's. De later ingebrachte alternatieven zoals het tracé Weesp (tracé 3) – waarvan na het uitbrengen van het commissierapport het Weesp/DHV tracé is afgeleid – en het tracé Bos met Gooiboog (tracé 5), zijn uitvoerig in het rapport van de commissie behandeld. De na de inspraakprocedure ontworpen tracés Weesp/DHV en Vecht West (tracé DGV/NS) zijn ten Departemente van Verkeer en Waterstaat uitvoerig overwogen en mede in beschouwing genomen bij mijn beslissing inzake tracé A.

Voor wat betreft de gevolgde afwegingsprocedure door de Raad van de Waterstaat c.q. de Commissie van Overleg voor de Wegen moge het volgende worden opgemerkt. De Commissie van Overleg voor de Wegen die aan de Raad van de Waterstaat rapport uitbrengt over weg- en spoorwegtracés is zeer breed samengesteld; naast het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn in deze commissie vertegenwoordigd de Ministeries van Volksgezondheid en Milieuhygiëne, van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk en van Landbouw. Voorts zijn instanties als het Landbouwschap, Staatsbosbeheer, de ANWB, de Stichting Natuur en Milieu, en de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transport Ondernemingen vertegenwoordigd in deze commissie. Als zodanig is dus een zoveel mogelijk objectieve afweging verzekerd. Ten principale dient te worden gesteld dat waar het hier een openbare vervoervoorziening betreft in eerste instantie zal worden gelet op de omstandigheid of deze vervoervoorziening aan de gestelde vervoerskundige eisen kan voldoen en dat bij een zo verantwoord mogelijk beslag op de financiële middelen. Terecht worden bij de beslissing over een tracé daarnaast ook andere aspecten in de beoordeling betrokken. De gevolgde handelwijze van de Commissie van Overleg voor de Wegen en van de Raad van de Waterstaat is echter volkomen juist.

Een heroriëntatie als hier bedoeld is echter in het tijdsbestek van een half jaar niet mogelijk. Het in studie nemen van nieuwe tracés vereist ruime voorbereiding en een uitputtende behandeling van alle daaraan verbonden aspecten. Na deze voorbereiding zou onvermijdelijk een geheel nieuwe inspraakprocedure, te organiseren door de Raad van de Waterstaat, moeten volgen. Afgezien van het feit dat reeds op voorhand kan worden gesteld dat andere tracé's dan de thans onderzochte vervoersfunctioneel achter zullen staan bij het tracé A zal de vertraging van een heroriëntatie en een nieuwe beslissing ten minste neerkomen op twee jaren; daarbij is nog geen rekening gehouden met de tijd die nodig is voor het aanpassen van de streek- en bestemmingsplannen, verkavelingen etc.

Antwoord op vraag 12

De opmerking van het lid van de P.v.d.A. dat, waar de Raad van de Waterstaat stelt dat tracé A wellicht goed te combineren is met een toekomstige rijksweg 6, er tegen de aanleg van deze weg met zekerheid nog grotere bezwaren kunnen worden verwacht dan tegen de aanleg van tracé A, geeft aanleiding tot de volgende kanttekening. In het rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen van 3 februari 1978 is ten aanzien van de tracering van rijksweg 6 en de spoorlijn het volgende vermeld (blz. 14 e.v.).

«Voorts heeft de commissie nog overwogen dat het tracé van rijksweg 6 eventueel gebundeld kan worden met een spoorlijn volgens tracé A. Een bundeling van rijksweg 6 met een spoorbaan overeenkomstig tracé 5 moet uitgesloten worden geacht. Hoewel de commissie hieraan geen doorslaggevende betekenis heeft willen toekennen meent zij toch dat hierin een argument gevonden kan worden dat voor tracé A pleit».

De Commissie van Overleg voor de Wegen heeft dus aan een eventuele bundeling van de spoorlijn een – zij het gering – argument ontleend, dat pleit voor tracé A. Bij de beslissing omtrent de tracering van de spoorlijn heeft deze overweging echter op geen enkele wijze meegespeeld.

Antwoord op vraag 14

Over het vraagstuk van de Flevospoorlijn vindt voortdurend overleg plaats met betrokken Ministeries en instanties. In het ministercontact tussen de Mi-

nisters van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en van Verkeer en Waterstaat wordt deze spoorlijn geregeld aan de orde gesteld. Uit dit contact is gebleken dat ook de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening hoge prijs stelt op een spoedige totstandkoming van de Flevospoorlijn.

Antwoord op vraag 15

De uitgangspunten vermeld op blz. 20 van het rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen, namelijk:

- dat er twee verbindingbogen dienen te zijn, en
- dat Weesp moet worden aangedaan;

zijn nog steeds van kracht.

Het tracé Weesp/DHV voldoet echter aan deze uitgangspunten slechts ten dele. Er is bij volledige uitvoering van het tracé Weesp/DHV wel sprake van twee aansluitbogen, maar de op Amsterdam gerichte boog doet het station Weesp niet aan; alleen stoptreinen in de richting Amsterdam kunnen door middel van het zgn. «kopmaken» Weesp aandoen. Dit gaat gepaard met langere reistijd en hogere exploitatiekosten. De randvoorwaarde van het aandoen van het station Weesp is van groot belang voor het op de randstad gerichte treinverkeer in verband met de overstapmogelijkheden in de toekomst in Weesp op treinverbindingen via de Ringspoorweg en de Schiphollijn.

Antwoord op vraag 16

De gemeenteraad van Weesp staat – met een geringe meerderheid – afwijzend tegenover tracé A. Een eventueel opnieuw ter discussie stellen van dit tracé door deze gemeenteraad is afhankelijk van het overleg tussen de bewindslieden en de Tweede Kamer over dit onderwerp. De verplaatsing van het station Weesp, hetgeen nodig is voor tracé 5 (tracé Bos met Gooiboog) en het tracé Vecht-West, is voor de gemeente onaanvaardbaar.

Antwoord op vraag 19

Voor wat betreft de afhankelijkheid van de mogelijke aanleg van de in het Structuurschema Verkeer en Vervoer met een bepaalde prioriteit genoemde rijksweg 6 van het al dan niet verwerpen van tracé A kan worden aangetekend dat de problematiek van de aanleg van het bedoelde deel van deze rijksweg door de Nieuwe Keverdijkse polder uitdrukkelijk is ontkoppeld van de tracévaststelling voor de spoorlijn. Voor het gedeelte van de ontworpen rijksweg 6 dat is gelegen tussen de rijkswegen A1 en A2 blijken geen reële alternatieven aanwezig te zijn, ervan uitgaande dat de bestaande en in aanleg zijnde wegen (rijksweg A1, rijksweg A10 en de Gaasperdammerweg) niet voldoende kunnen worden verbreed.

Antwoord op vraag 21

De vraag of de gemeente Weesp zich zal weren tegen het Weesp/DHV tracé moet bevestigend worden beantwoord; dit tracé zal namelijk hogere kunstwerken vlak bij de bestaande woonbebouwing van Weesp noodzakelijk maken. In dit verband kan erop worden gewezen dat het tracé Weesp (voorgesteld tijdens de inspraakprocedure) en het later naar voren gebrachte Weesp/DHV tracé niet identiek zijn. Het tracé Weesp heeft in de Bloemendaler polder (te) kleine boogstralen en gaat niet uit van het «kopmaken» in Weesp zoals dat wel wordt voorgesteld bij het Weesp/DHV tracé om alsnog de overstapgelegenheid in Weesp te behouden. Het Weesp/DHV tracé vertoont wel een bepaalde gelijkenis met het tracé Weesp, maar de boogstralen zijn veel groter. In verband met het noodzakelijke «kopmaken» dienen bij het Weesp/DHV tracé omvangrijke kunstwerken op en nabij het emplacement Weesp te worden gerealiseerd.

Antwoord op vraag 22

Voor wat betreft de verwachte gedragslijn van de gemeente Muiden ten opzichte van het Weesp/DHV tracé kan worden opgemerkt dat de kans groot is dat de gemeente Muiden zich tegen het genoemde tracé zal verzetten in verband met de verwachte grotere geluidhinder. In dit verband zij erop gewezen dat de gemeente Muiden zich ook tegen het tracé B opstelde tijdens de inspraakprocedure.

Antwoord op vraag 28

De stelling van de Commissie van Overleg voor de Wegen dat de mogelijkheid tot overstappen in Weesp noodzakelijk is voor het gebruik van de spoorlijn berust op het volgende. Indien de zuidelijke tak van de Ringspoorweg Amsterdam wordt aangelegd en gekoppeld wordt aan de Gooilijn (d.i. de bestaande spoorlijn Amsterdam–Hilversum) zal Weesp de functie gaan vervullen als overstapstation tussen de Schiphollijn, de Flevolijn en de Gooilijn. Voorts is om kostbare infrastructuurvoorzieningen te vermijden het combineren en splitsen van treinen in de daluren in Weesp noodzakelijk. In de spitsuren wordt niet gecombineerd gereden zodat in dit geval voor het bereiken van de verschillende bestemmingen de mogelijkheid tot overstappen in Weesp noodzakelijk is. Ten slotte dient voor de verbinding tussen de stations Diemen en Amsterdam–Muiderpoort en de stations op het nieuwe land van stop- op sneltreinen te kunnen worden overgestapt in Weesp (dit geldt in beide richtingen).

Antwoord op vraag 29

Inzake de onderscheidene aspecten van het tracé 5 (Bos met Gooiboog) kan het volgende worden medegedeeld. Het tracé 5 (tracé Bos met Gooiboog) kent evenals tracé A een verbindingsboog in de richting van het Gooi. Een in westelijke richting verplaatst station Weesp wordt door de op Amsterdam gerichte boog aangedaan. Het tracé vertoont een bepaalde gelijkenis met tracé A, alleen is tracé 5 enkele honderden meters in westelijke richting verschoven (zie ook bijlage 5).

