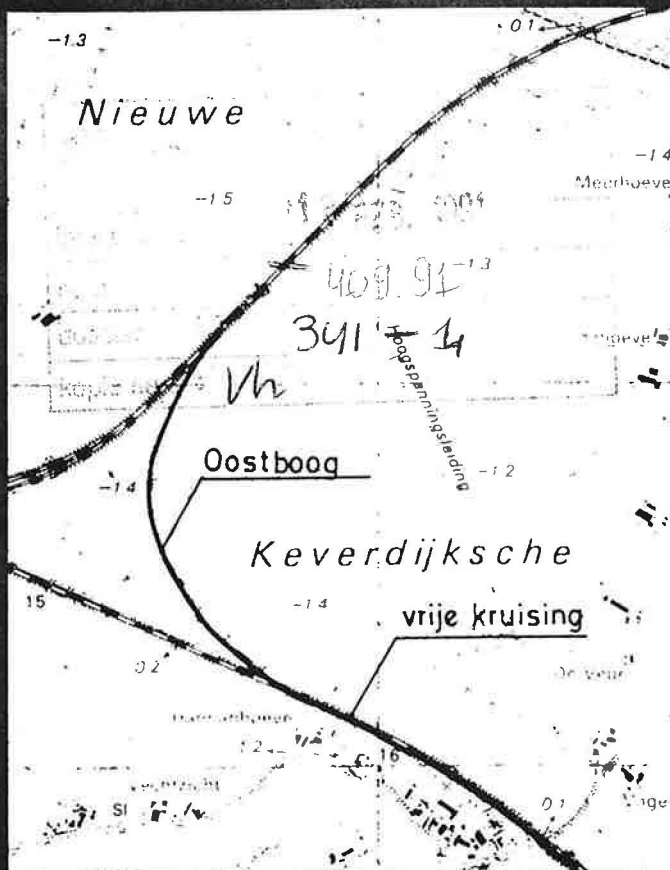


Startnotitie

Voor de milieu-effectrapportage
(MER) van de aanleg van de
Oostboog van de Flevolijn



1. Algemeen

1.1. Inleiding

In 1988 is de Flevospoorlijn voor personenverkeer gereed gekomen. Deze sluit de nieuwe steden Almere en Lelystad in Flevoland aan op het nationale spoorwagetrak. De nieuwe lijn is echter niet compleet. Er wordt alleen een rechtstreekse verbinding via Amsterdam met West Nederland geboden. Van een rechtstreekse verbinding met de Midden-Nederland via een verbidingsboog tussen de Flevolijn (Weesp-Lelystad) en de Goollijn (Weesp-Hilversum) werd bij de aanleg van de Flevolijn in afwachting van de vervoers-ontwikkelingen tijdelijk afgezien. Reizigers van en naar Flevoland-Hilversum en verder moeten om deze reden in Weesp overstappen.

Overstappen betekent reistijdverlenging. Voor een kwalitatief hoogwaardig en wervend openbaar vervoer-produkt zijn naast hoge frequenties zo kort mogelijke reistijden noodzakelijk. Alleen zo kan het openbaar vervoer aan de taakstellingen van het Tweede Struktuerschema Verkeer en Vervoer en het Nationaal Milieubeleids Plan voldoen.

De Flevolijn voldoet met zijn ruim 18.000 reizigers (1989) per dag aan de verwachtingen.

Het openbaar vervoer gebruik in de niet rechtstreeks bediende richting blijft echter hierbij sterk achter.

Volgens berekeningen zouden in 1989, afhankelijk van het mobiliteitscenario, tussen 4.500 en 6.500 reizigers per dag van een rechtstreekse treinverbinding gebruik maken. Er worden echter op dit moment in dezelfde relatie slechts 1500 gebruikers van het openbaar vervoer geteld (500 overstappende treinreizigers en 1000 busgebruikers).

Het laten vervallen van de gedwongen overstap door het realiseren van een rechtstreekse verbinding leidt tot een sterk verbeterd treinprodukt met een grotere aantrekkingskracht.

Via een aan te leggen verbidingsboog tussen Flevoland en Goollijn wordt een rechtstreekse verbinding Flevoland - Midden-Nederland en verder mogelijk. De aanleg van deze boog, gebruikelijk "Oostboog van de Flevolijn" of "Oostboog" genoemd, vindt plaats in het voor verstoringen gevoelige gebied de "Nieuwe Keverdijkse Polder".