De Nieuwe Keverdijkse polder wordt daardoor nog wel aangetast, maar de spoorlijn komt op grotere afstand van het Naardermeer te lopen. Toch werd tracé 5 door de Commissie van Overleg voor de Wegen en de Raad van de Waterstaat in hun advies ontraden omdat dit tracé:

- a. een geheel nieuwe ruilverkaveling in de Nieuwe Keverdijkse polder noodzakelijk zou maken;
- b. niet in het streekplan is opgenomen;
- c. de Nieuwe Keverdijkse polder toch aantast, zij het in mindere mate dan tracé A; en
- d. een verplaatsing van het station Weesp in westelijke richting noodzakelijk maakt.

Ten slotte is dit tracé aanmerkelijk duurder dan tracé A. Inderdaad bleek na het uitbrengen van het rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen dat de gemeente Weesp elk tracé verwerpt dat een verplaatsing van het station meebrengt, terwijl de Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland elke aantasting van de Nieuwe Keverdijkse polder afwijst.

Antwoord op vraag 32

Aangaande de houding welke zal worden aangenomen tegenover de bewoners van het Gooi, die bezwaren tegen de tracékeuze hebben geuit kan worden opgemerkt dat in de inspraakprocedure zowel een voorlichtingsbijeenkomst als een hoorzitting zijn gehouden in Bussum, dus in het bijzonder gericht op de inwoners van het Gooi. Dit geschiedde met het oog op het belang dat de inwoners van het Gooi hebben bij een rechtstreekse verbinding met het nieuwe land én met het oog op eventuele bezwaren tegen de onderscheidene tracés. De inwoners van het Gooi hebben op deze wijze voldoende gelegenheid gehad hun inzichten omtrent het te kiezen tracé kenbaar te maken.

Antwoord op vraag 33

Met betrekking tot het vraagstuk van de waterhuishouding in het Naardermeer kan worden gesteld dat van de aanleg van het tracé A – vermits dit op de juiste wijze geschiedt – geen nadelige gevolgen voor de hydrologische situatie van het Naardermeer zijn te verwachten.

Het is niet ondenkbaar dat door bepaalde waterhuishoudkundige maatregelen de wegzijging uit het Naardermeer beperkt kan worden. Indien deze mogelijkheid na onderzoek reëel blijkt te zijn kan bezien worden in hoeverre

hieraan in het kader van de aanleg van de spoorlijn medewerking kan worden verleend. In dit verband zij verwezen naar bijlage 3 aangaande de hydrologische situatie van het Naardermeer. Voor wat betreft de te nemen maatregelen kan worden gedacht aan het aanbrengen van een plastic vlies in de bodem waardoor een afsluiting van de bodem wordt verkregen en de weg-zijging kan worden geremd.

Antwoord op vraag 36

De door het lid van de P.P.R. genoemde factoren, t.w. de waterhuishouding en de grondverwerving tijdens en na de aanleg van de spoorlijn, hebben in het afwegingsproces duidelijk een rol gespeeld naast de belangen die voortkwamen uit de wens tot natuurbehoud en tot een optimaal openbaar vervoer. De waterhuishouding en de openheid van het gebied zijn betrokken bij de aspecten van natuur en milieu; de grondverwerving is als aspect naar voren gekomen in het kader van de bestaande ruilverkavelingsvoorstellen voor de Nieuwe Keverdijkse polder. Voor wat betreft het laatste aspect levert tracé A de minste moeilijkheden op.

Antwoord op vraag 37

De Commissie van Overleg voor de Wegen werd door de Raad van de Waterstaat belast met de rapportering over het spoorwegtracé. De commissie heeft daartoe de gebruikelijke inspraakprocedures gevolgd. Er zijn twee tracénota's opgesteld: één voor het oude land, bevattende 4 varianten, en één voor het nieuwe land, waarin slechts één tracé werd belicht. Deze nota's hebben van 9 mei 1977 t/m 17 juni 1977 ter inzage gelegen bij de secretariaten van de betrokken gemeenten, terwijl de nota's ook aan 31 betrokken instanties en organisaties zijn toegezonden. Voorts zijn er onder auspiciën van het Directoraat-Generaal van het Verkeer een vijftal voorlichtingsbijeenkomsten gehouden. Door de commissie zijn 81 schriftelijke reacties ontvangen die op een drietal hoorzittingen konden worden toegelicht. Resumerend kan worden gesteld dat ruime gelegenheid is geboden voor het verwoorden van de bestaande meningen over de voorgedigde spoorwegtracés. Gezien het verloop van deze inspraak ben ik van mening dat de Raad van de Waterstaat en de Commissie van Overleg voor de Wegen zich op juiste wijze van hun taak hebben gekweten.

Antwoord op vraag 38

De Commissie van Overleg voor de Wegen van de Raad van de Waterstaat heeft twee randvoorwaarden vastgesteld, namelijk dat het tracé

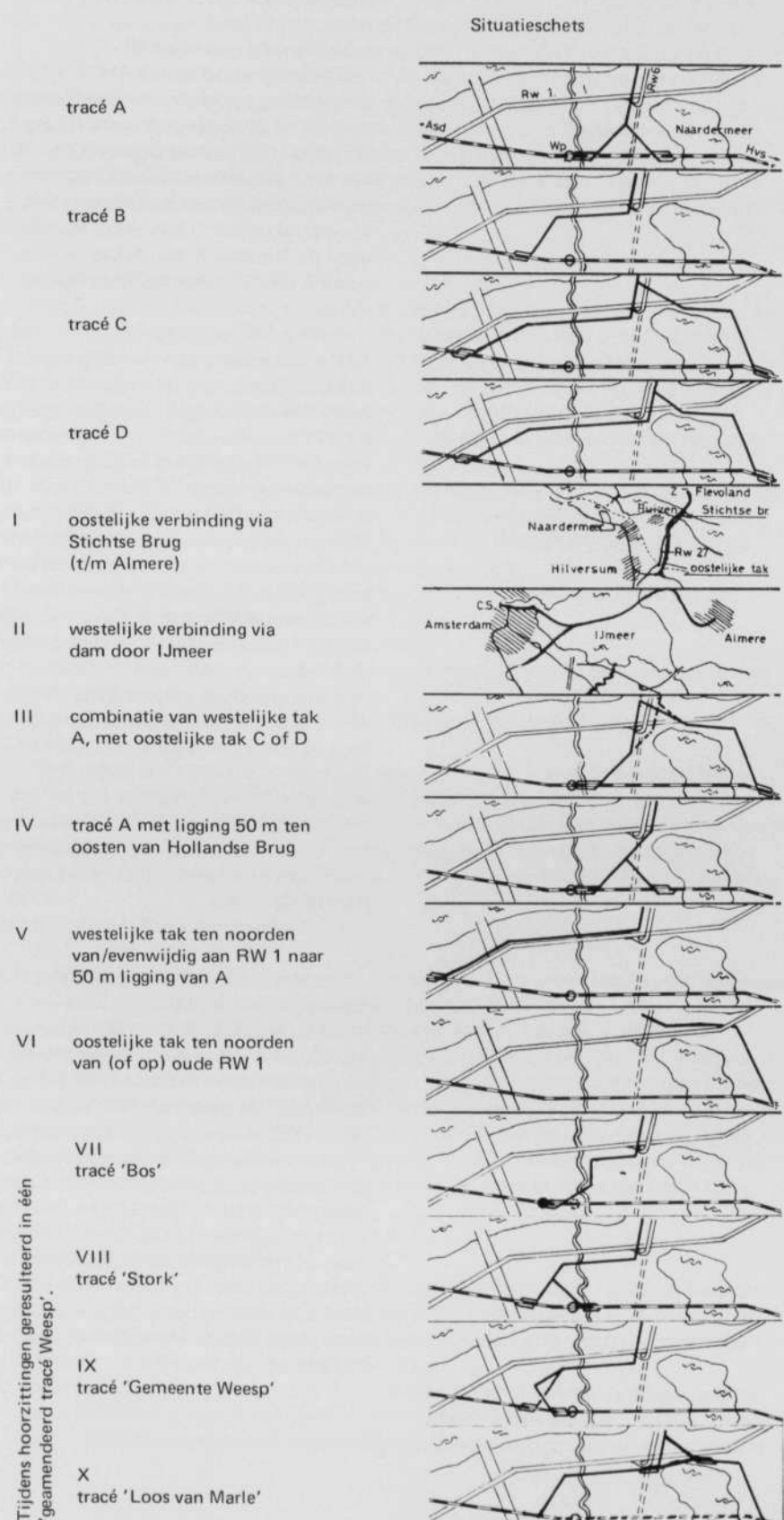
- aparte verbindingsbogen dient te hebben richting het Gooi en richting Amsterdam; en
- Weesp moet aandoen in de richting Amsterdam.

De eerste randvoorwaarde is ontleend aan de studie naar de bedrijfseconomische rentabiliteit van de Flevolijn en aan de tracénota voor het oude land. Daarin wordt namelijk op grond van vervoerstromenramingen aangetoond dat 2/3 van het vervoer (30 000 reizen per gemiddelde werkdag) zal zijn gericht op Amsterdam en 1/3 op het Gooi (16 500 reizen per gemiddelde werkdag). De stromen naar en van het Gooi zijn derhalve zo significant dat een verbindingsboog richting het Gooi noodzakelijk is.

Voor wat betreft de tweede randvoorwaarde; deze is gebaseerd op de mogelijkheden die ontstaan voor de reiziger als de Flevolijn kan worden gekoppeld met de zuidelijke tak van de Ringspoorweg Amsterdam; op die wijze kunnen doorgaande verbindingen worden geboden van Almere en Lelystad naar Schiphol en verder. Deze mogelijkheden mogen niet op voorhand worden uitgesloten. De Commissie van Overleg voor de Wegen en de Raad van de Waterstaat hebben deze twee randvoorwaarden in hun advisering een zeer groot gewicht toegekend gegeven het vervoersfunctionele belang dat in deze advisering voorop diende te staan.