Hoewel daartoe niet verplicht, is NS met de Provincie Noord Holland overeengekomen voor de aanleg een milieu-effect-rapportage (m.e.r.) op te stellen.

In de m.e.r. zal worden nagegaan welke milieu-effecten de uitvoeringsalternatieven hebben. Daarbij zal ook de aanleg zelf worden gezien.

1.2. MER en Oostboog

Voor de aanleg van nieuwe spoorwegen moet de tracévaststellingsprocedure worden gevolgd. De Minister van Verkeer en Waterstaat stelt in deze procedure, na onderzoek van de relevante aspecten, het tracé vast. Sinds 1 september 1987 is voor tracé-vaststellingen een milieu-effect-rapportage noodzakelijk. Aangezien de Oostboog deel uitmaakt van het tracé van de Flevolijn heeft de tracé-vaststelling reeds plaatsgevonden en is het opstellen van een MER formeel niet noodzakelijk.¹⁾

Na de tracé-vaststelling is de volgende stap in de procedure de planologisch inpassing van de aanleg, uiteindelijk resulterend in de vereiste bouw- en aanlegvergunningen.

Tot nu toe weigert de gemeente Weesp de Oostboog daartoe in het betreffende bestemmingsplan op te nemen.

De Oostboog is wel opgenomen in het vigerende Streekplan Gooi- en Vechtstreek. Het Streekplan stelt hierbij als voorwaarde dat bij de besluitvorming over de nadere uitwerking van het tracé een MER beschikbaar dient te zijn.

Om het in het Streekplan neergelegde beleid uit te voeren kent de Wet op de Ruimtelijke Ordening de Provincie bepaalde bevoegdheden toe.

NS is bereid, gehoor gevend aan de voorwaarde in Streekplan Gooi- en Vechtstreek, voor de planologische inpassing een Milieu-Effect Rapportage op te stellen.

Overweging hierbij is tevens dat hierdoor een afweging op streekplanniveau mogelijk wordt tussen het boven-locale belang van verbetering van het openbaar vervoer en negatieve lokale milieu-effecten te Weesp.

De Provincie zal ten behoeve van de uitvoering van het streekplan van haar WRO-bevoegdheden gebruik maken en de planologische inpassing verzorgen.

Gezien het feit dat de gemeente Weesp op dit moment weigert de Oostboog in het bestemmingsplan op te nemen, wordt er hierbij vanuit gegaan dat de provincie Noord-Holland ex artikel 37, lid 4, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de gemeente Weesp na het afronden van de m.e.r.-procedure een aanwijzing voor opname in het bestemmingsplan zal geven.

In het geval tijdens de MER-procedure mocht blijken dat de Gemeente alsnog planologisch wil meewerken zal de m.e.r., aangezien deze voor de planologische inpassing wordt uitgevoerd, worden opgesteld ten behoeve van de provinciale goedkeuringsbevoegdheid van bestemmingsplannen.

Voor de planologische inpassing moeten de lokale milieu-effecten zo zorgvuldig mogelijk in de besluitvorming worden betrokken. Dit houdt in dat in het MER alleen uitvoeringsvarianten van het vastgestelde tracé op milieu-effecten worden bezien.

¹⁾Op 6 juni 1978 is door de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat Tuijnman het tracé van de Flevospoorlijn in eerste instantie vastgesteld. Voor het gedeelte op het oude land was dit overeenkomstig het zogenoemde tracé A dat voorzag in een westelijke en een oostelijke aansluiting op de Gooilijn. Vanwege de gevolgen voor de Nieuwe Keverdijkse Polder is, na overleg met de regio en na enkele behandelingen in de 2e Kamer, het tracé A in westelijke richting opgeschoven.

In de gewijzigde tracé-vaststelling van 19 juni 1980 wordt door de Minister de discussie gememoreerd, waaronder de motie de Beer van 19 juni 1979, waarin bepleit wordt de Oostboog te laten vervallen, tenzij tegen de aanleg in de regio geen overwegende bezwaren bestaan.

In de genoemde gewijzigde tracé-vaststelling van de Flevolijn op het oude land worden de wijzigingen ten opzichte van de 1e tracé-vaststelling opgesomd. Deze wijzigingen hebben alleen betrekking op het naar het westen verschuiven van tracé A en niet op het vervallen van de Oostboog. Dit betekent dat het oorspronkelijke besluit voor wat betreft de Oostboog in stand is gebleven. De Oostboog werd gehandhaafd en schoof conform het verschoven tracé mee naar het westen.

De Oostboog maakt deel uit van het NS-plan Rail 21 en is eveneens in het 2e Structuurelement Verkeer en Vervoer opgenomen. Verder is het project in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1991-1995 opgenomen.

Hierbij zal de gebruikelijke m.e.r.-procedure conform art. 41a e.v. van de WABM, alsof het een wettelijk verplichte m.e.r. is, worden gevolgd.

De planologische procedure (i.c. de aanvrijningsprocedure ex art. 37.4/5 WRO en evt. art. 38 en 40 of de goedkeuringsbevoegdheid ex artikel 28) wordt als het tot een m.e.r. strekkende besluit beschouwd. Dit betekent dat de Provincie voor deze m.e.r. het Bevoegd Gezag vertegenwoordigt.

De tot een m.e.r. strekkende activiteit is de aanleg door de N.V. Nederlandse Spoorwegen van de Oostboog van de Flevolijn.

Deze startnotitie is opgesteld door de Initiatiefnemer (NS) waarbij op het volgende adres nadere informatie kan worden verkregen:

N.V. Nederlandse Spoorwegen
Afdeling Planologie (Mr P)
Postbus 2025
2500 HA Utrecht

2. Doelstelling van het project

Met de Oostboog wordt het mogelijk rechtstreekse treinverbindingen Lelystad/Almere - Hilversum/Utrecht v.v. te bieden. In de relatie Flevoland - 't Gooi/midden van het land leidt het vervallen van de overstap te Weesp tot een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van het treinprodukt. Dit zal mede bijdragen tot een verwachte aanzienlijke groei van het aantal reizigers tussen Flevoland-Hilversum/Utrecht.

Verder is de groei van het aantal treinreizigers via de Oostboog grotendeels gebaseerd op de inwonergroei van met name Almere.

aantal inwoners	1989	2005
Almere	70.000	175.000
Lelystad	58.000	80.000

	1989	2005
treinreizigers per dag ²⁾	4.500 à 6.500	8.000 à 11.750

reistijden in minuten	trajectoverstap via Weesp	trajectoverstap via Oostboog
• deel Almere-Hilversum	41	23
• deel Almere-Utrecht	63	42

²⁾ Cijfers uit rapport d.d. 17-04-1986 opgesteld door Hofstra Verkeersadviseurs B.V. in opdracht van projectorganisatie Flevolijn, werkgroep Vervoerecoördinatie, waarin naast NS vertegenwoordigd, DGV, RIJP, gemeente Almere, PWS Noord-Holland en streekvervoerbedrijven CN en VAD.

Het verschil tussen het lage en het hoge vervoerscijfer wordt grotendeels door het aantal arbeidsplaatsen in Flevoland bepaald. Bij het lage vervoerscijfer ligt de uitgaande pendel van Flevoland door het hogere aantal arbeidsplaatsen in Flevoland lager.

Als prognosejaar voor de vervoersverwachtingen is 2005 gehanteerd.

In 2005 moet het versneld tot uitvoering gebrachte NS-plan Rail 21 zijn gerealiseerd. Rail 21 en het 2e Structuurschema Verkeer en Vervoer (tijdhorizon 2010-2015) gaan uit van ongeveer een verdubbeling van het NS-vervoer. Deze verdubbeling is nog niet in de vervoerscijfers verwerkt.

In 1993 wordt de kwaliteit van de treindienst Flevoland-Amsterdam door het openstellen van de Zuidelijke Tak van de Ringspoorbaan verder verbeterd. Meer bestemmingen worden rechtstreeks bereikbaar. De geringe kwaliteit van het treinproduct in de andere richting (Flevoland-Hilversum/Utrecht) wordt op dat moment extra benadrukt. De concurrentiekracht van het openbaar vervoer is afhankelijk van goede verbindingen in alle richtingen.

Zoals in de Inleiding gesteld werd de aanleg van de Oostboog afhankelijk gesteld van de vervoersontwikkelingen.

Na de tracé-vestiging in 1980 werd binnen de projectorganisatie van de Flevolijn gestudeerd op het openbaar vervoer tussen het Flevoland en het Gooi.