- geen problemen
- + enkele problemen
- ++ grote problemen
- ? niet bekend

Tijdens hoorzittingen geresulteerd in één 'geamendeerd tracé Weesp'.

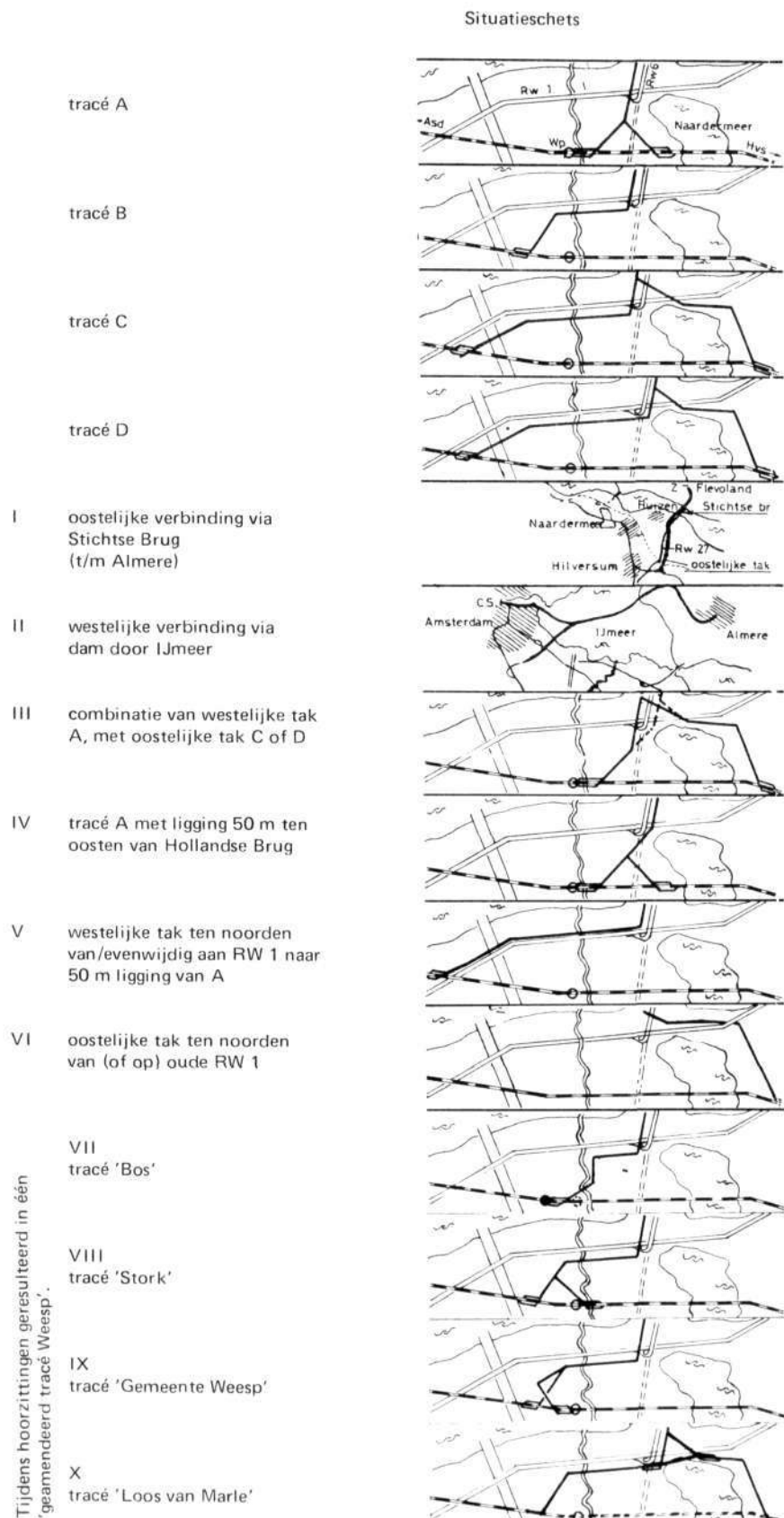


- tracé A
- tracé B
- tracé C
- tracé D
- I oostelijke verbinding via Stichtse Brug (t/m Almere)
- II westelijke verbinding via dam door IJmeer
- III combinatie van westelijke tak A, met oostelijke tak C of D
- IV tracé A met ligging 50 m ten oosten van Hollandse Brug
- V westelijke tak ten noorden van/evenwijdig aan RW 1 naar 50 m ligging van A
- VI oostelijke tak ten noorden van (of op) oude RW 1
- VII tracé 'Bos'
- VIII tracé 'Stork'
- IX tracé 'Gemeente Weesp'
- X tracé 'Loos van Marle'

MILIEU

Geluid		Landschap	Grondwater	Ruimtebeslag
Muiderberg		Naarden		
westelijk	oostelijk			
50 m	200 m			
-	+	-		aantasting Nieuwe Keverdijkse Polder
			o	36 + 10 = 46 ha
-	+			aantasting Bloemendaler Polder
			o	41 ha
-	+	++		ri Gooi: aantasting Keverdijkse Overscheense Polder
			o	51 + 26 = 77 ha
		-	++	idem
			o	51 + 26 = 77 ha
		?		aantasting bosrijk gebied tussen Hilversum en Baarn
			n.v.t.	oude land: 65 ha totaal: 120 ha
		?		
			n.v.t.	65 ha
-	+	-	++	geringe aantasting Kev. Polder
			o	aantasting Kev. Oversch. Polder
			o	36 + 26 = 62 ha
		-		aantasting Kev. Polder
			o	36 + 10 = 46 ha
-				
			o	meer dan 51 ha
-	+	-	++	
			o	± 26 ha
-	+	-		aantasting Bloemendaler Polder
			o	41 + 14 = 55 ha

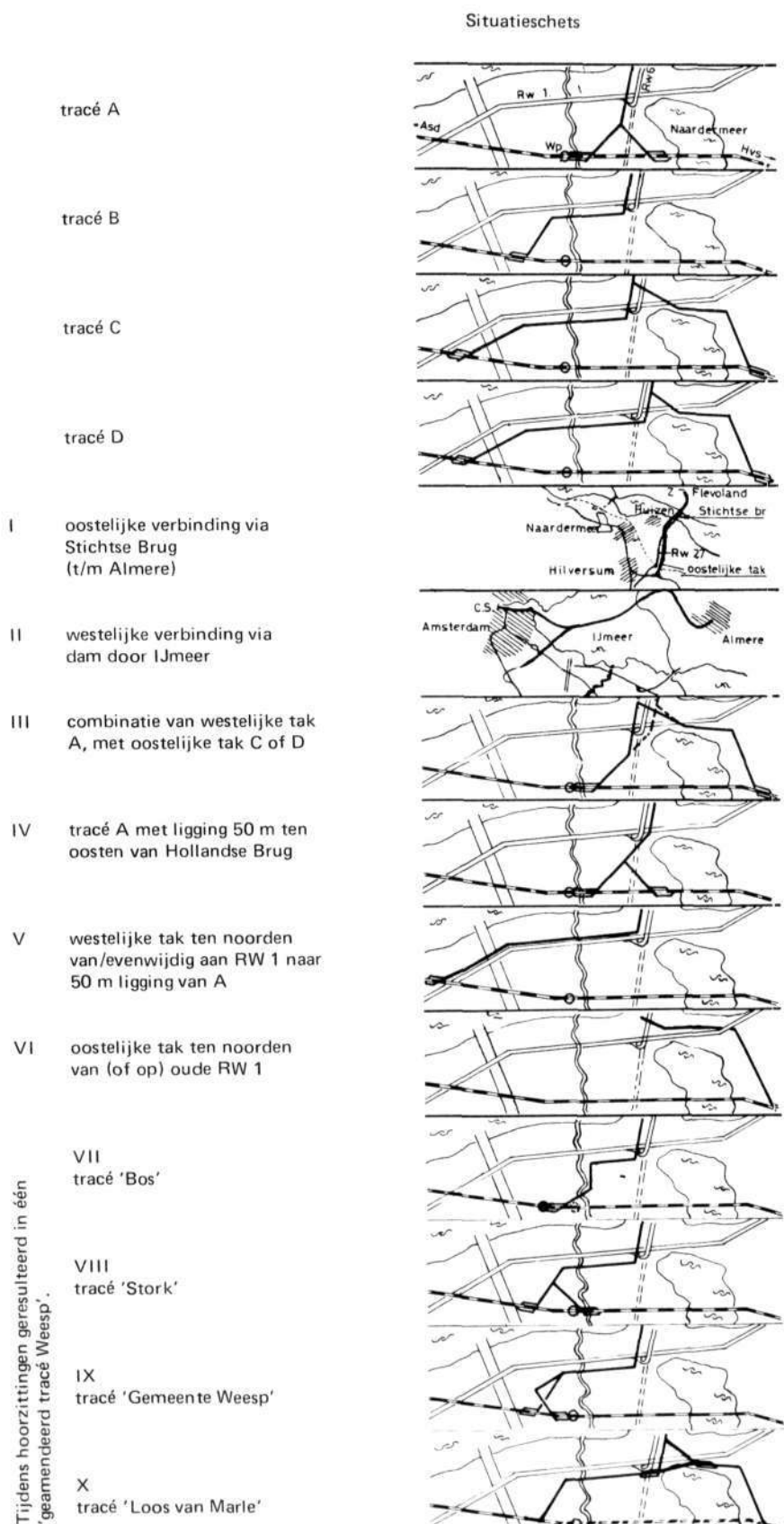
Tijdens hoorzittingen geruleteerd in één 'geamendeerd tracé Weesp'.