De volgende varianten zijn daarbij in beschouwing genomen:

A(snel-)busverbindingen via de Hollandse en Stichtse brug als aanvulling op de treinverbinding met een overstap te Weesp;

Bals A., in plaats van een snelbusverbinding een sneltramverbinding Hilversum-Almere via de Stichtse brug;

Ceen treinverbinding 't Gooi-Almere via een Oostboog van de Flevolijn met aanvullend busnet via de Stichtse en Hollandse brug.

Op grond van de bevindingen van de betreffende werkgroep werd door de Minister van Verkeer en Waterstaat in mei 1983 besloten, niet verder in te gaan op de mogelijke aanleg van een tramverbinding via de Stichtse brug.

De Oostboog met aanvullend busnet diende ten aanzien van de vervoerwaarde en het rendement nader bestudeerd te worden.

De eindrapportage naar de vervoerwaarde en het rendement werd in februari 1987 aan de Minister aangeboden.

Geconcludeerd werd dat exploitatie van de Oostboog haalbaar zou zijn. Afhankelijk van het gekozen mobiliteitsscenario ligt het exploitatieresultaat tussen een negatief saldo van f 0,2 mio en een positief saldo van f 1,7 mio per jaar.

Op grond van de rapportering gaf de Minister op 16 april 1987 opdracht de studie naar de planologische inpassing en de milieugevolgen te starten. Hetgeen uiteindelijk via de In deze Startnotitie aangekondigde m.e.r. en provinciale aanwijzing zijn beslag moet krijgen.

Overigens is op grond van bovengenoemde rapporteringen de Oostboog van de Flevolijn in het vigerende Streekplan Gooi- en Vechtstreek opgenomen.

3. Aanleg oostboog Flevolijn

3.1. Te onderzoeken varianten

De voorgenenomen activiteit betreft de aanleg door de N.V. Nederlandse Spoorwegen van een oostelijke verbindingsoog tussen de Flevolijn en de Goollijn.

In het MER zullen de milieu-effecten van 2 uitvoeringsvarianten worden beschreven:

A. een 2-sporige verbindingsoog met gelijkvloerse aansluiting op de Flevolijn en ongelijkvloerse aansluiting over de Goollijn (fly-over);

B. een 2-sporige verbindingsoog met gelijkvloerse aansluiting op de Flevolijn en ongelijkvloerse aansluiting onder de Goollijn (ondertunneling);

Volgens de regels voor de Milieu-effectrapportage dienen naast de, in dit geval, uitvoeringsvarianten de nulvariant als referentie te worden bestudeerd. De nulvariant is in dit geval de variant waarbij de huidige situatie blijft bestaan. D.w.z. niet aanleggen verbindingsoog in de Nieuwe Keerdijkse Polder en overstappen te Weesp.

Artikel 41j lid 3 van de WABM schrijft verder voor dat in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden genomen, dient te worden beschreven. In de m.e.r. zal onderzocht worden welke variant de minste milieugevolgen heeft. Bovendien zullen de technische mogelijkheden worden gezien om de wel optredende gevolgen zo klein mogelijk te houden. Hierdoor zal het mogelijk zijn de meest milieu-vriendelijke uitvoeringsvariant te beschrijven.

3.2. Het studiegebied

Het studiegebied omvat in eerste instantie de strook grond waarin de aanleg van het baanlichaam speelt.

Afhankelijk van het te onderzoeken aspect kunnen effecten zich over een groter gebied uitstrekken. De omvang daarvan wordt bepaald door de redelijkerwijs te verwachten effecten.

3.3. Achtergrondgegevens in de studie

Afgezien van de aangegeven uitvoeringsvarianten van de aansluiting op de Goollijn ligt het ca. 1 km lange tracé van de Oostboog vrijwel tot op de meter vast. De krappe horizontale boogstraal van 600 m laat een snelheid van 80 km/h op de boog toe. Deze onaantrekkelijke snelheid is door NS als onontkoombaar geaccepteerd bij de tracé-vestiging van de Flevolijn in 1980.

Voor de hellingen en de verticale boogstralen wordt uitgegaan van de geldende NS-voorschriften die ook voor de Flevolijn zijn toegepast. Dit houdt in dat in variant A bovenkant spoor (BS) op het hoogste punt op 7.00 m + NAP ligt. De Goollijn en de Flevolijn hebben een BS op 0.30 m + NAP.

Bij toepassing van variant B komt BS op 6.40 m - NAP te liggen op het laagste punt.

De Flevolijn is mede ontworpen voor goederenverkeer.