LANDBOUW

Doorsnijding bedrijfsgebieden	Afsnijding bedrijfsgebouwen van landbouwgebied	Ontsluitingsmogelijkheid
doorsnijding Kev. Polder; herverdeling uitgewerkt door STIVAS oostelijke tak ongunstig	bij plan vrijwillige kavelruil kan gebied binnen de driehoek worden ontsloten door maken van onderdoorgangen	via landbouwontsluitingen bij vrije kruising + onderdoorgangen
tamelijk gunstige doorsnijding Bloemendaler Polder	nihil	n.v.t.
ri Gooi: ongunstige doorsnijding Binnendijkse Oversch. Berger Meent Polder + Kev. Oversch. Polder	bedrijven langs RW 1	ontsluitingen onder (over) spoorbaan desondanks blijft grote omrijschade + parallelwegen
idem	idem	idem
geen	geen	n.v.t.
geen	geen	n.v.t.
zie tracés A en C	zie A	ontsluiting onder (over) de spoorbaan
zie A	zie A	zie A
geen	geen	n.v.t.
geen	geen	n.v.t.
zeer ongunstig voor enige bedrijven in Bloemendaler Polder	—	gebied gaat nagenoeg verloren ontsluiting nader bezien

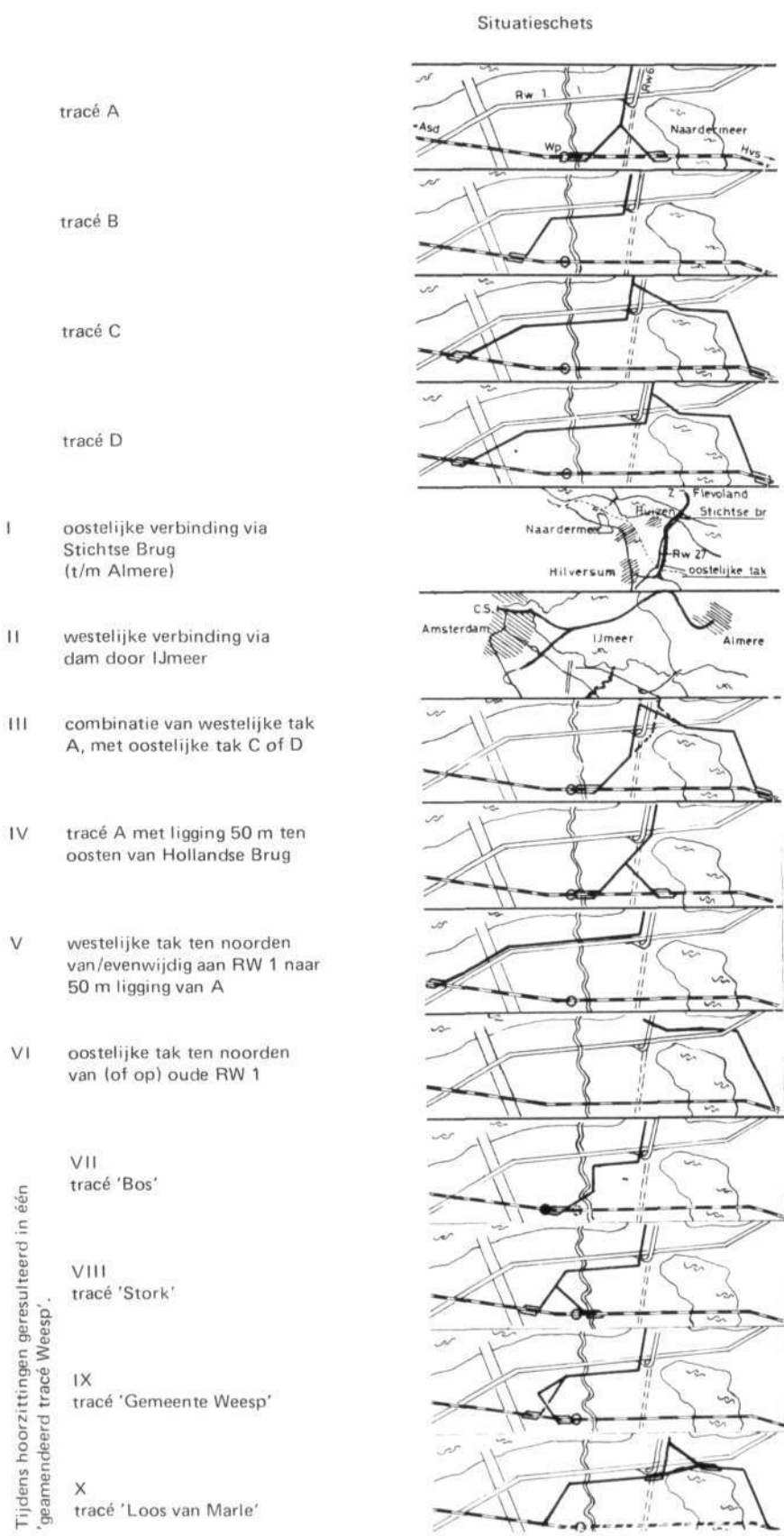
INFRASTRUCTUUR



Tijdens hoorzittingen geresulteerd in één 'geamendeerd tracé Weesp'.

Rijkswegen	Hoogspanningsleidingen	Waterlopen	
Bundeling	Kruising		
RW 6	RW 1 + lussen van knooppunt	ri Asd: kruising met 150 kV ri Gooi: idem	kruising Vecht-, uitwatering Naardermeer en Naardertrekvaart
RW 1–RW 6	RW 1 + lussen van knooppunt	kruising met 150 kV	kruising Vecht-, uitwatering Naardermeer en Naardertrekvaart
RW 1–RW 6	ri Asd: Gaasperdammerweg + RW 1 + lussen knooppunt ri Gooi: RW 1/6	ri Asd: kruising met 150 kV bundeling met 150 kV + 380 kV	kruising Amsterdam-Rijnkanaal, Vecht, uitwatering Naardermeer, Naardertrekvaart (2x) en Karnemelksloot
RW 1–RW 6	ri Asd: Gaasperdammerweg + RW 1 + RW 6 + lussen knooppunt ri Gooi: RW 1	idem	idem
RW 27	RW 1 + RW 27	–	kruising Gooimeer/Eemmeer bij Stichtse brug
S.A.W. 3	Schellingwouderbrug + Gaasperdammerweg	–	kruising Ertshaven, Buiten IJ en IJmeer
RW 6 ri Gooi: RW 1	ri Asd: RW 1 + (RW 6) + lussen knooppunt ri Gooi: RW 1 (RW 6)	ri Asd: kruising met 150 kV	kruising Vecht, uitwatering Naardermeer, Naardertrekvaart (2x) en Karnemelksloot
RW 6	RW 1 + RW 6 + lussen knooppunt	ri Asd: kruising met 150 kV ri Gooi: idem	kruising Vecht, uitwatering Naardermeer en Naardertrekvaart
RW 1–RW 6	–	kruising 380 kV	kruising Amsterdam-Rijnkanaal, Muider-trekvaart, Vecht en Naardertrekvaart
RW 1/oude RW 1	RW 1–RW 6	–	kruising Karnemelksloot en Naardertrekvaart
RW 1–RW 6	RW 1 + lussen knooppunt	kruising met 150 kV	kruising Vecht, uitwatering Naardermeer en Naardertrekvaart

Tijdens hoorzittingen geresulteerd in één 'geamendeerd tracé Weesp'.



tracé A
tracé B
tracé C
tracé D
I oostelijke verbinding via Stichtse Brug (t/m Almere)
II westelijke verbinding via dam door IJmeer
III combinatie van westelijke tak A, met oostelijke tak C of D
IV tracé A met ligging 50 m ten oosten van Hollandse Brug
V westelijke tak ten noorden van/evenwijdig aan RW 1 naar 50 m ligging van A
VI oostelijke tak ten noorden van (of op) oude RW 1
VII tracé 'Bos'
VIII tracé 'Stork'
IX tracé 'Gemeente Weesp'
X tracé 'Loos van Marle'