Aangezien dezelfde ontwerp-specificaties worden toegepast geldt dat ook voor de Oostboog goederenverkeer mogelijk is. Sinds de Indienststelling van de Flevolijn heeft hierop echter geen goederenverkeer plaatsgevonden noch bevinden zich spooraansluitingen aan de Flevolijn.

In het milieu-onderzoek wordt er om deze reden van uitgegaan dat geen goederenverkeer op de Oostboog zal plaatsvinden.

Ten aanzien van de uitstralingeffecten van de aanleg van de Oostboog kan het volgende worden vastgesteld. De beschikbaarheid van de Oostboog betekent dat 2 x per uur vice versa een trein Flevoland - Naarden=Bussum e.v. zal rijden. Daarmee wordt op een deel van de Gooilijn (Hilversum - Naarden=Bussum tot de Oostboog) ongeveer een situatie bereikt die vrij recent in de spitsuren bestond toen tijdens de spitsuren de pendeltreinen Utrecht - Hilversum - Utrecht naar Amsterdam v.v. werden doorgetrokken. Een en ander betekent dat de aanleg van de Oostboog geen opdruk levert voor een uitbouw naar 4 sporen tussen Weesp en Hilversum.

Ten aanzien van de 4-sporigheid tussen Weesp en Hilversum kan nog het volgende worden opgemerkt. De 4-sporigheid is onderdeel van het NS-plan Rail 21 en is opgenomen in het SVV II. Het project heeft echter een lage prioriteit.

De aanpak te zijner tijd is in belangrijke mate afhankelijk gesteld van de feitelijke vervoersontwikkeling in de komende jaren. Knelpunten in de vervoersvoorzieningen op de Gooilijn zullen in eerste instantie worden opgelost door verlenging van treinen of grotere inzet van dubbeldektreinen.

Verder zal de uitvoering van Rail 21 Cargo op de langere termijn waarschijnlijk leiden tot een ontlasting van de Gooilijn van goederenverkeer.

Mochten deze maatregelen in de toekomst niet afdoende zijn dan zal op dat moment in een MER een afweging moeten plaatsvinden tussen partiële spoorverdubbeling en alternatieven als een nieuwe lijn buitenom om het Naardermeer.

4. Bestaande situatie van het milieu

4.1 Inleiding

Bij de beschrijving van de bestaande situatie (hoofdstuk 4) en de milieu-gevolgen van de aanleg (hoofdstuk 5) is gebruik gemaakt van de ecologische onderzoeken die bij de aanleg van de Flevolijn zijn uitgevoerd.²⁾

De Oostboog is geheel geprojecteerd in de Nieuwe Keverdijkse Polder; het gebied tussen Vecht en Naardermeer.

4.2. Nieuwe Keverdijkse Polder

4.2.1. *Onderdeel van een groter verband*

De aanwezigheid van het Naardermeer en de Vecht te midden van tamelijk ongerepte polders, als de Nieuwe Keverdijkse Polder, maakt het gebied, gelegen in de bufferzone tussen de Amsterdamse agglomeratie en 't Gooi tot een zeer waardevol gebied. Het gebied vormt een deel van het uitgestrekte laagveengebied dat grote delen van de Provincies Noord- en Zuid Holland omvat.

4.2.2. *Status van het studiegebied*

Het gebied waarin de Oostboog is geprojecteerd heeft de status van Kerngebied in het Natuurbeleidplan van het Rijk (deel regeringsbeslissing juni 1990).

Het vigerende Streekplan "Gooi- en Vechtstreek" (1985) geeft aan het betreffende gebied een agrarische bestemming.

In de Structuurvisie "Landelijk Gebied" van de gemeente Weesp (1984) geldt voor het studiegebied de aanduiding "agrarisch gebied met landschappelijke openheid" en deels de aanduiding "agrarisch gebied met natuurlijke en landschappelijke waarde.

²⁾ Verslag van de subgroep Ecologie Oude Land, projectorganisatie Flevolijn. Rapport opgesteld door de Grontmij, juli 1981

4.2.3. Nieuwe Keverdijkse Polder naar verschillende aspecten bezien

Landschap

De polder is het enige open weidegebied tussen het Naardermeer en de randmeren. Wel is de polder omzoomd door bomen en struiken.

Landbouw

Het gebied waarin de Oostboog is geprojecteerd is op dit moment als agrarisch weidegebied in gebruik.