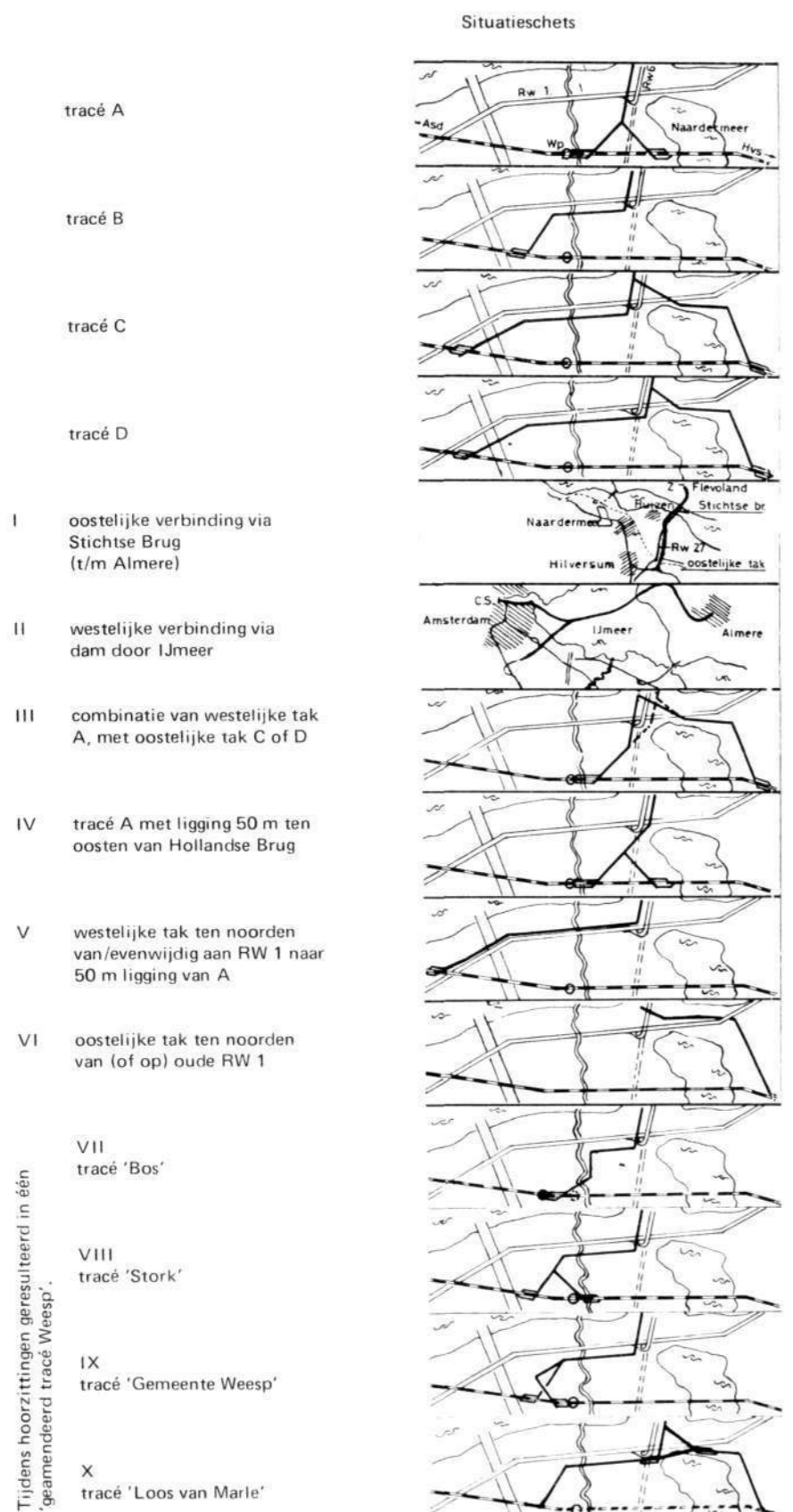
VERVOER

Omvang		Voorzieningenniveau		Exploitiemogelijkheden
ri Asd spitsuur drukste richting 3800	dag- totaal v.v. 22 500	ri Gooi spitsuur drukste richting 1400	dag- totaal v.v. 12 300	de stopdst Alm-Asd comb/splitst te Wp ter ont- lasting baanvak capaciteit Asd-Wp; Wp is toekomstig overstapstation ri Asd Zuid/Shl
3600	21 500	—	—	baanvakcapaciteit Asd-Wp wordt zwaarder belast en vergt infrastructurele aanpassingen; geen overstap te Wp in Ringbaansituatie ri Asd-Zuid/Shl
3600	21 500	1400	12 300	zie tracé B
3600	21 500	1400	12 300	zie tracé C
.	.	1050/ 1200	9 000/ 10 600	ri Asd: zie tracé A over de Stichtse brug: ½ u stopdst naar Hvs doorgaand naar Ut
3600	21 500	—	—	uitvoerbaarheid lijkt geen probleem, van een bundeling van verkeersstromen is echter geen sprake meer en de verbinding met het Gooi/ Utrecht kan als niet van belang worden beschouwd
3800	22 500	1400	12 300	zie tracé A
3800	22 500	1400	12 300	zie tracé A
3600	21 500	—	—	zie tracé B
.	.	1400	12 300	zie tracé A, aannemende dat deze variant alleen een aanpassing van de oostelijke tak betreft
				n.v.t.
				n.v.t.
3600	21 500	1100/ 1150 (100 over- loop ri Asd)	9 100/ 9 750 (500 over- loop ri Asd)	zie tracé B tevens: ri Gooi/Utrecht rijdt om en krijgt reisduurverlenging
				n.v.t.

INVESTERINGSKOSTEN (x 1 mln. gulden)

	Situatieschets	Asd CS/Mp	Kruipspoor	ri Asd	ri Gooi	Totaal excl. Asd
		-	-	92	23	115
		+	17	95	n.v.t.	112
		+	17	115	70	202
		+	17	113	65	195
I	oostelijke verbinding via Stichtse Brug (t/m Almere) 	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	218	218
II	westelijke verbinding via dam door IJmeer 	n.v.t.	n.v.t.	?	n.v.t.	?
III	combinatie van westelijke tak A, met oostelijke tak C of D 	-	-	92	70	162
IV	tracé A met ligging 50 m ten oosten van Hollandse Brug 	-	-	92	23	115
V	westelijke tak ten noorden van/evenwijdig aan RW 1 naar 50 m ligging van A 	+	17	meer dan 115	n.v.t.	meer dan 132
VI	oostelijke tak ten noorden van (of op) oude RW 1 	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	meer dan 70	meer dan 70
VII	tracé 'Bos' 					
VIII	tracé 'Stork' 					
IX	tracé 'Gemeente Weesp' 	+	17	95	40	152
X	tracé 'Loos van Marle' 					

Tijdens hoorzittingen geresulteerd in één 'geamendeerd tracé Weesp'.



Tijdens hoorzittingen geresulteerd in één 'geamendeerd tracé Weesp'.

REALISERINGSTIJD

Bouwtijd (Asd/Gooi-Almere)	Bestemmingsplan (procedurele moeilijkheden)
8 jaren	ja
korter dan 8 jaren	minder
langer dan 8 jaren	ja
langer dan 8 jaren	ja
10 jaren	minder
aanvang bouw na 1990	?
langer dan 8 jaren	ja
8 jaren	ja (als A)
langer dan 8 jaren	ja
langer dan 8 jaren	ja
langer dan 8 jaren	minder

Dienst van infrastructuur

06-11-1978

bedragen: prijspeil 1976

Vergelijking tracés oude land

Tracé	Reistijden vanaf Almere Stad Centrum				Reizigers/dag v.v. 1988	
	Ndb	Hvs	Ut	Asd	Amsterdam	't Gooi e.v.
A	16'	21'	40'	25'	22 500	12 300
Bos + Gooi-boog	17 ¹	22'	41'	25 ³	22 500	12 300
Vecht West	19'	24'	43'	25'	22 500	9 200
Weesp	21'	26'	45'	23'	21 500	8 600 ¹
Weesp/DRV	exploitatief niet uitvoerbaar					

Tracé	Investe-ringskos-ten in mio in mio	Jaarkos-ten infra-structuur in mio	Trein-dienst-kosten in in mio	Meerop-brensten per jaar in mio	Ruimtebe-slag in ha.
A	115	10,4	22,0	51,0	46
Bos + Gooiboog	140	12,8	22,0	51,0	53
Vecht West	165	14,9	22,1	47,0	53
Weesp	152	13,8	25,3	45,6	55
Weesp/DHV	143	-	-	-	> 55

Jaarlijkse kostenverschillen in mln. guldens t.o.v. tracé A:

Tracé	Infrastructuur	Treindienst	Meeropbrengst	Totaal
Bos + Gooiberg	+ 2,4	+ 0	0	+ 2,4
Vecht West	+ 4,5	+ 0,1	- 4,0	+ 8,6
Weesp	+ 3,4	+ 3,3	- 5,4	+ 12,1

¹ 500 over uit de richting Amsterdam (voor Weesp).

Hoofdafdeling A

's-Gravenhage, 16 oktober 1978

NOTITIE: HYDROLOGISCHE TOESTAND NAARDERMEER IN VERBAND MET AANLEG ALMERE-SPOORLIJN (TRACÉ-A)**1. Beschrijving hydrologie**

Door de provinciale waterstaat van Noord-Holland is eind 1972 een onderzoek verricht naar de hydrologie en de hoedanigheid van water en slib in en rondom het Naardermeer. De hierna volgende opmerkingen zijn ontleend aan het verslag van dit onderzoek.

Het Naardermeer ligt aan de noordwest-rand van de Gooise heuvelrug. Het uit dit infiltratiegebied zijdelings afstromende grondwater kwelt voor een deel op in het gebied. Omdat in verband met de relatief slechte kwaliteit van het water uit de omgeving geen water meer wordt ingelaten wordt de resterende voeding uitsluitend door de neerslag geleverd. Hiernaast verliest het Naardermeerwater door verdamping en wegzijging naar de omringende dieper gelegen polders. Het evenwicht tussen de genoemde factoren bepaalt de waterstand in het Naardermeer. De wegzijging is toegenomen nadat medio 1962 de peilen van een aantal polders ten zuiden en ten westen van het Naardermeer zijn verlaagd met 5 à 10 cm. Een andere factor die eveneens hiertoe zou kunnen bijdragen zou kunnen zijn een toenemende onttekening van grondwater in het Gooi. Er zijn echter geen tekenen, die op een dergelijke toename wijzen. De klimatologische omstandigheden en de wegzijging moeten dan ook worden gezien als de belangrijkste oorzaken van de langzaam dalende waterstand in het Naardermeer (maximaal 10 cm). Voorts werd vernomen dat door derden studie wordt verricht naar de eventuele mogelijkheid om door bepaalde waterhuishoudkundige maatregelen de wegzijging uit het Naardermeer te beperken.

Naast de langzaam dalende waterstand is er tevens sprake van een verslechtering van de waterkwaliteit in een deel van het meer. Deze wordt toegeschreven aan de kwel vanuit het boezemwater – de Karnemelksloot – ten oosten van het Naardermeer (dus aan de tegenovergestelde zijde van het tracé voor de spoorlijn). Het water in deze relatief diep ingesneden sloot – waarvan het peil hoger is dan van het Naardermeer – staat in direct contact met het grondwater. De waterkwaliteit in de Karnemelksloot is niet al te best. Derhalve kan de kwel vanuit deze sloot als verontreinigingsbron worden gezien. Opgemerkt zij dat de verontreiniging door fosfaten teniet wordt gedaan door de aanwezigheid van ijzerhoudend (diep)kwelwater, waardoor een neerslag van ferrifosfaat ontstaat.

2. De relatie tot een Almere-spoorlijn

De wegzijging van het water uit het Naardermeer vindt plaats via de in het gebied aanwezige pleistocene zanden. Boven deze zanden liggen afsluitende, enige meters dikke, holocene lagen (bijlage 1). Het graven van een cunet voor de spoorlijn zou een doorbreking van deze afsluitende lagen tot gevolg kunnen hebben, waardoor de kwel zou toenemen, ten koste van een extra wegzijging van water uit het nabij gelegen Naardermeer. In de tracénota voor de spoorlijn wordt aanbevolen om een dergelijke doorbreking te voorkomen. Theoretisch is het mogelijk te kiezen tussen het geheel intact laten van de ondoorlatende laag of het opnieuw afsluiten na een doorgraving. Inmiddels zijn er proeven genomen met het afsluiten van de bodem door een in de bodem aangebracht plastic vlies. Deze proeven hebben een gunstig resultaat opgeleverd. Er mag dan ook van worden uitgegaan dat de technische mogelijkheden aanwezig zijn om het nadelige effect van een eventuele doorgraving van de afsluitende laag te ondervangen. Aangezien de Karnemelksloot aan de andere zijde van het Naardermeer is gelegen, bestaat er – zolang het peil in het Naardermeer niet verder daalt – geen directe relatie tussen de verontreiniging van het Naardermeerwater en de aanleg van de spoorlijn.

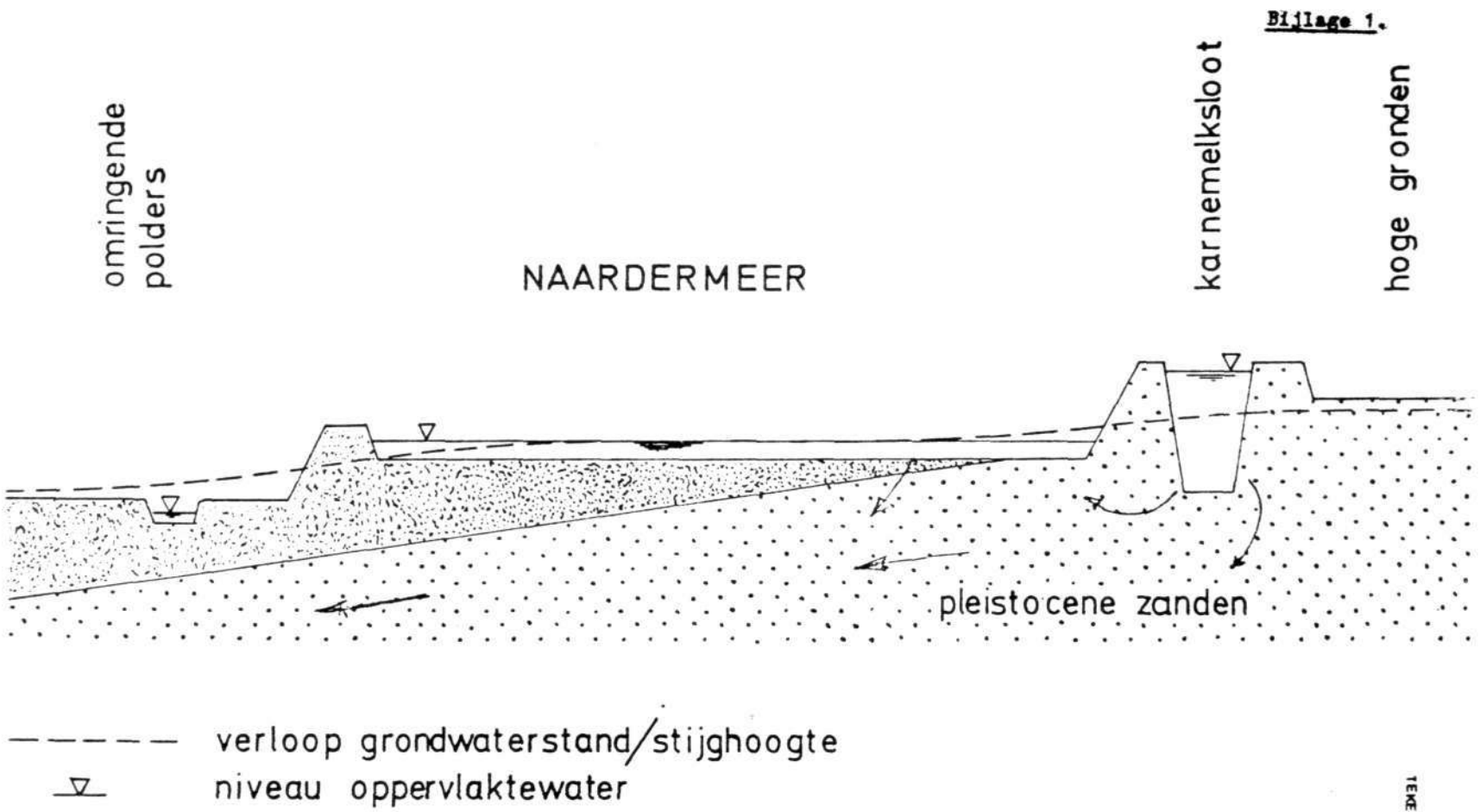
3. Conclusies

- Inzake de hydrologie van het Naardermeer is er sprake van:
 - a. een verontreinigende invloed door de kwel vanuit de Karnemelksloot;
 - b. een verlaging van de waterstand in het Naardermeer.

- Indien de extra wegzijging door de spoorwegaanleg kan worden voorkomen wordt ook voorkomen dat de verontreinigende invloed van de Karnemelksloot toeneemt.

- De mogelijkheden lijken aanwezig te zijn om te voorkomen dat de aanleg van de spoorlijn volgens tracé A een versterking van de wegzijging met zich zal brengen.

- Er zijn plannen in voorbereiding die de daling van de waterstand in het Naardermeer, zoals die zich in de loop der jaren heeft voorgedaan, geheel of gedeeltelijk op te heffen. Over de mogelijkheid tot invoering van deze plannen en de financiering ervan is echter nog niets bekend.



Utrecht, 9 november 1977

**NADERE TOELICHTING OP DE VERVOERSRAMINGEN IN DE RELATIE
LELYSTAD/ALMERE – 'T GOOI EN VERDER, BIJ VERSCHILLENDE TRACÉ-
VARIANTEN**

Nadere toelichting vervoersramingen richting 't Gooi en verder

De in de matrix gegeven vervoersramingen van de tracé-alternatieven worden hieronder nader verklaard en gespecificeerd voor bestemmingen in het Gooi resp. ri. Utrecht e.v. resp. ri. Amersfoort e.v.

Vooraf twee opmerkingen:

- Bij afwezigheid van een door de reizigers als logisch ervaren, rechtstreekse treinverbinding Almere-Gooi zullen in die relatie goede busdiensten moeten blijven bestaan. Die zullen, naast de eigen auto, vooral aantrekkelijk zijn voor vervoer van en naar het Gooi zelf.
- Het kopmaken van treinen Almere-Gooi v.v. te Weesp is slechts een theoretische mogelijkheid, daar zulks technisch/exploitatief onuitvoerbaar is, rekening houdend met de verschillende randvoorwaarden.

Als in de relatie Lelystad/Almere-Gooi e.v. te Weesp moet worden overgestapt heeft dat voor de reizigers de onderstaande gevolgen, tevens globaal vertaald in gewogen reistijden:

Reistijden zonder en met overstappen te Weesp tussen Lelystad/Almere en Hilversum/Utrecht/Amersfoort (bij dienstregeling volgens rentabiliteitsstudie)

		Hvs	Ut	Amf (met IC)
Almere derde kern	rijtijd	29	47	41
	wacht/overstaptijd	—	—	8 ¹
	gewogen tijd	49	47	49
Lelystad Centrum	rijtijd	43	61	55
	wacht/overstaptijd	2 ²	2 ²	10 ¹
	gewogen tijd	45	63	65

Zonder overstap Wp

- (Tracé A)
¹ te Hvs; overstap zelfde perron
² te Alm. 3 overstap zelfde perron
³ te Alm 3: 2' (zelfde perron)
 te Hvs: 8' (zelfde perron)

		Hvs	Ut	Amf (met IC)
Almere derde kern	rijtijd	34	50	46
	wacht/overstaptijd	7 ⁴	9 ⁴	18 ⁵
	gewogen tijd	41	59	64
Lelystad Centrum	rijtijd	46	65	58
	wacht/overstaptijd	9 ⁴	9 ⁴	33 ⁶
	gewogen tijd	55	74	91

Met overstap Wp

- (tracé A zonder Gooiboog)
⁴ te Weesp (ander perron)
⁵ te Weesp: 7' (ander perron)
 te Hvs: 11' (zelfde perron)
⁶ te Weesp: 9' (ander perron)
 te Hvs: 24' (zelfde perron)

Toelichting gewogen tijd (bij overstappen)

«boete» voor wisseling trein	2 min.
«boete» voor wisseling perron	3 min.
«boete» voor wachten	3 min.
<hr/>	
max. boete per overstap	8 min.

NB: in de gehanteerde ramingen bedraagt het vervoer Lelystad-Gooi e.v. ongeveer 15% van het vervoer Almere-Gooi e.v.

Gezien de verhouding tussen oorspronkelijke en extra reistijden dienen de in het kader van de rentabiliteitsstudie geraamde vervoersstromen globaal met de volgende percentages teruggebracht te worden, indien in Weesp moet worden overgestapt:

– Lelystad/Almere–Gooi	80%
– id.–transiet Gooi	40%
– totaal Gooi e.v.	bijna 60%

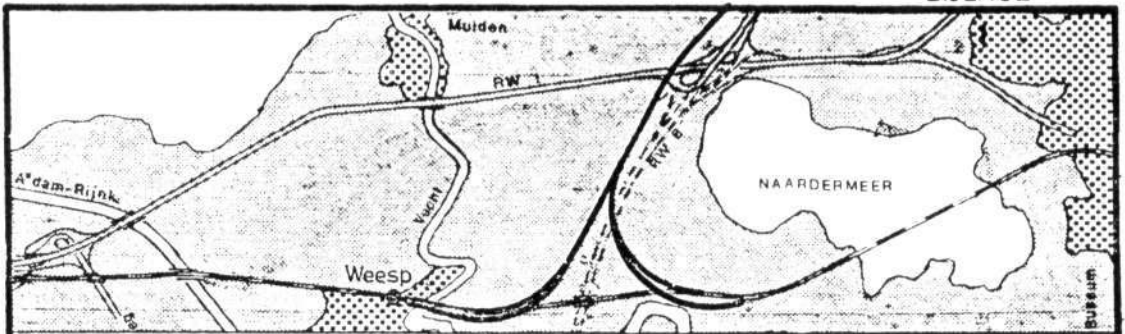
Als de overstapnoodzaak in Weesp zou worden vervangen door kopmaken te Weesp wordt het reizigersverlies in de relatie met het Gooi e.v. op 40% gesteld (effect van omweg en van kopmaken zelf). Daarnaast veroorzaakt de evt. verre westwaartse verplaatsing van het station Weesp een verlies van ca. 50% van het aantal in- en uitstappers aldaar, thans 7600 per dag (berekend met de zgn. kringentheorie)

Het alternatieve tracé «Weesp» brengt in de relatie met het Gooi een in die relatie oninteressante stop te Weesp met zich mee, plus een belangrijke omweg, die door de stop nog wordt geaccentueerd. Het reizigersverlies ten opzichte van tracé A wordt in dit geval op ca. 30% geraamd.