Flora en fauna

Naast de algemene cultuurgrassen komen diverse plantensoorten voor, terwijl bij het Naardermeer helder water behoevende planten uit kwelmilieu's aanwezig zijn.

Door de wijze van het agrarisch gebruik is de van nature al aanwezige flora al sterk verdrongen, maar de potentiële floristische waarde blijft groot. Dit mede door de verschillen in bodem- en gebruikintensiteit.

Wat betreft de fauna is het gebied vooral ornithologisch van belang. Het is broedgebied van onder andere de kievit, grutto, tureluur, watersnip en scholekster. Het is een belangrijk fourageergebied van vogels uit de omgeving. Tevens is het tijdens de vogeltrek een pleistergebied voor een groot aantal soorten vogels.

Bodem en water

In de ondergrond vanaf Ouderkerk aan de Amstel tot aan het Gooi vertoont het oppervlak van het Pleistoceen zeer onregelmatige dieptelijnen. Opduikingen en ondergrondse dekzandheuvelds komen voor in de Nieuwe Keverdijkse Polder en rond het Naardermeer. In het centrum is de polder enigszins geaccidenteerd door de daar aanwezige zandrug.

In het noorden wordt de polder begrensd door de afwatering van het Naardermeer, in het zuiden en in het westen door de Vecht en de 's-Gravenlandse Vaart, terwijl aan de oostzijde het Naardermeer ligt. Het slootwater wordt door bemaling of inlaat op peil gehouden.

Er is kwel uit het eerste watervoerende pakket aanwezig, nabij het Naardermeer is deze het sterkst met een afname in westelijke richting.

Menselijk gebruik

Naast het element landbouw kan worden genoemd dat de polder wordt doorsneden door de laaggelegen Flevolijn die via een ondertunneling aftakt van de Gooilijn. Verder wordt de polder door een bovengrondse hoogspanningsleiding in de richting ZW/NO doorsneden.

5. Gevolgen voor het milieu

5.1. Algemeen

Een 2-tal aspecten maakt dat het MER relatief beperkt van omvang kan zijn.

1. de Ingreep vindt plaats in één eenduidig gebied; de Nieuwe Keverdijkse Polder.
2. de aanleg van de verbindingsboog vindt deels plaats binnen de verstoringszone van de Gooilijn en de Flevo lijn. Het onderzoek naar de milieu-gevolgen zal zich om deze reden sterk richten op de toegevoegde verstoring.

Verder is een bepalende factor in de studie de ligging van het gebied ten opzichte van het oudste natuurmonument in Nederland; het Naardermeer.

In de beschrijving zal onderscheid worden gemaakt tussen tijdelijke (uitvoering) en permanente effecten.

5.2. Landschap

Het onderzoek zal aangeven:

- het huidige landgebruik;
- een beschrijving van de visueel ruimtelijke kenmerken en de relaties daartussen. Met behulp van deze gegevens zal de effectbeschrijving plaatsvinden ten aanzien van de visuele aspecten.

Ten aanzien van het aspect "agrarisch gebruik" binnen het te beschouwen punt "landschap" is het volgende uit eerdere verkenningen van belang:

- a. ca 25 ha wordt afgesneden. Nagegaan zal worden of dit gegeven nog actueel is. Mogelijke oplossingen zijn kavelruil, boederijverplaatsing of verlenging van de landbouwontsluitingsweg;
- b. bij het voorgaande zal worden ingewogen dat een aantal percelen nogal schadelijk door de Oostboog worden doorsneden.
- c. circa 15 ha agrarisch gebied komt geïsoleerd te liggen in de driehoek Gooilijn, Flevolijn en Oostboog. Vooralsnog wordt uitgegaan van continuering van het agrarisch gebruik. Dit betekent dat het terrein bereikbaar moet zijn. Vanwege de hoge kosten wordt hierbij niet uitgegaan van een tunnel in de Oostboog of de Gooilijn, maar van ontsluiting via één of meer bestaande particuliere overwegen;

5.3. Flora en fauna

Flora

Onderzoek zal worden gedaan naar indicatiesoorten voor milieu-condities en levensgemeenschappen en bijzondere, zeldzame en/of bedreigde soorten en vegetatietypen.

Verder zal onderzoek worden gedaan naar de aanwezigheid van grondwater-afhankelijke ecosystemen.