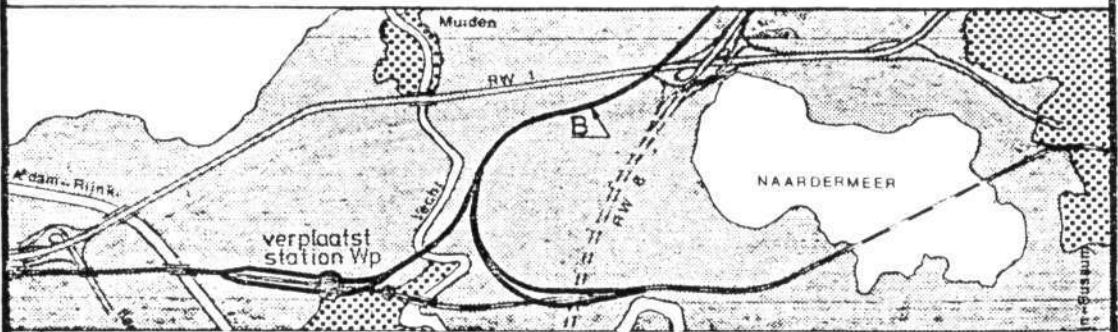
Samenvatting van de ramingen van treinreizigers in de relatie Lelystad/Almere–Gooi e.v. bij verschillende tracé-alternatieven

	totaal Gooi e.v.	Gooi	transiet Gooi
tracé A	12 300	5 950	6 350
Tracé A zonder Gooiboog, met overstap	5 300	1 300	4 000
Tracé Bos met overstap	5 300	1 300	4 000
Tracé Bos met Gooiboog	12 300	5 950	6 350
Tracé Weesp	8 600	3 500	5 100
Tracé met kopmakende Gooitreinen	7 400	2 700	4 700

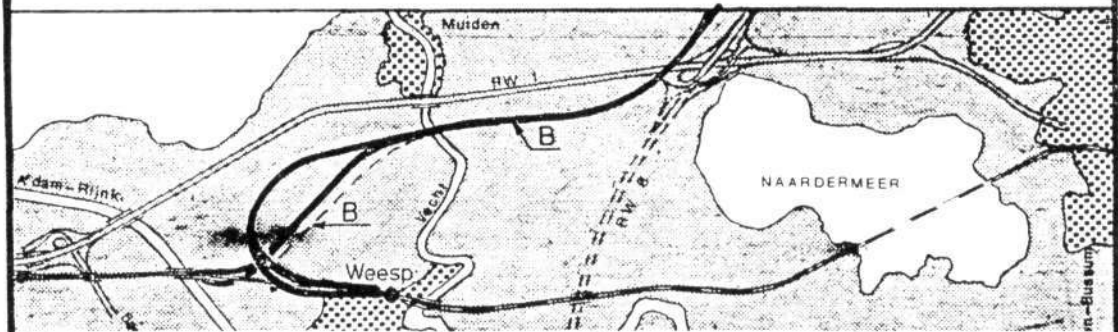
- De cijfers betreffen dagtotalen in twee richtingen, situatie «1988»
- Totaal van tracé «Weesp» is exclusief relatie van Lelystad/Almere met Weesp loco (bij tracé A bediend door treinen ri. Amsterdam).



Trace A



Trace „Bos” met Gooiboog



Trace „Gemeente Weesp.”

ALMERE-LIJN Trace-varianten

135.00 - 7708 - 10
Is 5.13 nov. 1977

Utrecht, 9 november 1977

NADERE INFORMATIE BETREFFENDE DE TRACÉ-VARIANTEN «A», «BOS MET GOOIBOOG» EN «GEMEENTE WEESP» VOOR AANSLUITING VAN ALMERE EN LELYSTAD OP HET NEDERLANDSE SPOORWEGNET

1. Vervoersstromen

De vervoersramingen, die zijn opgenomen in de reeds verstrekte alternatieven-matrix, zijn ontleend aan de rentabiliteitsstudies, en gebaseerd op een bepaalde vervoerskwaliteit in termen van reistijden, frequenties e.d. Om deze vervoerskwaliteit te bereiken zijn in de verschillende alternatieven uiteenlopende offers nodig in de vorm van frequenties, personeel, materieel en aanpassingen van de bestaande infrastructuur, vooral op langer zicht.

Omdat de vervoerskwaliteit in de alternatieven in grote lijnen constant is gedacht, weerspiegelen de verschillen van de ramingen in de matrix slechts de gevolgen van de aan het betreffende alternatief inherente reistijdverlenging en/of het kopmaken en/of het (extra) overstappen en/of het al dan niet aandoen van bepaalde stations.

De geringe verschillen in de matrix van de vervoersramingen richting Amsterdam worden veroorzaakt door het al dan niet bedienen van de stations Weesp, Diemen en Amsterdam-Muiderpoort (voor richting 't Gooi zie nadere toelichting vervoersramingen richting 't Gooi en verder)

De vervoersramingen richting Amsterdam houden géén rekening met het bestaan van aanvullende treinverbinding van Lelystad/Almere naar de Zuidelijke Ringbaan e.v. (de cijfers hebben betrekking op een situatie «1988», waarin de Zuidelijke Ringbaan nog niet aangesloten wordt verondersteld op de spoorlijn Amsterdam-Weesp.) De aanvullende doorverbindingen via de Zuidelijke Ringbaan zullen in samenhang met een verdere groei van Almere en Lelystad aanzienlijke verschuivingen binnen en een vergroting van de vervoersstromen naar Amsterdam (en Schiphol) veroorzaken. Voor die situatie, met bediening van de Zuidelijke Ringbaan en nagenoeg constante vervoerskwaliteit, tekenen zich twee mogelijkheden af:

uitsluitend rechtstreekse verbindingen in de genoemde relaties, maar dan met verdubbelde frequentie;

Weesp inschakelen als uitwisselingspunt tussen treinen van Almere of 't Gooi naar Amsterdam CS of Zuidelijke Ringbaan (cross platform-overstap).

N.B. Laat men zowel uitwisselingspunt Weesp als verdubbeling van de frequentie achterwege, dan zal men moeten accepteren dat de vervoersstromen belangrijk achterblijven bij de ontwikkeling, die hier in het kader van verkeer, vervoer en ruimtelijke ordening wenselijk en mogelijk is (óók in de relatie 't Gooi-Amsterdam/Schiphol).

2. Voorzieningenniveau en exploitatiemogelijkheden

2.1. Het adequaat bedienen van de alsdan gereed te achten Zuidelijke Ringbaan met de verbinding naar Schiphol en verder betekent, dat de kwartiersbedieningen vanuit Almere en Gooi naar/van Amsterdam CS dienen te worden aangevuld met eveneens een kwartierrelatie vanuit Almere en 't Gooi naar/van Zuidelijke Ringbaan.

2.1.1. Voor de tracés «A» en «Bos met Gooiboog» is dit eenvoudig te verwezenlijken door station Weesp als uitwisselingspunt te benutten: van de vier stoptreinen Almere kunnen er twee naar/van Amsterdam CS rijden en twee naar/van Zuidelijke Ringbaan; hetzelfde geldt voor de vier stoptreinen vanuit/naar 't Gooi: twee naar/van Amsterdam en twee naar/van Zuidelijke Ringbaan. Te Weesp kunnen deze treinen steeds (vier maal per uur) paarsgewijs aankomen en na een eenvoudige crossplatform – overstap aan de beide eilandperrons worden behandeld.

2.1.2. Voor tracé «Gemeente Weesp» ligt het moeilijk: dit tracé doet het huidige station Weesp niet aan in de richting Amsterdam, waardoor dit station niet als uitwisselingspunt kan dienen. Dit betekent dat bovenop de voor 1985 gedachte treindienst alsnog worden toegevoegd een kwartierstopdienst Almere-Zuidelijke Ringbaan en een kwartierstopdienst Gooi-Zuidelijke Ringbaan (dus beide doorgaand).

Aldus krijgt Almere acht stoptreinen per uur richting Amsterdam te verwerken. Dit lijkt nog wel denkbaar. De toegevoegde spitstreinen in sneltrein-vorm zoals genoemd in tracé «A», zullen dan echter moeten vervallen en worden vervangen door doortrek van de stoptreinen.

Het verwerken van acht stoptreinen in de relatie 't Gooi (in plaats van vier thans) naast de overige dan ook nog te verzorgen functies is met de huidige infrastructuur uitgesloten en leidt tot de noodzaak van viersporigheid van Ringbaanaansluiting tot Hilversum.

2.1.3. Het creëren van een speciaal uitwisselingspunt in de vorm van een halte Weesp-West in het tracé «Gemeente Weesp» is technisch onuitvoerbaar. Uitgaande van maximale hellingpercentages, minimale verticale afrondingsbogen, minimale horizontale boogstralen, vereiste perronlengten en wisselverbindingen is inpassing in het 2500 m lange traject Amsterdam-Rijnkanaal – Vecht niet mogelijk. Bovendien zullen zich zeer grote problemen voordoen ten gevolge van de grondgesteldheid bij bovengenoemd kanaal. Hierbij komt nog dat een extra halte in de relatie Amsterdam-Hilversum uit marketing-overwegingen onaanvaardbaar is, gezien het grote aantal halten aan deze lijn.

2.2. Tussen Diemen en Weesp is aan de westzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal een z.g. *kruispoor* nodig bij tracé «Gemeente Weesp». Als gevolg van de lange oprit naar de hoge brug over dit kanaal zullen de van het middenspoor bij Diemen in de richting Weesp vertrekkende zware goederentreinen langzaam rijden en daardoor een groot beslag op de baanvakcapaciteit leggen.

Bij tracé «A» en «Bos met Gooiboog» worden deze goederentreinpaden grotendeels gerespecteerd via het combineren-splitsen van de reizigerstreinen te Weesp. Tracé «Gemeente Weesp», met als karakteristiek het *niet* combineren/splitsen te Weesp levert onvoldoende ruimte voor deze goederenpaden. Hieraan kan worden tegemoet gekomen door het aanleggen van een derde spoor (z.g. *kruispoor*) aan de zuidzijde van de huidige hoofdsporen direct westelijk van het Amsterdam-Rijnkanaal. Het laatste gedeelte van dit spoor dient over een lengte van ca. 900 m horizontaal te zijn ten einde een goederentrein aldaar te kunnen doen stilstaan en wachten op invoegen in de reizigersdienst richting Weesp.

N.B. Voor de richting Weesp (door)–Watergraafsmeer speelt deze problematiek nauwelijks aangezien de goederentreinen dan veelal met hun maximale snelheid tegen de brug oprijden.

3. Infrastructuur (zie bijlage)

3.1. Tracé «A»

Zie voor een beschrijving van dit tracé punt 4.4.1 op blz. 16 van de tracénota Oude Land. Volledigheidshalve wordt vermeld, dat de overwegen aan weerszijden van de Vecht zullen moeten worden vervangen door onderdoorgangen en dat de aansluiting van de Gooiboog via een onderdoorgang onder de sporen Weesp-Hilversum in studie is.

3.2. Tracé «Bos met Gooiboog»

Het station Weesp dient in westelijke richting verplaatst te worden, hetgeen betekent dat een geheel nieuwe outillage benodigd zal zijn. Door het eerste perron te Weesp hoog te situeren op een kunstwerk, direct aan de vrije kruising richting Almere, is een verplaatsing van het station van slechts 500–600 m mogelijk.

Aan de oostzijde van dit verplaatste emplacement takken de Almeresporren af. Ten noorden van de begraafplaats wordt de Vecht gekruist door middel van een nieuwe dubbelsporige brug. De bestaande Vechtbrug en de overwegen aan weerszijden van de Vecht behoeven geen aanpassing. De onderdoorgang Hogeweyselaan zal moeten worden verdubbeld. De verbindingsoog van/naar Hilversum takt 1 300 m westelijker dan in tracé «A» af van de spoorlijn Hilversum–Amsterdam en komt daardoor langs de oostelijke Vechtoever te lopen.

3.3. Tracé «Gemeente Weesp»

De Almeresporren takken oostelijk van het Amsterdam-Rijnkanaal af, gaan daarna door de Bloemendaler Polder en sluiten ter hoogte van de Vecht aan op tracé «B». Het spoor Amsterdam–Almere kruist evenals bij tracé «B» de spoorbaan Amsterdam–Hilversum v.v. ongelijkvloers door middel van een tunnel. De verbindingsoog van/naar Hilversum takt ten westen van Weesp af en sluit na een boog door de Bloemendaler Polder even voor de Vecht aan op vorengenoemde tak. Het spoor Almere–Hilversum kruist zowel de tak Amsterdam–Almere als de bestaande spoorbaan Amsterdam–Hilversum ongelijkvloers. Het bestaande emplacement Weesp moet worden omgebouwd. De bestaande Vechtbrug en de overwegen aan weerszijden van de Vecht alsmede de onderdoorgang Hogeweyselaan vragen geen aanpassing. Ten behoeve van het z.g. kruispoot tussen Diemen en het amsterdam-Rijnkanaal is een omvangrijke verbreding van de bestaande spoorbaan nodig en uitbreiding van de ongelijkvloerse kruisingen met de infrastructuur op genoemd traject (de Diemen, RW 1 en Gaasperdammerweg).

4. Globale kostenramingen situatie 1988

Intervesteringen en jaarbedragen x 1 mln. gulden, prijspeil 1976

Investeringen en jaarbedragen x 1 mln. gulden, prijspeil 1976

Varianten		Investeringen infrastructuur		Jaarkosten infrastructuur ¹		
Aanduiding variant	Onderdelen	Totaal	waarvan derden	Rente + afschrijving ²	Onderhoud	Totaal ³
1	2	3	4	5	6	7 = 5 + 6
tracé 'A'	nieuwe land	255	65	16,7	1,7	18,4
	oude land	115	—	9,8	0,6	10,4
	totaal	370	65	26,5	2,3	28,8
tracé 'Bos met Gooiboog'	nieuwe land	255	65	16,7	1,7	18,4
	oude land	140	—	11,8	1,0	12,8
	totaal	395	65	28,5	2,7	31,2
tracé 'Gemeente Weesp'	nieuwe land	255	65	16,7	1,7	18,4
	oude land	152	—	12,9	0,9	13,8
	totaal	407	65	29,6	2,6	32,2

¹ excl. bouwrente

² op basis 8% rekenrente

³ 100% NS-kosten, rekening houdend met door derden betaalde investeringen

N.B. De jaarkosten voor de treindienst worden ca 15% hoger geraamd voor tracé «Gemeente Weesp» (dus excl. bemanning stations). De meeropbrengsten van laatstgenoemd tracé worden ca 10% lager geraamd dan eerstgenoemde tracés.

5. Geraamde realiseringstermijn

5.1. *Tracé «A»*

Circa 8 jaar.

5.2. *Tracé «Bos met Gooiboog»*

Circa 8 jaar.

Meer tijd nodig dan bij «A» voor:

- maken nieuw ruilverkavelingsplan Nieuwe Keverdijkse Polder.

Tijdwinst ten opzichte van «A» door:

- vrije bouw Vechtbrug;
- vrije bouw emplacement Weesp;
- eenvoudige kruising met wegen langs de Vecht.

5.3. *Tracé «Gemeente Weesp»*

Meer dan 8 jaar.

Meer tijd nodig dan bij «A» voor:

- maken ruilverkavelingsplan Bloemendaler Polder;
- zeer ingewikkelde ombouw emplacement Weesp;
- bouw vrije kruising bij de aansluitingen op de bestaande spoorlijn tussen Weesp en het Amsterdam-Rijnkanaal.

Tijdwinst ten opzichte van «A» door:

- vrije bouw Vechtbrug;
- eenvoudige kruising met wegen langs de Vecht.

6. Landbouw

6.1. *Tracé «A»*

In verband met de doorsnijding van bedrijfsgebieden door de bestaande spoorlijn in de Keverdijkse Polder is door STIVAS een herverdeling uitgewerkt, rekening houdend met tracé «A». Er is sprake van een ongunstige doorsnijding van bedrijfsgebieden door de oostelijke tak. Bij het plan voor de vrijwillige kavelruil kan het gebied binnen de driehoek worden ontsloten via te maken onderdoorgangen. Daarnaast zijn landbouwontsluitingen bij de vrije kruising mogelijk. (zie ook blz. 23 en 24 van de tracénota Oude Land)

6.2. *Tracé «Bos met Gooiboog»*

Dit tracé doorsnijdt andere bedrijfsgebieden in de Keverdijkse Polder en past niet in het STIVAS-plan. Zeven boerderijen, gelegen langs de Vechtdijk worden van hun landerijen afgesneden. In de ramingen is rekening gehouden met voorzieningen in de vorm van landbouwweg(en) en/of onderdoorgang(en).

6.3. *Tracé «Gemeente Weesp»*

Dit tracé doorsnijdt enige bedrijven in de Bloemendaler Polder zeer ongunstig; het gebied gaat nagenoeg verloren. Of ontsluiting mogelijk is en zo ja op welke manier zal nader dienen te worden bezien. (zie ook blz. 24 punt 6.2.6 tracénota Oude Land)

7. Natuur, landschap en esthetica

7.1. *Tracé «A»*

Aansluiting van de Gooiboog door middel van een tunnel onder de bestaande baan is een verbetering voor wat betreft de horizonvervuiling.

Zie voorts blz. 25 e.v. van de tracénota Oude Land.

7.2. *Tracé «Bos met Gooiboog»*

– Ruimtelijk beeld van de Nieuwe Keverdijkse Polder wordt minder geschaad dan bij tracé «A»

- Ruimtelijk beeld van de Bloemendalerpolder wordt niet aangetast.
- Horizonvervuiling is minder doordat de spoorlijn niet opvalt tegen de bomen en de bebouwing langs de Vecht.
- Fourageermogelijkheden van (broed)vogels uit het Naardermeer worden minder belemmerd dan bij tracé «A».

7.3. *Tracé «Gemeente Weesp»*

- Fuihtelijk beeld van de Nieuwe Keverdijkse Polder

- Ruimtelijk beeld van de Nieuwe Keverdijkse Polder wordt nog minder geschaad.
- Ruimtelijk beeld van de Bloemendalerpolder wordt in ernstige mate aangetast.
- Horizonvervuiling vindt eniger mate plaats.
- Fourageermogelijkheden van (broed)vogels uit het Naardermeer worden vrijwel niet belemmerd.

Algemeen

Nadilige hydrologische gevolgen ten gevolge van de aanleg zijn met behulp van technische voorzieningen te voorkomen.

- Het ruimtebeslag is als volgt:

Tracé «A»: ca. 46 ha

Tracé «Bos met Gooiboog»: ca. 53 ha

Tracé «Gemeente Weesp»: ca. 55 ha