Fauna

- broedvogels: er zal een onderzoek naar de aanwezigheid van broedvogels worden ingesteld. Hierbij zullen de gegevens uit het in het voorjaar van 1980 gehouden onderzoek worden betrokken.
Nagegaan zal worden in hoeverre de voorspellingen omtrent de verstoringszones zijn uitgekomen. Met behulp van deze gegevens kan het effect op de broedvogels naar verwachting accuraat worden aangegeven.

- overwinterende en doortrekkende vogels: uit het eerdere onderzoek is gebleken dat voor deze categorie weinig effecten zijn te verwachten. Gezien deze constatering en gezien de planning van het project ligt het niet in de bedoeling in de herfst en winter nieuw inventariserend onderzoek te doen. Wel zal worden nagegaan of er na het onderzoek 1980/1981 nog gegevens zijn verzameld. Als dit het geval mocht zijn zullen deze gegevens worden verwerkt.
- fouragerende broedvogels van het Naardermeer: uit het Flevolijn-onderzoek zijn geen negatieve effecten gebleken. Omdat de aanleg van de Oostboog het tussenliggende gebied tussen Flevolijn en Naardermeer enigszins verkleint zullen tijdens het genoemde broedvogelonderzoek eveneens waarnemingen ten aanzien van fouragerende broedvogels worden verricht.
- grote zoogdieren: uit het eerdere onderzoek is gebleken dat van de aanleg van de Flevolijn geen gevolgen voor de grote zoogdieren van het Naardermeer zijn te verwachten.

5.4. Bodem en water

Onderzoek zal worden gedaan naar de aanwezigheid van ongestoorde bodemtypen alsmede de effecten van het grondverzet voor bodemopbouw en bodemstructuur.

Ten aanzien van "water" zal onderzoek worden gedaan naar het drainagepatroon van de oppervlaktewateren en het aanwezige grondwaterpatroon. E.e.a. is met name gericht op de relatie water-kenmerkende flora en broedende en fouragerende vogels.

5.5. Geluid

Ten aanzien van het aspect geluid zal onderscheid worden gemaakt tussen effecten op de mens en die op de fauna.

- mens: NS zal het in het Besluit Geluidhinder Spoorwegwet BGS voor dit soort situaties voorziene onderzoek uitvoeren.
- fauna: het BGS-onderzoek levert mede de gegevens ten aanzien van het onderzoek naar de verstoringen van de effecten van de Oostboog op broedvogels.

5.6. Menselijk gebruik

Nagegaan zal worden in hoeverre de huizen tussen Vecht en aansluiting Oostboog op de Gooilijn kunnen worden gehandhaafd.

5.7. Milieuwaarde investering

De aanleg van de Oostboog betekent een ingreep met lokaal negatieve milieu-effecten. Door de Oostboog kan attractiever openbaar vervoer worden geboden, hetgeen leidt tot minder of een lagere groei van het aantal autokilometers. In het onderzoek zal worden aangegeven tot welke positieve milieu-effecten dit leidt in termen van minder uitstoot van diverse stoffen.

5.8. Effectbeperkende en/of compenserende maatregelen

Naast de per aspect (landschap, flora & fauna etc) te beschouwen effectbeperkende maatregelen⁴ zal worden onderzocht of het Ingesloten terrein tussen Goollijn, Flevolijn en Oostboog potenties heeft om eventuele verloren gegane natuurwaarden te compenseren. Mogelijke ontwikkelingsrichtingen inclusief eventuele bij de aanleg van de Oostboog mee te nemen voorzieningen (bijv. extra duikers of waterlopen) zullen worden aangegeven.

Globaal, indicatief tijdschema voor de m.e.r. en de planologische procedure t.b.v. de aanleg van de Oostboog van de Flevolijn.

Het schema is een samenstel van wettelijke en niet wettelijke termijnen.

4) Bijvoorbeeld de toepassing van damwanden met onderwaterbeton in variant B om de grondwaterhuishouding zoveel mogelijk te ontzien.

Tijdstip Activiteit

Februari 1991 Bekendmaking/Startnotitie ter inzage. Inspraak en adviseren door onder andere Commissie MER

Mai 1991 Vaststellen Richtlijnen door GS

Opstellen MER door NS

November 1991 Bekendmaking MER/Ter inzage legging ME

Ontwerp Besluit GS

Inspraak en advies + toetsingsadvies Commissie MER

Februari 1992 Overleg met gemeente Weesp

Vorbereiding ontwerp aanwijzing

Horen PPC

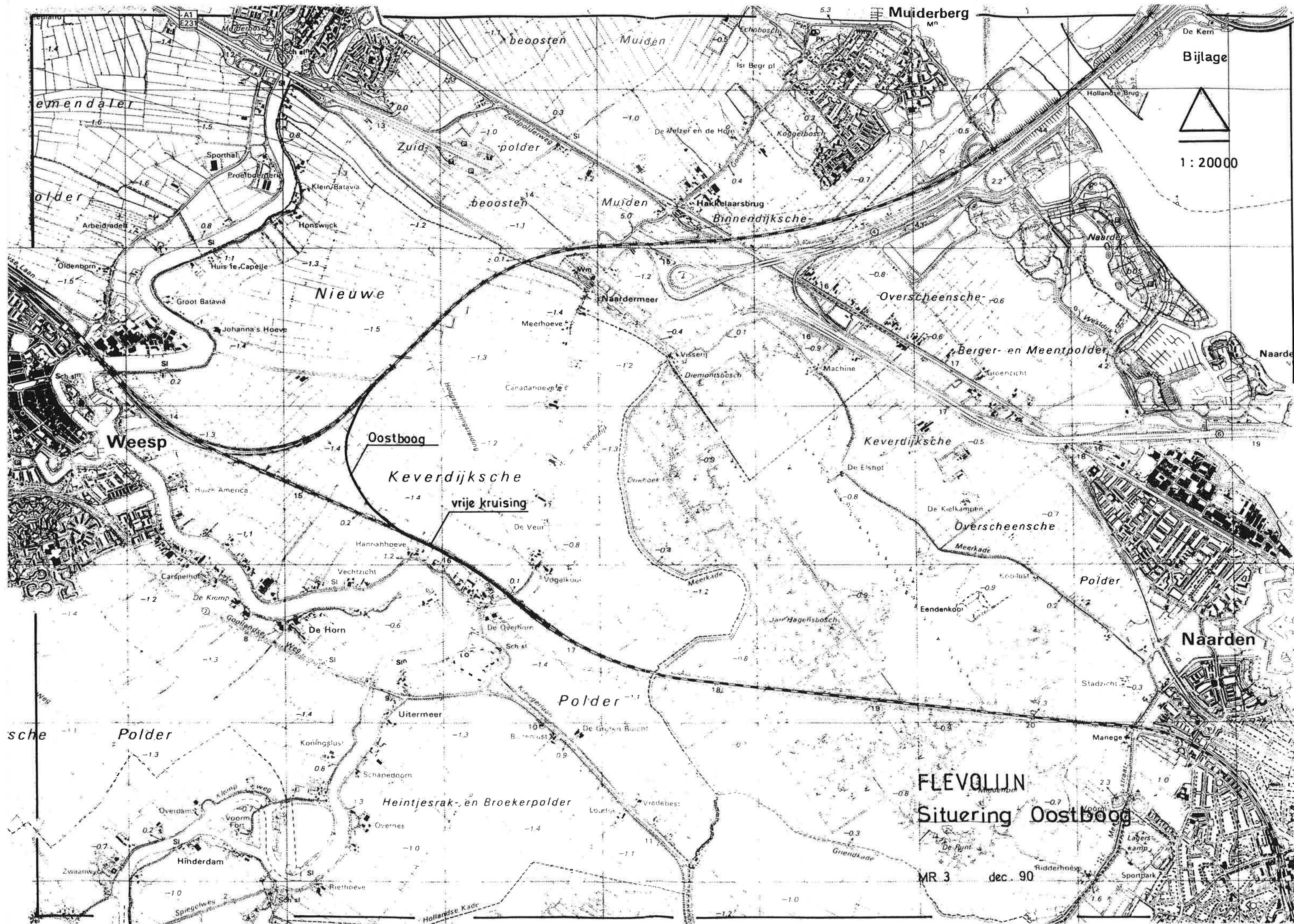
Augustus 1992 Vaststellen aanwijzing en uitnodiging

Ter inzage legging

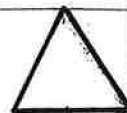
Oktober 1992 Kroonberoep

Eind 1993 Vergunning verlening

In het geval de planologische inpassing na het gereedkomen van de MER op een andere wijze zal plaatsvinden wordt ervan uit gegaan dat eveneens eind 1993 over de vereiste bouw- en aanlegvergunningen kan worden beschikt.



Bijlage



1 : 20000

FLEVOLIJN
Situering Oostboog

MR 3 dec. 90